3

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

MÉMOIRES, PLAIDOIRIES ET DOCUMENTS

AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU

PROCÉDURE ORALE (PREMIÈRE PARTIE)

III

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

PLEADINGS, ORAL ARGUMENTS, DOCUMENTS

THE CORFU CHANNEL CASE

ORAL PROCEEDINGS (FIRST PART)

Tous droits réserves par la
Cour internationale de Justice.

All rights reserved by the
International Court of Justice.

N° de vente :
Sales number 38

AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU

THE CORFU CHANNEL CASE

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

MÉMOIRES, PLAIDOIRIES ET DOCUMENTS

1950

AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU

ARRÊTS DES 25 MARS 1948, 9 AVRIL ET 15 DÉCEMBRE 1949

VOLUME III

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

PLEADINGS, ORAL ARGUMENTS, DOCUMENTS

1950

THE CORFU CHANNEL CASE

JUDGMENTS OF MARCH 25th, 1948, APRIL 9th AND DECEMBER 15th, 1949

VOLUME III

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES TENUES DU 9 NOVEMBRE 1948 AU 9 AVRIL 1949

(FOND)

ANNÉE 1948

DOUZIÈME SÉANCE PUBLIQUE [1] (9 XI 48, 10 *h.* 30)

Présents : M. GUERRERO, *Président ;* M. BASDEVANT, *Vice-Président ;* MM. ALVAREZ, FABELA, HACKWORTH, WINIARSKI, ZORIČIĆ, DE VISSCHER, sir ARNOLD MCNAIR, M. KLÆSTAD, BADAWI PACHA, MM. KRYLOV, READ, HSU MO, AZEVEDO, *juges ;* M. EČER, *juge* ad hoc ; M. HAMBRO, *Greffier ;* sir Eric BECKETT, *agent du Gouvernement du Royaume-Uni ;* sir Hartley SHAWCROSS, MM. le professeur WALDOCK, WILBERFORCE, Mervyn JONES, REED, *conseils du Gouvernement du Royaume-Uni ;* M. KAHREMAN YLLI, *agent du Gouvernement de la République populaire d'Albanie ;* M. Pierre COT, Me Joe NORDMANN, Me Marc JACQUIER, Me Paul VILLARD, *conseils du Gouvernement albanais ;* le contre-amiral MOULLEC, le capitaine Branimir Ivanov ORMANOV, *experts du Gouvernement albanais.*

Le PRÉSIDENT, ouvrant l'audience, rappelle que la Cour se réunit aujourd'hui pour examiner, quant au fond, l'affaire dite du Détroit de Corfou, entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République populaire d'Albanie.

Cette affaire, que le Gouvernement du Royaume-Uni avait primitivement introduite devant la Cour par voie de requête, a fait l'objet, de la part du Gouvernement albanais, d'une exception préliminaire, sur laquelle la Cour s'est prononcée par son Arrêt du 25 mars 1948.

A la même date, cependant, la Cour a reçu notification d'un compromis conclu entre les Parties ; ce compromis, qui énonce les questions que les Parties sont convenues de soumettre à la décision de la Cour, forme désormais la base sur laquelle celle-ci devra connaître de l'affaire à elle soumise.

Le Président prie le GREFFIER de donner lecture de ce compromis.

Cette lecture faite, le PRÉSIDENT signale que la Cour ne comptant sur le siège aucun juge de nationalité albanaise, le Gouvernement albanais a fait usage du droit que lui réserve l'article 31 du Statut. Toutefois M. le Dr Daxner, qui avait siégé en qualité de juge *ad hoc* lors de l'examen par la Cour de l'exception préliminaire, étant tombé malade, le Gouvernement albanais a désigné comme juge *ad hoc* M. le professeur Ečer.

Observant que M. le professeur Ečer, avant d'entrer en fonction, doit prendre l'engagement solennel prescrit par l'article 20 du Statut, le Président l'invite à prendre cet engagement.

[1] Cinquante-cinquième séance de la Cour.

MINUTES OF THE SITTINGS HELD FROM NOVEMBER 9th, 1948, TO APRIL 9th, 1949

(MERITS)

YEAR 1948

TWELFTH PUBLIC SITTING [1] (9 XI 48, 10.30 *a.m.*)

Present : President GUERRERO ; *Vice-President* BASDEVANT ; *Judges* ALVAREZ, FABELA, HACKWORTH, WINIARSKI, ZORIČIĆ, DE VISSCHER, Sir ARNOLD MCNAIR, KLAESTAD, BADAWI PASHA, KRYLOV, READ, HSU MO, AZEVEDO ; M. EČER, *Judge* ad hoc ; *Registrar* HAMBRO ; Sir Eric BECKETT, *Agent for the Government of the United Kingdom ;* Sir Hartley SHAWCROSS, Professor WALDOCK, Mr. WILBERFORCE, Mr. Mervyn JONES, Mr. REED, *Counsel for the Government of the United Kingdom ;* M. KAHREMAN YLLI, *Agent for the Government of the People's Republic of Albania ;* M. Pierre COT, Maître Joe NORDMANN, Maître Marc JACQUIER, Maître Paul VILLARD, *Counsel for the Albanian Government ;* Rear-Admiral MOULLEC, Captain Branimir Ivanov ORMANOV, *Experts for the Albanian Government.*

The PRESIDENT said that the Court met to-day to hear the Corfu Channel case on the merits ; this case was between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the Government of the People's Republic of Albania.

This case, which the United Kingdom Government had first brought before the Court by an Application, had formed the subject of a preliminary objection raised by the Albanian Government, in regard to which the Court gave judgment on March 25th, 1948.

On the same date, however, the Court was notified of a Special Agreement concluded between the Parties. That Agreement, stating the questions which the Parties had determined to submit to the Court for decision, now formed the basis of further proceedings before the Court.

The President asked the REGISTRAR to read the Special Agreement.

When this had been done, the PRESIDENT observed that as there was no judge of Albanian nationality on the Bench, the Albanian Government had availed itself of the right granted by Article 31 of the Statute. However, Dr. Daxner, who had sat as judge *ad hoc* when the Court heard the Preliminary Objection, had fallen ill and the Albanian Government had appointed Professor Ečer as judge *ad hoc.*

The President observed that Professor Ečer, before taking up his duties, had to make the solemn declaration provided for in Article 20 of the Statute ; he invited him to make this declaration.

[1] Fifty-fifth meeting of the Court.

M. le professeur EČER ayant fait sa déclaration solennelle, le PRÉSIDENT lui en donne acte et le déclare installé dans ses fonctions de juge *ad hoc* aux fins de la présente espèce.

Les Parties sont représentées :

Le Gouvernement du Royaume-Uni par :

Sir Eric Beckett, K. C. M. G., K. C., jurisconsulte du *Foreign Office*, comme agent,

assisté :

du très honorable sir Hartley Shawcross, K. C., M. P., *Attorney-General*,

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

de M. R. O. Wilberforce, membre du barreau anglais,

de M. J. Mervyn Jones, membre du barreau anglais,

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

comme conseils ;

et le Gouvernement de la République populaire d'Albanie par :

M. Kahreman Ylli, ministre plénipotentiaire d'Albanie à Paris, comme agent,

assisté :

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

de Me Joe Nordmann, avocat à la Cour d'appel de Paris,

de Me Marc Jacquier, avocat à la Cour de Paris,

et de Me Paul Villard, avocat à la Cour de Paris,

comme conseils ;

du contre-amiral Moullec, de la Deuxième Section du Cadre des officiers généraux de la Marine française,

et de M. Branimir Ivanov Ormanov, capitaine de deuxième rang de la Marine bulgare, comme experts maritimes.

Le PRÉSIDENT, ayant constaté la présence devant la Cour de MM. les agents ainsi que de leurs conseils et experts, indique que, les Parties s'étant mises d'accord au sujet de l'ordre dans lequel seront présentés les exposés oraux, il donnera, en premier lieu, la parole à M. l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni.

Sir Eric BECKETT, agent du Royaume-Uni, demande à la Cour d'entendre sir Hartley SHAWCROSS. Celui-ci prononce l'exposé reproduit en annexe [1], dont la suite, lors de l'interruption de l'audience, est renvoyée par le Président à l'audience de l'après-midi.

(L'audience, suspendue à 12 h. 50, est reprise à 16 h.)

A la reprise de l'audience, le PRÉSIDENT annonce, avant de donner la parole à sir Hartley Shawcross, que l'audience de l'après-midi sera levée à 18 heures, la Cour devant se réunir alors en séance privée.

Sir Hartley SHAWCROSS continue son exposé (annexe [2]).

Le PRÉSIDENT annonce que la Cour se réunira le lendemain, 10 novembre 1948, à 10 h. 30.

[1] Voir p. 200.

[2] » » 215.

When Professor EČER had made the solemn declaration, the PRESIDENT said that it would be placed on record and declared him duly installed as judge *ad hoc* in the present case.

The Parties were represented as follows:

The Government of the United Kingdom by:

Sir Eric Beckett, K.C.M.G., K.C., Legal Adviser to the Foreign Office, as Agent,

assisted by the following Counsel:

The Right Honourable Sir Hartley Shawcross, K.C., M.P., Attorney-General,

Professor C. H. M. Waldock, Professor of international law at the University of Oxford,

Mr. R. O. Wilberforce, of the English Bar,

Mr. J. Mervyn Jones, of the English Bar, and

Mr. M. E. Reed, of the English Bar, from the Office of the Attorney-General;

The Government of the People's Republic of Albania by:

M. Kahreman Ylli, Minister Plenipotentiary of Albania in Paris, as Agent,

assisted by the following Counsel:

M. Pierre Cot, *Professeur agrégé* of the Faculties of Law in France,

Maître Joe Nordmann, Advocate at the Court of Appeal of Paris;

Maître Marc Jacquier, Advocate at the Court of Paris,

Maître Paul Villard, Advocate at the Court of Paris;

and by

Rear-Admiral Moullec, of the Second Section of the *Cadre des officiers généraux* of the French Navy, as naval expert;

M. Branimir Ivanov Ormanov, Captain, 2nd class, in the Bulgarian Navy, as naval expert.

The PRESIDENT noted that the Agents and their counsel and experts were present in Court and said that, as the Parties had agreed as to the order in which they should address the Court, he called first on the Agent of the Government of the United Kingdom.

Sir Eric BECKETT, Agent of the United Kingdom, asked the Court to hear Sir Hartley Shawcross in the first place. Sir HARTLEY then made the statement which appears in the annex [1]. The continuation of his statement was adjourned by the President until the afternoon sitting.

(The Court adjourned from 12.50 p.m. to 4 p.m.)

On the resumption of the sitting, the PRESIDENT, before calling on Sir Hartley Shawcross, said that the afternoon's sitting would end at 6 p.m., at which time the Court would hold a private meeting.

Sir Hartley SHAWCROSS then continued his arguments (annex [2]).

The PRESIDENT then stated that the Court would meet the following day, November 10th, 1948, at 10.30 a.m.

[1] See p. 200.

[2] „ „ 215.

L'audience est levée à 17 h. 55.

Le Président de la Cour,
(*Signé*) J. G. GUERRERO.

Le Greffier de la Cour,
(*Signé*) E. HAMBRO.

TREIZIÈME SÉANCE PUBLIQUE [1] (10 XI 48, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir douzième séance.]

Le PRÉSIDENT donne la parole à sir Hartley Shawcross, conseil du Royaume-Uni.

Sir Hartley SHAWCROSS reprend et poursuit son exposé (annexe [2]).

Au cours de cet exposé, sir Hartley Shawcross, ayant demandé que l'agent du Gouvernement albanais présente un exposé complet au sujet de la déposition qu'entend faire le chargé d'affaires de Yougoslavie à La Haye — témoin que l'Albanie a annoncé l'intention de citer —, le PRÉSIDENT prie l'agent du Gouvernement albanais de lui faire savoir s'il peut fournir un résumé de ladite déposition avant l'audience de l'après-midi.

L'AGENT DU GOUVERNEMENT ALBANAIS demande à la Cour d'entendre M. Pierre Cot, conseil du Gouvernement albanais.

M. Pierre COT présente la réponse reproduite en annexe [3].

Le PRÉSIDENT ayant encore posé une question à M. COT, et celui-ci y ayant répondu (annexe [4]), sir Hartley SHAWCROSS reprend la parole (annexe [4]).

A la suite d'une nouvelle intervention du PRÉSIDENT (annexe [5]), M. COT indique que la Cour recevra au cours de l'après-midi la liste des points sur lesquels portera la déposition du témoin.

(L'audience, suspendue à 13 h. 30, est reprise à 16 h.)

Lors de la reprise de l'audience, le PRÉSIDENT demande aux agents des Parties d'exposer leur manière de voir sur la lettre envoyée à la Cour par l'agent albanais, relativement à la citation éventuelle comme témoin du chargé d'affaires de Yougoslavie à La Haye (voir annexe [5]).

Les AGENTS DU ROYAUME-UNI ET DE L'ALBANIE ayant présenté des observations à ce sujet (annexe [6]), la Cour se retire pour délibérer en chambre du conseil à 16 h. 30.

Lors de la reprise de l'audience à 17 h. 5, le PRÉSIDENT annonce la décision unanime de la Cour, reproduite en annexe [7].

---

[1] Cinquante-septième séance de la Cour.
[2] Voir p. 228.
[3] » » 246.
[4] » » 247.
[5] » » 248.
[6] » » 248-250.
[7] » » 250.

The Court rose at 5.55 p.m.

(*Signed*) J. G. GUERRERO,
President.

(*Signed*) E. HAMBRO,
Registrar.

THIRTEENTH PUBLIC SITTING [1] (10 XI 48, 10.30 *a.m.*)

Present: [See twelfth sitting.]

The PRESIDENT called on Sir Hartley Shawcross, Counsel for the United Kingdom, to continue his statement.

Sir Hartley SHAWCROSS continued his speech (annex [2]).

In the course of this, Sir Hartley Shawcross having asked the Albanian Government to supply a full statement of the evidence to be given by the Yugoslav Chargé d'Affaires at The Hague, to be called by Albania, the PRESIDENT asked the Agent for the Albanian Government if he could supply before the afternoon hearing a summary of the evidence in question.

The ALBANIAN AGENT having asked permission for the answer to be given by M. Pierre Cot, M. COT made the speech reproduced in the annex [3].

The PRESIDENT having put a further question to M. Cot and M. COT having replied (annex [4]), Sir Hartley SHAWCROSS again spoke (see annex [4]).

After a further intervention by the PRESIDENT (annex [5]), M. COT stated that the Court would receive that afternoon the list of questions on which the witness would give his evidence.

(The hearing was suspended from 1.30 p.m. to 4 p.m.)

On the resumption, the PRESIDENT asked the Agents for the Parties to state their views on the subject of the letter sent by the Albanian Agent to the Court concerning the calling of the Yugoslav Chargé d'Affaires at The Hague as a witness (cf. annex [5]).

The AGENTS FOR THE UNITED KINGDOM AND ALBANIA expressed their views on this matter (annex [6]).

The Court withdrew to deliberate in private at 4.30 p.m.

The hearing was resumed at 5.5 p.m., at which time the PRESIDENT announced the unanimous decision of the Court, reproduced in the annex [7].

---

[1] Fifty-seventh meeting of the Court.
[2] See p. 228.
[3] " " 246.
[4] " " 247.
[5] " " 248.
[6] " " 248-250.
[7] " " 250.

Sir Hartley SHAWCROSS ayant poursuivi et terminé son exposé (annexe [1]), le PRÉSIDENT annonce que l'audience sera reprise le jeudi 11 novembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 18 h. 50. [*Signatures.*]

QUATORZIÈME SÉANCE PUBLIQUE [2] (11 XI 48, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir douzième séance, à l'exception de sir Hartley Shawcross, absent.]

Le PRÉSIDENT prie l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni de continuer son exposé.

Sir Eric BECKETT prononce l'exposé reproduit en annexe [3].

(L'audience est suspendue de 13 h. à 16 h.)

Sir Eric BECKETT poursuit son exposé (voir annexe [4]).

A 18 h. 5, il informe le Président que, contrairement à la déclaration qu'il avait faite précédemment, il ne pourra conclure son exposé avant 18 h. 30.

Le PRÉSIDENT annonce que, dans ces conditions, la Cour préférerait que sir Eric Beckett continuât son exposé le lendemain, vendredi 12 novembre, à 10 h. 30.

La séance est levée à 18 h. 5. [*Signatures.*]

QUINZIÈME SÉANCE PUBLIQUE [5] (12 XI 48, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir douzième séance.]

Le PRÉSIDENT donne la parole à sir Eric Beckett, agent du Gouvernement du Royaume-Uni.

Sir Eric BECKETT prononce l'exposé reproduit en annexe [6].

Le PRÉSIDENT demande à l'agent albanais s'il est prêt à commencer sa plaidoirie ce même après-midi ou le lendemain matin.

M. NORDMANN demande que les audiences soient suspendues jusqu'à ce que les conseils pour l'Albanie aient pu examiner tous les documents déposés par le Gouvernement du Royaume-Uni, ainsi que les comptes rendus de la procédure orale.

Le PRÉSIDENT accorde cette demande et fixe la prochaine séance de la Cour au lundi 15 novembre, à 10 h. 30.

---

[1] Voir p. 251.
[2] Soixantième séance de la Cour.
[3] Voir p. 264.
[4] » » 276.
[5] Soixante et unième séance de la Cour.
[6] Voir p. 288.

Sir Hartley SHAWCROSS continued and concluded his statement (annex [1]). The PRESIDENT stated that the hearing would be resumed the next day, Thursday, November 11th, at 10.30 a.m.

The Court rose at 6.50 p.m. [*Signatures.*]

FOURTEENTH PUBLIC SITTING [2] (11 XI 48, 10.30 *a.m.*)

Present : [See twelfth sitting, with the exception of Sir Hartley Shawcross, absent.]

The PRESIDENT called on the Agent for the United Kingdom Government to continue the statement on behalf of his Government.

Sir Eric BECKETT made the speech reproduced in the annex [3].

(The Court adjourned from 1 p.m. to 4 p.m.)

Sir Eric BECKETT then continued his argument (see annex [4]).

At 6.5 p.m. he informed the President that, contrary to what he had stated previously, he would be unable to finish by 6.30 p.m. that evening. He would require about one hour more.

The PRESIDENT therefore stated that the Court would prefer Sir Eric Beckett to continue the next day, Friday, November 12th, at 10.30 a.m.

The Court rose at 6.5 p.m. [*Signatures.*]

FIFTEENTH PUBLIC SITTING [5] (12 XI 48, 10.30 *a.m.*)

Present : [See twelfth sitting.]

The PRESIDENT called on Sir Eric Beckett to continue his argument.

Sir Eric BECKETT made the statement reproduced in the annex [6].

The PRESIDENT asked the Albanian Agent whether he was prepared to begin his statement the same afternoon or the following morning.

M. NORDMANN replied that he respectfully requested that the Court adjourn until his side should have had the time to read all the documents filed by the United Kingdom Government, as well as the verbatim report of the proceedings.

The PRESIDENT granted this request and fixed the next sitting of the Court for Monday, November 15th, at 10.30 a.m.

---

[1] See p. 251.
[2] Sixtieth meeting of the Court.
[3] See p. 264.
[4] ,, ,, 276.
[5] Sixty-first meeting of the Court.
[6] See p. 288.

Sir Eric BECKETT demande si la décision a déjà été prise ; sinon, il voudrait faire remarquer que ce délai est excessif.

Le PRÉSIDENT répond que la décision a été prise ; la coutume de la Cour a toujours été d'accorder de telles demandes d'ajournement. Au surplus, l'un des jours avant la date de la reprise de la séance étant dimanche, il ne s'agit que de deux séances de la Cour ; l'ajournement est donc relativement court.

Sir Eric BECKETT répond que son Gouvernement acceptera toujours les décisions de la Cour en toute loyauté.

La séance est levée à 12 h. 25. [*Signatures.*]

SEIZIÈME SÉANCE PUBLIQUE [1] (15 XI 48, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir douzième séance, à l'exception de sir Hartley Shawcross, absent, remplacé par sir Frank SOSKICE.]

Le PRÉSIDENT déclare l'audience ouverte.

Sir Eric BECKETT informe la Cour que sir Frank Soskice, *Solicitor-General*, est arrivé à La Haye et qu'il siégera avec la délégation du Royaume-Uni pour remplacer sir Hartley Shawcross, absent.

Le PRÉSIDENT donne la parole à M. KAHREMAN YLLI, agent du Gouvernement d'Albanie, qui prononce l'exposé reproduit en annexe [2].

Puis, à la demande de l'AGENT ALBANAIS, le PRÉSIDENT donne la parole à Me J. Nordmann, conseil du Gouvernement albanais.

Me NORDMANN prononce la plaidoirie reproduite en annexe [3].

(A 13 h., le Président suspend l'audience jusqu'à 16 h.)

A 16 h. 10 l'audience est reprise et le PRÉSIDENT donne la parole à Me J. NORDMANN, conseil du Gouvernement albanais, lequel poursuit sa plaidoirie (annexe [4]).

Le PRÉSIDENT demande à Me Nordmann de poursuivre son exposé mardi matin, 16 novembre 1948, à 10 h. 30.

La séance est levée à 18 h. 15. [*Signatures.*]

---

[1] Soixante-quatrième séance de la Cour.
[2] Voir p. 298.
[3] » » 303.
[4] » » 310.

Sir Eric BECKETT asked whether the decision had already been taken ; if not, he would like to suggest that the delay was excessive.

The PRESIDENT explained that the decision had been taken ; it was always the custom of the Court to grant the parties such requests for adjournment. Furthermore, since one of the days in the intervening period was a Sunday, only two sittings of the Court were involved ; thus the adjournment was comparatively short.

Sir Eric BECKETT answered that his Government would always abide loyally by the Court's decisions.

The Court rose at 12.25 p.m. [*Signatures.*]

SIXTEENTH PUBLIC SITTING [1] (15 XI 48, 10.30 *a.m.*)

Present : [See twelfth sitting, with the exception of Sir Hartley Shawcross, absent, replaced by Sir Frank SOSKICE.]

The PRESIDENT opened the sitting of the Court.

Sir Eric BECKETT informed the Court that Sir Frank Soskice, Solicitor-General, had arrived at The Hague and would sit with the United Kingdom delegation in place of Sir Hartley Shawcross who was absent.

The PRESIDENT called on M. KAHREMAN YLLI, Agent of the Albanian Government, who made the speech reproduced in the annex [2].

Next, at the request of the ALBANIAN AGENT, the PRESIDENT called on Maître J. Nordmann, Counsel for the Albanian Government, to speak.

M. NORDMANN made the speech reproduced in the annex [3].

(At 1 p.m. the President adjourned the sitting until 4 p.m.)

At 4.10 p.m. the hearing was resumed, and the PRESIDENT called on Maître J. NORDMANN, Counsel for the Albanian Government, who continued his speech (annex [4]).

The PRESIDENT requested Maître Nordmann to continue his statement at 10.30 a.m. on Tuesday, November 16th, 1948.

The Court rose at 6.15 p.m. [*Signatures.*]

---

[1] Sixty-fourth meeting of the Court.
[2] See p. 298.
[3] „ „ 303.
[4] „ „ 310.

DIX-SEPTIÈME SÉANCE PUBLIQUE [1] (16 XI 48, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT, ouvrant l'audience, donne la parole à Me NORDMANN, conseil du Gouvernement albanais, qui reprend et poursuit son exposé (voir annexe [2]).

(L'audience, suspendue à 13 h., est reprise à 16 h.)

Me NORDMANN poursuit son exposé et le termine (annexe [3]).

Le PRÉSIDENT donne la parole à M. Pierre COT, conseil du Gouvernement albanais, lequel commence son exposé (annexe [4]).

L'audience est levée à 18 h. 10. [*Signatures.*]

DIX-HUITIÈME SÉANCE PUBLIQUE [5] (17 XI 48, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT, ouvrant l'audience à 10 h. 30, donne la parole à M. Pierre COT, conseil du Gouvernement albanais, pour la suite de sa plaidoirie (annexe [6]).

(L'audience, suspendue à 13 h., est reprise à 16 h.)

Le PRÉSIDENT informe les Parties que, la Cour devant se réunir à 18 heures en Chambre du Conseil, l'audience sera levée à ce moment-là.

M. Pierre COT poursuit son exposé (annexe [7]).

L'audience est levée à 17 h. 45. [*Signatures.*]

DIX-NEUVIÈME SÉANCE PUBLIQUE [8] (18 XI 48, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT, ouvrant l'audience à 10 h. 30, donne la parole à M. Pierre COT, conseil du Gouvernement albanais, pour la suite de sa plaidoirie (voir annexe [9]).

(L'audience, suspendue à 13 h., est reprise à 16 h.)

---

[1] Soixante-sixième séance de la Cour.
[2] Voir p. 321.
[3] » » 335.
[4] » » 343.
[5] Soixante-septième séance de la Cour.
[6] Voir p. 349.
[7] » » 365.
[8] Soixante-neuvième séance de la Cour.
[9] Voir p. 376.

SEVENTEENTH PUBLIC SITTING [1] (16 XI 48, 10.30 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT declared the sitting open, and called on Maître NORDMANN, Counsel for the Albanian Government, who continued his statement (see annex [2]).

(The hearing, which was suspended at 1 p.m., was resumed at 4 p.m.)

M. NORDMANN continued and concluded his statement (annex [3]).

The PRESIDENT called on M. Pierre COT, Counsel for the Albanian Government, who began his address (annex [4]).

The Court rose at 6.10 p.m. [*Signatures.*]

EIGHTEENTH PUBLIC SITTING [5] (17 XI 48, 10.30 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT opened the sitting at 10.30 a.m. and called on M. Pierre COT, Counsel for the Albanian Government, to continue his speech (annex [6]).

(The sitting was suspended at 1 p.m. and resumed at 4 p.m.)

The PRESIDENT informed the Parties that, as the Court had to meet in the Counsel Chamber at 6 p.m., the Court would rise at that hour.

M. Pierre COT continued his statement (annex [7]).

The Court rose at 5.45 p.m. [*Signatures.*]

NINETEENTH PUBLIC SITTING [8] (18 XI 48, 10.30 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT opened the sitting at 10.30 a.m. and called on M. Pierre COT, Counsel for the Albanian Government, to continue his speech (annex [9]).

(The sitting was suspended at 1 p.m. and resumed at 4 p.m.)

---

[1] Sixty-sixth meeting of the Court.
[2] See p. 321.
[3] „ „ 335.
[4] „ „ 343.
[5] Sixty-seventh meeting of the Court.
[6] See p. 349.
[7] „ „ 365.
[8] Sixty-ninth meeting of the Court.
[9] See p. 376.

A la reprise de l'audience, M. Pierre COT poursuit son exposé (voir annexe [1]).

L'audience est levée à 18 h. 15. [*Signatures.*]

VINGTIÈME SÉANCE PUBLIQUE [2] (19 XI 48, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT, avant de prier M. Pierre Cot de poursuivre son exposé, informe les Parties que M. Ečer, juge *ad hoc*, désire leur poser deux questions.

M. EČER s'adresse d'abord à l'agent du Gouvernement albanais, puis à l'agent du Royaume-Uni (voir annexe [3]).

Sir Eric BECKETT exprime le désir de répondre ultérieurement.

M. KAHREMAN YLLI formule la même demande.

Le PRÉSIDENT donne la parole à M. Pierre COT, lequel continue et achève son exposé (annexe [4]).

Le PRÉSIDENT constate que la première partie des plaidoiries est terminée. Au cours des prochaines audiences aura lieu l'audition des témoins et des experts qui accompagnent les Parties. Par la suite, la Cour entendra éventuellement d'autres experts désignés par elle ; mais aucune décision définitive à cet égard n'a encore été prise.

Enfin, les agents et conseils des Parties auront la parole pour présenter leur réplique et leur duplique.

La prochaine audience, sauf avis contraire, aura lieu lundi 22 novembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 12 h. 40. [*Signatures.*]

VINGT ET UNIÈME SÉANCE PUBLIQUE [5] (22 XI 48, 10 *h.* 35)

Présents : [Voir seizième séance.]

L'audience est ouverte à 10 h. 35.

Le PRÉSIDENT, avant l'audition des témoins, invite les agents à répondre aux questions qui leur avaient été posées lors d'une audience précédente par le juge *ad hoc*, M. le Dr Ečer.

Sir Eric BECKETT présente la réponse reproduite en annexe [6].

M. KAHREMAN YLLI demande que Me Nordmann soit autorisé à répondre pour le Gouvernement albanais.

---

[1] Voir p. 392.
[2] Soixante-dixième séance de la Cour.
[3] Voir p. 409.
[4] » » 410.
[5] Soixante-treizième séance de la Cour.
[6] Voir p. 425.

On the resumption, M. Pierre COT continued his statement (see annex [1])

The Court rose at 6.15 p.m. [*Signatures.*]

TWENTIETH PUBLIC SITTING [2] (19 XI 48, 10.30 *a.m.*)

Present : [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT, before requesting M. Pierre Cot to continue his speech, informed the Parties that Dr. Ečer, Judge *ad hoc*, wished to ask them two questions.

Judge EČER spoke first to the Agent of the Albanian Government ; he then addressed the Agent of the United Kingdom (see annex [3]).

Sir Eric BECKETT asked to be allowed to give his reply later.

M. KAHREMAN YLLI made a similar request.

The PRESIDENT called on M. Pierre COT, who continued and concluded his statement (annex [4]).

The PRESIDENT said that the first stage of the oral statements was completed. During the next sittings the Court would hear the witnesses and experts who had been brought by the Parties. Subsequently, the Court might hear other experts, designated by itself ; but no final decision had yet been taken on that point.

Finally, the Agents and Counsel of the Parties would again address the Court to present their reply and rejoinder.

The next sitting, unless otherwise notified, would begin at 10.30 a.m. on Monday, November 22nd.

The Court rose at 12.40 p.m. [*Signatures.*]

TWENTY-FIRST PUBLIC SITTING [5] (22 XI 48, 10.35 *a.m.*)

Present : [See sixteenth sitting.]

The sitting was opened at 10.35 a.m.

Before hearing the witnesses, the PRESIDENT called upon the Agents to answer the questions put to them at a previous sitting by the Judge *ad hoc*, Dr. Ečer.

Sir Eric BECKETT gave the answer reproduced in the annex [6].

M. KAHREMAN YLLI requested that Maître Nordmann be allowed to answer for the Albanian Government.

---

[1] See p. 392.
[2] Seventieth meeting of the Court.
[3] See p. 409.
[4] „ „ 410.
[5] Seventy-third meeting of the Court.
[6] See p. 425.

Me NORDMANN fournit la réponse reproduite en annexe [1].

Le PRÉSIDENT explique la procédure à suivre pour l'audition des témoins (annexe [2]).

Il invite l'agent du Royaume-Uni à présenter son premier témoin, le commandant E. R. D. Sworder, et prie ce dernier de prendre l'engagement prévu à l'article 53 du Règlement pour les témoins et pour les experts.

Le commandant SWORDER fait ces déclarations.

L'AGENT DU ROYAUME-UNI demande que le *Solicitor-General*, sir Frank Soskice, soit autorisé à examiner le commandant Sworder.

Le PRÉSIDENT invite sir Frank SOSKICE à procéder à cet examen (annexe [3]).

(L'audience, suspendue à 13 h. 15, est reprise à 15 h. 30.)

Le PRÉSIDENT invite Sir Frank SOSKICE à poursuivre son examen du témoignage du commandant Sworder (annexe [4]).

Me NORDMANN procède ensuite au contre-interrogatoire du même témoin (annexe [5]). La suite de ce contre-interrogatoire, interrompu par la clôture de l'audience, est renvoyée par le PRÉSIDENT au mardi 23 novembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 18 h. 30. [*Signatures.*]

VINGT-DEUXIÈME SÉANCE PUBLIQUE [6] (23 XI 48, 10 *h.* 45)

Présents : [Voir seizième séance.]

L'audience est ouverte à 10 h. 45.

Sir Frank SOSKICE demande à être autorisé à faire part à la Cour du désir manifesté par son Gouvernement quant à l'ordre dans lequel les témoins qui suivront seront cités par l'agent du Royaume-Uni. Il croit comprendre que, d'après le Règlement de la Cour, c'est aux Parties qu'il appartient de décider de l'ordre dans lequel les témoins seront appelés.

Le PRÉSIDENT confirme cette manière de voir. Il ajoute que la Cour avait proposé d'entendre comme second témoin le commandant Whitford, afin que celui-ci pût faire immédiatement sa déposition sans avoir à demeurer à La Haye plus longtemps qu'il ne serait nécessaire.

Sir Frank SOSKICE remercie la Cour de cette suggestion, mais ajoute qu'il préfère citer, après le commandant Sworder, le commandant Kovacic.

---

[1] Voir p. 425.
[2] » » 427.
[3] » » 431.
[4] » » 443.
[5] » » 461.
[6] Soixante-quatorzième séance de la Cour.

M. NORDMANN gave the answer reproduced in the annex [1].

The PRESIDENT explained the procedure for the hearing of witnesses (annex [2]).

The President called upon the Agent of the United Kingdom Government to present his first witness, Commander E. R. D. Sworder.

Commander Sworder was invited by the President to make the solemn declaration provided for in Article 53 of the Rules of Court, for witnesses and experts respectively.

Commander SWORDER made these declarations.

The AGENT FOR THE UNITED KINGDOM asked that the Solicitor-General, Sir Frank Soskice, be permitted to examine Commander Sworder.

The PRESIDENT called on Sir Frank SOSKICE to examine this witness (see annex [3]).

(The Court adjourned from 1.15 p.m. to 3.30 p.m.)

On the resumption, the PRESIDENT called upon Sir Frank SOSKICE to continue his examination (annex [4]).

When he had concluded, Maître NORDMANN began his cross-examination of this same witness (annex [5]). The cross-examination had not concluded when the PRESIDENT stated that the Court would adjourn till the next day, Tuesday, 23rd November, at 10.30 a.m.

The Court rose at 6.30 p.m. *[Signatures.]*

TWENTY-SECOND PUBLIC SITTING [6] (23 XI 48, 10.45 *a.m.*)

Present : [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT opened the sitting at 10.45 a.m.

Sir Frank SOSKICE requested to be allowed to state his Government's wishes with regard to the order in which subsequent witnesses would be called by the United Kingdom. He understood the Rules of Court to indicate that it was for the Parties to decide the order in which witnesses were called.

The PRESIDENT answered that this was so. He added that the Court had suggested that Commander Whitford be called as second witness, so that he could give his evidence and not have to remain in The Hague longer than necessary.

Sir Frank SOSKICE thanked the Court for its kind suggestion, but added that he would prefer to have Commander Kovacic called after Commander Sworder.

---

[1] See p. 425.
[2] " " 427.
[3] " " 431.
[4] " " 443.
[5] " " 461.
[6] Seventy-fourth meeting of the Court.

M. Pierre COT indique qu'il avait cru comprendre que ce serait le commandant Whitford qui serait cité comme second témoin. Il n'a donc pas eu le temps de préparer les questions qu'il désirerait éventuellement poser au commandant Kovacic. Il ne s'oppose pas à ce que ce dernier soit le second témoin du Royaume-Uni interrogé, mais il serait personnellement heureux que la procédure adoptée par la Cour lui laissât le temps de préparer les questions qu'il désirerait éventuellement poser au commandant Kovacic.

Sir Frank SOSKICE estime que M. Pierre Cot disposera d'un temps suffisant à cet effet avant l'audience de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT déclare que, pour donner suite à la demande présentée au nom du Gouvernement du Royaume-Uni, les témoins à citer ultérieurement seront appelés dans l'ordre suivant :

Capitaine de corvette Kovacic ;
Capitaine de vaisseau Selby ;
Capitaine de frégate Paul ;
Capitaine de corvette Lankester ;
Capitaine de frégate Mestre ;
Capitaine de frégate Whitford.

Le Président invite Me NORDMANN à reprendre le contre-interrogatoire du commandant Sworder (annexe [1]). Après lui, M. Pierre COT pose également des questions au témoin (annexe [2]).

(L'audience, suspendue à 12 h. 55, est reprise à 15 h. 30.)

Le PRÉSIDENT donne la parole à M. Pierre COT, qui termine son contre-interrogatoire (annexe [3]).

Le PRÉSIDENT pose certaines questions au commandant Sworder (annexe [4]), qui, après y avoir répondu, est examiné à nouveau par sir Frank SOSKICE (annexe [5]).

Le PRÉSIDENT signale que la Cour entendra le second témoin cité par l'agent du Royaume-Uni, le mercredi 24 novembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 17 heures. [*Signatures.*]

VINGT-TROISIÈME SÉANCE PUBLIQUE [6] (24 XI 48, 10 *h.* 45)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT invite l'agent du Royaume-Uni à présenter son second témoin, le capitaine de corvette Karel Kovacic.

---

[1] Voir p. 476.
[2] » » 480.
[3] » » 504.
[4] » » 507.
[5] » » 513.
[6] Soixante-dix-septième séance de la Cour.

M. Pierre COT said he had assumed Commander Whitford would be called as next witness. Accordingly, he had not had time to prepare the questions he might eventually wish to put to Commander Kovacic. He had no objection to the hearing of Commander Kovacic as second United Kingdom witness, but he personally would be grateful if the procedure adopted would allow him time to prepare the questions he might wish to put to Commander Kovacic.

Sir Frank SOSKICE said he thought M. Cot would have sufficient time to do so before the sitting of the Court that same afternoon.

The PRESIDENT stated that the request of the United Kingdom Government would be granted, namely, that it would call its subsequent witnesses in the following order:

Lieutenant-Commander Kovacic;
Captain Selby;
Commander Paul;
Lieutenant-Commander Lankester;
Commander Mestre;
Commander Whitford.

The President invited Maître NORDMANN to continue his cross-examination of Commander Sworder (annex [1]).

M. Pierre COT, in his turn, cross-examined Commander Sworder (see annex [2]).

(The Court adjourned from 12.55 p.m. to 3.30 p.m.)

On the resumption, M. COT concluded his cross-examination (annex [3]).

The PRESIDENT then put certain questions to Commander Sworder (annex [4]).

Sir Frank SOSKICE re-examined Commander Sworder (annex [5]).

The PRESIDENT announced that the Court would hear the second witness called by the Agent for the United Kingdom Government the following day, Wednesday, November 24th, 1948, at 10.30 a.m.

The Court rose at 5 p.m. [*Signatures.*]

TWENTY-THIRD PUBLIC SITTING [6] (24 XI 48, 10.45 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT invited the United Kingdom Agent to introduce his second witness, Commander Karel Kovacic.

---

[1] See p. 476.
[2] " " 480
[3] " " 504.
[4] " " 507.
[5] " " 513.
[6] Seventy-seventh meeting of the Court.

Le commandant KOVACIC prend l'engagement prévu à l'article 53 du Règlement de la Cour.

Sir Frank SOSKICE, *Solicitor-General*, examine le témoin (annexe [1]).

(L'audience, suspendue à 12 h. 50, est reprise à 15 h. 30.)

Le PRÉSIDENT invite M. Pierre COT à procéder au contre-interrogatoire du commandant Kovacic (annexe [2]). Au cours de ce contre-interrogatoire, M. Cot demande au témoin de dire si c'est bien sa signature qui figure sur la copie photostatique d'un document que M. Pierre Cot tient en mains.

Sir Frank SOSKICE s'oppose à la production de ce document par M. Pierre Cot, à moins qu'il ne soit prouvé par témoin que l'original en a été perdu ou détruit.

Des arguments ayant été présentés de part et d'autre, le PRÉSIDENT indique que la Cour va se retirer pour délibérer sur ce point (annexe [3]).

(L'audience est suspendue de 16 h. 10 à 18 h.)

A la reprise de l'audience, le PRÉSIDENT donne lecture de la décision de la Cour, qui est ainsi conçue :

« La Cour :

1. Rappelle aux deux Parties les dispositions de l'article 48 ainsi que l'article 43, paragraphe 1er, de son Règlement ;
2. Décide, dès maintenant, que le document invoqué à l'audience de ce jour par le conseil du Gouvernement albanais ne pourra être reçu par elle que s'il lui est présenté un original complet ;
3. Ordonne que tous documents dont les Parties se proposent de faire usage devront être préalablement déposés au Greffe ;
4. Se réserve de faire connaître ultérieurement aux Parties quels sont ceux de ces documents dont la production de l'original ou de la copie certifiée conforme lui paraîtra nécessaire ;
5. Décide qu'entre temps aucune question ne peut être posée aux témoins sur la base de documents pour lesquels cette procédure n'aura pas été suivie. »

Le PRÉSIDENT invite M. Pierre COT à poursuivre le contre-interrogatoire du témoin (annexe [4]).

M. Pierre Cot, au cours de ce contre-interrogatoire, se réfère à certains documents nouveaux.

Sir Frank SOSKICE s'oppose à l'utilisation de ces documents, la jugeant contraire à la décision que vient de prendre la Cour.

Le PRÉSIDENT reconnaît le bien-fondé de cette objection et ajoute qu'il ne doit pas être posé au témoin de questions sur la base de documents dont la Cour n'a pas encore reçu communication.

---

[1] Voir p. 521.
[2] » » 537.
[3] » » 544.
[4] » » 545.

Commander KOVACIC made the solemn declaration provided for in Article 53 of the Rules of Court.

The Solicitor-General, Sir Frank SOSKICE, began the examination of Commander Kovacic (annex [1]).

(The Court adjourned from 12.50 p.m. to 3.30 p.m.)

The PRESIDENT called on Professor COT to cross-examine Commander Kovacic (annex [2]).

In the course of this cross-examination, M. Cot asked the witness to identify what he alleged was his signature on the photostatic copy of a document.

Sir Frank SOSKICE objected to the production of this document by Professor Cot, unless the original could be proved by evidence to have been lost or destroyed.

After argument by both sides, the PRESIDENT stated the Court would adjourn to decide this point (annex [3]).

(The Court adjourned from 4.10 p.m. to 6 p.m.)

On the resumption of the sitting, the PRESIDENT read the decision of the Court, as follows :

"The Court :

1. Reminds the Parties of the provisions of Article 48 as well as those of Article 43, paragraph 1, of its Rules of Court ;
2. Decides now that the document referred to in to-day's sitting by Counsel for the Albanian Government can be received only if it is presented in an original and complete form ;

3. Orders that all documents which the Parties intend to use shall previously be filed in the Registry ;
4. Reserves the right to inform the Parties later which of these documents should be presented in an original, or which in certified true copy form ;

5. Decides that in the meantime no question may be put to the witnesses on the basis of documents for which this procedure has not been followed."

The PRESIDENT then invited Professor COT to continue his cross-examination of Commander Kovacic (annex [4]).

Professor Cot, in the course of his examination, referred to certain new documents.

Sir Frank SOSKICE objected to the use of these documents as being contrary to the order just issued by the Court.

The PRESIDENT upheld the objection, adding that no questions could be put to the witness on the basis of documents which had not yet been received by the Court.

---

[1] See p. 521.
[2] " " 537.
[3] " " 544.
[4] " " 545

M. Pierre COT poursuit son contre-interrogatoire (annexe [1]).

Le PRÉSIDENT indique que l'audition des témoins sera reprise au cours de la prochaine audience, qui aura lieu le jeudi 25 novembre, à 10 h. 30.

La séance est levée à 19 h. 30. [*Signatures.*]

VINGT-QUATRIÈME SÉANCE PUBLIQUE [2] (25 XI 48, 11 *h.*)

Présents : [Voir seizième séance.]

La séance est ouverte à 11 heures.

Le PRÉSIDENT donne la parole à sir Frank Soskice, *Solicitor-General.*

Sir Frank SOSKICE présente des observations au sujet des documents nouveaux (voir vingt-troisième séance, p. 175) qui ont été déposés la veille au soir par M. le professeur Pierre COT (annexe [3]).

M. le professeur Pierre COT ayant également présenté des observations à ce sujet (annexe [4]), le PRÉSIDENT indique que le contre-interrogatoire va se poursuivre et que, conformément au n° 5 de la décision prise par la Cour le 24 novembre 1948, M. le professeur Cot pourra poser au témoin, le capitaine de corvette Kovacic, des questions se fondant sur les documents dont il s'agit.

M. le professeur COT poursuit le contre-interrogatoire du commandant Kovacic (annexe [5]).

Sir Frank SOSKICE, au cours de ce contre-interrogatoire, soulève à trois reprises des objections contre certaines des questions posées au témoin par le professeur Cot.

(L'audience, suspendue à 13 h., est reprise à 16 h.)

Le PRÉSIDENT donne la parole au professeur COT, qui reprend et poursuit son interrogatoire (annexe [6]).

Sir Frank SOSKICE s'oppose à ce qu'une question soit posée au témoin sur la base d'une hypothèse (dont l'agent du Royaume-Uni conteste l'exactitude) relative à la hauteur du soleil à un moment donné dans l'anse de Panikovac.

Le professeur COT poursuit son contre-interrogatoire (annexe [7]).

Le PRÉSIDENT constate qu'il existe entre les Parties des divergences portant sur certains points de caractère purement technique. Il estime qu'il y a lieu de réserver le contre-interrogatoire du présent témoin relativement à ces points, jusqu'à ce que les experts des deux Parties

---

[1] Voir p. 556.
[2] Quatre-vingtième séance de la Cour.
[3] Voir p. 560.
[4] » » 563.
[5] » » 566
[6] » » 583.
[7] » » 611.

Professor COT continued his examination (annex [1]).

The PRESIDENT stated that the Court would adjourn till the next day, Thursday, November 25th, 1948, at 10.30 a.m.

The Court rose at 7.30 p.m. [*Signatures.*]

TWENTY-FOURTH PUBLIC SITTING [2] (25 XI 48, 11 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

The sitting began at 11 a.m.

The PRESIDENT called on Sir Frank Soskice, Solicitor-General.

Sir Frank SOSKICE spoke on the subject of the new documents (see twenty-third sitting, p. 175) which had been filed by Professor Cot on the previous evening (annex [3]).

After Professor COT had also addressed the Court on this subject (annex [4]), the PRESIDENT stated that the cross-examination would now be continued and that, in accordance with No. 5 of the Court's decision of November 24th, 1948, Professor Cot might put questions to the witness, Lieutenant-Commander Kovacic, based on the documents in question.

Professor COT continued his cross-examination of Commander Kovacic (annex [5]).

Sir Frank SOSKICE intervened on three occasions to protest against certain of the questions put to the witness by Professor Cot.

(The Court adjourned from 1 p.m. to 4 p.m.)

Professor COT continued his cross-examination (annex [6]).

Sir Frank SOSKICE intervened on one occasion to protest against the questioning of the witness on the basis of an assumption (the truth of which the United Kingdom Agent denied) regarding the height of the sun at a particular moment over the Bay of Panikovac.

Professor COT then continued his cross-examination (annex [7]).

The PRESIDENT stated that there were differences between the Parties on certain purely technical points. He thought that the cross-examination of the present witness on these points should be reserved till the experts of the two Parties had been heard concerning them. For the

---

[1] See p. 556.
[2] Eightieth meeting of the Court.
[3] See p. 560.
[4] " " 563.
[5] " " 566.
[6] " " 583.
[7] " " 611.

aient fait connaître leur opinion à l'égard desdits points. Pour le moment, il conviendrait de limiter les questions à poser au témoin à celles auxquelles il peut répondre comme témoin. Il y a lieu de réserver les questions auxquelles il serait appelé à répondre en tant qu'expert naval.

Sir Eric BECKETT propose que les Parties se réunissent, afin d'arrêter le texte des questions à poser à leurs experts respectifs. Cette réunion pourrait avoir lieu le lendemain à 9 h. 30, ce qui permettrait à la Cour de tenir audience à 11 heures. Les experts pourraient se réunir dans un autre bureau, tandis que la Cour procéderait à l'audition des témoins, afin de rechercher s'ils seraient en mesure de présenter, d'un commun accord, un rapport sur toutes les questions dont il s'agit ou sur certaines d'entre elles. Sir Eric Beckett estime que cette méthode permettrait de gagner du temps.

M. le professeur COT partage cette manière de voir.

Le PRÉSIDENT déclare que cette méthode sera suivie. Il annonce en conséquence que l'audience sera reprise le vendredi 26 novembre, à 11 heures.

L'audience est levée à 18 h. 25. [*Signatures.*]

VINGT-CINQUIÈME SÉANCE PUBLIQUE [1] (26 XI 48, 11 *h.*)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT invite M. le professeur Cot à poursuivre son contre-interrogatoire du commandant Kovacic [2].

Sir Eric BECKETT désire signaler au Président que, comme il avait été prévu, les Parties se sont réunies ce matin, afin d'examiner les questions à poser aux experts des deux délégations. Les Parties s'étant mises d'accord sur ces questions ainsi que sur la méthode à suivre pour y répondre, sir Eric Beckett remet au Président le texte, paraphé par les deux agents, des questions arrêtées d'un commun accord [2].

M. le professeur COT reprend et poursuit son contre-interrogatoire (annexe [3]), qu'il termine.

Le PRÉSIDENT pose, au nom de la Cour, certaines questions au commandant Kovacic (annexe [4]).

(L'audience, suspendue à 13 h., est reprise à 16 h.)

Le PRÉSIDENT donne la parole à sir Frank SOSKICE, *Solicitor-General*, qui procède à un réexamen du témoin (annexe [5]).

---

[1] Quatre-vingt-troisième séance de la Cour.
[2] Voir p. 620.
[3] » » 621.
[4] » » 640.
[5] » » 643.

moment, the questions put to the witness should be confined to those which he could answer as a witness. Those which he was asked to answer as a naval expert should be reserved.

Sir Eric BECKETT suggested that the Parties should meet to decide on the questions to be put to their respective experts. They would do so at 9.30 a.m. the next morning. The hearing would be resumed that day at 11 a.m. The experts could meet in another room, while the hearing was proceeding, in order to see if they could make an agreed report on all or some of the questions. Sir Eric thought that this would save time.

Professor COT agreed.

The PRESIDENT said that this procedure would be followed. Accordingly, he announced that the hearing would be adjourned till Friday, November 26th, at 11 a.m.

The Court rose at 6.25 p.m. [*Signatures.*]

TWENTY-FIFTH PUBLIC SITTING[1] (26 XI 48, 11 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT called on Professor Cot to continue his cross-examination of Commander Kovacic[2].

Sir Eric BECKETT rose to remind the President that, with his permission, a meeting had been arranged between the Parties to take place that morning, in order that they might agree on the questions to be submitted to the experts of the two delegations. He had to announce that an agreement had been reached on the questions and on the procedure they would follow in answering them. He handed to the President a copy of the agreed questions initialled by both sides [2].

Professor COT continued his cross-examination (annex [3]).

When he had ended, the PRESIDENT put certain questions to Commander Kovacic in the name of the Court (annex [4]).

(The hearing was adjourned from 1 p.m. to 4 p.m.)

On the resumption, Sir Frank SOSKICE, Solicitor-General, re-examined the witness (annex [5]).

---

[1] Eighty-third meeting of the Court.
[2] See p. 620.
[3] „ „ 621.
[4] „ „ 640.
[5] „ „ 643.

La Cour autorise M. le professeur Pierre COT à procéder de nouveau au contre-interrogatoire du témoin (annexe [1]). Ce contre-interrogatoire terminé, le PRÉSIDENT informe l'agent du Royaume-Uni que son troisième témoin, le capitaine de vaisseau Selby, sera entendu par la Cour le samedi matin, 27 novembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 18 h. 10. [*Signatures.*]

VINGT-SIXIÈME SÉANCE PUBLIQUE [2] (27 XI 48, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT, ouvrant l'audience, invite sir Frank Soskice à produire son troisième témoin.

Sir Frank SOSKICE demande à la Cour de bien vouloir l'autoriser à poser auparavant quelques questions au commandant Kovacic.

Le PRÉSIDENT ayant demandé à M. le professeur COT s'il fait objection à cette demande, celui-ci répond négativement. Il demande toutefois à la Cour de bien vouloir constater que ces nouvelles questions vont être posées au témoin, après que les experts des deux Parties sont arrivés à des conclusions quant à l'existence de l'heure d'été, à la hauteur du soleil et à l'éclairage après le coucher du soleil, au moment dont il s'agit.

Le PRÉSIDENT indique que M. le professeur Cot sera autorisé, après que sir Frank Soskice aura de nouveau interrogé le témoin, à poser à celui-ci de nouvelles questions fondées sur celles qu'aura lui-même posées sir Frank Soskice.

Sir Frank SOSKICE procède à son nouvel examen du témoin (annexe [3]).

M. le professeur COT pose au commandant Kovacic un certain nombre de nouvelles questions (annexe [4]).

M. le docteur EČER, juge *ad hoc*, pose deux questions au commandant Kovacic (annexe [5]).

Le PRÉSIDENT demande à sir Frank Soskice si l'examen du troisième témoin produit par lui, le capitaine de vaisseau Selby, durera plus d'une heure, le Président ayant l'intention de suspendre l'audience dans ce délai.

Sir Frank SOSKICE ayant répondu affirmativement, le PRÉSIDENT déclare que, dans ces conditions, il préfère renvoyer la suite des audiences au lundi 29 novembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 12 h. 10. [*Signatures.*]

---

[1] Voir p. 655.
[2] Quatre-vingt-quatrième séance de la Cour.
[3] Voir p. 666.
[4] » » 670.
[5] » » 677.

The Court allowed Professor Pierre COT to cross-examine the witness afresh (annex [1]). When he had terminated, the PRESIDENT informed the British Agent that the third witness, Captain Selby, would be heard on Saturday morning, November 27th, at 10.30 a.m.

The Court rose at 6.10 p.m. [*Signatures.*]

TWENTY-SIXTH PUBLIC SITTING [2] (27 XI 48, 10.30 *a.m.*)

Present : [See sixteenth sitting.]

In opening the sitting, the PRESIDENT asked Sir Frank Soskice to present his third witness.

Sir Frank SOSKICE requested the Court to allow him before doing so to put a number of further questions to Commander Kovacic.

Professor COT, on being asked by the President whether he had any objection, replied that he agreed to Sir Frank Soskice's request. He asked the Court, however, to record that these new questions were being put after the experts of the Parties had reached their conclusions regarding the existence of summer time, the height of the sun and the conditions of light after sunset, at the period in question.

The PRESIDENT pointed out that after Sir Frank Soskice had put his questions, Professor Cot would be permitted to put further questions to Commander Kovacic based on Sir Frank Soskice's new questions.

Sir Frank SOSKICE began his further examination (annex [3]).

Professor COT put a number of further questions to Commander Kovacic (annex [4]).

The Judge *ad hoc*, Dr. EČER, put two questions to Commander Kovacic (annex [5]).

The PRESIDENT asked Sir Frank Soskice whether his examination of his third witness, Captain Selby, would last more than an hour ; for the President's intention was to adjourn within that time.

Sir Frank SOSKICE replied in the affirmative.

The PRESIDENT said that, in those circumstances, he preferred to adjourn until Monday, November 29th, at 10.30 a.m.

The Court rose at 12.10 p.m. [*Signatures.*]

---

[1] See p. 655.
[2] Eighty-fourth meeting of the Court.
[3] See p. 666.
[4] " " 670.
[5] " " 677.

VINGT-SEPTIÈME SÉANCE PUBLIQUE [1] (29 XI 48, 10 *h.* 35)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT, ouvrant l'audience, invite l'agent du Royaume-Uni à présenter son troisième témoin, le capitaine de vaisseau W. H. Selby.

Sir Eric BECKETT désire porter à la connaissance de la Cour que les experts des Parties se sont, à l'exception d'une seule, mis d'accord sur les réponses à toutes les questions qui leur avaient été posées. Ce résultat, pense-t-il, représente un gain de temps considérable. La Cour désirera probablement entendre l'opinion des experts des Parties et celle de ses propres experts sur la question au sujet de laquelle les experts des Parties n'ont pu formuler une conclusion commune. Au moment approprié, le capitaine de corvette Lankester parlera de cette question en tant qu'expert du Royaume-Uni. Il devra donc, outre l'engagement que prévoit l'article 53 du Règlement pour les témoins, faire la déclaration solennelle que prescrit le même article pour les experts.

Le PRÉSIDENT invite le capitaine de vaisseau SELBY à faire la déclaration solennelle prévue pour les témoins à l'article 53 du Règlement.

Cette déclaration ayant été faite, sir Frank SOSKICE procède à l'examen du témoin (annexe [2]).

Le PRÉSIDENT demande au professeur Cot s'il désire procéder au contre-interrogatoire du capitaine de vaisseau Selby.

Le professeur COT répond négativement et demande à la Cour de bien vouloir autoriser le contre-amiral Raymond Moullec à dire quelques mots au témoin.

Le PRÉSIDENT se demande si un expert adjoint à un conseil peut s'adresser à un témoin.

Le professeur COT indique que, dans ces conditions, il exprimera lui-même au capitaine de vaisseau Selby la sympathie du Gouvernement albanais à l'occasion de la perte subie par lui de son navire et d'un certain nombre de membres de son équipage.

Le PRÉSIDENT fait observer que s'il avait su ce que le contre-amiral Moullec avait l'intention de dire au capitaine Selby, il l'aurait autorisé à prendre la parole.

Sur l'invitation du Président, le contre-amiral MOULLEC, à son tour, exprime au capitaine de vaisseau Selby la sympathie du Gouvernement albanais à l'occasion de la perte subie par lui.

(L'audience, suspendue à 12 h. 20, est reprise à 16 h.)

Le PRÉSIDENT invite l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni à présenter le témoin suivant.

Le Commandant R. T. PAUL ayant fait la déclaration solennelle prévue pour les témoins à l'article 53 du Règlement, sir Frank SOSKICE procède à l'examen du témoin (annexe [3]).

[1] Quatre-vingt-cinquième séance de la Cour.
[2] Voir p. 680.
[3] » vol. IV, p. 9.

TWENTY-SEVENTH PUBLIC SITTING[1] (29 XI 48, 10.35 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

The sitting was opened by the PRESIDENT at 10.35 a.m.

The President called on the Agent for the United Kingdom to present his third witness, Captain W. H. Selby.

Before doing so, Sir Eric BECKETT said that he wished to inform the Court that the experts of the Parties had agreed on the answers to all, save one, of the questions submitted to them. This, he thought, would involve a considerable saving of time. The Court would probably wish to hear the Parties' and its own experts on the question on which the Parties' experts had been unable to reach a conclusion. At the appropriate moment, Lieutenant-Commander Lankester would act as the United Kingdom expert on this question. He would accordingly have to make the solemn declaration provided for experts under Article 53 of the Rules of Court, in addition to the declaration for witnesses under the same article.

The PRESIDENT called on Captain SELBY to make the solemn declaration provided for witnesses under Article 53 of the Rules of Court.

Sir Frank SOSKICE then examined the witness (annex [2]).

The PRESIDENT asked Professor Cot whether he wished to cross-examine Captain Selby.

Professor COT answered in the negative. He requested the Court to allow Rear-Admiral Raymond Moullec to say a few words to the witness.

The PRESIDENT wondered whether an expert accompanying Counsel could address a witness.

Professor COT stated that, in these circumstances, he himself would express to Captain Selby the sympathy of the Albanian Government at the loss suffered by Captain Selby of his ship and of a number of his men.

The PRESIDENT stated that, had he known what Rear-Admiral Moullec had wished to say to Captain Selby, he would have permitted him to speak.

Upon the President's invitation, Rear-Admiral MOULLEC, in his turn, voiced the feeling of the Albanian Government at Captain Selby's loss.

(The Court rose from 12.20 p.m. to 4 p.m.)

The PRESIDENT called on the Government of the United Kingdom to present its next witness.

Commander R. T. PAUL made the solemn declaration provided for witnesses under Article 53 of the Rules of Court. Sir Frank SOSKICE began the examination of Commander Paul (annex [3]).

[1] Eighty-fifth meeting of the Court.

[2] See p. 680.

[3] „ Vol. IV, p. 9.

Le PRÉSIDENT demande au professeur Cot s'il désire poser des questions au témoin.

Le professeur COT répond négativement. Il demande à être autorisé à exprimer au commandant Paul les mêmes sentiments de sympathie et d'admiration que ceux qu'il a exprimés ce matin au capitaine de vaisseau Selby. Il demande à la Cour de bien vouloir autoriser le contre-amiral Moullec à prendre également la parole.

Le Contre-Amiral MOULLEC prononce à l'adresse du commandant Paul les paroles reproduites à l'annexe [1].

Le PRÉSIDENT indique qu'il est très heureux d'avoir entendu l'hommage rendu et la sympathie exprimée au commandant Paul par le professeur Cot et par le contre-amiral Moullec.

Le Président ajoute qu'il désire poser, au nom de la Cour, un certain nombre de questions au commandant Paul, mais, l'heure étant tardive, il posera ces questions au début de la prochaine audience, qui aura lieu le mardi 30 novembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 18 h. 30. [*Signatures.*]

VINGT-HUITIÈME SÉANCE PUBLIQUE [2] (30 XI 48, 11 *h.*)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT, au nom de la Cour, pose au commandant PAUL la question reproduite en annexe [3].

Réponse ayant été donnée à cette question, le PRÉSIDENT invite l'agent du Royaume-Uni à présenter son témoin suivant, le capitaine de corvette P. K. Lankester.

Le capitaine de corvette LANKESTER prend l'engagement solennel prévu pour les témoins.

Sir Frank SOSKICE fait observer à la Cour que le capitaine de corvette Lankester, comparaissant également comme expert, devrait faire également une déclaration à ce titre.

Le PRÉSIDENT invite le commandant Lankester à prendre l'engagement prévu pour les experts.

Sir Frank SOSKICE procède à l'examen du témoin (annexe [4]).

(L'audience, suspendue à 12 h. 55, est reprise à 16 h.)

Sir Frank SOSKICE poursuit et termine son examen du témoin (annexe [5]).

M. le juge EČER pose au témoin la question reproduite en annexe [6].

---

[1] Voir vol. IV, p. 26.
[2] Quatre-vingt-huitième séance de la Cour.
[3] Voir vol. IV, p. 27.
[4] » » », » 30.
[5] » » », » 41.
[6] » » », » 52

The PRESIDENT asked Professor Cot whether he wished to put any questions to the witness.

Professor COT replied in the negative. He begged to be allowed to address to Commander Paul the same expressions of sympathy and admiration as he had offered that morning to Captain Selby. He begged the Court to allow Rear-Admiral Moullec to speak also.

Rear-Admiral MOULLEC paid the tribute to Commander Paul contained in the annex [1].

The PRESIDENT stated that he was most happy to have heard the noble tribute of sympathy and praise addressed by Professor Cot and Rear-Admiral Moullec to Commander Paul.

The President added that he wished to put a number of questions to Commander Paul in the name of the Court, but that, in view of the late hour, he would do so at the beginning of the next sitting, which would take place on Tuesday, November 30th, at 10.30 a.m.

The Court rose at 6.30 p.m. [*Signatures.*]

TWENTY-EIGHTH PUBLIC SITTING [2] (30 XI 48, 11 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT, on behalf of the Court, put to Commander PAUL the question reproduced in the annex [3].

The PRESIDENT called on the Agent of the Government of the United Kingdom to present his next witness, Lieutenant-Commander P. K. Lankester.

Lieutenant-Commander LANKESTER made the solemn declaration provided for witnesses.

Sir Frank SOSKICE pointed out to the Court that Lieutenant-Commander Lankester should also make the declaration provided for experts.

The PRESIDENT called on him to do so.

Sir Frank SOSKICE then began his examination of Lieutenant-Commander Lankester (annex [4]).

(The Court adjourned from 12.55 p.m. to 4 p.m.)

Sir Frank SOSKICE then concluded his examination of Lieutenant-Commander Lankester (annex [5]).

The Judge *ad hoc* Dr. EČER asked to put to the witness the question reproduced in the annex [6].

---

[1] See Vol. IV, p. 26.
[2] Eighty-eighth meeting of the Court.
[3] See Vol. IV, p. 27.
[4] " " " , " 30.
[5] " " " , " 41.
[6] " " " , " 52.

Sir Frank SOSKICE fait observer que la réponse à la question du Dr Ečer serait peut-être plus utile à la Cour si la question était posée au témoin par écrit.

Le professeur COT exprime l'opinion que, la question étant posée au commandant Lankester en sa qualité d'expert, et le commandant Lankester étant membre du Comité d'experts constitué par les Parties, il serait peut-être préférable de poser la question à ce comité.

Le PRÉSIDENT demande à M. Ečer s'il approuve cette méthode.

M. EČER se déclare d'accord.

Le PRÉSIDENT demande à sir Frank Soskice s'il se rallie à la suggestion du professeur Cot.

Sir Frank SOSKICE se déclare d'accord sur la méthode proposée.

Le PRÉSIDENT annonce que la question sera posée par écrit au Comité d'experts constitué par les Parties.

Répondant à la demande du Président, le professeur COT indique qu'il a plusieurs questions à poser au témoin, qu'il est prêt à commencer au cours de la présente audience son contre-interrogatoire et à le continuer au cours de la prochaine audience.

Le PRÉSIDENT invite le professeur COT à commencer son contre-interrogatoire et à le poursuivre pendant 15 ou 20 minutes (annexe [1]).

Le PRÉSIDENT annonce que la prochaine audience de la Cour aura lieu le mercredi 1er décembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 18 h. 15. [*Signatures.*]

VINGT-NEUVIÈME SÉANCE PUBLIQUE [2] (1 XII 48, 11 *h.* 15)

Présents : [Voir seizième séance.]

La séance est ouverte à 11 h. 15.

Le PRÉSIDENT invite le professeur Cot à reprendre son contre-interrogatoire du capitaine de corvette Lankester.

Sir Frank SOSKICE demande à la Cour de bien vouloir l'autoriser à déposer au Greffe la copie d'une photographie mentionnée par lui au cours de l'audience de la veille (après-midi).

Le professeur COT indique qu'il ne s'opposera jamais au dépôt d'un document qui puisse contribuer à éclairer l'affaire ; mais il demande à l'autre Partie de bien vouloir réserver, par mesure de réciprocité, le même traitement aux documents de même ordre qu'il déposera.

Le professeur Cot poursuit son contre-interrogatoire du capitaine de corvette Lankester (annexe [3]).

---

[1] Voir vol. IV, p. 54.

[2] Quatre-vingt-onzième séance de la Cour.

[3] Voir vol. IV, p. 62.

Sir Frank SOSKICE suggested that the answer to Dr. Ečer's question would be of greater help to the Court if it were put to the witness in writing.

Professor COT pointed out that inasmuch as the question was being put to Lieutenant-Commander Lankester as an expert, and inasmuch as he was a member of the Committee of Experts appointed by the Parties, it might be preferable to put the question to the Committee.

The PRESIDENT asked Judge Ečer whether he agreed to have the question put to the Committee.

Judge EČER agreed.

The PRESIDENT asked Sir Frank Soskice whether he agreed to the procedure suggested by Professor Cot.

Sir Frank SOSKICE stated that he agreed that the question be put to the Committee of Experts.

The PRESIDENT announced that the question would be drawn up in writing and submitted to the Committee of Experts of the Parties.

In answer to a question by the President, Professor COT stated he had several questions to put to the witness and that he was prepared to begin his cross-examination at this sitting and continue at the next sitting.

The PRESIDENT suggested that Professor COT begin his cross-examination and continue for fifteen to twenty minutes (annex [1]).

The PRESIDENT stated that the next hearing of the Court would be on Wednesday, December 1st, at 10.30 a.m.

The Court rose at 6.15 p.m. [*Signatures.*]

TWENTY-NINTH PUBLIC SITTING [2] (1 XII 48, 11.15 *a.m.*)

Present : [See sixteenth sitting.]

The hearing began at 11.15 a.m.

The PRESIDENT invited Professor Cot to continue his cross-examination of Lieutenant-Commander Lankester.

Sir Frank SOSKICE requested the Court to allow him to file with the Registry the copy of a photograph referred to by him during yesterday afternoon's sitting.

Professor COT stated that he never objected to the filing of any document likely to throw light on the case ; but he requested reciprocal treatment from the other Party with respect to similar documents submitted by him.

Professor Cot continued his cross-examination of Lieutenant-Commander Lankester (annex [3]).

---

[1] See Vol. IV, p. 54.

[2] Ninety-first meeting of the Court.

[3] See Vol. IV, p. 62.

(L'audience, suspendue à 12 h. 55, est reprise à 16 h. 15.)

Le professeur COT termine son contre-interrogatoire du témoin (annexe [1]).

Le PRÉSIDENT, au nom de la Cour, pose au témoin les questions reproduites en annexe [2].

Sir Frank SOSKICE réexamine le témoin, afin de préciser certains points, à la suite du contre-interrogatoire auquel a procédé le professeur Cot ainsi que des questions qu'a posées la Cour (annexe [3]).

Ce réexamen est encore en cours lorsque le PRÉSIDENT annonce que la prochaine audience aura lieu le jeudi 2 décembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 18 h. 30. [*Signatures.*]

TRENTIÈME SÉANCE PUBLIQUE [4] (2 XII 48, 10 *h.* 35)

Présents : [Voir seizième séance.]

L'audience est ouverte à 10 h. 35.

Le PRÉSIDENT invite sir Frank Soskice à poursuivre le réexamen, commencé par lui, de la déposition du capitaine de corvette Lankester.

Sir Frank SOSKICE ayant procédé à ce réexamen (annexe [5]), qu'il termine, le professeur COT pose de nouvelles questions au capitaine de corvette Lankester (annexe [6]).

Sir Frank SOSKICE donne lecture d'extraits du livre de navigation du *Mauritius*, relatifs à la force et à la direction du vent aux dates pertinentes (annexe [7]).

Le professeur COT présente des commentaires sur ces extraits (annexe [8]).

Le commandant R. MESTRE est invité à se présenter et à prendre l'engagement prévu par le Règlement pour les témoins.

Sir Frank SOSKICE procède à l'examen du témoin et termine cet examen (annexe [9]).

(L'audience, suspendue à 12 h. 50, est reprise à 16 h. 10.)

Le PRÉSIDENT invite le professeur COT à procéder au contre-interrogatoire du commandant Mestre (annexe [10]), auquel, ensuite, le PRÉSIDENT, au nom de la Cour, pose les questions reproduites en annexe [11].

---

[1] Voir vol. IV, p. 87
[2] » » », » 104.
[3] » » », » 105.
[4] Quatre-vingt-quatorzième séance de la Cour.
[5] Voir vol. IV, p. 112.
[6] » » », » 118.
[7] » » », » 124.
[8] » » », » 125.
[9] » » » » » 130.
[10] » » », » 136.
[11] » » », » 143.

(The Court adjourned from 12.55 p.m. to 4.15 p.m.)

Professor COT completed his cross-examination of the witness (annex [1]).

The PRESIDENT, on behalf of the Court, put to the witness the questions reproduced in the annex [2].

Sir Frank SOSKICE re-examined the witness on a number of points arising from Professor Cot's cross-examination, and from the questions put by the Court (annex [3]).

He had not concluded when the PRESIDENT announced that the next sitting would take place on Thursday, December 2nd, at 10.30 a.m.

The Court rose at 6.30 p.m. [*Signatures.*]

THIRTIETH PUBLIC SITTING [4] (2 XII 48, 10.35 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

The sitting was opened at 10.35 a.m.

The PRESIDENT asked Sir Frank Soskice to continue his re-examination of Lieutenant-Commander Lankester.

Sir Frank SOSKICE continued and concluded his re-examination (annex [5]). Professor COT put further questions to Lieutenant-Commander Lankester (annex [6]).

Sir Frank SOSKICE read extracts from the log of the *Mauritius* giving the strength and direction of the wind on the relevant dates (annex [7]).

Professor COT commented on these extracts (annex [8]).

Commander R. MESTRE was called and made the solemn declaration as witness.

Sir Frank SOSKICE began and concluded his examination (annex [9]).

(The Court adjourned from 12.50 p.m. to 4.10 p.m.)

The PRESIDENT called on Professor COT to begin his cross-examination of Commander Mestre (annex [10]). The PRESIDENT, on behalf of the Court, put to the witness the questions reproduced in the annex [11].

---

[1] See Vol. IV, p. 87.
[2] " " " , " 104.
[3] " " " , " 105.
[4] Ninety-fourth meeting of the Court.
[5] See Vol. IV, p. 112.
[6] " " " , " 118.
[7] " " " , " 124.
[8] " " " , " 125.
[9] " " " , " 130.
[10] " " " , " 136.
[11] " " " , " 143.

Sir Eric BECKETT, en réponse à une observation du professeur COT, indique que le lieutenant Phillips pourrait être, dans les 24 heures, à la disposition de la Cour, si elle désirait entendre son témoignage.

Le professeur COT déclare qu'il n'insiste pas pour que le lieutenant Phillips soit cité, étant donné que le commandant Mestre a répondu aux questions qui, de l'avis du professeur Cot, présentaient de l'intérêt.

Le PRÉSIDENT indique que, si la Cour décide de convoquer le lieutenant Phillips, elle chargera le Greffier de faire connaître sa décision à l'agent du Royaume-Uni.

Avant de produire le témoin suivant (commandant Whitford), sir Frank SOSKICE fait observer que, si le professeur Cot pouvait se mettre d'accord avec lui sur un certain nombre de points relatifs à la déposition de ce témoin, il en résulterait un gain de temps pour la Cour car, dans ce cas, sir Frank pourrait réduire le nombre des questions qu'il aurait à poser au commandant Whitford.

Se référant à une liste de six questions qui lui a été communiquée par la délégation du Royaume-Uni, le professeur COT se déclare, en substance, d'accord sur les trois premières de ces questions au moins ; il désirerait cependant avoir à sa disposition, pour examiner le questionnaire, le temps qui s'écoulera avant la séance du lendemain matin.

Le PRÉSIDENT demande que, si les Parties se mettent d'accord sur le questionnaire dont il s'agit, cet accord soit porté à la connaissance de la Cour.

Le Président fixe la prochaine audience au vendredi 3 décembre, à 11 heures.

L'audience est levée à 18 heures. [*Signatures.*]

TRENTE ET UNIÈME SÉANCE PUBLIQUE [1] (3 XII 48, 11 *h.*)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT demande à l'agent du Royaume-Uni de présenter le témoin suivant, le commandant Q. P. Whitford.

Le commandant WHITFORD fait les déclarations prévues à l'article 53 du Règlement pour les témoins et les experts, respectivement.

Sir Frank SOSKICE indique qu'à la suite de l'accord auquel il est parvenu, avec le professeur Cot, sur le questionnaire soumis la veille à ce dernier, il espère pouvoir sensiblement réduire la durée de son examen du témoignage. Il ajoute qu'une grande partie de cet examen aurait pour objet de savoir si le présent témoin confirme sur certains points les dires de ceux qui l'ont précédé. La déposition serait donc présentée en termes généraux ; au cas où un membre de la Cour désirerait obtenir des éclaircissements complémentaires, il pourrait, sans aucun doute, poser des questions au témoin par l'entremise du Président.

Sir Frank Soskice procède ensuite à l'examen du témoin (annexe [2]).

---

[1] Quatre-vingt-dix-septième séance de la Cour.

[2] Voir vol. IV, p. 150.

Sir Eric BECKETT, in answer to an observation of Professor COT, stated that Lieutenant Phillips could be at the Court's disposal as a witness within twenty-four hours.

Professor COT stated he did not insist on the calling of Lieutenant Phillips, inasmuch as Commander Mestre had answered on the points of interest to him.

The PRESIDENT stated that if the Court decided to call Lieutenant Phillips, he would instruct the Registrar to communicate the Court's decision to the Agent for the United Kingdom.

Before calling his next witness, Commander Whitford, Sir Frank SOSKICE said that if Professor Cot could agree on a certain number of points, the Court's time might be saved ; for Sir Frank would then have fewer questions to put to Commander Whitford.

Referring to a six-point questionnaire handed to him by the United Kingdom delegation, Professor COT said he was in substantial agreement on at least the first three questions ; he would, however, like to examine the questionnaire until to-morrow morning's sitting.

The PRESIDENT asked that the Court might be informed of any agreement that the Parties might reach on the questionnaire.

The President fixed the next sitting for 11 a.m. on Friday, December 3rd.

The Court rose at 6 p.m. [*Signatures.*]

THIRTY-FIRST PUBLIC SITTING [1] (3 XII 48, 11 *a.m.*)

Present : [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT called on the Agent of the United Kingdom Government to present his next witness, Commander Q. P. Whitford.

Commander WHITFORD made the solemn declarations provided in Article 53 of the Rules of Court for witnesses and experts.

Sir Frank SOSKICE stated that he hoped his examination of this witness would be considerably shortened, thanks to the agreement reached with Professor Cot on the questionnaire submitted to him yesterday. He added that a substantial part of his examination would consist of evidence presented to corroborate what had already been said by previous witnesses. Such evidence would be presented in general terms ; if any member of the Court desired further details on the evidence, he would no doubt put questions to the witness, through the President.

Sir Frank SOSKICE then began his examination of Commander Whitford (annex [2]).

---

[1] Ninety-seventh meeting of the Court.

[2] See Vol. IV, p. 150.

(L'audience, suspendue à 12 h. 55, est reprise à 16 h.)

Sir Frank SOSKICE reprend et termine son examen du témoignage du commandant Whitford (annexe [1]).

Le professeur COT procède au contre-interrogatoire — qu'il termine — du commandant Whitford (annexe [2]).

Le PRÉSIDENT, au nom de la Cour, pose au témoin les questions reproduites en annexe [3].

Il pose ensuite au nom de la Cour aux agents des Parties deux questions (annexe [4]) auxquelles il demande qu'il soit répondu si possible au cours d'une audience de la semaine suivante.

Le Président demande au professeur Cot dans quel ordre le Gouvernement albanais se propose de présenter ses témoins.

Le professeur COT indique que les témoins seront présentés dans l'ordre suivant :

Capitaine Ali Shtino ;
Capitaine Aqile Polena ;
M. Xhavit Muco,

viendront ensuite les experts :

Commandant Ormanov ;
Contre-amiral Moullec.

Le PRÉSIDENT fixe au samedi 4 décembre, à 10 h. 30, la prochaine audience de la Cour.

L'audience est levée à 19 h. 15. [*Signatures.*]

TRENTE-DEUXIÈME SÉANCE PUBLIQUE [5] (4 XII 48, 10 *h.* 45)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT invite l'agent du Gouvernement albanais à présenter son premier témoin, le capitaine Ali Shtino, capitaine du port de Saranda.

L'INTERPRÈTE chargé de traduire les dépositions faites en langue albanaise prend l'engagement prévu à l'article 58 du Règlement. Le TÉMOIN fait la déclaration prévue à l'article 53 du Règlement.

Le professeur COT procède à l'examen du témoin (annexe [6]). Cet examen terminé, sir Frank SOSKICE aborde le contre-interrogatoire du témoin (annexe [7]).

Avant la suspension de l'audience, le PRÉSIDENT indique qu'il a été informé du désir des Parties de terminer les débats oraux dans l'affaire pour le 18 décembre.

---

[1] Voir vol. IV, p. 163.
[2] » » » , » 172.
[3] » » » , » 196.
[4] » » » , » 200.
[5] Centième séance de la Cour.
[6] Voir vol. IV, p. 201.
[7] » » » » 214.

(The Court adjourned from 12.55 p.m. to 4 p.m.)

Sir Frank SOSKICE then continued and concluded his examination of Commander Whitford (annex [1]).

Professor COT began and completed his cross-examination of Commander Whitford (annex [2]).

The PRESIDENT, on behalf of the Court, put to the witness the questions reproduced in the annex [3].

The President then, on behalf of the Court, put to the Agents of the Parties the two questions reproduced in the annex [4]. He said that the Court would like an answer to these, if possible, on one day next week.

The President asked Professor Cot in what order the Albanian Government proposed to present its witnesses.

Professor COT answered that the witnesses would be called as follows :

Captain Ali Shtino :
Captain Aqile Polena ;
M. Xhavit Muco,

and the experts :

Commander Ormanov ;
Rear-Admiral Moullec.

The PRESIDENT fixed the next sitting of the Court for Saturday, December 4th, at 10.30 a.m.

The Court rose at 7.15 p.m. [*Signatures.*]

THIRTY-SECOND PUBLIC SITTING [5] (4 XII 48, 10.45 *a.m.*)

Present : [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT called on the Albanian Agent to present his first witness, Captain Ali Shtino, harbour-master of Saranda.

The Albanian INTERPRETER made the declaration provided for in Article 58 of the Rules. The WITNESS made the declaration provided for in Article 53 of the Rules.

Professor COT began and concluded his examination of the witness (annex [6]).

Sir Frank SOSKICE began his cross-examination of the witness (annex [7]).

Before adjourning the hearing, the PRESIDENT stated that he had been informed of the Parties' desire to finish the hearing of the case before the Christmas holidays, 18th December.

---

[1] See Vol. IV, p. 163.
[2] " " " , " 172.
[3] " " " , " 196.
[4] " " " , " 200.
[5] Hundredth meeting of the Court.
[6] See Vol. IV, p. 201.
[7] " " " , " 214.

Le professeur COT fait observer qu'à la suite de l'examen du premier témoin, il lui paraît douteux que les débats oraux puissent être terminés à cette date.

Sir Eric BECKETT souligne qu'il désire vivement voir les débats prendre fin le 18 décembre ; il serait reconnaissant à la Cour si, pour aider à atteindre ce résultat, elle voulait bien tenir des audiences supplémentaires.

Le PRÉSIDENT se demande également si les débats oraux pourront prendre fin pour le 18 décembre ; la Cour, toutefois, est disposée, dans cette intention, à tenir au cours de l'après-midi une audience de plus.

Le professeur COT exprime de nouveau ses doutes quant à la possibilité de terminer les débats oraux avant le 18 décembre.

Sir Eric BECKETT remercie la Cour de bien vouloir tenir, pour aider à atteindre ce résultat, une audience de plus au cours de l'après-midi.

(L'audience, interrompue à 13 h. 10, est reprise à 16 h.)

Sir Frank SOSKICE poursuit et termine son contre-interrogatoire du capitaine Shtino (annexe [1]).

Le PRÉSIDENT pose au témoin des questions au nom de la Cour (annexe [2]).

Le professeur COT réexamine le témoin (annexe [3]).

Sir Frank SOSKICE, avec l'autorisation de la Cour, interroge sur certains points le témoin, à la suite de deux des questions posées par la Cour (annexe [4]).

Le capitaine Aqile POLENA est ensuite appelé. Il fait la déclaration prévue à l'article 53 du Règlement.

Le professeur COT procède à l'examen du témoin (annexe [5]).

Le PRÉSIDENT indique que la prochaine audience aura lieu le lundi 6 décembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 18 h. 15. [*Signatures.*]

TRENTE-TROISIÈME SÉANCE PUBLIQUE [6] (6 XII 48, 10 *h.* 55)

Présents : [Voir seizième séance.]

L'audience est ouverte à 10 h. 55.

---

[1] Voir vol. IV, p. 222.
[2] » » » , » 227.
[3] » » » , » 230.
[4] » » » , » 231.
[5] » » » , » 233.
[6] Cent troisième séance de la Cour.

Professor COT stated that, after hearing the first witness, he was rather doubtful whether it would be possible to terminate before December 18th.

Sir Eric BECKETT stated he was most desirous of finishing before December 18th, and would be grateful for any extra sittings of the Court that would enable this to be done.

The PRESIDENT also expressed doubt whether the hearing could end before December 18th, but said that the Court was willing to assist by holding an extra sitting this day in the afternoon.

Professor COT again expressed his doubt whether even this would enable the oral proceedings to be concluded before December 18th.

Sir Eric BECKETT expressed his thanks for the assistance offered by the Court in this matter and would be grateful if the Court could hold an extra sitting this afternoon.

At 1.10 p.m. the PRESIDENT adjourned the hearing until 4 p.m.

Sir Frank SOSKICE continued and concluded his cross-examination of Captain Shtino (annex [1]).

The PRESIDENT, on behalf of the Court, put certain questions to the witness (see annex [2]).

Professor COT put a few questions to the witness in re-examination (annex [3]).

Sir Frank SOSKICE, with the Court's permission, put questions to the witness based on two of the Court's questions (annex [4]).

First Captain Aqile POLENA was then called and made the declaration provided for in Article 53 of the Rules of Court.

Professor COT began his examination of the witness (annex [5]).

The PRESIDENT stated that the next meeting would be held on Monday, December 6th, at 10.30 a.m.

The Court rose at 6.15 p.m. [*Signatures.*]

THIRTY-THIRD PUBLIC SITTING [6] (6 XII 48, 10.55 *a.m.*)

Present : [See sixteenth sitting.]

The hearing was opened at 10.55 a.m.

---

[1] See Vol. IV, p. 222.
[2] " " " , " 227.
[3] " " " , " 230.
[4] " " " , " 231.
[5] " " " , " 233.
[6] One hundred and third meeting of the Court.

Le professeur COT poursuit son examen du témoin, le capitaine Aqile Polena (annexe [1]).

Sir Frank SOSKICE soulève une objection, à propos de certaines questions posées au témoin par le professeur Cot ; il considère que ces questions sont tendancieuses, notamment celles qui ont trait aux avions et à l'impression produite sur la population albanaise par la vue des navires britanniques.

Le professeur COT se déclare disposé à retirer ces questions si la Cour l'y invite ; dans ce cas, lesdites questions et les réponses qui y ont été faites pourraient être supprimées du compte rendu.

Le professeur Cot reprend son examen du témoin.

(L'audience, suspendue à 12 h. 55, est reprise à 16 h. 10.)

Le professeur COT poursuit et conclut son examen du témoin, le capitaine Aqile Polena (voir annexe [2]).

Sir Frank SOSKICE aborde le contre-interrogatoire du témoin (annexe [3]).

Lorsque, dans son contre-interrogatoire, sir Frank Soskice fait mention des ordres qui avaient été donnés au témoin, le professeur COT, intervenant, offre de déposer devant la Cour toutes les instructions et ordres pertinents émis par le Gouvernement albanais, même les plus secrets, à la condition que le Gouvernement du Royaume-Uni, par mesure de réciprocité, produise également les ordres donnés à certains des témoins déjà entendus, y compris l'ordre XCU, dont il a été question lors d'une audience précédente.

Sir Frank SOSKICE fait observer qu'il s'efforce de terminer en trois quarts d'heure le contre-interrogatoire d'un témoin dont l'examen principal a presque pris un jour entier ; il estime que l'interruption de M. le professeur Cot est inutile.

Le professeur COT indique qu'il a précisément fait sa proposition afin de gagner du temps.

Sir Frank SOSKICE estime que cette tentative n'a pas été couronnée de succès, d'autant que l'interruption de M. le professeur Cot était sans objet.

Sir Frank Soskice reprend et termine son contre-interrogatoire.

Le PRÉSIDENT pose au témoin la question reproduite en annexe [4]. Il indique que la Cour se réunira le mardi 7 décembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 18 h. 55.

[*Signatures.*]

---

[1] Voir vol. IV, p. 242.
[2] » » », » 258.
[3] » » », » 260.
[4] » » », » 283.

Professor COT continued his examination of the witness, First Captain Aqile Polena (annex [1]).

Sir Frank SOSKICE objected to certain questions put to the witness by Professor Cot as being leading questions, in particular those relating to aircraft, and to the feelings of the Albanian population at the sight of the British ships.

Professor COT agreed to withdraw these questions if requested by the Court ; in which case he suggested that these questions and the answers to them be deleted from the record.

Professor Cot then continued his examination of the witness.

(The Court adjourned from 12.55 p.m. until 4.10 p.m.)

Professor COT continued and concluded his examination of the witness, First Captain Aqile Polena (see annex [2]).

Sir Frank SOSKICE began his cross-examination of the witness (annex [3]).

When the cross-examination referred to the witness's orders, Professor COT intervened and offered to lay before the Court all relevant Albanian orders and instructions, even the most secret, on condition that the Government of the United Kingdom reciprocated and produced its orders, including the Order XCU referred to at a previous sitting of the Court.

Sir Frank SOSKICE replied that he was trying to cross-examine in three quarters of an hour a witness whose examination in chief had taken nearly a whole day ; he felt that Professor Cot's interruption was quite unnecessary.

Professor COT said that he had made the proposal precisely in order to save time.

Sir Frank SOSKICE thought the endeavour had failed, inasmuch as Professor Cot's interruption had been to no purpose.

Sir Frank Soskice continued and concluded his cross-examination.

The PRESIDENT put to the witness the question reproduced in the annex [4]. The President stated that the Court would meet on Tuesday, December 7th, at 10.30 a.m.

The Court rose at 6.55 p.m.

[*Signatures.*]

---

[1] See Vol. IV, p. 242.
[2] " " " , " 258.
[3] " " " , " 260.
[4] " " " , " 283.

TRENTE-QUATRIÈME SÉANCE PUBLIQUE [1] (7 XII 48, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT invite l'agent du Gouvernement albanais à présenter son troisième témoin, M. Xhavit MUÇO, ancien vice-président du Comité exécutif de Saranda.

Celui-ci ayant pris l'engagement prévu à l'article 53 du Règlement, le professeur COT examine le témoin (annexe [2]).

Sir Frank SOSKICE procède au contre-interrogatoire du témoin (annexe [3]).

Le PRÉSIDENT, au nom de la Cour, pose au témoin les questions reproduites en annexe [4].

Le Président signale que l'agent du Gouvernement albanais a remis au Greffe un certain nombre de nouveaux documents, à la production desquels l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni s'est opposé.

La Cour entendra les Parties sur ce point, au cours d'une audience qui sera tenue à 16 heures, après quoi la Cour se retirera pour délibérer en séance privée.

Dans ces conditions, l'audition des experts présentés par le Gouvernement albanais commencera le mercredi matin, 8 décembre, à 10 h. 30.

(L'audience, suspendue à 12 h. 25, est reprise à 16 h.)

Le PRÉSIDENT donne la parole à sir Eric Beckett.

Sir Eric BECKETT déclare s'opposer à l'admission des nouveaux documents produits au nom du Gouvernement albanais. Il fait observer que c'est à l'agent albanais qu'il appartient de prendre la parole en premier lieu, puisque c'est lui qui demande d'être autorisé à déposer ces documents.

Le PRÉSIDENT se déclare d'accord ; il donne la parole au professeur Cot.

Le professeur COT développe les arguments reproduits en annexe [5].

Sir Eric BECKETT prononce les paroles reproduites en annexe [6].

Le professeur COT ayant répondu à sir Eric BECKETT, ce dernier présente encore quelques observations.

Le PRÉSIDENT regrette de devoir constater que les agents ont manqué à la discipline, en ne tenant compte ni l'un ni l'autre de la demande que leur avait adressée la Cour de ne pas faire mention, en tant que tels, des documents dont il s'agit. Il ajoute que la Cour va maintenant se retirer pour délibérer en séance privée ; sa décision sera communiquée plus tard aux agents.

---

[1] Cent quatrième séance de la Cour.
[2] Voir vol. IV, p. 283.
[3] » » » , » 296.
[4] » » » » » 302.
[5] » » » , » 305.
[6] » » » , » 306.

THIRTY-FOURTH PUBLIC SITTING [1] (7 XII 48, 10.30 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT asked the Albanian Agent to call his third witness, M. Xhavit MUÇO, formerly Vice-President of the Executive Council of Saranda.

The witness made the solemn declaration provided for in Article 53 of the Rules of Court. Professor COT began and concluded his examination of the witness (annex [2]).

Sir Frank SOSKICE began and concluded his cross-examination (annex [3]).

The President, on behalf of the Court, put to the witness the questions reproduced in the annex [4].

The President stated that a number of new documents had been handed in at the Registry by the Agent for the Albanian Government, and that an objection to their production had been raised by the Agent for the United Kingdom Government.

The Parties would be heard on this question at a public sitting at 4 p.m., after which the Court would withdraw to consider its decision.

In these circumstances, the hearing of the experts presented by the Albanian Government would begin on Wednesday morning, December 8th, at 10.30 a.m.

(The Court adjourned from 12.25 p.m. until 4 p.m.)

On the resumption, the PRESIDENT called on sir Eric Beckett.

Sir Eric BECKETT rose to object to the new documents produced by the Albanian Government. He suggested it was for the Albanian Agent to speak first in order to make his application to file these documents.

The PRESIDENT agreed and called on Professor Cot.

Professor COT made the statement reproduced in the annex [5].

Sir Eric BECKETT made the statement reproduced in the annex [6].

Professor COT replied to Sir Eric. Sir Eric BECKETT added a few comments to this reply.

The PRESIDENT felt bound to rebuke both Agents for disregarding the Court's request not to mention the documents as such. He added that the Court would now deliberate in private, in order to reach a decision, which would be communicated to the Agents later.

---

[1] One hundred and fourth meeting of the Court.
[2] See Vol. IV, p. 283.
[3] " " " , " 296.
[4] " " " , " 302.
[5] " " " , " 305.
[6] " " " , " 306.

La Cour entendra les experts le mercredi 8 décembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 17 h. 50. [*Signatures.*]

TRENTE-CINQUIÈME SÉANCE PUBLIQUE [1] (8 XII 48, 10 *h.* 50)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT, ouvrant l'audience, invite l'agent du Gouvernement albanais à présenter son premier expert, le capitaine Branimir Ivanov Ormanov, chef d'état-major de la Flotte bulgare de la mer Noire.

Le capitaine ORMANOV ayant pris l'engagement prévu à l'article 53 du Règlement, Me NORDMANN demande à la Cour de bien vouloir autoriser cet expert à répondre en russe aux questions qui lui seront posées. Le capitaine Ormanov, cependant, comprend suffisamment l'anglais pour qu'il soit inutile de traduire en russe les questions qui lui seront posées en anglais.

L'interprète de russe, Me Albert BLUMER, fait la déclaration prévue pour les interprètes à l'article 58 du Règlement.

Me NORDMANN examine le capitaine Ormanov (annexe [2]).

(L'audience, suspendue à 12 h. 50, est reprise à 16 h. 30.)

Le PRÉSIDENT invite le capitaine Ormanov à reprendre sa place au banc des témoins.

Sir Eric BECKETT s'excuse du « manque de discipline » qui lui a été reproché la veille au soir. Il demande que le registre des travaux à Sibenik, à la production duquel il ne fait pas opposition, soit mis à sa disposition aussitôt que possible.

Le professeur COT s'excuse également d'avoir manqué à la discipline ; il indique qu'il est autorisé à déclarer que le registre dont il s'agit peut être consulté par la Cour et par les Parties ; mais, en ce qui est de ces dernières, le Gouvernement yougoslave désire que la consultation du registre se limite à l'examen de la page pertinente. Le Gouvernement yougoslave désire aussi que la consultation du registre ait lieu devant un de ses représentants.

Le PRÉSIDENT fait observer qu'en s'exprimant comme il l'a fait lors de la dernière audience, il n'avait pas l'intention de blâmer les Parties : il désirait seulement faire ressortir que les reproches que s'étaient mutuellement adressés les conseils auraient pu être évités si ces derniers s'étaient bornés, comme le Président l'avait suggéré, à exprimer leur manière de voir quant à l'acceptation ou au rejet des nouveaux documents.

Au sujet de l'admissibilité desdits documents, y compris le registre, la Cour a déjà tenu trois séances mais n'est pas encore arrivée à une décision.

---

[1] Cent septième séance de la Cour.

[2] Voir vol. IV, p. 317.

Meanwhile, the expert witnesses would be heard the next day, Wednesday, December 8th, at 10.30 a.m.

The hearing was adjourned at 5.50 p.m. [*Signatures.*]

THIRTY-FIFTH PUBLIC SITTING [1] (8 XII 48, 10.50 *a.m.*)

Present : [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT invited the Albanian Agent to present his first expert, Captain Branimir Ivanov Ormanov, Chief of Staff of the Bulgarian Fleet in the Black Sea.

Captain ORMANOV made the solemn declaration provided for experts in Article 53 of the Rules of Court.

M. NORDMANN asked permission for this expert to reply to questions in Russian. The expert, however, understood sufficient English to render it unnecessary for questions put in that language to be translated into Russian.

The Russian interpreter, M. Albert BLUMER, made the declaration provided for interpreters in Article 58 of the Rules of Court.

M. NORDMANN began his examination of Captain Ormanov (annex [2]).

(The hearing was adjourned from 12.50 p.m. until 4.30 p.m.)

On the resumption, the PRESIDENT called on Captain Ormanov to resume his place at the witnesses' table.

Sir Eric BECKETT apologized for the "breach of discipline" for which he was reproved last evening. He requested that the Sibenik workyard register, to the production of which he had lodged no objection, be made available as soon as possible.

Professor COT also apologized for his breach of discipline, and pointed out that he was authorized to state that the register was available, for consultation, to the Court and the Parties ; but the Yugoslav Government desired that, as regards the Parties, the consultation should be limited to the page that concerned them. The Yugoslav Government also desired that the consultation should take place in the presence of one of its representatives.

The PRESIDENT pointed out that he had not wished to blame the Parties, but to point out to them that the reproaches addressed to each other yesterday by Counsel could have been avoided if, as the President had suggested, they had confined themselves to the question of acceptance or rejection of the new documents.

Concerning the admissibility of these documents, including the register, the Court had already held three meetings, but had not yet reached a decision.

---

[1] One hundred and seventh meeting of the Court.

[2] See Vol. IV, p. 317.

La difficulté qui se présente, dans le cas du registre notamment, est que celui-ci a été déposé sous certaines conditions : la Cour doit décider si elle peut accepter des documents sous condition. La Cour prendra probablement sa décision demain ; cette décision sera immédiatement portée à la connaissance des agents.

Sir Eric BECKETT et le professeur COT remercient l'un et l'autre le Président de ses explications.

Me NORDMANN reprend et poursuit son examen du capitaine Ormanov (annexe [1]).

Le PRÉSIDENT annonce que la prochaine audience aura lieu le jeudi 9 décembre, à 11 heures.

L'audience est levée à 18 h. 20. [*Signatures.*]

TRENTE-SIXIÈME SÉANCE PUBLIQUE [2] (9 XII 48, 11 *h.* 10)

Présents : [Voir seizième séance.]

L'audience est ouverte à 11 h. 10.

Le PRÉSIDENT donne la parole à Me NORDMANN, qui reprend et poursuit l'examen du capitaine Ormanov (annexe [3]).

Cet examen terminé, Sir Frank SOSKICE aborde son contre-interrogatoire de l'expert (annexe [4]).

Me NORDMANN, obligé de s'absenter pour vingt-quatre heures, s'excuse auprès de la Cour et indique que, durant son absence, M. le professeur Cot voudra bien le remplacer.

(L'audience, suspendue à 12 h. 55, est reprise à 16 h. 55.)

Le PRÉSIDENT demande à M. le professeur Cot s'il est autorisé, en l'absence de l'agent du Gouvernement albanais, à répondre, au nom de cet agent, à une question qui lui serait posée.

Le professeur COT indique que M. Ylli lui a donné, par téléphone, une autorisation à cet effet.

Le PRÉSIDENT demande au professeur Cot à quelles conditions serait subordonnée l'inspection du registre des réparations des ateliers de Sibenik, si la production de ce volume était admise.

Le professeur COT fournit la réponse reproduite en annexe [5].

Sir Eric BECKETT présente des observations au cours desquelles il déclare accepter les conditions posées (annexe [6]).

---

[1] Voir vol. IV, p. 333.
[2] Cent dixième séance de la Cour.
[3] Voir vol. IV, p. 344.
[4] » » », » 351.
[5] » » », » 355.
[6] » » », » 356.

The difficulty with the register, in particular, was that it was to be filed with certain conditions attached, and the Court still had to decide whether it could accept documents subject to a condition. The Court would probably reach its decision to-morrow and would advise the Agents at once of this decision.

Sir Eric BECKETT and Professor COT both thanked the President for his explanations.

M. NORDMANN continued his examination of Captain Ormanov (annex [1]).

The PRESIDENT announced that the next public sitting would be held on Thursday, December 9th, at 11 a.m.

The Court rose at 6.20 p.m. [*Signatures.*]

THIRTY-SIXTH PUBLIC SITTING [2] (9 XII 48, 11.10 *a.m.*)

Present : [See sixteenth sitting.]

The hearing began at 11.10 a.m.

The PRESIDENT called on Maître NORDMANN, who continued and concluded his examination of Captain Ormanov (annex [3]).

Sir Frank SOSKICE began his cross-examination of Captain Ormanov (annex [4]).

M. NORDMANN apologized to the Court and stated he would be absent for twenty-four hours, and that Professor Cot would replace him during his absence.

(The Court adjourned from 12.55 p.m. to 4.55 p.m.)

On the resumption, the PRESIDENT asked Professor Cot if he was authorized to answer a question in the name of the Albanian Agent, who was absent.

Professor COT answered that M. Kahreman Ylli had given him this authority by telephone.

The PRESIDENT asked Professor Cot what were the conditions attached to the inspection of the register of the workshops at Sibenik, should this volume be admitted.

Professor COT made the statement reproduced in the annex [5].

In reply, Sir Eric BECKETT stated that he would not object to the conditions (annex [6]).

---

[1] See Vol. IV, p. 333.
[2] One hundred and tenth meeting of the Court.
[3] See Vol. IV, p. 344.
[4] " " " , " 351.
[5] " " " , " 355.
[6] " " " , " 356.

Le PRÉSIDENT remercie le professeur Cot et sir Eric Beckett ; il invite le conseil du Gouvernement britannique à reprendre son contre-interrogatoire.

Sir Frank SOSKICE poursuit et termine le contre-interrogatoire du capitaine Ormanov (annexe [1]).

Le PRÉSIDENT signale à l'agent du Gouvernement albanais que son second expert, le contre-amiral Moullec, sera entendu par la Cour le vendredi 10 décembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 18 h. 30. [*Signatures.*]

TRENTE-SEPTIÈME SÉANCE PUBLIQUE [2] (10 XII 48, 10 *h.* 40)

Présents : [Voir seizième séance.]

L'audience est ouverte à 10 h. 40.

Le PRÉSIDENT donne lecture de la décision suivante prise à l'unanimité par la Cour :

« La Cour,

Se référant à sa décision du 24 novembre 1948,

Constatant l'accord des Parties sur la production des documents visés sous les nos 1 à 5 et 11 de la lettre de l'agent du Gouvernement de l'Albanie en date du 6 décembre 1948, ainsi que la renonciation par ledit agent à la production des documents visés sous les nos 7 et 12 ;

1. Autorise la production des documents visés sous les nos 6, 8, 9 et 10 de ladite lettre ;

2. Invite l'agent du Gouvernement d'Albanie à expliquer, à l'audience prochaine, la portée de ces documents et les points qu'ils sont destinés à démontrer ;

3. Autorise l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni à présenter, avant le 15 de ce mois, ses observations sur ces documents et, s'il le juge à propos, des documents ou témoignages à l'appui desdites observations ;

4. Constate l'assentiment donné par l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni à la production par l'agent du Gouvernement albanais de l'original du registre du chantier de réparations de Sibenik pour consultation de ce document dans les conditions énoncées par le conseil du Gouvernement albanais à l'audience du 9 décembre. Étant donné ledit assentiment, et compte tenu des circonstances de l'espèce, la Cour accepte la production de ce registre dans les conditions admises par l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni, mais spécifie expressément que cette acceptation ne saurait faire précédent pour l'avenir. »

---

[1] Voir vol. IV, p. 357.

[2] Cent quatorzième séance de la Cour.

The PRESIDENT thanked Professor Cot and Sir Eric Beckett and stated that the cross-examination would now continue.

Sir Frank SOSKICE continued and concluded his cross-examination of Captain Ormanov (annex [1]).

The PRESIDENT informed the Albanian Agent that his second expert, Admiral Moullec, would be heard on Friday, December 10th, 1948, at 10.30 a.m.

The Court rose at 6.30 p.m. [*Signatures.*]

THIRTY-SEVENTH PUBLIC SITTING [2] (10 XII 48, 10.40 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

The sitting was opened at 10.40 a.m.

The PRESIDENT read the following unanimous decision of the Court:

"The Court,

Referring to its decision of November 24th, 1948,

And noting that the Parties are agreed as to the production of documents numbered 1 to 5 and 11 in the letter of the Agent for the Albanian Government, dated December 6th, 1948, and that the said Agent withdraws the documents numbered 7 and 12;

1. Authorizes the production of the documents numbered 6, 8, 9 and 10 in the said letter;

2. Calls on the Agent for the Albanian Government to explain, at the next hearing, the bearing of these documents on the case and the points that they are intended to demonstrate;

3. Authorizes the Agent for the United Kingdom Government to present his observations upon the documents before the 15th of this month, and also, should he think fit, to produce documents and call witnesses in support of his observations, and

4. Places on record the consent given by the Agent for the United Kingdom Government to the production by the Agent for the Albanian Government of the original register of the Sibenik repair workshops with a view to the consultation of this document upon the conditions stated by Counsel for the Albanian Government at the sitting of the Court on December 9th. In view of this consent and having regard to the special circumstances, the Court permits this register to be produced on the conditions accepted by the Agent for the United Kingdom Government, but desires to make it clear that this permission is given without forming a precedent for the future."

---

[1] See Vol. IV, p. 357.

[2] One hundred and fourteenth meeting of the Court.

Le PRÉSIDENT invite le dernier expert du Gouvernement albanais, le contre-amiral Raymond Moullec, à faire la déclaration que prévoit pour les experts l'article 53 du Règlement.

L'amiral MOULLEC ayant fait cette déclaration, le professeur COT aborde l'examen de cet expert (annexe [1]).

(L'audience, suspendue à 12 h. 50, est reprise à 16 h.)

Le professeur COT reprend et poursuit son examen des dires de l'amiral Moullec (annexe [2]).

L'audience est levée à 18 h. 25. [*Signatures.*]

TRENTE-HUITIÈME SÉANCE PUBLIQUE [3] (11 XII 48, 11 *h.*)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT, ouvrant l'audience à 11 heures, indique que la Cour consacrera la première partie de l'audience à entendre une déclaration du conseil du Gouvernement albanais, relative à la portée, sur l'affaire, des nouveaux documents déposés par lui.

Il donne la parole au professeur COT, qui prononce les paroles reproduites en annexe [4].

Sir Eric BECKETT présente les observations reproduites en annexe [5].

Le professeur COT poursuit son examen du contre-amiral Moullec, expert du Gouvernement albanais (annexe [6]).

Avant la fin de l'audience, sir Frank SOSKICE désire signaler à la Cour qu'à son avis le professeur Cot n'a pas exactement interprété, sur certains points, la déposition du commandant Kovacic.

Le professeur COT répond qu'il sera trop heureux si sir Frank Soskice veut bien lui signaler les inexactitudes qui lui sont reprochées ; il est sûr qu'il sera possible aux conseils des Parties de se mettre d'accord sur ces points.

La suite des débats oraux est renvoyée par le PRÉSIDENT à l'audience du lundi 13 décembre, à 10 h. 30.

L'audience est levée à 12 h. 55. [*Signatures.*]

TRENTE-NEUVIÈME SÉANCE PUBLIQUE [7] (13 XII 48, 10 *h.* 35)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT, à l'ouverture de l'audience, annonce que, la Cour devant se réunir en séance privée, il ne sera pas tenu d'audience au cours de l'après-midi.

---

[1] Voir vol. IV, p. 367.
[2] » » » , » 382.
[3] Cent seizième séance de la Cour.
[4] Voir vol. IV, p. 399.
[5] » » » , » 403.
[6] » » » , » 405.
[7] Cent dix-huitième séance de la Cour.

The PRESIDENT called on the last expert of the Albanian Government, Rear-Admiral Raymond Moullec, to make the declaration provided for experts under Article 53 of the Rules of Court.

Admiral MOULLEC made the declaration.

Professor COT began the examination of this expert (annex [1]).

(The sitting was adjourned from 12.50 p.m. until 4 p.m.)

Professor COT then continued his examination of Admiral Moullec (annex [2]).

The Court rose at 6.25 p.m. [*Signatures.*]

THIRTY-EIGHTH PUBLIC SITTING [3] (11 XII 48, 11 *a.m.*)

Present : [See sixteenth sitting.]

In opening the sitting at 11 a.m., the PRESIDENT stated that the first part of the hearing would be devoted to a statement from Counsel for the Albanian Government concerning the bearing of the new documents on the case.

He called upon Professor COT, who made the statement reproduced in the annex [4].

Sir Eric BECKETT made the statement reproduced in the annex [5].

Professor COT continued his examination of Admiral Moullec (annex [6]).

Before the Court rose, Sir Frank SOSKICE wished to point out to the Court that he did not consider that Professor Cot had accurately rendered Commander Kovacic's evidence on certain points.

Professor COT replied that he would be only too happy if Sir Frank Soskice would point to the alleged inaccuracies ; he was sure an agreement could be reached on these points.

The PRESIDENT adjourned the Court until Monday, December 13th, at 10.30 a.m.

The Court rose at 12.55 p.m. [*Signatures.*]

THIRTY-NINTH PUBLIC SITTING [7] (13 XII 48, 10.35 *a.m.*)

Present : [See sixteenth sitting.]

In opening the hearing, the PRESIDENT announced that there would be no public sitting the same afternoon, as the Court would hold a private meeting.

---

[1] See Vol. IV, p. 367.
[2] " " " " 382.
[3] One hundred and sixteenth meeting of the Court.
[4] See Vol. IV, p. 399.
[5] " " " " 403.
[6] " " " " 405.
[7] One hundred and eighteenth meeting of the Court.

Le Président signale en outre qu'il aura, au cours de l'après-midi, un entretien avec les agents des Parties, au sujet de la suite de la procédure. C'est afin de guider les Parties dans leur examen des experts ou des témoins qu'il leur donne cette indication. Le Président ajoute qu'au cours des jours prochains il ne sera que rarement tenu audience le matin et l'après-midi, la Cour devant, à plusieurs reprises, se réunir en séance privée. Ceci étant, le Président estime que les Parties désireront peut-être accélérer leur examen des experts ou témoins.

Le professeur COT reprend et poursuit son examen du contre-amiral Moullec (annexe [1]).

Au cours de cet examen, sir Frank SOSKICE demande qu'il lui soit donné une assurance sur le point suivant : certaines données et certains calculs présentés par le contre-amiral Moullec sont-ils bien fondés sur des documents déjà déposés au Greffe ?

Le professeur COT affirme qu'il en est bien ainsi ; il poursuit son examen du contre-amiral Moullec.

Le PRÉSIDENT fixe au mardi 14 décembre, à 10 h. 30, la prochaine audience de la Cour.

L'audience est levée à 12 h. 45. [*Signatures.*]

QUARANTIÈME SÉANCE PUBLIQUE [2] (14 XII 48, 11 *h.*)

Présents : [Voir seizième séance.]

A l'ouverture de l'audience, le PRÉSIDENT demande aux deux agents de produire certains documents dont il a été précédemment fait mention dans les exposés oraux (voir annexe [3]).

Le Président indique que la Cour serait heureuse d'obtenir communication de ces documents avant la clôture des débats oraux, c'est-à-dire vers le milieu du mois de janvier 1949.

Le professeur COT poursuit son examen du contre-amiral Moullec (annexe [3]). Au cours de cet examen, il présente quatre photographies, à la production desquelles — déclare-t-il — l'agent du Royaume-Uni ne s'oppose pas. Il donne à cet agent l'assurance que les photographies dont il s'agit sont celles qui ont été montrées à la délégation du Royaume-Uni et à la production desquelles cette délégation n'avait pas fait objection.

Sir Eric BECKETT se déclare d'accord sur la production de ces documents, à la condition que le Royaume-Uni soit autorisé à déposer une carte et une photographie aérienne prise en 1943.

Le professeur COT marque son assentiment ; il demande cependant à la Cour de bien vouloir se souvenir que les ouvrages défensifs qui paraissent sur cette photographie prise en 1943, peuvent différer considérablement des ouvrages de défense actuels.

---

[1] Voir vol. IV, p. 413.

[2] Cent vingt et unième séance de la Cour.

[3] Voir vol. IV, p. 428.

The President would also have a conversation this afternoon with the Agents of the Parties concerning future procedure. He was making this announcement in order to guide the Parties in their examination of experts or witnesses. He further added that, in the next few days, the Court would rarely hold both a morning and afternoon public sitting, inasmuch as a number of private meetings must be held. The President felt that, in view of the foregoing, the Parties might wish to accelerate their examination.

Professor COT continued his examination of Admiral Moullec (annex [1]).

Sir Frank SOSKICE intervened to obtain the assurance that certain data and calculations submitted by Admiral Moullec were based on documents already filed in the Registry.

Professor COT gave him this assurance and continued his examination of Admiral Moullec.

The PRESIDENT fixed the next public meeting of the Court for Tuesday, December 14th, at 10.30 a.m.

The Court rose at 12.45 p.m. [*Signatures.*]

FORTIETH PUBLIC SITTING [2] (14 XII 48, 11 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

In opening the sitting at 11 a.m., the PRESIDENT addressed a request to the two Agents for the production of certain documents referred to previously during the arguments (see annex [3]).

The President stated that the Court would be glad to receive these documents before the closure of the hearing, i.e. toward the middle of January, 1949.

Professor COT continued his examination of Admiral Moullec (annex [3]). In the course of this examination, he put in four photographs to which, he explained, the United Kingdom Agent had no objection. He assured the United Kingdom Agent that the photographs in question were those which had been shown to the United Kingdom delegation, and to the production of which they had agreed.

Sir Eric BECKETT stated that he agreed to the production of these documents on condition that the United Kingdom be permitted to put in a map and an aerial photograph taken in 1943.

Professor COT agreed, provided that the Court would kindly bear in mind that the defences shown in such a photograph, taken in 1943, might be substantially different from existing defences.

---

[1] See Vol. IV, p. 413.
[2] One hundred and twenty-first meeting of the Court.
[3] See Vol. IV, p. 428.

Le professeur Cot poursuit et conclut son contre-examen du contre-amiral Moullec.

Sir Frank SOSKICE, avant de passer au contre-interrogatoire du témoin, croit faire gagner du temps à la Cour en répondant aux questions posées par le professeur Cot à l'agent du Royaume-Uni, lors de l'audience de la veille.

Sir Frank Soskice fournit la réponse reproduite en annexe [1]. Comme suite à une demande présentée par le professeur Cot, il indique que le Gouvernement du Royaume-Uni est prêt à communiquer à l'autre Partie le texte des chapitres relatifs aux mines GY, dans le Manuel britannique afférent aux mines allemandes.

Le professeur COT demande communication des textes dans lesquels ces mines sont décrites et de ceux où figurent les instructions données pour leur maniement.

(L'audience, suspendue à 12 h. 50, est reprise à 16 h.)

Sir Frank SOSKICE, avant d'entamer son contre-interrogatoire, rend hommage, au nom de la délégation du Royaume-Uni, aux services éminents rendus par le contre-amiral Moullec pendant la guerre, dans les forces navales de la France libre et dans la Marine royale, ainsi qu'à sa brillante carrière navale.

Sir Frank Soskice procède au contre-interrogatoire du contre-amiral Raymond Moullec et termine ce contre-interrogatoire (annexe [2]).

Le PRÉSIDENT rappelle à l'agent du Royaume-Uni que, selon le numéro 3 de la décision rendue par la Cour le 10 décembre 1948, cet agent doit, avant le 15 de ce mois, présenter ses observations sur les derniers documents déposés par l'agent du Gouvernement albanais. La Cour a, toutefois, été informée que l'agent du Royaume-Uni se propose de présenter ses observations dans sa réplique. Ceci étant, la Cour va maintenant prendre sa décision au sujet de l'ordonnance par laquelle elle nommera ses experts, ainsi que sur les questions à poser auxdits experts et le délai dans lequel devront être fournies les réponses aux questions ainsi posées par la Cour.

Le Président indique aux agents qu'au cours de la soirée ou de la matinée du lendemain, il leur sera indiqué si la Cour rendra son ordonnance en audience publique, ou si cette ordonnance sera directement communiquée aux agents. Dans le premier cas, cette audience aurait lieu, soit le jeudi après-midi 16 décembre, soit le vendredi matin 17 décembre 1948.

L'audience est levée à 17 h. 45. [*Signatures.*]

---

[1] Voir vol. IV, p. 439.
[2] » » » , » 443.

Professor Cot continued and concluded his examination of Admiral Moullec.

Sir Frank SOSKICE, before proceeding to the cross-examination of Admiral Moullec, stated that he thought it would save time if he answered the questions put to the United Kingdom Agent by Professor Cot at yesterday's sitting.

Sir Frank Soskice gave the answer reproduced in the annex [1]. He stated in reply to a request by Professor Cot that the United Kingdom Government was prepared to communicate such parts of a British Handbook on German mines as related to GY mines.

Professor COT asked that both the descriptions of these mines and the instructions for handling them be communicated.

(The Court adjourned from 12.50 p.m. until 4 p.m.)

Sir Frank SOSKICE, before proceeding to his cross-examination, paid a tribute, on behalf of the United Kingdom delegation, to Admiral Moullec's distinguished war service with the Free French Naval Forces and the Royal Navy, and to his eminent naval career.

Sir Frank Soskice then began and concluded the cross-examination of Rear-Admiral Raymond Moullec (annex [2]).

The President reminded the United Kingdom Agent that, in accordance with part 3 of the Court's decision of December 10th, 1948, he was to present his observations upon the latest documents submitted by the Albanian Agent, before the 15th of this month. The Court had been informed, however, that the United Kingdom Agent proposed to do so in his reply.

The President announced that, in view of this, the Court would now decide upon the order appointing the Court's experts, the questions to be put to them and the latest date at which the answers to these questions would have to be filed.

He then informed the Agents that they would be notified, either that evening or the next morning, as to whether the Court's order would be read at a public sitting or whether it would be communicated direct to the Agents. Should the Court decide that the order be read, this sitting would take place either on Thursday afternoon, December 16th, or on Friday morning, December 17th, 1948.

The Court adjourned at 5.45 p.m. [*Signatures.*]

---

[1] See Vol. IV, p. 439.

[2] " " " p. 443.

QUARANTE ET UNIÈME SÉANCE PUBLIQUE [1] (17 XII 48, 10 *h.* 45)

Présents : [Voir seizième séance.]

Le PRÉSIDENT, ouvrant l'audience, signale que la Cour se réunit aujourd'hui pour rendre, dans l'affaire du Détroit de Corfou, l'ordonnance par laquelle, en vertu de l'article 50 du Statut et conformément à l'article 57 de son Règlement, elle a décidé d'instituer une expertise dans ladite affaire.

Le Président indique que, le texte de l'ordonnance qui fait foi étant le texte anglais, il priera, après avoir donné lui-même lecture du texte français de l'ordonnance [2], M. le juge HACKWORTH de donner lecture du texte anglais.

A la suite de cette double lecture le PRÉSIDENT invite les experts dont les noms ont été indiqués dans l'ordonnance de la Cour à prendre l'engagement prévu dans ladite ordonnance, selon l'ordre suivant :

1) le capitaine de vaisseau, chef de division, J. BULL ;

2) le capitaine de vaisseau, chef de division, S. A. FORSHELL ;

3) le capitaine de corvette S. J. W. ELFFERICH.

Cet engagement pris, le PRÉSIDENT donne acte aux experts de leur déclaration et les déclare installés dans leurs fonctions.

Le Président, profitant de la présence devant la Cour des agents des Parties, annonce que, selon toute probabilité, la prochaine audience aura lieu vers le 17 janvier 1949. La date exacte sera communiquée aux Parties. Cette audience et celles qui la suivront seront consacrées au prononcé des réplique et duplique orales dans l'affaire du Détroit de Corfou.

Le Président déclare l'audience close.

L'audience est levée à 11 h. 20. [*Signatures.*]

---

[1] Cent vingt-sixième séance de la Cour.

[2] Voir *Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances* 1948, pp. 124-127 (n° de vente 13).

FORTY-FIRST PUBLIC SITTING[1] (17 XII 48, 10.45 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting.]

The PRESIDENT, in opening the sitting, said that the Court had met on that day to make the Order, in pursuance of Article 50 of the Statute and Article 57 of the Rules; arranging for an expert opinion in the Corfu Channel case.

The President added that the authoritative text of the Order was the English. Accordingly, after reading the French text, he would ask Judge HACKWORTH to read the English text of the Order[2].

When both texts had been read, the PRESIDENT requested the experts whose names had been mentioned in the Order to make, in turn, the declaration prescribed in the Order, as follows:

(1) Commodore J. BULL;

(2) Commodore S. A. FORSHELL;

(3) Lieutenant-Commander S. J. W. ELFFERICH.

The PRESIDENT then took note of the declaration made by the experts and declared that they were now duly appointed.

The President took advantage of the presence in Court of the Agents of the Parties to announce that, in all probability, the next public sitting would be held on Monday, January 17th, 1949. The exact date would be communicated to the Parties. That and the following sittings of the Court would be for the hearing of the reply and rejoinder in the Corfu Channel case.

The President declared the sitting closed.

The Court rose at 11.20 a.m. [*Signatures.*]

---

[1] One hundred and twenty-sixth meeting of the Court.

[2] See *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders* 1948, pp. 124-127 (Sales No. 13).

ANNÉE 1949

PREMIÈRE SÉANCE PUBLIQUE [1] (17 I 49, 10 *h.* 45)

Présents : [Voir seizième séance (1948), à l'exception de M. Guerrero, Président, absent ; sont également présents les experts désignés par la Cour.]

Ouvrant la séance, le PRÉSIDENT EN EXERCICE [M. Basdevant, Vice-Président] annonce avec regret que le Président Guerrero, souffrant, ne pourra assister à l'audience d'aujourd'hui. Avec l'assentiment des Parties, la Cour a décidé que, malgré l'absence du Président Guerrero à l'audience de ce jour et peut-être à d'autres audiences, il pourra participer au délibéré et à la décision finale de la Cour, les exposés oraux faisant l'objet d'un compte rendu sténographique intégral.

Puis le Président en exercice donne lecture de la décision de la Cour reproduite en annexe.

Il poursuit en annonçant que la Cour entendra la réplique du Gouvernement du Royaume-Uni et il donne à cet effet la parole à sir Frank Soskice.

Sir Frank SOSKICE commence alors la réplique reproduite en annexe [2].

(L'audience est suspendue de 13 h. 10 à 16 h.)

Puis Sir Frank SOSKICE poursuit son exposé (annexe [3]), qui n'est pas terminé au moment où la Cour lève l'audience.

La séance est levée à 18 h. 20. [*Signatures.*]

DEUXIÈME SÉANCE PUBLIQUE [4] (18 I 49, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir première séance ; à l'exception, l'après-midi, de M. Hackworth, absent.]

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE invite sir Frank Soskice à poursuivre sa réplique.

Sir Frank SOSKICE prononce la plaidoirie reproduite en annexe [5].

A midi, sir Frank Soskice sollicite une interruption de quelques minutes.

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE donne suite à cette demande.

---

[1] Cinquième séance de la Cour.
[2] Voir vol. IV, p. 469.
[3] » » » , » 492.
[4] Huitième séance de la Cour.
[5] Voir vol. IV, p. 517.

YEAR 1949

FIRST PUBLIC SITTING [1] (17 I 49, 10.45 *a.m.*)

Present: [See sixteenth sitting (1948), with the exception of President Guerrero, absent; also present the experts appointed by the Court.]

In opening the sitting, the ACTING PRESIDENT [Vice-President Basdevant] regretted to announce that President Guerrero was ill and was therefore unable to be present at to-day's sitting. The Parties had agreed and the Court had decided that, although President Guerrero was unable to be present at to-day's and perhaps certain other sittings, he should participate in the deliberations and the decision of the Court, the oral argument being reproduced completely in the verbatim record.

The Acting President read the decision of the Court reproduced in the annex.

He then announced that the Court would hear the reply of the Government of the United Kingdom, and he called upon Sir Frank Soskice.

Sir Frank SOSKICE began the reply reproduced in the annex [2].

(The Court adjourned from 1.10 p.m. until 4 p.m.)

Sir Frank SOSKICE then continued his statement (annex [3]). Sir Frank had not finished when the Court adjourned.

The Court rose at 6.20 p.m. [*Signatures.*]

SECOND PUBLIC SITTING [4] (18 I 49, 10.30 *a.m.*)

Present: [See first sitting; with the exception, in the afternoon, of Judge Hackworth, absent.]

The ACTING PRESIDENT called upon Sir Frank Soskice to continue his reply.

Sir Frank SOSKICE made the speech reproduced in the annex [5].

At 12 noon, Sir Frank Soskice requested a few minutes' recess. The ACTING PRESIDENT acceded to this request.

---

[1] Fifth meeting of the Court.
[2] See Vol. IV, p. 469.
[3] " " " " 492.
[4] Eighth meeting of the Court.
[5] See Vol. IV, p. 517.

Avant d'inviter sir Frank Soskice à poursuivre sa réplique, le Président en exercice annonce que M. Hackworth est souffrant et qu'il ne pourra pas siéger pendant la fin de l'audience du matin et probablement pas non plus pendant celle de l'après-midi. Il demande aux agents des Parties s'ils sont d'accord pour que M. Hackworth puisse continuer à siéger dans la présente affaire malgré son indisposition temporaire.

Au nom du Gouvernement du Royaume-Uni, sir Eric BECKETT répond affirmativement.

M. KAHREMAN YLLI en fait autant au nom du Gouvernement de l'Albanie.

Sir Frank SOSKICE poursuit et achève son exposé (annexe [1]).

(L'audience est suspendue de 12 h. 55 à 15 h. 30.)

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE invite alors sir Eric Beckett, agent du Royaume-Uni, à continuer la réplique.

Sir Eric BECKETT prononce l'exposé reproduit à l'annexe [2].

L'audience est levée à 18 h. 5. [*Signatures.*]

TROISIÈME SÉANCE PUBLIQUE [3] (19 I 49, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir première séance ; à l'exception de M. Hackworth, absent.]

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE invite sir Eric Beckett, agent du Royaume-Uni, à poursuivre sa réplique.

Sir Eric BECKETT prononce la plaidoirie reproduite à l'annexe [4].

(L'audience est suspendue de 12 h. 55 à 15 h. 30.)

Sir Eric BECKETT reprend sa plaidoirie et la termine (annexe [5]).

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE prie l'agent du Gouvernement albanais d'exprimer ses intentions touchant la présentation de la duplique.

M. KAHREMAN YLLI répond que son Gouvernement serait disposé à commencer la duplique jeudi 20 janvier 1949, dans l'après-midi. Me Nordmann prendrait la parole le premier.

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE déclare que, conformément à la requête du Gouvernement albanais, la prochaine séance se tiendra le 20 janvier 1949, à 16 heures.

L'audience est levée à 16 h. 10. [*Signatures.*]

---

[1] Voir vol. IV, p. 531.
[2] » » », » 542.
[3] Dixième séance de la Cour.
[4] Voir vol. IV, p. 568.
[5] » » », » 593.

Before calling upon Sir Frank Soskice to continue his reply, the Acting President announced that Judge Hackworth was unwell and would be unable to attend the rest of this morning's sitting and probably this afternoon's meeting also. He asked the Agents of the Parties if they agreed that, in spite of Judge Hackworth's temporary indisposition, he should be allowed to continue to sit in the present case.

Sir Eric BECKETT answered in the affirmative for the Government of the United Kingdom.

M. KAHREMAN YLLI did likewise for the Government of Albania.

Sir Frank SOSKICE continued and concluded his statement (annex [1]).

(The Court adjourned from 12.55 p.m. until 3.30 p.m.)

The ACTING PRESIDENT then called upon Sir Eric Beckett, Agent for the United Kingdom, to continue the reply.

Sir ERIC made the statement reproduced in the annex [2].

The Court rose at 6.5 p.m. [*Signatures.*]

THIRD PUBLIC SITTING [3] (19 I 49, 10.30 *a.m.*)

Present: [See first sitting; with the exception of Judge Hackworth, absent.]

The ACTING PRESIDENT called upon Sir Eric Beckett, Agent for the United Kingdom, to continue his reply.

Sir Eric BECKETT made the statement reproduced in the annex [4].

(The Court adjourned from 12.55 p.m. until 3.30 p.m.)

Sir Eric BECKETT continued and concluded his statement (annex [5]).

The ACTING PRESIDENT asked the Agent for the Albanian Government to state his wishes with regard to the presentation of the rejoinder.

M. KAHREMAN YLLI replied that his Government would be prepared to begin the rejoinder on Thursday afternoon, January 20th, 1949. Maître Nordmann would speak first.

The ACTING PRESIDENT stated that, in accordance with the Albanian Government's request, the next sitting of the Court would be held on January 20th, 1949, at 4 p.m.

The Court rose at 4.10 p.m. [*Signatures.*]

---

[1] See Vol. IV, p. 531.
[2] " " " " 542.
[3] Tenth meeting of the Court.
[4] See Vol. IV, p. 568.
[5] " " " " 593.

QUATRIÈME SÉANCE PUBLIQUE [1] (20 I 49, 16 *h.*)

Présents : [Voir troisième séance.]

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE déclare l'audience ouverte.

L'AGENT du Gouvernement du Royaume-Uni demande l'autorisation de présenter à la Cour quelques observations sur les nouveaux documents datés du 13 janvier que le Gouvernement albanais a versés au dossier le 17 janvier 1949. Il ajoute qu'il ne lui a pas été possible de traiter la question dans sa réplique, n'ayant reçu qu'après la fin de son exposé la lettre de la Cour, en date du 19 janvier, contenant copie de ces documents.

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE invite sir Eric Beckett à présenter ses remarques sur ces documents.

Sir Eric BECKETT présente les observations reproduites à l'annexe [2].

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE invite Me Nordmann, avocat du Gouvernement albanais, à commencer la duplique.

Me NORDMANN prononce l'exposé reproduit à l'annexe [3].

La séance est levée à 17 h. 50. [*Signatures.*]

CINQUIÈME SÉANCE PUBLIQUE [4] (21 I 49, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir troisième séance.]

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE donne la parole à M. Pierre Cot, avocat du Gouvernement albanais.

Le professeur COT prononce l'exposé reproduit à l'annexe [5].

(L'audience est suspendue de 13 h. à 16 h.)

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE invite M. Cot à poursuivre sa duplique.

Le professeur COT prononce l'exposé reproduit à l'annexe [6]. Il présente ensuite diverses propositions relatives aux points sur lesquels devrait porter l'enquête à laquelle procéderont sur les lieux les experts de la Cour (annexe [7]).

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE déclare que, selon la décision de la Cour, chaque Partie a le droit de présenter des suggestions de ce genre. La mission des experts sera cependant entreprise conformément à l'ordonnance primitive de la Cour.

---

[1] Douzième séance de la Cour.
[2] Voir vol. IV, p. 598.
[3] » » », » 600.
[4] Quatorzième séance de la Cour.
[5] Voir vol. IV, p. 613.
[6] » » », » 637.
[7] » » », » 644.

FOURTH PUBLIC SITTING [1] (20 I 49, 4 *p.m.*)

Present: [See third sitting.]

The ACTING PRESIDENT declared the sitting open.

The AGENT for the Government of the United Kingdom asked permission to draw the attention of the Court to the new documents dated January 13th and filed by the Albanian Government on January 17th, 1949. He added that he had not been able to do so during his reply inasmuch as he had not received the Court's letter, dated January 19th, 1949, transmitting a copy of the documents, until after his speech was ended.

The ACTING PRESIDENT called upon Sir Eric Beckett to make his remarks on these documents.

Sir Eric BECKETT made the statement reproduced in the annex [2].

The ACTING PRESIDENT called upon Maître Nordmann, Counsel for the Albanian Government, to begin their rejoinder.

M. NORDMANN made the statement reproduced in the annex [3].

The Court rose at 5.50 p.m. [*Signatures.*]

FIFTH PUBLIC SITTING [4] (21 I 49, 10.30 *a.m.*)

Present: [See third sitting.]

The ACTING PRESIDENT called upon M. Pierre COT, Counsel for the Government of Albania.

Professor COT made the statement reproduced in the annex [5].

(The Court adjourned from 1 p.m. until 4 p.m.)

The ACTING PRESIDENT then called upon M. Cot to continue his rejoinder.

Professor COT made the statement reproduced in the annex [6].

He made a number of suggestions concerning the points to which the proposed inspection by the Court's experts should be directed (annex [7]).

The ACTING PRESIDENT stated that, under the terms of the Court's decision, each Party had the right to make such suggestions. The mission of the experts would, however, be undertaken in conformity with the terms of the original order of Court.

---

[1] Twelfth meeting of the Court.
[2] See Vol. IV, p. 598.
[3] " " " " 600.
[4] Fourteenth meeting of the Court.
[5] See Vol. IV, p. 613.
[6] " " " " 637.
[7] " " " " 644.

Le Président en exercice ajoute que le compte rendu sténographique de la présente audience sera communiqué aux experts de la Cour de façon à leur permettre de tenir compte des suggestions faites par M. Cot pour le compte du Gouvernement albanais.

Le professeur COT déclare que l'agent du Gouvernement albanais a l'intention de remettre au Greffe (si cela n'a déjà été fait) une note contenant la liste des propositions du Gouvernement albanais.

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE approuve cette façon de procéder.

Le professeur COT poursuit l'exposé reproduit à l'annexe [1].

L'audience est levée à 18 h. 35. [*Signatures.*]

SIXIÈME SÉANCE PUBLIQUE [2] (22 I 49, 10 *h.* 30)

Présents : [Voir troisième séance.]

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE invite M. Pierre Cot à poursuivre la duplique du Gouvernement albanais.

Le professeur COT termine sa duplique (voir annexe [3]).

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE remercie les agents et avocats des Parties de leur concours dans cette très importante affaire et fait la déclaration reproduite à l'annexe [4].

Il prononce la clôture des débats, en précisant que la Cour se réserve la faculté de demander aux Parties, le cas échéant, des explications complémentaires ou de nouveaux renseignements.

L'audience est levée à 13 heures. [*Signatures.*]

DIXIÈME SÉANCE PUBLIQUE [5] (9 IV 49, 10 *h.* 30)

Présents : M. GUERRERO, *Vice-Président de la Cour, Président en exercice ;* M. BASDEVANT, *Président de la Cour ;* 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 ; M. HAMBRO, *Greffier :* sir Eric BECKETT, *agent du Gouvernement du Royaume-Uni ;* M. Behar SHTYLLA, *agent du Gouvernement de la République populaire d'Albanie.*

Le PRÉSIDENT EN EXERCICE, ouvrant l'audience, annonce que la Cour se réunit aujourd'hui aux fins du prononcé de l'arrêt rendu par elle, quant au fond, dans l'affaire du Détroit de Corfou, entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du

---

[1] Voir vol. IV, p. 651.
[2] Quinzième séance de la Cour.
[3] Voir vol. IV, p. 664.
[4] » » », » 699.
[5] Soixantième séance de la Cour.

The Acting President added that the verbatim record of the present sitting would be communicated to the experts of the Court, so that they might take note of the suggestions made by M. Cot on behalf of the Albanian Government.

Professor COT stated that the Albanian Agent intended to communicate a note to the Registry (if this had not been done already), containing a list of his Government's suggestions.

The ACTING PRESIDENT agreed that this method of procedure would be best.

Professor Cot continued his rejoinder, reproduced in the annex [1].

The Court rose at 6.35 p.m. [*Signatures.*]

SIXTH PUBLIC SITTING [2] (22 I 49, 10.30 *a.m.*)

Present: [See third sitting.]

The ACTING PRESIDENT called upon M. Pierre Cot to continue the rejoinder of the Albanian Government.

Professor COT concluded his rejoinder (see annex [3]).

The ACTING PRESIDENT, in thanking the Agents and Counsel of the Parties for their assistance in a most important case, made the statement reproduced in the annex [4].

He pronounced the closure of the oral proceedings and stated that the Court reserved the right to request the Parties to furnish additional explanations or information.

The Court rose at 1 p.m. [*Signatures.*]

TENTH PUBLIC SITTING [5] (9 IV 49, 10.30 *a.m.*)

Present: Vice-President GUERRERO, *acting as President; President* BASDEVANT; *Judges* ALVAREZ, FABELA, HACKWORTH, WINIARSKI, ZORIČIĆ, DE VISSCHER, Sir ARNOLD MCNAIR; KLAESTAD, BADAWI PASHA, KRYLOV, READ, HSU MO, AZEVEDO; M. EČER, *Judge* ad hoc; *Registrar* HAMBRO; Sir Eric BECKETT, *Agent for the Government of the United Kingdom;* M. Behar SHTYLLA, *Agent for the Government of the People's Republic of Albania.*

The ACTING PRESIDENT, in opening the meeting, said that the Court had met on that day for the reading of the Judgment which it had delivered in the Corfu case (merits), between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the

---

[1] See Vol. IV, p. 651.
[2] Fifteenth meeting of the Court.
[3] See Vol. IV, p. 664.
[4] " " " " 699.
[5] Sixtieth meeting of the Court.

Nord et le Gouvernement de la République populaire d'Albanie. C'est sur un compromis, notifié à la Cour le 25 mars 1948, par les deux Parties, que se sont fondées les délibérations qui ont abouti au présent arrêt.

Conformément aux dispositions de l'article 58 du Statut, les agents des Parties ont été dûment prévenus qu'il serait donné lecture de l'arrêt au cours de la présente séance publique.

Le Président constate que les expéditions officielles de l'arrêt viennent d'être remises entre leurs mains. Il indique que, la Cour ayant décidé que le texte français ferait foi, c'est de ce texte qu'il va donner lecture [1].

La lecture de l'arrêt terminée, le Président invite le Greffier à donner lecture en anglais du dispositif de l'arrêt.

Le GREFFIER procède à cette lecture.

Le PRÉSIDENT donne lecture de deux déclarations jointes respectivement à l'arrêt par M. Basdevant, Président de la Cour [2], et M. Zoričić [3].

Il signale en outre que 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 [4].

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 [5].

Le Président demande aux auteurs de ces opinions s'ils désirent en donner lecture.

Les JUGES INTÉRESSÉS répondent négativement. Toutefois, M. KRYLOV fait une brève déclaration dans laquelle il se réfère à son opinion dissidente et M. EČER lit une partie de son opinion dissidente.

Le PRÉSIDENT donne ensuite lecture de l'ordonnance [6] dont il a été fait mention dans le dispositif de l'arrêt.

A l'issue de cette lecture, il prononce la clôture de l'audience.

L'audience est levée à 13 heures.

Le Président en exercice,
(*Signé*) J. G. GUERRERO.

Le Greffier de la Cour,
(*Signé*) E. HAMBRO.

---

[1] Voir *Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances* 1949, pp. 4-37 (n° de vente 15).
[2] Voir *idem*, p. 37.
[3] » » , pp. 37-38.
[4] » » , » 39-48.
[5] » » , » 49-57, 58-67, 68-77, 78-114 et 115-131.
[6] » » , » 171-172 (n° de vente 16).

Government of the People's Republic of Albania. The present Judgment was, he said, founded on a special agreement which was notified to the Court by both Parties on March 25th, 1948.

In accordance with the provisions of Article 58 of the Statute, due notice had been given to the Agents of the Parties that judgment would be rendered at the present public sitting. Official copies of the Judgment had just been handed to them.

The President added that, as the Court had decided that the French should be the authoritative text, it was that text that he would now read [1].

When the Judgment had been read, the Acting President called on the Registrar to read the operative clause of the Judgment in English.

The REGISTRAR read the clause.

The ACTING PRESIDENT then read the two declarations which had been appended to the Judgment by President Basdevant [2] and Judge Zoričić [3].

He also mentioned that Judge Alvarez, while subscribing to the Court's Judgment, had availed himself of the right conferred on him by Article 57 of the Statute, and had attached a statement of his individual opinion to the Judgment [4].

Judges Winiarski, Badawi Pasha, Krylov and Azevedo and Dr. Ečer, Judge *ad hoc*, who declared that they could not agree with the Court's Judgment, availed themselves of the right conferred on them by Article 57 of the Statute, and attached their dissenting opinions [5] to the Judgment.

The Acting President asked the authors of these opinions if they wished to read them.

The JUDGES CONCERNED answered in the negative. Judge KRYLOV, however, made a short declaration referring to his dissenting opinion, and Judge EČER read a part of his dissenting opinion.

The ACTING PRESIDENT then read the Order [6] referred to in the operative clause of the Judgment.

When this Order had been read he declared the hearing closed.

The Court rose at 1 p.m.

(*Signed*) J. G. GUERRERO,
Acting President.

(*Signed*) E. HAMBRO,
Registrar.

---

[1] See *Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders* 1949, pp. 4-37 (Sales No. 15).
[2] See *idem*, p. 37.
[3] " " , pp. 37-38.
[4] " " , " 39-48.
[5] " " , " 49-57, 58-67, 68-77, 78-114 and 115-131.
[6] " " , " 171-172 (Sales No. 16).

ANNEXES AUX PROCÈS-VERBAUX

EXPOSÉS ORAUX ET AUDITION DES TÉMOINS ET EXPERTS DE NOVEMBRE 1948 A JANVIER 1949

(FOND)

ANNEXES TO THE MINUTES

ORAL STATEMENTS AND HEARING OF THE WITNESSES AND EXPERTS FROM NOVEMBER 1948 TO JANUARY 1949

(MERITS)

1.—STATEMENT BY SIR HARTLEY SHAWCROSS

(COUNSEL FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM)
AT THE PUBLIC HEARINGS OF NOVEMBER 9th AND 10th, 1948

[*Public sitting of November 9th, 1948, morning.*]

May it please the Court. Some critics of the work of the old Permanent Court of Justice used to say that it only settled minor disputes between States. The Court, so it used to be said, could be of no use for settling the more serious and the more inflammable disputes, the kind of dissension from which wars spring. That was, of course, rather a criticism of the States which declined to submit their major interests to the rule of law than of the International Court itself ; and the old Court did indeed settle a number of cases involving disputes of high political importance. This present case with which you are now called upon to deal will, I think, make it abundantly clear that when an aggrieved State is willing, as the United Kingdom was willing in this case, to submit itself to the arbitrament of the International Court, there is no limit to the responsibility which the Court may be called upon to discharge, because this case, this present dispute, is no trivial case and no merely academic dispute.

It is a case concerning certain grave incidents which occurred now over two years ago in the North Corfu Channel, a map of certain parts of which you see on this easel behind me. That Channel is an international maritime highway between the Ægean Sea in the south and the Adriatic up to the north. I do not think it greatly helps, although I must admit that a great amount of argument is devoted to the matter in the written pleadings, to try and find some adjective which qualifies or describes the extent to which the highway is used. It is an international highway, and that, in my submission, is enough. We have never said that it has the importance of the Straits of Gibraltar or the Dardanelles or the Strait of Taranto, but it is an international highway. It does provide an alternative coastal connexion between the Ægean

and the Adriatic, and it is the only normal route from Corfu down to the left on the map, or from Saranda to the Adriatic.

During the war it was considered important enough for the Germans to maintain a swept channel through it free of mines for the purposes of traffic at that time. Indeed, there is no reason to think that mines were ever laid in the Channel itself. You will see from the map that there are indeed places where minefields were laid and still exist. There is a line of Italian mines on the west coast here [indicating on map]; a line here [indicating on map]; and a long line of mines stretching right out into the depths of the sea; but there is no reason to think that the whole of the Channel was ever blocked by mines, and it is quite clear that throughout the war the Germans maintained a swept safe channel for shipping right through the Straits. There may, of course, have been strategic reasons for that at that time, but after the war, when no military and no strategic reasons of that kind existed, the Allies also thought that the Channel was sufficiently important to maintain a swept highway through the Strait. That highway in the years since the conclusion of hostilities has occasionally been used by men-of-war and more frequently by merchant shipping. That it is used in that way is not, I think, in dispute between the Parties, and I cannot think that it is useful to enter now into any argument or dispute as to the extent or the degree of its user. The Albanian Government have, indeed, I think, at one stage in the written pleadings sought to draw some legal distinction between an "important" highway and a highway which is not so described; but if I may say so with great respect, a legal proposition by the Albanian Government does not acquire unassailable authority simply because the Albanian Government choose to state it in quotation marks as if it were a citation from the Twelve Tables. The legal incidents attaching to a maritime highway are not made significantly different, in my submission, by prefixing the epithet "important". A maritime highway is a maritime highway. This was in fact an international highway, not, I dare say, very greatly used to-day when circumstances are so very different from what they were before the war; but still a maritime highway, the rights over which and the safety of which was none the less important to those people who chose and who desired to use it.

On that highway, on the 22nd October, 1946, in the quiet daylight of an autumn afternoon, two of His Majesty's ships were proceeding, as we say on lawful occasion, when without any warning at all they were struck by submarine mines with the result not simply that each of the ships was seriously damaged, but that forty-four British sailors were killed and a great many more were gravely injured. That is the central issue in this case, in a case which turns on two, and perhaps only on one, basic matters, namely, that the maritime highway on which the incident occurred had on many occasions been swept for mines and, as you will be satisfied beyond all possibility of doubt, had been found clear of all mines. Secondly, and more importantly, is the fact that investigations very shortly after this incident on the 22nd October showed that the damage had occurred in what, again beyond all possibility of doubt, was a minefield which had recently been laid in waters in which the Albanian Government then had control, her rights to which she attached special significance and in regard to which she was exercising particular vigilance. That is the core of this case. That is the

matter without which this case would never have occupied the time of this Court at all.

Now the case has been brought there are, it is true, other issues before it. I do not mean for a moment to disparage them if I say that those other issues are of subordinate significance. The Albanians have not been the first to recognize that one form of defence is counter-attack.

So they have very properly, as they are entitled to do, raised the question whether on the 22nd October the British ships were engaged, as we say they were, in exercising the right of innocent passage, or, as the Albanian Government have taken upon themselves to allege and to prove, were committing a violation of the territorial sovereignty of Albania. There is the corresponding question, as to which also the onus is on Albania, whether the intervention of H.M. ships on the 13th November, after the mining incident, in sweeping up and removing the minefields which had been newly laid in the maritime highway, also constituted a trespass—an invasion I think the Albanians, with characteristic hyperbole, call it in their pleadings.

Those are the two subordinate issues. They will have to be considered, and I say nothing now at all to belittle their importance. My country in due time will approach their consideration with confidence, but no doubt the Court will consider, as indeed the whole world does, that the paramount issue in this case, the one which alike endangered the peace, the one which led in the first instance to proceedings before the Security Council, and subsequently before this Court, is the question of the international responsibility for the laying of the unnotified minefield and the consequent killing of the British sailors. The gravity and the illegality of that act would be in no way diminished if, contrary to our suggestion, it were the fact that H.M. ships were trespassing on Albanian sovereignty at this time. Neither the municipal law, as far as I know, of any civilized country, nor international law permits the destruction without warning of ships simply because they are violating territorial sovereignty, or the killing of the sailors who are on such ships. It is still not impossible, I suppose, that some day the individuals personally responsible for this foul deed—for foul deed it was on any view of this matter—may be brought to justice, and some day perhaps there may be an international court with criminal jurisdiction over States, but this is not such a court. Difficult though it is to assess human lives in terms of money, your sanctions sound in compensation and in damages, and in this case therefore, before this Court, involve civil claims for damages, and it is not to be complicated by any specially rigorous rules of law or evidence because the acts complained of might also amount to murder under municipal codes of law.

Those being the three issues which are involved in this case, the case itself is not perhaps a very complicated one. The issues of fact, whilst I do not say for a moment that they are easy of decision, are straightforward, nor is there, I think, a great deal of dispute about the law or very much doubt about those legal matters which do remain still in the area of dispute. I wish I could say that there was a substantial measure of agreement between the Parties on the written pleadings. That is not so, but with one paragraph at least in the Albanian pleadings I can express whole-hearted agreement. After one hundred and eighty-eight long pages of their Counter-Memorial, the

Albanians, in paragraph two of their Rejoinder, say—and I quote it—: "The two problems before the Court are quite simple and we must carefully refrain from making them more involved", and then the Rejoinder goes on for another seventy-two closely-typed pages.

Well, I am bound to say I wish the Albanian Government had lived up to that admirable statement, but when I read some of their pleadings I was reminded of the maxim which is said sometimes to guide the conduct of a certain type of advocate in the inferior courts. There are three lines of defence, it is said, which he may put forward on behalf of his client who is accused of some wrongful act. He may say his client did not do it, or he may say his client was not there, or he may abuse the other side. Well, in this case, with impartial indiscrimination, the Albanian Government have certainly made use of all three of these lines of defence.

It is difficult to think that there can ever have been a case before this High Tribunal in which the pleadings contained so much that was manifestly irrelevant, so much that consisted of wholly reckless allegations and so much of irresponsible abuse as is contained in the Counter-Memorial and, to a lesser extent, in the Rejoinder to this case. I do not say that in any way by way of criticism of my professional opponents, either those who are here to-day or Professor Vochoč who conducted the case last time and whose conduct, if I may be allowed to say so, was distinguished by the greatest courtesy all through.

Much in these pleadings, of course, is worthy of serious consideration. It is serious argument and it is worthy of, and will receive, serious consideration. On the other hand, there is much in the Counter-Memorial and the pleadings which is no doubt included on the instructions of the Government of Albania. Just let me give one instance of what I have in mind, although later on I shall come to an even more infamous case. In our original Memorial we included a photograph which we described as having been taken thirty seconds after the first explosion. Well, now quite obviously it could not have been. You will find it in Annex 8 of the Memorial, and it is that photograph which shows three ships close together, one being the destroyer which had just been mined being taken in tow by the other destroyer and there are a number of ships, launches and so on in the sea round about. Quite obviously, it was a photograph which had been taken some time after the incident, when steps were being taken to take the damaged ship in tow. Quite obviously to describe that photograph as having been taken thirty seconds after the explosion was a mistake. The Albanians must have known and did know perfectly well that the photograph was in fact one which had been taken later in the proceedings, and they knew that because they had already seen in the proceedings before the Security Council the actual photograph which had been taken thirty seconds after the explosion. You will find that photograph at Annex 32 of the papers before you, and it shows the explosion and you can see the smoke ; it just happens that by chance at that moment there was somebody with a camera on the neighbouring ship and he took a photograph. Now that photograph had been shown to the Albanians and they had seen it and it was in the records of the Security Council and it is exhibited now before this Court in Annex 32, but the Albanians in their pleading, instead of just calling attention to the mistake as an obvious mistake which it was, do something quite different. In paragraph 49 of the Counter-Memorial, they say this—

and I am quoting what they say because I want the Court to have in mind the irresponsible way in which abusive attacks are being made here on the United Kingdom Government. They say: "This photograph is characteristic of the statements and documents fabricated by the English in their lack of truthfulness."[1] Now, as far as I know, the Albanians do not in fact allege that any other specific document has been fabricated, nor, of course, were they justified for a moment in suggesting that this photograph had been fabricated, and I now directly ask my colleagues who appear for the Albanian Government to specify precisely what documents we are accused by paragraph 48 of the Counter-Memorial of having forged and fabricated. I want to know; I am entitled to know; the Court is entitled to have particulars of this serious allegation, and if those particulars are not given, this offensive suggestion must be dismissed. This allegation of fabrication comes particularly ill from a country which has itself committed a clumsy but deliberate piece of forgery in the documentation of its own case, and I say this with a full sense of responsibility.

In paragraph 31 of the Counter-Memorial, the Albanians refer to a secret report from General Hodgson, who was the chief of the British Military Mission in Albania at one time. It was a secret document. The Albanians did not specify the espionage source from which they obtained it—of that I do not complain, but, having obtained it through some espionage source, what do they do with it? In order to give a completely distorted effect of its contents, they take the typewritten document and a pair of scissors and they cut out from the original typewritten document with their scissors a number of sentences which are contained in it, ingeniously choosing those sentences and those passages the omission of which would completely invert the true sense of the original report. Having cut out the sentences and passages in that way, they stick the remainder together as if it were a single original document and then they photograph it, and then they present the photograph that they had taken as being the photograph of a complete document which supports their case. You will see their photograph in Annex 11 of the Counter-Memorial. Fortunately, we still had a copy of this document and we also have been able to photograph it in its original condition as a complete document, and you will see the photograph of the complete document in Annex 30 of our own pleadings. You will find the whole matter dealt with in paragraph 32 of our Reply. Well, that was a very notable incident and we called specific attention to it in our Reply and we asked for an explanation of how it came that this clever forgery should have appeared in the Albanian Counter-Memorial. I must confess that I am not surprised that the Albanian Rejoinder reserves a discreet silence about the whole distasteful matter. What can one say of a State which has to resort to what appears to be deliberate forgery in order to bolster

[1] By letter dated November 11th, 1948, the Albanian Agent informed the Registrar that this sentence in the Albanian Memorial should have read: "The photograph of the *Saumarez*, taken, according to the Memorial, 30 seconds after the explosion, is characteristic *of the lack of truthfulness of statements made by the English and of interpretations given by them to the documents they produce.*" (See Vol. "Correspondence".) Because this correction was received after the original text had been commented on in Court by the other Party, the President, after having ascertained the views of the Parties, declined to permit correction of the pleading.

up its case before this High Tribunal ? Perhaps the best thing is that the less one says about it the better.

Well, having said that, I shall in fact say nothing more throughout the speech which I have to make to this Tribunal about the wild and offensive allegations to which paragraph after paragraph and page after page of the Albanian pleadings are devoted. I shall say nothing about those abusive matters and I shall hope the Court will completely dismiss them from its mind.

There are three others with which I shall not occupy many moments of the Court's time. I shall only say this about the relations between Albania and Greece. Albania has indeed made strong efforts during the written pleadings to use this Court as a kind of propaganda platform for a foreign campaign against Greece ; but these matters are not in issue in this case. They have been very fully investigated and passed upon by another organ of the United Nations, a Special Committee which was appointed to enquire upon them, and by the Assembly of the United Nations itself, and of course they formed the subject of resolutions by the Assembly strongly condemnatory of Albania.

If the matter were one—and in my submission it is not—for this Court to pass upon at all, you would probably consider there was no reason why you should dissent from the conclusions which have been reached by the Assembly of the United Nations, but in my respectful submission it is not one for this Court at all, and consequently I shall not comment further upon it. Nor shall I deal with the relations between my own country and Albania, and my country's alleged hostility to Albania, except to say just this : it is said in the Albanian pleadings, and it forms some part of their case, that the United Kingdom was prepared to go to quite fantastic lengths to stir up trouble with Albania.

The fact is that in 1946 there were two incidents which might have led to trouble of a grave kind had we not exercised very great restraint and relied solely upon peaceful procedures. On the 15th May of 1946—and we shall have to draw the Court's attention to this matter very fully in connexion with another part of the case—two of our warships pursuing their lawful occupation through the North Corfu Strait were fired upon by Albanian batteries without any kind of warning whatever, and on the 22nd October two of our ships were mined with great loss of life. Just before each of those incidents, just before each of those grave occurrences, as the documents which we have put in evidence before the Court incidentally testify, H.M. Government in the United Kingdom were actually on the point of re-establishing diplomatic relations with Albania. We were anxious to establish a normal and friendly relationship with Albania. We were about to arrange for the exchange of Ambassadors between the two countries, and each time, on the 15th May and the 22nd October, just before we were about to renew ordinary diplomatic intercourse with Albania, these two outrages were inflicted upon us ; and now the Albanians have the courage to come here and say and complain that relations between the United Kingdom and Albania were bad !

Finally, Mr. President, I shall say nothing about the circumstances in which this case comes before the Court. You mentioned them in the opening remarks that you made. Albania, in her pleadings, persists in the allegation that the United Kingdom, by its unilateral application to the Court, acted illegally, and the Court had no jurisdiction. It is

wholly irrelevant at this stage of the case, but the fact that these allegations are persisted in now after the unanimous judgment of all the permanent judges of the Court to the exactly opposite effect, does seem to be something of an affront to the Court itself. But I dare say the Court will consider that these bad manners—because they are bad manners—on the part of Albania don't matter, and that the case is here now, and that the Court has to deal with it quite apart from the history of the preliminary proceedings.

Well, Mr. President, now the case is here before this Court, and I come at once to the three issues which the Court will have to decide—firstly, the responsibility for the mining of British ships; secondly, the question of an alleged trespass by the British ships on Albanian territorial waters on 22nd October, 1946; and, thirdly, the similar question in relation to the incidents of the 13th November.

I propose to deal with the first of those issues myself, and my learned friend and colleague Sir Eric Beckett will deal with the second and third of them.

Perhaps here, Mr. President, you would allow me to say a word of personal explanation, because I am most anxious that the Court should not think I was guilty of neglect of my duty towards the Court. Unfortunately, I am placed in the difficult position—it always is a difficult position—of being required to be in two places, if not three, at the same time; before this Court in this case, and before a tribunal which in London is enquiring into a matter of great importance. That necessitates, I am afraid, my returning to my own country later in the week, but whether it will be necessary for me to remain in charge of the proceedings in London for more than a day or so, I have not yet decided. In my absence from this Court, the Solicitor-General of England, Sir Frank Soskice, will come out and take my place and endeavour to give the Court all the assistance of which he is able. I thought I ought to mention that, and I hope the Court will acquit me of personal discourtesy if it happens that I have to be away for a short time during the course of the proceedings.

Now I come, then, to the first of the three issues which are before the Court, and the mining of the British ships comes naturally as the first and foremost matter. It was the first matter to be raised: it is incomparably the greatest of the three issues. It was an incident which fifty years ago or less would undoubtedly have led to immediate naval action of the gravest kind against Albania, in whose territorial waters and under whose control the minefield existed. It is a measure, I think, of the progress which we are making towards the establishment of the rule of law between nations, that to-day, instead of having formed the subject of immediate reprisals at the time, the matter falls to be investigated two years later in the calm objective atmosphere of this Court. Yet the passage of time, those two years, which have not dimmed our own sense of outrage and of sorrow at the loss which was inflicted on us, will not, I know, have diminished for a moment the Court's realization of the urgent gravity of this matter.

Let me remind you first of all of what actually happened, and then discuss the two essential features and the various collateral facts which in our submission lead irresistibly to the conclusion of Albanian responsibility. Contrary to the method which the Albanian Government have hitherto pursued, I shall make in the course of my remarks to you to-day no assertion of fact, none at all, which is not based on actual

testimony, actual evidence, the sworn affidavits of witnesses, which have already been submitted to the Court, or official documents which have been put in and affirmed to by witnesses who have deposed to them.

A number of additional documents and affidavits have been submitted to the Court in the last few days, not I think because they carry the case against Albania very much further, but because the Albanian Rejoinder sought to draw sinister conclusions from their absence. Therefore, in order to make the matter quite clear, we put the documents in.

We have also put in a number of additional affidavits, and we have in the Court now a number of witnesses available whose affidavits have already been submitted, and whose evidence is before the Court, but whom the Court will be able to see personally and hear their evidence under cross-examination if the Court should think that course would be convenient. I shall say something more later on about this question of evidence ; but generally the only point I want to make about it now is that I myself shall not make any assertion of fact which is not supported by evidence, because I apprehend that this Court, in deciding an issue of fact, will not be influenced in any degree by a mere statement whether put forward by Counsel or on behalf of Governments. A mere *ipse dixit* of that kind is not enough. You want to have evidence which is sworn to by credible witnesses, and, that being so, I shall say nothing in my opening which is not capable of proof and which is not supported by sworn testimony which has been submitted to the Court.

Let me come to the facts as established by that sworn testimony and as may be confirmed, if confirmation be required, by further sworn evidence given orally before this Court.

On the afternoon of 22nd October, the cruisers *Mauritius* and *Leander* and the destroyers *Saumarez* and *Volage* were cruising up the North Corfu Channel in order to reach the Adriatic. They had been among the ships which were engaged in the autumn training cruise of the British Mediterranean Fleet, and towards the conclusion of that programme they had called at the port of Corfu. The Commander-in-Chief of the Mediterranean Fleet had directed that they should proceed through the North Corfu Strait at the end of their visit to that port, and to rendezvous with other ships in the open sea north of Corfu. We shall mention this matter again and in more detail in connexion with the counter-claim, but I indicate the position in outline so that you should have in mind exactly what was happening. The important fact for the purposes of the first issue—the mining of the British destroyers—is that our ships had arrived in Corfu early on the morning of 17th October for a stay of five or six days. Their intended visit to Corfu had been known, certainly in Corfu, at least for a considerable time before. The ships were open to public inspection, regattas were to be held, and the crews were to be given hospitality in the town. In fact, all sorts of local festivities had been arranged, as is customary on these peaceful occasions.

When the time came for that visit to be brought to an end the ships—I should have mentioned this fact before coming to that point. When the ships came to Corfu and approached Corfu, they had come in somewhere down here [indicating on map] through a narrow part of the Channel where the Channel itself is only about a mile in width and the territorial waters on the one side of Albania and on the other side of Greece come up to the edge of the Channel. As you know, further up the

Channel the waters widen out and the two coasts become more distant from each other; but before the ships got into Corfu, approaching as they were from the south, they naturally had to pass through the narrows between Cape Bianco and the Albanian coast, and it must have been very easy indeed for the Albanian coast-guards to have watched them coming up through the narrows and proceeding on into Corfu. After they got into Corfu, the various festivities took place and the presence of the ships in the port was very widely known in the area. I mention that because I do not know whether it will be persisted in now—I should think not—but in their pleadings, the Albanian Government in their Rejoinder say with somewhat forced irony that they are under no international obligation to read the British newspapers which contain accounts of the movements of our Fleet and the visit to Corfu, and so on. They say there is no international obligation to read the British Press. Well, let that be granted. None of us are under an obligation to read the British Press, and I dare say it is especially difficult in Albania, where our newspapers are not encouraged to circulate at all ; but the Court will no doubt bear in mind—it is a matter of common sense and international practice in these days—that States do usually arrange for news items of interest which concern them to be transmitted to them through their own agencies and through their own channels. In any case, the Court will probably think it is important in view of the Albanian protestations about Greek incursions into their territorial waters, and in the face of the Albanian measures, measures of vigilance which they were taking at that time, it is impossible to believe that Albania was not perfectly well aware that those British ships had come into Corfu, and were staying there for a few days for these regattas, festivities, and so on, and were likely after the visit was over to proceed north and to continue their passage up and through the North Corfu Channel.

This is in fact precisely what they were doing when on their lawful occasion they steamed in line, one after the other, up the Channel on 22nd October. The Albanian Government have chosen to assert that our ships were not engaged at that time upon the exercise of the right of innocent passage mainly, I think, on the ground that they were prepared—and they certainly were—to defend themselves if they should have been attacked as they had been attacked on 15th May. Well, I dare say that my French colleagues may re-echo to-day their distinguished countryman's words and say to the United Kingdom : "Cet animal est très méchant, quand on l'attaque, il se défend." That is a matter we shall discuss very fully with complete confidence later on when we come to that part of the case. I shall not anticipate it now, because the question of innocent passage is quite irrelevant to our claim on this part of the case dealing with the killing of the British sailors and the damage to the British ships. I do not think that on that point there is any disagreement or dispute between my French colleagues and myself. We are, I think, all agreed that as a matter of law these two issues are separate and distinct, and innocent passage or no innocent passage, there can be no conceivable justification in law for the laying, without notice, of a minefield which caused the death of sailors or the destruction of ships.

I ask the Court—and this was the first point to which I desired to draw attention—to remember that our ships reached Corfu on the early morning of 17th October. In view of certain evidence to which I shall refer later, evidence about certain action which was taken in regard to

the laying of mines, action for which we say the Government of Albania was responsible and which was in fact taken on 19th October, the first date, the 17th October, when the Albanian Government must have got to know of the presence of our ships in the North Corfu Channel, becomes of very great significance. That is why I draw attention to the first date, the early morning of 17th October in relation to another date, the date on which these mines were laid, the 19th October.

On the 17th October they get to Corfu, have the festivities, and after five days of peaceful activity of that kind they set off on their further cruise. The facts of the passage up the Channel are set out in paragraphs 15 to 17 of the United Kingdom Memorial, and paragraphs 41 to 51 of the Reply. What is, I venture to think, important in connexion with this part of the case with regard to the facts is the course which the ships took, the track which the ships followed in relation to the coast. The evidence as a whole, in my respectful submission to the Court, shows clearly and beyond doubt that until the mining the ships had been going steadily along well within the swept channel which they believed to be and had reason for thinking was free of mines.

We have, as a matter of fact, transposed from the document which has been submitted to the Court on to this larger chart the exact track which was taken by these vessels. At frequent intervals in the course of their passage positions were taken—fixes as I think they call them in naval parlance—from which they were able to see exactly what their position at any given moment was, and from the information so obtained, which is all before the Court, we have plotted out on this larger chart the exact track they took until the mining occurred, and the track which was subsequently taken. I will point it out by way of illustration on the chart itself.

The ships came up from Corfu, which is down to the south and on the left, one following the other. The cruiser *Mauritius* was leading, followed by the destroyer *Saumarez*, and she in turn, two miles behind, was being followed by the cruiser *Leander*, and behind the *Leander* the destroyer *Volage*. All of them were in line, all of them following in the wake of the other, and they came up from Corfu right in the middle of the channel along this line [indicating on map]. At 14.30, they took a bearing which showed that they were in the middle, perhaps somewhat to the west of the swept channel, that being of course the part of the sea which is here coloured in blue. They took a slight turn opposite *that* promontory, and they continued slightly to the left of the swept channel, coming up through *here* until they got to Denta Point. At that point, which is another promontory, and obviously the kind of place which is used for navigational purposes, the ships sail up to it, take another bearing up *here* and alter their course. At Denta Point they altered their course and took a curve round to starboard. At that point, where my pointer is fixed now, where there is in point of fact a little cross on the map, the *Saumarez* following behind the *Mauritius*, which had managed to get through safely, was mined, and it is only up to that point that the track of these vessels becomes important. I will come back to the other marks on the chart in a moment.

They left Corfu at 13.30, and they left in two groups, a destroyer and a cruiser, a space of two miles, and the other destroyer and the other cruiser, all of them steaming in line ahead. The Albanian Government have chosen to assert—I am not sure why—that the ships were sailing in diamond combat formation, or what they choose to describe as

"diamond combat" formation, and that the fourth ship was not, as we say, a destroyer, but a cruiser. I do not think it matters at all really, except to show how faulty the Albanian observation was. There really can be no doubt, in my submission, when you have seen the whole of the evidence concerning this matter, that the ships were in line, with each cruiser ahead with these destroyers acting, as it were, as a screen, ready to take the brunt of any attack if any attack were made from the shore. They were in a defensive rather than an offensive formation, and the last ship was a destroyer and not a cruiser.

There were no soldiers on board, as the Albanian Government at one time suggested, although, of course, there was the normal complement of marines in the cruiser, a fact which, curiously enough, the Albanians seem to rely on as suggesting that the conduct of these ships was hostile. As the Court know, however, it is the invariable practice that on men-of-war—on cruisers and the larger ships—a complement of marines is always carried, and they were carried on this occasion just as they always have been throughout the history of the British Navy.

The guns on the ships, again contrary to the allegation of the Government of Albania, were trained fore and aft, that is to say, they were in their normal position, and were unloaded. The photographs make that perfectly clear. Indeed, that photograph to which I referred just now, the one which was taken thirty seconds after the explosion and which appears at Annex 32, I think shows quite clearly the position of the guns, at any rate on that ship, as being trained fore and aft in the ordinary way. As I said, they were unloaded. The ships in that position and having their guns in that state proceeded up the Channel well inside the old Medri Route. Perhaps I ought just to explain that the "Medri Route" is the short description which is given for convenience to the Mediterranean Routeing Instructions which were laid down by the International Routeing and Reporting Authority established after the war because of the unsafe conditions of some seas and in order to ensure that maritime traffic could pass safely. That route, as I pointed out, does at different places pass very close to the Albanian coast, particularly at the southern end of it which is out of this chart and further down at the bottom. That may be the reason why the Albanians, seeking to put a sinister gloss upon the matter, say that we hugged the Albanian coast. Well, we did not hug the Albanian coast. What we did was to keep well into the swept Medri channel which, after all, was a wise and prudent thing for any ship's captain to do, since that was the only part which we were entitled to consider and believe was free of mines and safe for navigation. That we did get into the Channel in that way is shown in a great mass of evidence which is before the Court. It is shown in the reports of the proceedings which we have just recently put in. The reports of proceedings—this is a technical description—are official accounts of what actually occurred when the ships were mined as described by the Rear-Admiral commanding the ships and by the captains of each of the ships concerned. The matter is further established by the logs of the ships and by the track-charts which we have put in, together with the logs based upon observations made by scientific instruments of the most modern kind and not likely to be inaccurate. You will find in your own papers, in the documents which have been submitted to the Court, the track-charts of the two destroyers. They are in the recent documents which have been submitted. You will find track-charts of the *Mauritius* and *Leander* at Annex 7 of the Memorial.

We put them in for this reason, that the destroyers were following in line behind the cruisers, and we thought that all we need put in were the track-charts of the cruisers ; but apparently that was not sufficient for the Albanian Government, so we then decided to put in all the track-charts which indicate the exact position at any particular time in the passage up the Corfu Channel of any one of the four ships which were concerned in this matter. You will also in this case look at the affidavits recently put in by Lieutenant Godsal and Commander Paul. These contain important evidence bearing on the course which the ships took.

I told you that the destroyers had been ordered to follow in the track of the cruisers, and in point of fact they did so until the *Saumarez* was mined. The Government of Albania has sought to challenge all sorts of more or less irrelevant details, and has given a somewhat different account of the facts. I am not going to take up time now with dealing with every trivial and insignificant discrepancy which there may appear to be. About the broad facts there can be no manner of doubt at all, and it is, after all, only with the broad facts of this matter that the Court will find it necessary to concern itself. The broad facts are—and I repeat them because it is essential that they should be abundantly clear at the beginning of this case—that our ships kept well in the Medri swept channel, and the Albanian allegations that we did not are really as baseless as the fantastic allegation that the United Kingdom, who had no jurisdiction itself in this matter at all, had, from time to time, after the original swept and safe channel had been swept, persistently, I think they say, moved that channel closer to the Albanian coast. There is not the shadow of a foundation for that allegation. This channel was not fixed by us. It was based on the original German channel and maintained and adopted under the authority of the international body which is responsible for these matters. The allegation that it was persistently moved closer to the Albanian coast, an allegation which I see the Albanian Government are seeking to re-assert by submitting to the Court some charts which appear to be wholly misconceived, is without the slightest foundation, and we shall be able to show quite clearly that this channel within which our ships were sailing at the time was substantially the same as the old channel which existed right through the war, and which had been maintained through 1944, 1945, and 1946. Equally without any foundation is the statement that our ships sailed into Saranda Bay before altering course. That suggestion is made in the pleadings but it is not supported by the evidence at all. Again on this point the logs, the track-charts and the reports show clearly that the ships altered their course for the second leg of the passage off Denta Point, the natural spot at which you would expect them to be altered. Many, I am sure, if I may say so with respect—many of you from your own experience will know that in the course of navigation the usual practice which is followed by navigators is to navigate by prominent marks on the land ; prominent buildings—it may be a lighthouse sometimes, or in the absence of a lighthouse very often by cape or promontory—and so these ships navigated up this channel on this afternoon ; they navigated up to this point and when they got to Denta Point they altered course to port and went on up the channel. I think I said they altered course to starboard fore ; I am sorry, they altered course, of course, to port—to the left. They

altered course to the left, swung around—they were steaming at seven knots, they could not take a turn at that angle and they swung round intending to go more or less up the channel, and there you are, that is the position.

I venture to think the Harbour-Master at Saranda, on whose observations the Albanian pleading is now based, can hardly have realized that in a modern man-of-war there is a great range of scientific instruments for recording the speed, the depth, the distance from the shore, the track-deviations, and all that sort of thing, and in the result an exact record is kept almost foot by foot of the position of the ship at any given time at any given point in the course of each particular passage. The whole of that material is now before this Court, and it shows beyond any possibility of doubt at all that the route taken by these ships on that afternoon was the one which is indicated in the track-charts before you and which has been transposed to that large chart behind me.

I was saying that the plotting of a warship's position on a chart or the logging of her position in the ship's logs is not a mere matter of guesswork; it is fixed by a most elaborate system of scientific instruments which are accurate in themselves and particularly accurate, perhaps, when the ship itself is being navigated close to the coast. If that had been fully appreciated by the Albanian Government I hardly think that they would have felt it prudent to allege, as they do, that our ships were dawdling and manoeuvering in the course of this passage up from Corfu, the suggestion apparently being that our ships at this time were engaged on some sort of espionage activity. The allegation in paragraph 47 of the Counter-Memorial is, for instance, that our speed —the speed which we have stated that our ships were proceeding at in our own Memorial—is false. Now on what solid foundation is that allegation of the Albanian Government really based? Apparently on nothing at all except a complete and, I am bound to say, quite obvious misreading of the report which the Albanian Government had received from their own Port-Commander at Saranda, and you will find the report itself at Annex 7 of the Counter-Memorial.

The Albanian argument is that our ships passed Cape Long, which is further down to the South below this chart, at 13.00 hours and on that view they must have been proceeding at a slower speed than we said in view of the time at which the explosions actually took place off Saranda, but there is nothing at all in the document on which they rely at Annex 7, to say that our ships were opposite Cape Long at 13.00 hours. And in fact they were not. The theory that has been put forward by the Albanian Government that we have deliberately come to this Court and stated a speed which was false is apparently one which has been invented because of a careless reading by Albania of her own documents. The fact is that the actual records show that our ships passed Cape Long at 14.45 hours, steaming at a normal economical speed of ten knots. What the document at Annex 7 may show is that our ships were sighted from Cape Long at 13.00 hours, which, of course, is a totally different thing. They may have been sighted, and no doubt they were, even long before they had actually drawn level with and passed Cape Long. That is the time which is no doubt referred to in the report which is before the Court in Annex 7.

All these allegations which the Albanian Government are making, and apparently persisting in if I am to judge from the documents which were put before this Court last night—all these allegations about the changes in the Medri channel—an allegation which so far as that document is concerned seems to be based on the omission to use one of the German charts which is available to the Court and shows that this opening is in the same position ; a matter over which we have no control at all in the United Kingdom ; the allegations about the soldiers on the ships, about the guns being trained on the shore, about the ships dawdling and manoeuvering, all are designed to put, I suppose, a sinister complexion upon the passage of our ships at that time, all of which seem to be complete inventions. It really all is a kind of smoke-screen of fairy stories which are intended to detract attention from the real substance of the matter.

There is, however, one significant fact which is disclosed by that report from the Port-Commander. Whatever the Albanian Government may have known—must have known—about the presence of our ships in Corfu and our intended cruise up the North Corfu Channel, at any rate they actually sighted ships proceeding on that course at 13.00 hours. Now what is the significance of that fact ? It is this : on the 15th May, as I mentioned to you earlier, two of our warships which were alleged at that time not to be exhibiting the British Ensign—an allegation which is wholly untrue—whilst they were passing along the North Corfu Channel were fired upon, and it was alleged subsequently in the course of documents which are before the Court that the shots were fired from the Albanian batteries after signals had been given from the Albanian coast to our ships that they were to move further off shore. Our ships, although a careful lookout was being kept at the time, never saw any signals being given, but that was the allegation which the Albanian Government made ; they said : "We signalled these ships to move and as they did not move we fired on them." You will find in Annex 6 of the Albanian pleadings a note from the Albanian Government dated 21st May, 1946, and they stated in that note that there was some general order which they had put out, I suppose, to their coast guards and their troops and so on, along that coast, some general order providing that warning shots should be fired on ships if those ships did not obey the conventional signals—whatever the conventional signals may have been—and after that incident on the 15th May the Albanian Government went further and they purported to publish a regulation forbidding the passage without prior notification and permission of any ships, warships and merchant ships included, along this North Corfu Channel. One would therefore have expected that on the 22nd October, when they sighted these ships coming up the Channel at 13.00 hours, the coast guards and the military defenders and all the rest of them would have put out the conventional signals to warn our ships off. According to the Port-Commander in the reports which have been submitted to the Court, the behaviour of our ships was obviously suspicious, so he says, obviously provocative, so he says, they were steaming very close inshore, or, so he says, they were sighted at 13.00 hours behaving in this highly suspicious way. On a previous occasion, according to the Albanian Government, all sorts of conventional signals were put out to warn our ships off when they were sailing, as the Albanians thought, too close to the shore.

But, on this occasion, although the ships were sighted at 13.00 hours, not once is a signal given from the Albanian coast. Isn't that a very curious thing after all this talk about the conventional signals which occurred after the incident on the 15th May?

On the 22nd October, the progress of these ships was watched as they steamed slowly along. They passed the different defence stations on the Albanian coast, all of them exercising vigilance—not a signal, not a sound, not a flag, not a flash, not a wireless message, no protest whatever against this grave infringement, as the Albanians apparently considered it was, of their sovereignty. Silence.

After the first destroyer *Volage*—no, *Saumarez*—had been mined, 35 minutes after, to be precise—no, I am told it was after the second destroyer *Volage* had been mined—and this of course makes the point all the more significant—35 minutes after she had been mined the Harbour-Master's launch came out from the Port of Saranda, came out at a time when the ships were well clear of the minefield, and the Harbour-Master asked what were, in the circumstances which existed at that time, these two ships having been mined and obviously being very badly damaged, some peculiarly fatuous questions. But what is significant about that question of the Harbour-Master's launch is this: he had obviously not intended to come out and signal or intercept these vessels if they had not been mined. He must have known that they were coming, he must have had reports from Cape Long and the other coastguards all along the coast, as these ships steamed up the Channel, but he only appears on the scene at 15.28 hours, by which time, of course, but for the fact that they had been mined and stopped, these ships would have been miles away, right up the Channel, long past Saranda. Up to the time of the mining the Harbour-Master kept out of view, and no kind of signal of any sort was given all along that coast. Well now, why was that? The Court will have to ask itself, in view of the allegations made by Albania in connexion with the 15th May incident, that they gave constant and frequent signals, why on no occasion no signal was given to our ships in the course of their passage up the Corfu Channel on the 22nd October. Was it perhaps that it was known that in fact our ships were steaming into a minefield, which it may have been hoped would destroy the whole of them? Was it perhaps, do you think, that it was because the coastal authorities of Albania were silently waiting until the trap had been sprung, waiting and watching for the trap, of whose existence they knew, to spring, and to destroy these British ships whose presence in this international highway the Albanian Government so resented?

Might I, before you rise, make one correction, because if I do not make it I may be accused of some fabrication. I said in regard to the Harbour-Master's launch, you remember, that it came out 35 minutes after the mining of the first destroyer, and I was corrected. I then said it came out after the mining of the second destroyer. Well, I happen to have been right the first time. It was after the mining of the first destroyer, *Saumarez*, that, as I said, 35 minutes after that, the Harbour-Master's launch appeared. I wanted to make that clear now.

[*Public sitting of November 9th, 1948, afternoon.*]

May it please the Court. I should like now to continue to follow the courses of the four ships up the North Corfu Channel. As I pointed out to the Court this morning, at Denta Point they altered course and for a little they continued along that still sinisterly silent shore. You will see the tracks plotted as they took the curve opposite Denta Point. You will also see plotted on that chart behind me that of which the Commanders of the ships did not of course know at the time, namely the positions from which exactly three weeks later twenty-two recently laid mines were swept, and the actual positions where *Saumarez* and *Volage* struck the mines. Perhaps I might just point out that to the Court. The blue marks on the chart are the positions from which mines were actually cut in the sweep which took place on 13th November. You will notice that there appears to be what is a definite lay of mines *here* [indicating on map], another *here* and one *here*; and all the indications are that the mines were probably laid—not necessarily, it could have been otherwise—by two boats; at any rate they were laid in more than one operation. It could have been that the same boat came back and laid another line of mines or it might have been two boats going more or less parallel. You will also see that some of the mines are marked red on the chart, which indicates that before they were actually cut from their moorings, they had been dragged a little way by sweeps out of their original positions. These two, for instance, may very likely have been more in line with the ones at the top, and these three have been dragged a little way out of position before they were actually cut [indicating]; but the ones which are marked in blue are in the actual position in which they had been before the sweeping operation took place and from which they were removed by the cutting operation.

You will, of course, appreciate that the scale to which the mines are drawn on this chart is completely out of proportion with the scale of the chart itself. I have here some little silhouettes of the two ships which I shall put on the chart for a moment in order that you will appreciate the scale to which this thing is drawn. This, for instance, is a silhouette of the cruiser as it would appear if it had been drawn to scale with this chart, and you will see that it is a very, very small object indeed. I expect you have difficulty in seeing it at all from the Bench. The destroyer is even smaller, and this is the silhouette of the destroyer [demonstrating]. If the mines had been drawn to their proper scale on this plan you would not see them at all. They would be mere pin-points, and whilst the impression that you may get from the chart in the way it is drawn at present is that there was an immense concentration of mines there and that these ships must inevitably have hit them, the truth is, of course, that they were mere pin-points on this chart. In fact, each mine was about 750 feet away from the other, so that the chance of a particular ship hitting a mine was fairly remote. I think actually we worked it out and the chances were just about 10 to 1 against a ship hitting any one mine. It also remains true that there is just off Denta Point, at the very place where ships might be expected to take their turn and to bear away to port in order to make up channel, a very ugly concentration of mines. There was an ugly concentration of mines, but with

good luck the ships might pass through them and miss them, and as a matter of fact, the first ship of the four, the cruiser *Mauritius*, did pass through them and had the good fortune to miss the mines. Indeed, both the *Mauritius* and the destroyer which was following immediately behind, *Saumarez*, got through the first group of mines which you see just off Denta Point. Both ships following each other got through there and just missed the mines. They went on, but at 14.53 hours the *Saumarez*, the destroyer, struck a mine.

A certain amount, in fact, a great deal of importance, attaches to the question where was the *Saumarez* at that moment, 14.53, when she was mined? The Albanian Government, I suppose in an effort to suggest that the *Saumarez* had gone out of the swept channel into an old minefield, alleged that she had gone out of the Channel and had gone into the interior waters of Saranda Bay. They have not told us exactly where they say she was when the mining took place, but they suggest, at any rate, that she had gone off the Channel and was somewhere *here* when the mining occurred [indicating on map].

The evidence about it seems to be perfectly clear. Apart from what you probably think is an inherent improbability that any captain would risk his ship by taking her outside of the swept channel into an uncharted area where he knows there might be old mines, all the documents and all the records in the case and all the observations which were made, logs, tracks, charts, and reports—and I draw your attention here particularly to the report of what is called the "Navigating Commission", a document which has been put in quite recently which is, I think, attached to the affidavit of Lieutenant Godsal—show that *Saumarez* was well inside the swept Medri channel, and they were particularly careful when this incident occurred to log it and record it; and it is recorded as having occurred at that exact moment of time when they were able to say exactly what their position was then.

Admiral Kinahan, who was in charge of all the ships, in the report of proceedings, one of the new documents to which I referred which has recently been put in, expressly says that after making the turn of Denta Point, the destroyer *Saumarez* was in correct position close astern of him in his own ship. He was in the *Mauritius*, the *Saumarez* was close behind, and in correct position following in his own track. At the actual moment of the explosion, as Admiral Kinahan says in his report, and, indeed, as the photograph at Annex 32 shows, the destroyer was very close behind the *Mauritius*, and quite obviously if one looks at the photograph, within a few yards of the track.

You can see, here they are, just behind, when the smoke takes place. This is a photograph taken from *Mauritius*; you see it in Annex 32. Here is *Mauritius* and just behind her is the smoke, and, I think, the mast of the destroyer. She is just behind, very close to *Mauritius*, and a shade to starboard, so close behind *Mauritius* that obviously *Mauritius* had been very lucky to have missed the same mine. She might easily have struck it. At that time, 14.53, then, *Saumarez* was struck. She was of course immediately disabled and set on fire. There was heavy casualties, and as she was quite crippled and at that time her engines were stopped, the strong in-shore winds blew her gradually outside the Channel. But it is to be observed that

outside the Channel she encountered no more mines, nor did the second destroyer which came up subsequently, and commenced to tow *Saumarez*. She also, although eventually she did encounter a mine, encountered none outside the Channel. It was when she got back into the swept channel that the explosions from mines occurred, and they occurred in the swept channel because it was in the swept channel that this new minefield had been recently laid, and it had been laid in the swept channel because it was along the swept channel that warships or other ships were likely to pass.

As soon as the first explosion occurred, at 14.53 in *Saumarez*, the Admiral in the leading ship ordered the other destroyer to close up with *Saumarez* and take her in tow. At that time she was rather over two miles behind, somewhere down here [indicating on the map], and she got a signal from the Admiral in the leading ship telling her she must at once close up and see what she could do to assist her crippled sister ship. So she left the track on which she had been previously, and went straight across. We have not plotted her course on this chart because we did not want to confuse it with too many lines, but if you wanted it plotted on the chart it could of course easily be done, and it is, at any event, in the track-charts submitted with the other papers to the Court. All we have done is not to transpose that additional track which you have got, on to this document here. She did in fact go across more or less like that ; at that point she passed or commenced to attempt to pass a tow to *Saumarez*.

Well, all this time *Saumarez* was being blown by the wind to the east out of the Channel and into Saranda Bay. It was a very delicate operation passing the tow to her and then gradually taking up the strain and avoiding any breakage of the tow ropes. Before the operation had been completed, both ships had drifted out with the wind towards the shore, and you can see that, of course, marked like that [indicating on the map] and that somewhere about that point *Volage*, having passed her tow rope to *Saumarez*, began to take the strain and to pull *Saumarez* gradually back westwards into the Channel. The object was gradually to bring her back into port at Corfu, and she commenced on what was a south-westerly course which you follow like that [indicating on the map] and gradually, very slowly indeed, because it was a very troublesome and dangerous operation, she got back into the Channel and then, at a quarter past four, at 16.15, she crossed the track of *Mauritius* and *Saumarez*, the previous track which those two vessels had taken at that point marked with a cross here [indicating on the map], and exactly at that point, just as she got back into the track which the two previous vessels had followed, just as she had got to what was apparently the end of a line of mines, she strikes a mine and has her bows blown off. That happened at 16.15. That happened at 16.15 when she was back well inside the swept Medri channel, and that is her exact position at 16.15 when she was blown up.

I think, Mr. President, from the translation there was one point, not perhaps very important, on which I cannot have been quite clear. I did not intend to say that the total chances of missing a mine were 10 to 1 in favour of the ship. I said the chances of missing any one mine were 10 to 1 against it. As the ships went on past the whole line of mines, the chances of course diminished. It would require a much more skilful arithmetician than I am to work out the actual mathematical

chances, but they did diminish. There would remain, with luck, a reasonable chance that the ships would get past. Two ships did. Two ships were mined, and these were the final chances on the matter, but I did not want to say it was a 10 to 1 chance of getting through the whole field. In relation to any one mine there was a 10 to 1 chance of avoiding that one, but then you would have to face the next one.

Then I was explaining to you that at 16.15 *Volage*, towing *Saumarez* back, ran into a mine and had her bows blown off. Now the Albanian Government says quite boldly that that did not happen at all. They say it did not occur. They say that there was only one explosion off Saranda Bay that afternoon, and they say that if *Volage* was damaged at all (which they don't admit), if it did happen, well, then they are rash enough to say it must have occurred outside the entrance to Corfu and have been the result of an old German mine. This negative evidence of not hearing or not seeing the mining of *Volage* cannot for a moment of course weigh against the immense body of clear positive evidence that in fact *Volage* was mined, and was mined that afternoon at that time and at that place. But the explanation—why is there this denial? Is it really possible that they neither saw the explosion nor heard it nor observed the manifest results of it? There was a terrific explosion, an immense spout of water and debris was thrown very high up, as you will hear, into the air, and very heavy debris which had been thrown a long way into the air came down again, some of it weighing over half a ton, and individual pieces of it weighing over half a ton actually fell on the bridge of *Volage* at the time.

Just look at the photographs again if you will, the photographs which appear in Annex 8 and were taken when the ships were off Corfu the next morning. That is *Volage* with her bows blown off. Did that not happen? That is not likely to have been caused by fishes; what is the explanation? There is the other one of *Volage* that you can see there with her bows blown off again. It must have been a most extraordinary sight, something that the Harbour-Master of Saranda can never have seen in his life before, nor anyone else. What is the explanation of the Albanian Government denying expressly and expressedly that any such incident ever occurred? Now it is a speculation, but is the explanation perhaps this? The Albanians were alleging and still are alleging, if I understand their case, that the incident to *Saumarez*, the first ship that was mined, was caused by an old mine. They say that this story about new mines being there is a complete fabrication. They say the British Navy invented that, and I shall discuss that with you later. But they cannot deny that *Saumarez* was mined somehow, so they say it was done by an old mine, one that had drifted loose perhaps and was floating in this Channel at that time, one that had missed the many efforts to sweep it and happened still to be there. Well, I do not know what the Court will think, but I suppose that is a possibility though it is not at all probable. You will hear evidence about the sweeping operations, and that with regard to moored mines they are said to be one hundred per cent effective. You will hear also that a floating mine is a thing which is very visible for the mariner in daylight to see. It is one of the hazards, which in these days mariners watch out for, and indeed, even if they do not see, and they happen to meet one in their path, the chances are very much that the mine will be swept away in the wash of the ship and will do no damage.

It is just possible that the first incident might have been caused, as the Albanians allege, by a floating loose mine. It is very improbable but it is just possible. The Albanians may say there was one such mine, one, but that there should be two drifting mines just at this point, both having escaped sweeps, both completely unobserved by the mariners who were navigating these ships—and remember, in the second case, the captain, having seen his sister ship mined only an hour before, was, you may think, keeping a very good look-out indeed to avoid being mined himself—the idea that there should be two floating mines just at this point and within a mile of each other and within something under two hours, and that both of those mines should be fated to come into contact with two of H.M. ships—well, that was a coincidence so completely improbable that I dare say the Albanians realized even the most credulous people could not be expected to swallow it. One mine, perhaps loose and by ill-luck striking one destroyer, but two mines loose and striking two destroyers almost in the same place within less than two hours, that seems to be so unlikely, so improbable, that no one would trouble to give it further consideration, and that being the position, quite obvious as it must have been at the time, the Albanians say quite boldly that this did not take place. This incident, so damaging to their case as it would be if it were established, is alleged never to have occurred at all. They must have seen it ; they must have heard it. You cannot imagine in the first place, if they had field-glasses or telescopes, that those field-glasses and telescopes were not glued on to those two ships. Here they were, according to the Albanians, manoeuvering provocatively in Saranda Bay, and one of the ships has her bows blown off, and they ask this Court to believe that this incident did not happen. Well, unhappily it did happen. Nine people of *Volage* were killed. By some miracle of good fortune the casualties were not heavier and the ship herself was very much damaged.

Anybody who looks at the report dated the next day from the Commander of H.M. *Volage* will not have the slightest doubt, in my submission, about its authenticity. You will find it amongst the documents that have been put in in the case, and I invite your attention to it because of the language in which it is written and the explanation it gives of the whole incident, and the suggestions it makes as to the probable cause of the mining. I have not got it apparently immediately by me, but you will see the points that I make when you read the report itself, and you will see how the Commanding Officer says that he thinks there must be a minefield there, that he thinks it is possibly one which was controlled from the shore. He turns out to be mistaken about that, but he suggests that possibility and then he sees the behaviour of the Harbour-Master's launch when it came out and they had the talk after the mining of *Saumarez* which strongly suggested that they knew all about it and expected just this thing would happen, that is, I think I have faithfully said, the effect of what he reported.

Now the position of *Volage* at the time of the second explosion at 6.15 was clearly fixed by the log readings confirmed by the depth soundings that were made, and confirmed again by the position report which was signalled from *Volage* to the Admiral 18 minutes later. They took fixes from the shore and were able to pinpoint their position at that

moment exactly, and finally it was, you may think, conclusively established by the Navigation Commission, the report of which has been submitted before you. She was well within the Medri channel and at the northern end of the line of laid mines which was subsequently discovered.

Just let me complete the story of that part of the case. *Mauritius*, which had been the leading boat after her destroyer *Saumarez* was hit broadside, turned in toward the centre of the Medri channel, thus avoiding any further mines, and she there stood by. As soon as the Admiral thought he was probably clear of a minefield, because the practice in regard to minefields is that they are of limited extent as a rule, he turned round and stood by and kept watch over his destroyers in case they should be attacked from the shore, as seemed possible at that time. He could not, of course, risk taking his heavy ship back into the mined waters because if she had struck a mine the casualties would have been very much more serious, but he sent a signal to the following destroyer *Volage* to come up and give aid, and for the same reason he sent a signal to the other cruiser two miles behind him, *Leander*, to continue up the Medri channel and so back to Corfu, and fortunately—very fortunately—she missed any mines at all.

Volage and *Saumarez* had a much more difficult journey. In spite of the casualties which she had suffered and in spite of her very severe damage, *Volage* took the crippled *Saumarez* in tow. The Albanians do not understand that. They say if *Volage* had been mined at this point it would have been quite impossible for her to tow *Saumarez* back to Corfu, as in fact she did, but whatever the Albanians may think is possible in the British navy, *Volage* in fact did tow *Saumarez* back, stern first herself and, with her bows blown off, she passed a tow to the stern of the crippled *Saumarez* and she towed her, also stern first, very slowly and very gallantly to safety at Corfu.

Mr. President, we are proud of our navy in the United Kingdom, and you may think when you have read these documents and reports that we have got very good reason to be. Whatever else may be said about the events of that day, the superb seamanship, the gallantry, the efficiency of the ships and their crews must be recognized. It was in the very best tradition of the British navy. Is this the navy which, as the Albanian Government say, does not wear—and proudly wear—the British Ensign? Is this the navy which, as the Albanian Government say, sows mines itself in order to provoke incidents with Albania? Is this the navy, whose characteristic, according to the Albanian Government, it is to deliberately fabricate documents and statements which are utterly untrue? Mr. President, it will be for this Court to judge of these matters, but had it not been for the British navy, no doubt the good people of Albania would still be giving, with servile docility, the fascist salute as satellites of Mussolini. They might sometimes remember the services which were rendered at that time in those waters by British ships. Fortunately the Captains, both of *Saumarez* and *Volage*, survived, and they are here to-day in Court, and if, when you have considered all the documents and the affidavits that have been put in and the reports and this great body of evidence that is now before you, you are left in any doubt at all, you can hear these officers giving evidence orally in front of you, subject to cross-examination and to

any questions that the Court may wish to put, and you can hear them personally refute the tissue of deliberate falsehoods—because these matters cannot be mistaken—the tissue of deliberate falsehoods which have been put forward against them.

So much for what happened on the 22nd October. It cost 44 men their lives, it injured many others, it did grave damage to two of His Majesty's ships, but above all perhaps, it showed on the part of someone an utter and culpable disregard of the most elementary rules of international law. A complete defiance of the ordinary decencies of international intercourse, indeed of common humanity, on the part of somebody. Now, on the part of whom? I now come to that part of this case which in our submission points the finger of guilt irresistibly towards Albania. What have we got so far? Two matters established and capable, if you have any doubt about them, of being confirmed by oral evidence in front of this Court beyond any possibility of doubt at all, firstly that both ships were mined that afternoon within a couple of hours of each other and within a mile of each other, and secondly that both ships were mined whilst they were in the Medri channel in Albanian territorial waters, and thirdly, a course of conduct on the part of the Albanian authorities, both in failing to signal these ships at all as they passed up the Albanian coast and in concealing and denying the second explosion which is consistent with, I do not put it any higher than that, but it is a course of conduct which is consistent with knowledge on the part of the Albanian authorities that these ships were steaming straight into a trap which had been deliberately set for them. Even if this case rested there, there would, in my submission, be a case against Albania for her to answer. It does not rest there. I shall come later on to-night or to-morrow to evidence of the most damaging and incriminating kind, but consider for a moment what the position would be if the case did have to rest at this point on these facts which are, in my submission, beyond any possibility of doubt at all.

This is an international highway through Albanian territorial waters. Waters over which she is exercising exclusive control and over which in point of fact she has been exercising particular vigilance. The riparian State has no responsibility, of course, for natural hazards that there may be in an international highway through her waters. If there are rocks, she need not buoy them, if there are dangerous promontories, she need not erect a lighthouse to guide the mariner away, if there are shoals she is under no obligation to mark them. Mariners must take these things as they find them so far as international natural hazards are concerned, but a minefield is not a natural hazard, and with artificial hazards, in my opinion, quite different points arise which no doubt may alter the case. I say if the case rested here there would be a case against Albania which she would have to answer, and I am concerned now with evidence, but some systems of law I believe do go in fact further and there is much to be said for it when the actual exercise of control carries with it a responsibility towards third parties. That is a proposition which is particularly, perhaps, for those who want to establish the rôle of law between two States. States are responsible to other States for what happens in fact within the area controlled by them.

The rules of evidence, after all, are not the rules of a game because the administration of the law is not a game. The rules of evidence I suppose are designed to secure as far as may be the objective truth on

which the Court shall act, shall approximate to basic truth and that justice shall be done between the parties. If knowledge and the means of knowledge of a particular matter is by the nature of things likely to be confined to one party, the law will assist the other party at least by transferring the onus of truth to him who alone has any possibility of discharging it. The exercise, in my submission, of exclusive control gives rise at least to *prima facie* responsibility. If you are on land or on the water, the principles must be the same; you have an area of land or water which is exclusively within the control of a particular occupier, and if you have on that land an artificial or a man-made hazard or danger, in the Anglo-Saxon systems that would have some application. If you have an area in which there is an artificial hazard which causes injury to a third party, the law will assist that third party and promote justice by raising the presumption of fact against the occupier. The third party who, in traversing land or water occupied by somebody else, is injured by some artificial hazard or trap will really have no possibility of being able to appreciate how the hazard or trap was created. He was not present when it was set up; he does not know the circumstances in which it came to exist; the land or water which are exclusively within the control and under the observation of the occupier at the time the trap, the danger, the hazard, came to be established in the first instance, and so it must be the occupier who has the means of control and the power of observation over the areas in which the control has been established who is called upon to know what has happened. He may know about it and so the law will at least presume that he knows and throw the onus onto him. It falls upon the occupier to show at least negatively that he had a responsibility for that injury to a third party. I have refrained here from putting the matter as high as it might be put. I am not insisting upon the doctrine of absolute responsibility based upon occupation and control, but on nothing else than the presumption of fact which I suggest the Court should draw from the facts of occupancy and control. Anything else than I have indicated would make it almost impossible ever to establish a case against a State in respect of matters within the area controlled by that State.

So here, if you concede for a moment, and later on it will become a matter not of concession, but of proven fact, that a new minefield had been recently and illegally created in these territorial waters, it would be most unlikely, to say the least, that in these days, especially in these days of iron curtains and all the rest of it, England or any other known riparian State would have had the slightest possibility of getting to know anything about it. These wicked things are not done in the full light of day. They are not advertised. If they are done at all by States, the States concerned no doubt take care that other States intended to be injured by what they have done shall not get to know of that which has been prepared for them. On the other hand, of course, this is one of those things which in the ordinary course of events would not happen and could not happen without the knowledge of the riparian State within whose territorial waters and under whose eyes the minefield was created.

Therefore, in my submission, this Court, in the absence of anything else, if that were the position in this case, would call upon the riparian

State at least to explain how it was that within her waters, over which she was exercising vigilant control, these hidden traps had brought death and destruction to the ships of a foreign Power.

I say "in the absence of anything else". This, as it happens, is a case—it very easily might not have been—in which there is a great deal else, a great mass of evidence leading irresistibly to one conclusion. I do not have in this case to fall back on any presumption and on any question of onus of proof, so in a sense the point which I have been making is academic ; but it is none the less important that the Court should appreciate that it is in a sense by accident that we are in a position to put before it a mass of evidence which I shall presently describe. Cases might occur between States where incidents of this kind happen and the injured State would be in no position, through no fault of herself, to explain how it was, whilst she was in the waters of another country, her ships had been blown up in this way ; but in this case, as I say, the matter is perhaps academic, because by authoritative evidence I can take the case against Albania, and will now do so, a very great deal further.

Apart from the inference which I suggest must be drawn from the occurrence of these incidents inside Albania's own territorial waters, the case against Albania rests upon two salient features and upon a number of, so to speak, collateral facts.

The two salient features are these. The first of them, and this in a sense is historical, is that this incident took place in a channel which had been swept and kept clear of mines in order that it might be used, as in fact it was safely used up to some date prior to 22nd October, as an international highway. That is an historical fact. Secondly, and this is a crucial feature in the case, these two incidents—the mining of these two ships—took place right in the middle of a minefield which had recently been laid. Those are the salient features in the case. It is only fair to say that all along both these matters have been hotly contested and disputed by Albania. Of course, they were bound to be. If they were both established, or even if the latter alone were established, the conclusion of Albania's responsibility would be difficult to resist, quite apart from the collateral matters which I shall explain to you and which, in my submission, drive that conclusion right home.

Although cynical and reckless attempts have been made by the Albanian Government to question these matters, both of these two salient points can be established. Let me here venture—respectfully venture—to say this with a full sense of responsibility, not as a partisan advocate, but as one whose duty is not only to act as an advocate, but to assist the Court. These two matters can be established beyond any possibility and any shadow of doubt at all.

Let me deal first of all with the historical point and clear that out of the way. It concerns the sweeping of this Channel in 1944 and 1945, and I shall be quite brief about that. I shall be brief for two reasons. I really have not the temerity to waste the time of this High Tribunal by traversing and dealing with all the characteristically pettifogging points which have been taken by the Government of Albania in order to obscure and dispute the clear evidence as to the sweeping of the Medri channel. Secondly, if, as I shall show in my submission beyond

all possibility of doubt, two ships were damaged in a minefield which had been newly laid, the question whether or not that Channel had been swept in 1944 and 1945 perhaps does not matter very much at all, because these mines were mines which had been laid within two or three months at the outside of the incidents to these two destroyers. It was a swept channel, and let me deal with the facts in regard to its history quite shortly.

The captured chart in Annex 1 of our Memorial shows that the Germans maintained the swept channel. Albania complains that that chart is undated. I do not know that that matters very much, because we are not relying on the establishment of a swept channel at any particular date. All we say is that the Axis Powers kept it open and we, when we were able to occupy this part of the world, maintained it as a swept channel. The Albanian Government, however, say that they want dates. Very well, we have found another German chart which contains a lot of dates, so we put that in and express the hope that the dates on that chart will satisfy the proper curiosity of the Albanian Government in this matter.

Then the Albanian Government say that the German chart does not prove the exact limits of the swept channel and therefore that it proves nothing. Well, that seems to be a curious *non sequitur*. These charts are not intended to be used directly for navigation or to indicate the exact limits of the swept channel any more than the lines which are to be seen on any map or atlas indicating trade routes over particular parts of the sea are intended themselves to be used for navigation or for indicating the exact channel which is to be followed. That is not their purpose. These charts which have been put in are only intended to show the navigator the broad direction of safe routes and not the limits at all. The navigator plots his course not from these charts, but from the detailed Medri Routeing Instructions, an example of which we have given in Annex 6 of our Memorial. From those detailed instructions the navigator finds what the limits of the safe channel are. From this chart he knows there is a safe channel through the Straits, and that is all the line in the chart is intended to indicate, namely, that there is a safe route for shipping. The Germans did what any competent naval authority would have done in the circumstances existing at the time, namely they maintained a navigable channel protected on the one side by the coast and on the other side by the field of mines which had been laid. In that way a safe passage was made for their ships to pass. The Allies knew all about this Channel long before the occupied coasts were liberated, and when that time came, when the Germans were driven back and operations advanced northwards up the Adriatic, the Channel was reswept in October of 1944 for mines. It was really an elementary step to take, and that the Allies took it is clearly proved, in my submission, by the documents which we have filed in Annex 27 of our Reply. In addition to those, in case there should have been remaining, as apparently there was in the minds of the Government of Albania, any doubt about the matter, we have put in further depositions in regard to it of Lieutenant Jacobs and Commander Sworder.

I cannot understand why it is that the Albanian Government really think it worth while to go on disputing the historical fact that the

swept channel had been maintained along this route. The sweeping of moored, anchored mines by modern sweeping devices is one hundred per cent effective.

It is really a very simple business. It is the sweeping of ground mines, the new types that there are—some of them I think are called magnetic mines, others acoustic, and there may be other modern types I do not know—that is so difficult and dangerous, but the cutting of this old type of mine which has existed for a very long time and was in existence at the time of the Hague Convention in regard to mines, the moored contact-mine, is a very straightforward operation, and the naval officers say once a sweep of this kind of mine has taken place you can be sure it has been one hundred per cent effective.

This Channel was effectively swept in this way in October 1944, and as part of a routine precaution it was check swept, they call it, swept for checking purposes in January/February 1945 with, as they expected, completely negative results. I have got Commander Sworder here. He can give you any necessary confirmation about this sweeping. He was the Minesweeping Officer in the Mediterranean from 1942 to June 1946, and he can tell you about it, but in addition, in the Medri publications of the International Board, some of which are exhibited in Annex 5 of our Memorial, the International Organization for Mine Clearance and Routeing of Ships pronounced this Channel to be a clear safe channel.

Again, although again I do not want to make too much of this point—it is not conclusive—the ships might have been lucky enough to miss the mines, as *Mauritius* and *Leander* did on the 22nd October, but for what it is worth it is a fact that shipping, including British warships and ships carrying U.N.R.R.A. supplies did, from time to time after the sweeping in 1944, pass safely along this Channel, safely so far as mines are concerned. That they were shot at is true, from the Albanian coast, but the shooting was not very skilful. They escaped damage and there were no mines there at all events.

So much for the first basic fact. You will probably feel as satisfied that until a new minefield had been laid this Channel was a safe swept channel as the British naval authorities were obviously satisfied that it was a safe swept channel when in May, and again in October of 1946, they sent two great and valuable cruisers along this route, and sent them along this route without taking any of the precautions which would be taken if it were thought there was a danger of mines—without minesweepers, without screening, without using their paravanes, without switching on their azdic, to give instrumental warning of the presence of mines—they were satisfied from their reports and from their own minesweeping operations and from the previous user of the Channel, that this was a channel it was perfectly safe to use, and no danger of mines at all. It was a swept channel, and the Albanian Government knew it as well as anybody else or they would not have arranged, as they did arrange with Yugoslavia, for a regular shipping line to ply to Saranda.

Now, how do the Albanian Government meet this case about the existence of a swept channel along this route? First of all they say they do not admit it was swept at all: they deny it. Then they say, well, supposing it was swept, perhaps it was, but hundreds of ships have been sunk since May 1945 by floating mines, and this case—you will remember only one case, they are denying two—this case of the mining of *Saumarez*

might have been a case of a floating mine. There have been hundreds of them, and this might be such a case. This is what they say. The evidence of that? There is not any, but there is a newspaper article by a Lieut.-Colonel Lebedskoi. It must be the first time, or so I should hope, that any court has been asked to rely on newspaper articles written as this one was after the event and in so obviously a tendentious manner as this one. This newspaper article on which the Albanian Government now choose to rely as evidence (and it shows what their idea of what evidence should be is) before a court of law, comes from a newspaper called *Bashkimi*—I have probably got the pronunciation wrong, but that is how it is written—dated 18th May, 1947. You will find it in Annex 24 of the Albanian Rejoinder. In that newspaper there was apparently a report of what had appeared in another newspaper. You see this is newspaper evidence twice removed, so to speak. You do not get the report from the original newspaper, but you get a report from one newspaper of what is alleged to have appeared in another.

According to this report in *Bashkimi* for the 18th May, there was in a newspaper called *Red Star* an article by a Lieut.-Colonel Lebedskoi, and it appears that Lieut.-Colonel Lebedskoi has been good enough to pronounce upon the Corfu incident. Who is he? I have not the faintest idea. As far as I know he is not a judicial tribunal of any kind, but he states that the British accusation against Albania has no foundation at all. That is what Colonel Lebedskoi says. So much for that. Then he says that between the end of the war and February 1947, 226 ships have been sunk and damaged by mines. This is what he says, and he says this is according to the newspapers, and he adds that in June 1943 he had occasion himself to take part in the dismantling of a German mine which he says had been torn away from its mooring and thrown up on the south-east coast of the Black Sea, and when he examined it in 1943, in June 1943, it looked quite new, but documents which were discovered showed that it had been in the water for two years, and so he says it may be that these mines which were swept out opposite Saranda on the 22nd October looked new, but that does not prove anything. They may have been there for ages. That is what Lieut.-Colonel Lebedskoi says.

Now what can one say about that kind of evidence? Only this: the official records of the international authority which has to deal with this matter, which were set up expressly to deal with it, and whose records are perhaps more reliable than newspaper reports, say that there have been only 197 incidents involving mines in the period mentioned, not 226. That is a small discrepancy: I do not attach much weight to that. But 197 incidents, and that in no single case has a ship been struck by a moored contact mine in a channel which had previously been swept, not once. There is no record of such a case having occurred in the whole history of the work of the International Mine Clearance body. The Albanians, in paragraph 63 of their Rejoinder, referred to a report which they say shows that two ships have been sunk by moored mines in channels which had previously been swept, and they set out this report solemnly in paragraph 63 of their Rejoinder. This report, they enthusiastically and rather disengenuously declare, proves that *Saumarez* and *Volage* might also have been mined in the same way. Here, they say, is a report, an official document, which shows that two ships had previously been mined by moored mines in a swept channel, but they carefully refrain from telling you that the two ships which are referred to in that

report which was recently published are, in fact, *Saumarez* and *Volage* themselves. These are the only two. The mining of these two destroyers by moored, not by floating mines, and not by ground mines, in a swept channel, is a completely unique occurrence. Sweeping, as I said, for that type of mine, is one hundred per cent efficient once you have swept the channel. If no new mines are laid, then the channel is safe so far as moored mines are concerned.

But there are other things that can be said to you by the good Colonel Lebedskoi, who so conveniently writes articles in *Red Star*. He says in June 1943 he examined the mine laid by the Germans in the south-east corner of the Black Sea two years before. It is not true. The official German naval records which were captured at their Naval Head-quarters at the conclusion of the war—we have got them here in Court now if you wish to see them—show that the first German mine to be laid in the Black Sea was on the 19th February, 1943, and that so far as the south-east corner of the Black Sea is concerned, the south-east coast, the minefield S.69 it was described as, was laid in that area on the 1st June, 1943. It is possible that Colonel Lebedskoi was able to examine a mine later on in that month of 1943, but it is certainly not possible that that was the German mine laid two years before. The practice, and it will occur to you as reasonable, that the Germans followed with regard to mining, was that when they were advancing and themselves in command of and using the seas, they did not mine them. It was when they were retreating that they started laying minefields to impede the operations of those who pursued them.

Then the Colonel is good enough to give his opinion, his decision I should say, on the second basic fact, but in that case of the mine which was swept out of the Channel here on the 13th November. I am going to come to the general evidence about that matter later on, and there is a good deal of it, but I fancy the Court will not want to hear very much more about Lieut.-Colonel Lebedskoi, so I may as well deal with his decision on the matter now. He says, referring to this mine he had examined, not only had it been in the water two years, which cannot be right, but also that the conditions in the Black Sea are notable for an exceptionally great quantity of micro-organisms; that is, they are very conducive to fouling, and if you had a mine there or an anchored ship, it would very quickly get its shell encrusted with marine growth. The truth appears to be, you will see from the sworn deposition of Mr. Harris, who is an expert marine biologist with tremendous experience of this question of marine fouling, that nine-tenths of the Black Sea is virtually uninhabitable by any form of marine life at all except bacteria, and in this part, the south-east coast, you just do not get marine fouling at all.

So much for Lieut.-Colonel Lebedskoi. It is on such stuff as that that the Albanian Government seriously come to this Court, putting before it newspaper articles of that type, and asking this Court on that kind of material to find against the United Kingdom Government on this point, and to say that these ships were damaged not in a new minefield, as we shall prove, but in an old one which had been there for a long period of time.

[Public sitting of November 10th, 1948, morning.]

May it please the Court. I see from looking through the shorthand note this morning that two references which I gave to the Court yesterday were inaccurate, and I should like to take this opportunity of correcting them.

The original German chart showing the swept channel is in Annex 2, and not, as I think I said, in Annex 1. Also, the Medri pamphlets which give the actual navigational instructions are in Annex 5 and not in Annex 6. I am sorry to have made that mistake yesterday.

I was dealing yesterday when the Court adjourned with the sweeping of the Medri channel and with the attempts which have been made by the Government of Albania to suggest that the one explosion which occurred—for they deny that there was more than one—was caused by an old mine, a suggestion supported by a newspaper report of the views of Lieut.-Colonel Lebedskoi. I submitted to the Court yesterday that there was no possibility of there being an old moored mine in a channel like this which had been so repeatedly swept. The chances of that were really non-existent, because the sweeping of moored mines is one hundred per cent effective. So far as floating mines are concerned, the chances of there being a floating mine there at that time, unobserved by our ships, are so remote as to be, in my submission, quite negligible. Moreover, the actual damage done to the ships, as you will see from the photographs—and they deserve careful study on this point if you think there is anything in it—is quite inconsistent with damage caused by a floating mine. You will observe from the photographs that the plates of the vessels, the armoured plating at the sides of the vessels, are all bulging outwards, obviously having suffered from an explosion under the keel of the vessel. If the damage had been caused by floating mines, the nature of it would be wholly different. The plates would be forced inwards by the explosion on the waterline, but moored mines are of course some considerable way—I think anything from 10 to 15 feet—below the surface of the water. They are designed to strike the bottom or the keel of the ship and, if they succeed in doing that, what happens is there is an explosion through the centre of the ship which forces the armoured plating at the sides apart, and that is exactly what you see in these photographs. The plates are obviously bulging out as from an explosion taking place underneath rather than forced in as from an explosion taking place on the water-line.

That is what I was saying to the Court yesterday about the suggestion which the Albanian Government seek to make that this one explosion, which they admit, was caused by an old mine, a suggestion which has nothing at all to support it except the report of the decision of Lieut.-Colonel Lebedskoi. Perhaps I did Lieut.-Colonel Lebedskoi an injustice yesterday, because this is after all a newspaper report of something which he is alleged by another newspaper to have said. Well, sometimes newspaper reports are not wholly accurate, and the views attributed to Lieut.-Colonel Lebedskoi are so manifestly improbable—I do not want to put it any higher than that—that one must assume in his favour that

these newspaper reports are wholly inaccurate, and that he did not in fact say anything of the kind.

Having suggested through Lieut.-Colonel Lebedskoi that the mine that did this damage was an old mine, a little later on in their pleadings the Albanians proceed to suggest that if indeed the mines swept by the British navy on 13th November were newly laid, they had been newly laid by the British or by the Greeks during the dark and stormy weather after 22nd October. Therefore, having suggested in one breath that the damage was caused by an old mine, they do not hesitate for a moment in the very next breath to say that it was caused by new mines and that the mines were laid either by the Greeks or by the British. I shall return later on to this infamously reckless suggestion. You will remember a rather similar accusation, again a most remarkable one to be put forward responsibly by a Government, against the United States of America, which is contained in paragraph 43 of the Counter-Memorial. I shall come back to that suggestion, but it really is time that the Albanian Government made up their minds what they are going to say about this. They do not help the Court and they do not assist the cause of justice by putting up all these fantastic and mutually inconsistent theories.

What is it they are saying? Are they saying that the damage to these ships or this ship was caused by old mines and that the evidence that the mines were new is a complete fabrication by the British navy and the British Government, or are they saying that the mines were new but were laid by the Greeks or by the British? They have had the benefit of a great deal and variety of legal advice in regard to these matters, but what do they say? Do they say that they were old mines or do they say they were new mines, or do they perhaps say, as at one time they appeared to say, that there were no mines there at all? I hope we shall hear from the Albanian representatives in due course what they do say, if they say anything.

In the meantime, Mr. President, let me pass from the first basic fact, namely, that this was a swept channel, to the second fact, namely, that whatever the Albanian Government may see fit to say now about this matter, this minefield in which these two ships were struck was a newly-laid field of moored contact-mines. They were new mines. If that is so—and I shall come in a minute or two to show you how there is not a shadow of doubt about it—it really does not matter perhaps whether the Channel had been previously swept or not. Swept or not, this was a new minefield and these incidents occurred right in the middle of it.

We shall deal later with the general circumstances in which ships of the British navy conducted the search for mines on 12th and 13th November. We shall deal with that in a later part of the argument. It forms, as you know, the subject of one of the two Albanian counter-claims. They say it involved an infringement of their sovereignty. Indeed, they choose to call it an "invasion", and in due time we must consider that allegation and the claim which is based upon it; but rightly or wrongly, and it does not matter for the purposes of my submissions to the Court at this stage of the case, the sweeping took place and a new minefield was found.

The history leading up to the sweeping, and I take it now in its chronological position, at least suggests—and again I put it no higher than that—at least suggests that the Albanians all along knew very well that if in fact this sweeping operation did take place a new minefield would

be exposed. That is indeed a very significant feature in this case. At no time did the Albanians evince the slightest surprise at, the slightest concern about, or even the slightest interest in, the fact that two ships had been mined in their own territorial waters. No protest made by Albania then, or indeed ever, that someone else had laid a minefield in her waters. Why should they protest ? If what had been done had in fact been done as we allege with their full knowledge and consent, no application then, or ever, to us who had minesweepers or to the Mine Clearance Board that we should assist Albania in clearing and ridding her territorial waters of these deathly traps. Why indeed should they want them cleared if the minefield had only recently been laid by arrangement with them ? In fact, they preserved a bland silence and a serene indifference about all these matters. You may think it a most curious attitude if indeed they were innocent of all complicity in the laying of the minefield.

His Majesty's Government in the United Kingdom felt that not simply to protect future shipping—I am not putting it on that ground at all—not merely to make these waters safe for the future but also to see if they could find out what was the true explanation of the mining of these two destroyers in the Corfu Channel on that afternoon they must accept the responsibility for sweeping the Channel. On the 26th October, four days after the incident, they so informed the Albanian Government, and the Albanian Government replied on the 29th October that whilst they had no objection to our sweeping operations outside their territorial waters, we must not sweep within them. Well, that was a characteristic contribution both to the safety of shipping in Albanian waters and to the elucidation of this mystery, if mystery it were, as to how these two ships had come to be mined. The Albanian Government knew exactly, just as we knew, where in Albanian waters these two incidents had in fact occurred, and it was just in that place where they knew very well these two ships had been mined that they decided to veto any clearing or sweeping operations. It may well be, I do not know, it is a matter for the Court, but it may well be that the Albanians hoped the two ships which had, as I shall presently seek to show, in fact laid these mines, ships which were indeed at one time engaged in minesweeping, would be able to come back again to the waters of the North Corfu Channel and perhaps in the dark of night sweep up and clear away these mines that had been laid before their existence had been demonstrated to the whole world. That may have been their object ; at all events, they took whatever steps they could to delay and prevent the minesweeping operations taking place.

Those two vessels to which I refer were, as I shall presently show and establish, Yugoslav vessels acting, as we say, for and by arrangement with the Albanians, and it is perhaps a notable fact that when the proposed sweeping operation was discussed before the Zone Board—you will find the records of it at Annex 15, page 91[1], of our Memorial—when the proposal to sweep these waters was discussed before the Zone Board, it was the Yugoslav representative who most strongly opposed any further consideration of the matter. The truth is, as I suggest to the Court, that the Albanians were desperately anxious that these mines should not be discovered and that their existence should not be demonstrated to the world. That seems to be the most likely explanation of

[1] P. 101 of Vol. I.

the provocatory and delaying action in which they engaged, but as it was after a further exchange of notes, to which we shall have to refer in connexion with the counter-claim, on which we shall have to make some comment, the sweeping operation took place, and when one looks at the result of that sweeping operation one can well understand how very unwelcome it must have been to the Albanian Government.

Let me then, Mr. President, come at once to that matter. The central fact in the United Kingdom's claim, and indeed in this whole case, is the discovery on the 13th November, twenty-one days after the blowing up of the two British ships in the exact place where they were blown up, within the established swept channel, well inside Albanian waters, of a new minefield composed of recently laid mines. If you did not, when you have heard the whole of the evidence in this case, regard that as being established, well, then indeed it might be difficult to prove Albania's responsibility, but if this Court, like the great majority of the Security Council, who had very much less evidence before them than this Court will now have, comes to the conclusion that this new minefield is established, if you regard the existence of it as proved, then in my submission it is very difficult to see how the Government of Albania can escape from responsibility for the killing of our sailors and the damage to our ships.

Now there really is a mass of evidence about this. We have submitted to you not only the evidence which was before the Security Council, but, as I said, a great deal more. There are the detailed reports of the various officers who were engaged in the minesweeping operations, reports which were not by any means prepared with a view to their being used as evidence before this Court, but which are in their original form exactly as they were received within a day or two by the naval Commander-in-Chief in the Mediterranean. We have exhibited and put in the report submitted by a French naval expert Captain Mestre in exactly the form it was sent by him to the President of the Mediterranean Minesweeping Board. We have put in the photographs. We have put in the reports of experts relating to the conditions in which the mines were found as to marine growth and rusting and so forth, and the cumulative effect, in my submission, of all this evidence really is quite overwhelming. The story of the minesweeping operation on the 12th/13th November is told in the simple and matter-of-fact way of naval officers who are engaged in a naval operation, and you will probably think that it is set out in these original documents in a manner which will convince you completely of its truth.

Mr. President, it establishes, in my submission, beyond doubt, three things. Firstly, that a large number of mines, twenty-two in all, were cut inside the swept channel in the positions in which you see them marked on the chart behind me. Secondly, that the mines were so positioned as to show a deliberate lay of mines in a defined minefield, obviously laid one after the other by a ship proceeding on a set course. I said yesterday, and I repeat it, because I said just now a ship, by two ships in all probability, or by one proceeding more than once on set courses. Thirdly, the evidence shows that those mines deliberately laid in that defined position in that way were newly recently laid mines.

You will read the reports and you will read the evidence, and I venture to think you will be left in no doubt at all that this number of mines—twenty-two, a large number of mines—was discovered. But I want to

say a little, not very much, about Albania's attempt to argue that, notwithstanding the previous sweepings which had ensured that this Channel was clear, these were old mines left by the Germans. The evidence is that when the sweep took place not a single old mine was found, not one. They were new mines. Take first the report of Captain Mestre, written I think only three days after the actual mine-sweeping operation had taken place. He says he personally handled several parts of these mines and that they seemed new. The primer he looked at, he examined the detonator and the horns of the mine. He confirms his observation by the fact that the horns of the mine unscrewed very readily, not as if they had been immersed in the water for a long time with the screw threads rusted up.

Then there is Captain Whitford's report put in the day after the operation, not a concocted report for the purposes of being submitted to a court in evidence, a report put in straight away to his own Commanding Officer of his observations, and based not merely on what he had been told by his subordinate officer but on his own personal and direct observations. He is a very experienced officer and you will probably attach weight to what he says and what he saw. He says the mines all appeared to be brand new, no barnacles or seaweed; the red paint could be seen on the horns of the mines. He personally vouches for the fact that the mines retained their coat of black paint upon the whole sphere of the mines in what appeared to be a practically fresh condition.

Then there is the evidence of a rating, Gunner Powning, in charge of the motor-boat with the duty of assisting in the inspection and recovery of the mines when cut. He also speaks of their good condition.

Then there is the Mines Disposal Officer, who personally rendered two of the mines safe, and he himself dismantled them. His evidence you will probably think must be of great importance. What does he say? He says none of the mines in his view had been in the water longer than two months. That was an opinion which was endorsed by Commander Whitford at the time. On his first observation of the first mine recovered, before he had had time to deal with it and examine it in detail or dismantle it (you will find it all set out on p. 109[1] of our Memorial), he says it had a clean shell with no marine growth on it, and later on, more detailed examination showed that the mooring wire, the mooring buffer, and the mechanism plate were only very slightly rusted, and the mooring wire itself was still loaded with grease and in excellent condition, no sign of seaweed, no barnacles could be seen on any of the gear at all. The mechanism plate alone had a very slight amount of yellow slime upon it.

Then there is the technical expert, Mr. R. P. Common. His evidence is in Annex 20 of the Memorial. He reports that the mine was in good condition externally and internally, much paint remaining on the spherical shell, and only slight traces of marine growth on the mechanism plate. That presumably is the yellow slime referred to by the other witness. A serial number OS 161 was visible on the upper part of the shell hemisphere and, originally in red paint, that number had recently been painted over in white. Each of the seven horns of the mine carried a red paint ring near the top.

---

[1] P. 156 of Vol. I.

There is a great body of evidence, and all that evidence has to be considered, in my submission, in the light of the affidavit of Professor Harris, in one of the new documents just recently submitted to the Court. Professor Harris is a professor of zoology with tremendous experience in this matter of marine fouling, and he says the period prior to the 13th November is the worst, the most intense fouling season in these Mediterranean waters. It goes on apparently throughout the spring and summer and early autumn, and during that period the settling organisms are of a kind which are highly resistant to any methods which may be taken by the use of special paints and so on to stop fouling. He says the mines had been in a position which would have exposed them to the almost continuous settlement of marine organisms. Yet, Mr. President, when these mines are brought out there is not a trace of marine growth upon them.

Just look, if you will, at the photographs that have been submitted in evidence, and compare these mines with the photographs of others which were swept up after longer periods of immersion. You will find them at Annex 19, some of them, and some of them in the records of the proceedings before the Security Council. I call attention to that particularly, because they really leave no doubt that the mines were obviously new. Those are photographs [showing photographs] of a mine as it is being towed along. One cannot see very much from that except no trace on the top of the shell of any marine incrustation. Then there are the photographs in the records of the Security Council, not, I am afraid, very good reproductions because of the manner in which they are printed, but in order that the Tribunal should see the photographs themselves in the original form, I propose to put in the originals. I am afraid I have only got one copy of them, but with the Court's permission I will submit those, because one sees more clearly than on this rather inferior printing and paper what the photographs are. From those you will see the almost highly polished surface of these mines. I will put them in, and members of the Court will have an opportunity later on of studying them at leisure, but it is quite apparent from those two photographs, for instance [showing them] which show the mines swept up, with the coast of Albania in the background, that they are obviously quite new. There can be no doubt about it, and one sees the same in this [showing another photograph]. I will hand those in to the Registrar of the Court, and the Court will be able to examine them. Then there are the other photographs, the ones one sees here of the mines themselves being handled by British officers. You have them in the Annex, the mines, and then various close-up photographs of different parts of the mines, and in my submission they leave no doubt at all that these are photographs of mines which were clearly new. That becomes the more obvious when you compare them with photographs of old mines, and we put some in exhibited to the affidavit of Commander Whitford which we filed in the last few days. You will see these photographs (from here it is probably difficult for you to see exactly what they are), three of them of mines which were swept by the Greek navy. You can see at once, they are very much the same sort of photographs as I have just

been indicating, the mine with the top of the shell appearing above the water is heavily encrusted with barnacles and all sorts of marine growth. There is one which exhibits its condition very well. Those had been in the water for two years. These others had been in the water for a longer period. They also show the mine covered with barnacles and marine growth, and when you compare these different photographs you will, in my submission, have no doubt at all that these photographs show that these mines that were fished out on the 13th November were new. How could these mines, lying in the sluggish waters of the North Corfu Channel, have preserved this new appearance if they had been in those waters for any length of time? Manifestly, in my submission, they were new mines.

Mr. President, it may be helpful for the record if I say that the first lot of photographs to which I called attention from Annex 19 were taken on November 13th of the mines which were found in the second cut of mines which then took place, and that these photographs are marked "Ocean 360-363".

Now I do not propose to examine this mass of evidence in any further detail now, but I must make some comment on the two main grounds on which its reliability is challenged, although I am afraid that that will involve me in some deviation from the argument which I was pursuing, but I shall come back to that presently when I have dealt with these two matters. First of all, the Albanians, as I understand it, seek to propound something in the nature of a rule of law as to evidence, and this, if I follow it, is the proposition that they make. You will see it developed in paragraph 61 elsewhere in the Counter-Memorial put in by the Albanian Government. I hope it will not be thought that I am guilty of levity in stating it in this way, but this really is put forward as a proposition—"the evidence of an interested party is not admissible provided, however, that this rule shall not apply where the interested party is the Government of Albania". That is the proposition that is put forward. The Albanians do not hesitate for a moment to ask the Court to rely on bare assertions in their own pleadings unsupported by any evidence at all, on the so-called evidence of cuttings from newspapers published by themselves, or on the statements made by their own Harbour-Master and Port-Officer, but the statements of the British Government, of the British naval officers, the official records, these are all said to be inadmissible before this Court because they are those of interested parties. In point of fact, of course, they are not: They are the evidence of eye-witnesses. It is, in my submission, for the Court to evaluate all the evidence which comes to be given before it and to discount its credibility if it thinks it right, and it may well not, but to discount its credibility if it thinks it is right to the extent that it is given by an interested party or on behalf of an interested party or by persons having the same nationality as an interested party. Usually, of course, this is inevitable, the most cogent and reliable evidence which comes to be given in a case is necessarily given by the parties who are interested because probably they are the only people who have knowledge of the facts. You yourselves will have to judge the value of all this evidence on its merits, and there is certainly no rule of law or of international law making evidence

inadmissible because it is given by eye-witnesses who happen to have the same nationality as the parties before the Court.

In the present case, of course, one of the witnesses is in fact a person of a different nationality, Captain Mestre, the French member of the Zone Board. The Albanians in their Counter-Memorial say—and I mention this simply to indicate that the Albanian Government really is asserting this proposition quite seriously and as a rule of law—the Albanians in dealing with Captain Mestre say that we introduced him in an effort to legalize—these are the words—"in an effort to legalize the information of our own witnesses". Well, of course, that was not the point. We thought it right when we decided to conduct this minesweeping operation to invite two members of the Zone Clearance Board with great technical experience, and, as we believe, persons of complete impartiality to assist in the operation so that in addition to our own witnesses evidence would be available from persons who had had no concern whatever in the incidents of the 22nd October.

I have no doubt that you will consider the evidence of Captain Mestre, the French officer, along with all the rest. You will consider his evidence as being that, not of any official representative of the French Government—we do not put him forward in that way at the moment—but as a French naval officer with great experience in these particular matters. That is the first objection which the Albanian Government have to all this evidence. They say it is legally inadmissible because it is that of nationals of the interested party.

The second objection which they take is of a quite different character, and it goes not to its legal admissibility but to its reliability. They point to various discrepancies of detail in the evidence of all the different witnesses. At one time, whilst the mines were still in the water, they were mistaken for what is described as the "GR" type of mine. Apparently these different mines are technically known by letters like that, and when these mines were first seen in the water the impression was formed that they were "GR" mines. Later on, when they had been brought out and examined, it became at once apparent that they were obviously "GY" mines, a much larger type of mine. I think that the conclusion which you are invited by the Albanian Government to draw from that mistake is that there were no mines at all. If that is not the conclusion which my colleagues invite the Court to draw, then no doubt they will indicate what is the real conclusion. At the present time I do not pretend to know, but in paragraph 60 of the Counter-Memorial, and, indeed, elsewhere in their pleadings, the Albanians do say in express terms that there is no proof that any minefield—not a minefield of "GR" or "GY" mines—but no proof of any minefield of any kind of mine at all was found on 12th/13th November.

Then the Albanians, in their attempt to show that the whole thing is a complete fabrication by the perfidious English, undertake a minute examination and comparison of the details of the evidence of the various witnesses. This is the sort of thing. One witness says that the paint was new, another witness does not mention the paint but refers to the absence of barnacles and marine growth. Captain Whitford says that the paint was black and fresh. Captain Mestre only says that the marks which had been painted on the mines were still very visible, but he does

not mention paint or the colour of the paint. Therefore, the conclusion seems to be drawn that both of these witnesses, because they do not both of them speak in identical language about the same thing, are lying. One witness says that eight mines were cut on the second lap and twelve were cut on the third. Another witness says that seven were located on the first lap, and thirteen on the second ; and therefore the Albanian Government invite you to conclude that no mines were cut on any lap at all. I really cannot insult the Court by going into all the details of this nonsense. You will find it in detail in paragraphs 61 to 79—eighteen whole paragraphs—of the Albanian Counter-Memorial, and we have answered it in detail in paragraph 58 of our Reply. The fact is, of course, as I venture respectfully to think, that any lawyer who has the slightest experience of weighing evidence knows that honest witnesses giving evidence about the same thing do not speak in unison like a platoon of the secret police. Human observation is not photographically complete, and human memory is not always complete. Different aspects of the same thing strike different observers, and if later on they are called upon to give an account of what they have seen and to describe what they have observed, they will speak to different details and there will be discrepancies in the accounts which they give. But those very discrepancies, in my submission, so far from casting doubt upon the reliability of their evidence as a whole, are the very hall-mark, emblem, and very badge of its truth. It is when you find in the evidence of a group of witnesses that there are no discrepancies and that all of them are speaking with concerted consistency, when everyone is saying exactly the same thing, that grave doubt arises as to whether the evidence which they are seeking to give is true. If the fifteen members of this Court, if I might say so, were asked now to write a separate account of some incident which you all witnessed together in this Court this morning or yesterday, there would, I venture to suspect, be fifteen separate accounts of the matter. There would be variations in them ; one account would lay emphasis on one matter which would not appear at all in the account given by another, and yet a third would lay that emphasis in a different way. You would find that different aspects of the matter had struck your fifteen different minds in a different manner, and there would be many discrepancies in the fifteen different accounts, although each account would in its substance be accurate and true.

If we had been seeking, as the Albanian Government have thought fit to allege against us, to fabricate a case here, we could easily have eliminated those contradictions. We need not have disclosed to the Security Council or to this Court that it was first thought that they were "GR" mines and that later on it was found to be a mistake and that they were in fact "GY" mines. We could have suppressed mistakes and eliminated discrepancies if we had been anxious to present a fabricated account. Well, I do not know how they do things elsewhere, but it is not the way in which my Government is accustomed to put forward evidence. We put these statements in in exactly the form in which they came to be made at the time. In fact, we do more. If the Albanian Government—and we shall hear when their representatives come to make their reply—persist in suggesting the doubts which they have sought fit to raise in the pleadings, we shall be prepared to put witnesses in the witness-box to give evidence before you. In view of the infamous attacks which have been made by the Albanian Government upon these gentlemen who are here now, we have brought those men

here themselves in order that you should be able to judge from hearing and seeing them give their evidence whether their statements are true or not. If you have any doubt about the matter or doubt is cast in regard to it by my colleagues, then I shall invite you to listen to these men yourselves and to judge for yourselves whether, as we say, they are witnesses of truth, or whether, as the Albanian Government have seen fit to suggest, they are deliberate perjurors.

Again I venture to say that this is a matter about which my colleagues appearing for the Albanian Government really must make up their minds. In one breath in these documents the Albanian Government say that although the mines may have been free from marine growth, in swift-moving waters they could keep free from growth for a long time ; and in the next breath they will ask you to believe that although there may have been some grease, as there was on the mooring-ropes, in slow-moving waters grease might remain on for a long time. Are they saying that these waters are swift moving waters which would prevent marine growth settling, or are they saying they are slow moving waters which would allow grease to remain, or are they saying they are neither or both ? Again, are they saying there are no mines at all, are they saying they are old mines, or are they saying they are new ? At different times and in different places in the pleadings and the documents they have suggested all these mutually inconsistent things.

I do venture to suggest that they are, in a matter of this kind, where a Court is seeking to do justice to the parties, under some obligation to the Court to assist the Court in arriving at a true conclusion, and to assist it by stating seriously what is the suggestion they put forward as to the true explanation of these matters. I hope when they come to address themselves to the Court about these matters they will say what they are alleging about these mines—old mines, new mines, or no mines at all.

In their note of 21st December, 1946, after we had reported the results of the mine-clearance operation to the Albanian Government, they said this : "The Albanian Government cannot attribute any importance whatsoever to facts which have allegedly been confirmed by British experts and by an impartial person mentioned in the British note, and thus it rejects as inaccurate and without foundation the accusations based upon those allegedly confirmed facts." Well, what an astonishing position to take up ! The ostrich I know digs its head in the sand in order not to see the facts ; but the Albanian ostrich apparently stridently proclaims that the facts are not there. What position will they take up ? The Court, I venture to think, will want to know what it is.

Our own detailed reply to the points made in regard to the discrepancies in our evidence is set out in paragraph 58 of our Reply. I am not quite sure whether I gave that reference or not ; but at any rate it did not appear in the translation, so I give it again.

Now I come back to the matter with which I was dealing before I permitted myself that diversion. Whatever the position the Albanians take up in regard to these questions which I was posing, I venture to assert before this Court with complete confidence that if there is one thing which is certain in this case, one thing which is proved beyond all shadow or scintilla of doubt, it is that on 12th/13th November, in the very place where three weeks before these destroyers had been mined in the swept channel inside Albanian territorial waters, a field of twenty-

two mines was found, and all of those twenty-two mines were ones which had recently been laid in a defined field.

What follows from that? There is the inference arising from the control and occupancy by the Albanian Government of the waters in which the mines were found; but there is much more than that. How do the Albanians seek to meet the case which is put against them, and how do they seek to deal with the inference which arises against them from the facts that these mines were new and were found inside their own territorial waters? On the assumption—they do not admit it; at one time they suggest it is so and at another time that it is not—that the mines were recently laid, you are asked to believe that some evilly disposed State—it must have been a State of course, because individuals do not have sea-mines like this in their possession—whether before or after 22nd October clandestinely laid these mines in Albanian territorial waters in the hope and with the intention of incriminating or embroiling Albania, as indeed this minefield certainly does.

I do not suppose now that my colleagues here appearing for Albania will lend themselves to any suggestion that these mines were laid before the 22nd October by the United Kingdom Government in order that they might blow up our own ships so as to provoke a quarrel with Albania. But even after the 22nd October, after the blowing up of the ships, whenever it was done, before or after, it was a wicked thing to do. Which is the evilly disposed State which did this wicked thing? The Albanian pleadings do not hesitate and do not shrink from making specific suggestions in regard to the matter: it was Greece, or it was the United Kingdom.

So far as Greece is concerned, the short answer—and this was deposed to by Captain Sworder before the Security Council in April 1947, and he will testify here and now if you wish to have any further evidence upon this point—I repeat, the short answer is that the Germans did not leave any of these GY mines in Greece. There were no mines of this type in that country. Moreover, the Greek navy at that time, in 1946, was under the command of the British Commander-in-Chief Mediterranean. We had all the information as to the disposition and use of their ships from time to time, and were able to say that they had no ships available to lay these mines at that time even if they had had the mines themselves, but they did not have the GY mines. Now who had? Were there at this time any stocks of GY mines? That is shown in the affidavit just put in by Commander Maloney. There were some in Italy; there were stocks of GY mines left by the Germans there, but in 1946 Italy could hardly have laid these mines. Her ships did not enjoy at that time the general freedom of the seas, they were acting under our operational control, and I do not think anyone has ever suggested—the Albanian Government has certainly not—that the Italians were in any way involved in this matter.

There were also three dumps of mines, including this particular kind of mine, the GY type of mine, in Yugoslavia. I shall come back to them. There were none in Greece, but with the recklessness which must, I venture to think, recoil upon them, the Albanian Government next accuse the United Kingdom, going so far indeed as actually to name the submarines by which it is suggested these mines might have

been laid. I am really going to say no more than this: anybody who believes the ships of the Royal Navy would have laid these mines after two of their destroyers had been blown up on the 22nd October, in order to incriminate Albania or embroil ourselves with Albania, anybody who believes that would believe anything, and I should not attempt for a moment to influence his opinion.

But what are the basic facts, the central facts? There is the swept channel, the swept channel of a mile in width, clear and open to navigation, existing in this Strait from the 7th November, 1944, until after our ships had passed through, at all events on the 15th May and until some time between that date, the 15th May, and the 22nd October. That is the first.

Then there is the minefield of GY type mines, found in that very place, in that swept channel, on the 13th November, exactly in the site and position where our ships had been mined, and those GY mines were recently laid.

I add to these two basic facts a third historical fact, because it does cast a little light perhaps on the way in which the two basic facts have got to be recorded. Albania not only sought to do everything possible to avoid or at least to delay the discovery of the minefield, but she has seen fit to resort to the wildest insinuations and most extravagant theories in order to obscure the significance of the two basic facts which point, as I suggest, so immediately to Albanian responsibility in this shameful business. But the case does not rest there. The mines had been recently laid: by whom? Not by Greece: she had not got any. Not by the United Kingdom: that I hope you will think is abundantly clear. By whom? The inference is that it cannot have been done without the knowledge and consent of the riparian State controlling these waters. That is obvious; no other State would have had any conceivable reason for laying these mines in this place without the knowledge of the riparian State. Why should they? Every probability of fact, every presumption of law, is against any such suggestion. It would have involved a deliberate act of war against Albania, and the legal presumption is of course against anything of that kind having been done. But although Albania must, in my submission, have been involved in this matter, it does not of course follow that her own ships necessarily themselves laid the mines. I am quite ready to believe that Albania does not possess the ships for laying mines, although as a matter of fact no very special craft is required for this purpose; but assume she does not, and assume that she wants to stop the passage of ships up this Channel. Assume that she has failed to stop it by firing, as she has done before, and perhaps she does not want to use guns openly against ships which may use the Channel. Assume that: what could be more likely if, for one reason or another, Albania wanted mines laid in her waters at this point, than that she should ask some friendly neighbour to lay them? Were there any other States which had stocks of GY type mines? The evidence is that Yugoslavia had. Was Yugoslavia a friendly neighbour? Certainly she was a neighbour, and at that time she was most friendly.

It is well known—I won't say notorious—that at that time there was the closest association and collaboration between these two countries. In June 1946, Colonel-General Enver Hoxha paid a state visit to Belgrade, and speeches were made on both sides expressing Yugoslav-Albanian

friendship in the most glowing terms. In July, on July 9th, a Treaty of mutual assistance and friendship was signed between the two countries. It is a very far-reaching document. It is a public document—I am not sure if it has been registered, as of course it ought to be, with the United Nations—at all events it is a public document, and the Court will take notice of it, and we will put in a copy of it at once so that you may have it before you. From beginning to end, I venture to think you will feel when you have read it, it reads like a declaration of the political and military fusion of these two countries. Members of the Albanian Forces were sent to Yugoslavia for training. Serbo-Croat was taught in the Albanian schools. On the 1st October, 1946, the Yugoslav Official Gazette No. 79 published a decree concerning the establishment of a regular maritime service with Albania, and under that Yugoslavia was given a virtual monopolistic position in regard to coastal traffic between the two countries. In the 1947 budget Yugoslavia approved a credit which represented no less than 56 per cent. of the total Albanian budget. Yugoslavia practically conducted the whole of Albania's foreign relations, and she had naval, military and air-force missions in Albania guiding the organization of the military arrangements in that country.

That close association between the two countries—I doubt whether a closer association has ever existed between theoretically independent States—went on throughout 1946 and 1947. I regret that latterly there seems to have been some unhappy rift in this hitherto serene lute, but in October 1946 these countries were on the closest terms of friendship and of military and economic co-operation with each other. What then was more likely that if Albania wanted to have this minefield laid outside the Port of Saranda in her territorial waters she should have sought the assistance of Yugoslavia? I am making no charge here and no claim against the Government of Yugoslavia for what was done by them as the agents of and for the Government of Albania. I do not know and I am not going to argue it, but it may not be in all circumstances illegal to lay a minefield; what is manifestly illegal, in time of peace at least, is not to notify the existence of a minefield which has been laid. If Yugoslav ships laid these mines, it remained the duty of Albania to notify the world of their existence, and our case in this Court is against Albania and not against Yugoslavia.

Yugoslavia had these GY type of German mines. Did her ships lay them? Suspicion about the matter is in my submission converted into certainty by the evidence which we have now placed before the Court of Lieut.-Commander Kovacic, lately of the Yugoslav navy. He has deposed on oath to the manner in which, after the British ships had reached Corfu on the 17th October, mines were hurriedly loaded onto two Yugoslav ships which sailed away in the night to lay them, as he will subsequently tell, in Albanian waters. I say that this evidence is laid before the Court now. Complaint is made that the evidence of Commander Kovacic was not put in at the beginning of the case. The Albanian Government should be the last to complain that evidence is not disclosed, but the answer to the complaint is a very simple one: We had not got it, so we could not

disclose it. We knew indeed that Yugoslavia possessed the GY type of mine; that we established in April 1947 before the Security Council, before the matter had come to this Court at all, and we realized that was a factor of suspicion which might indicate the source from which the mines had come, but at that time we had no knowledge and no means of knowing that some of those mines from those dumps in Yugoslavia had, at the material time, been loaded onto Yugoslav ships. It was not until later; it was not in fact until after we had delivered our first pleadings in this case that Commander Kovacic was able to come out from Yugoslavia and inform us of what he knew. The moment he was able to come out from Yugoslavia, which I daresay is as difficult as to get in, he gave a full account of the matter, first to the British Consul, I think it was at Bari, and then to the British Ambassador at Rome. Our Ambassador realized the importance of the matter, and Kovacic was brought back to England in order that he might tell us what had happened, but the moment he himself had an opportunity of telling his story—not eighteen months after, as the Albanian Government suggests, but immediately after he had got out of Yugoslavia—he put his information on record. We had already delivered our first pleading and we had, of course, no occasion to publish his evidence before we delivered our Reply. Moreover, we wanted to satisfy ourselves, as we have now done, by the most careful examination and checking and enquiry that we could put Kovacic before you, as we now do, as a witness of truth and accuracy. That is why we delayed publishing the whole of his account: Not at all, as is alleged by the Albanian Government, that Kovacic himself delayed in giving his account to the British authorities. We gave notice of the facts that we should seek to prove at the first opportunity which we had before this Court. That is to say we gave notice of them in our Reply, and we gave ample notice of the whole of his evidence in the form of a sworn affidavit submitted to this Court in ample time for it to be investigated and for it to be met, if indeed it can be met. Albania, on the other hand, has even to this moment not disclosed what she proposes to say about this matter or how she proposes to meet the evidence of Commander Kovacic. But the point is not really whether the evidence of Commander Kovacic could have been submitted earlier, the point is—and it is this point to which the Court will direct its attention—the point is, is it true?

Now yesterday, at the eleventh hour, the Government of Yugoslavia issued a "communiqué", I think they called it, a copy of which they sent to the Court and a copy of which they sent to the Parties, and the significance or part of the significance of this document is that whilst it makes a large number of statements which, as I shall presently show, are demonstrably and clearly false, it nowhere denies in terms that these mines were Yugoslav mines or that Yugoslavia laid them. That is not denied, except perhaps by implication. Well, I shall come back to that because this document is one which is worthy of examination and one which materially, in my submission, supports our case. We have a rule in English law—I do not know whether it exists in other systems—that where a person is accused of certain types of offence and it is necessary that there should be the evidence of more than one

witness to establish the charge, that the evidence of the one witness should be corroborated if the person charged denies that he had any opportunity of committing the offence, and if it is proved affirmatively that such opportunity existed though in fact it was denied, the affirmative proof is itself some corroboration of the evidence that he committed the offence the opportunity for committing which he has denied he had but which in truth and fact he possessed.

Now I shall come back to that Yugoslav document presently because they are seeking to deny that they had the opportunity of committing these things, and we shall see whether that denial is true, but first of all let us consider, if you will, what Commander Kovacic himself says, not in a kind of political manifesto like this Yugoslav communiqué is, but in a sworn affidavit which he is quite ready—and I propose to call him—which he is quite ready to repeat here on oath and under examination and cross-examination before this Court. Now what does he say ? It really is a most remarkably detailed and circumstantial story, and I must call attention to it fairly fully. He was a Lieutenant-Commander in the Yugoslav navy and during the war he had been trained as a specialist in minesweeping operations. Immediately after the war he served in a Yugoslav flotilla in the Northern Adriatic which included two steam vessels called *Mljet* and *Meljine*, and then in 1946 he came to be stationed at the Sibenik naval base in charge of the signal workshop and stores at that place, and what does he say ? He says that on the 16th or 17th of October—he cannot be absolutely precise as to the date—those two ships which had been in the flotilla with which he served, the *Mljet* and the *Meljine*, together with a third vessel called *Vis*, arrived at Sibenik from the Northern Adriatic. He remembers that it was a Wednesday or a Thursday ; he remembers that especially because his men were required to do about three days' work upon the vessels and he was afraid that it was likely to carry them well into Saturday afternoon. He was ordered to begin work on the ships, and he put the vessel *Vis* in hand on the first day and he began work on *Mljet* and *Meljine* on the next morning. Then the next day, that would be the 17th or 18th October, he received urgent orders by telephone to complete temporary repairs to the signal equipment of these two ships and to send them out at once. There was, as a matter of fact, a good deal of repair work which required to be done to the signal equipment, but his telephone instructions were to put the things right temporarily as quickly as he could and to let the ships go, and as a matter of fact by 15.00 hours that afternoon the ships were ready to leave and they did leave for a different part of the base.

At 15.00 hours then, the two ships, having had temporary repairs to their signal equipment hurriedly effected, both left the part of the base with which Kovacic was concerned, but later on that afternoon, round about 4 o'clock or 16.15 hours, Kovacic left by motor launch for Sibenik Tower and on the way he saw these two ships, *Mljet* and *Meljine*, lying in Panikovac Cove, quite close to where his motor boat was passing. He saw minerails in position on both the vessels. Both these vessels as a matter of fact had been minelayers during one period of the war, and they had been adapted for minesweeping purposes after the conclusion of hostilities. You will perhaps bear that point in mind in connexion with the question that I ventured to put whether the Albanians hoped that these ships which laid the mines would later on come back and sweep

them up again before the minefield had been discovered. The ships and their crews would have been quite capable of doing that ; that is the exact work on which they had been engaged since the end of hostilities, but previously they had been minelayers, and when Kovacic saw them on this afternoon, the minerails had been put back in position—a thing which would take a very short time to do—and there were already about twenty mines on each of the two vessels. Men were working on the quay beside a tunnel in which mines were stored, and Kovacic saw mines being lifted out on the pier and one was put onto each vessel whilst they were still in sight. They were round contact mines. He says he knows that there was a stock of GY mines at Sibenik and these mines came from that stock. They were newly painted; he cannot say what the colour of the paint was but he noticed that the paint glittered and reflected the sun, and he says the mines which were captured by the Yugoslav authorities from the Germans were marked in a particular way. Apparently the Yugoslav authorities made it a practice to mark captured German material with a swastika in order to indicate the origin from which it had come. The mines which were swept out of the North Corfu Channel on the 13th November were marked with a swastika. You can see it in some of the photographs which have been submitted in evidence in this case. Let me, for instance, refer to Annex 20, where there is a photograph number 6745/46. Now it is not very easy to see the swastika, although the evidence is that it is easy enough when you have the mine in front of you, but in the photograph it is not very easy, so I just want to point out to the Court where the swastika is. As a matter of fact there are two of them.

There on the left-hand top of the sphere as it appears in the photograph is one, and there, right down in the left-hand bottom of the sphere as it appears in the photograph is the other [indicating]. There are two swastikas, and the Yugoslav authorities do not deny that the swastikas were in fact put by them on the German mines which they took over after the German retreat.

Kovacic was particularly interested in all this, not only because he was an old minesweeping officer, but because he noticed, as of course he could not fail to do, that the two boats had been fitted with minerails, since he had himself been dealing with them in the earlier part of the day and since he observed that the mines taken had had their contact firing horns fitted. I think the position is that when the mines are kept in stock they do not normally have the horns in position ; but at all events, these contact firing horns which detonate the mine had been screwed into position, and he could see them, as he passed by, fitted to the mines which were being loaded onto the ships. Later on that evening, he noticed the two vessels again still lying in Panikovac Gulf and by now apparently fully loaded with mines, he thinks probably about forty on each. At all events they were fully loaded with mines ; but the next morning they had gone. During the night they had silently steamed away. We put in a time schedule showing how the ships with ample time in hand could have steamed from Sibenik down to Saranda Bay and laid these mines before the British men-of-war got to that point on 22nd October.

On 26th October, or about that date—Kovacic thinks it was about four days after the mining of the British ships about which he had learned from the wireless—he saw these ships again, these two Yugoslav

vessels, which had come back in the night, and there they were, but this time there were not the mines upon them. He knew, of course, that the ships could easily have got to Saranda in time to lay the mines. He realized they were obviously off on a voyage for the purpose of laying mines, and he had heard on the wireless that two British ships had been mined. Kovacic wondered, and wondering he took the opportunity he later had of talking to the engineer-officer of one of the ships, a man he knew called Drago Blazevic. Drago Blazevic said that the ships had gone southward to the Gulf of Kotor, that they had refuelled in the Gulf of Kotor, and had then gone off on what he described as an important duty. He would not say what the duty was, but Kovacic also spoke to another officer on the ship, and that officer told him that the important duty of which Drago Blazevic had spoken of was that of laying a field of mines in Albanian territorial waters. Well, that is in substance that which Kovacic has given in the sworn affidavit which has been submitted to this Court, and that in substance he will be ready to give orally before this High Tribunal if called upon.

What is the answer to all this? On 20th July we stated in our Reply that the two named Yugoslav ships had laid these mines. On a subsequent date—I have not it in mind at the moment but it was comparatively recently, last month I think—copies of the formal pleadings were supplied by this Court, or with the authority of this Court, to the Yugoslav Government who obviously knew something about their contents already. Since the formal pleadings were delivered to them, the Yugoslav Government have obviously had a sight of the Kovacic affidavit which has been submitted to the Court. Up until the night before last the Yugoslav Government, although it had these matters within its knowledge for a considerable time, chose to say nothing at all about the matter and up until this very moment the Albanian Government, whilst denying it, have not sought in any way to meet the evidence which was disclosed in the Kovacic affidavit and which was set out in our Reply. However, the night before last the Yugoslav Government published what they called a "communiqué". I say "what they called a communiqué", because I must state with great respect that for the most part it seems to be in the nature of a kind of political manifesto; but they published this so-called communiqué, a document which contains nothing which could count for a moment as evidence and which is simply a belated *ipse dixit* of a Government which has not sought, as it might have done, to submit evidence which could be subjected to careful scrutiny. It is true that the day before yesterday, I think, the Albanian Agent notified us that he proposed to call as a witness of fact in this case, the Chargé d'Affaires of Yugoslavia at The Hague. What this gentleman would know about the facts of this matter was not, I must confess, very apparent to us at first sight, so we asked, as we were entitled to do, for particulars of the evidence which this gentleman would give. Under the Rules of the Court—I have not the actual number in mind at the moment, but I do not think it will be disputed—it is provided that when oral evidence is to be called, the Parties seeking to adduce it must put in, in advance, a statement as to the evidence which it is proposed to submit. Therefore, we asked that such a statement should be given in order that we might know what this diplomatic representative knew of the facts if, indeed, he knew anything about these matters which are alleged here.

To-day, the Agent of the Albanian Government has been good enough to submit to us a written statement which, I suppose, is handed to us in purported compliance with the Rules of the Court. It states as follows: "The Yugoslav Chargé d'Affaires whose name has been notified to the Court will be heard"—I am making a rough translation of the statement —"in order that he may be asked what is the position of the Government of Yugoslavia about the subject-matter alleged against her by the Government of the United Kingdom. An official document has been submitted to the Court, and we believe that this document has been communicated to the British Government." Well, that is not a proof of the evidence which this gentleman is going to give, and I do ask formally here and now that we should, without further delay—and I venture to suggest by this afternoon so that I may be able to deal with it in my observations—have a full statement of the evidence which this gentleman is going to give.

The Albanian Government is going to call the Chargé d'Affaires as a witness. They would not call him as a witness unless they knew what he was going to say, and I want to know what he is going to say, as the Rules of the Court entitle me to know, before I make further comments on the communiqué which has been submitted by the Yugoslav Government. It is not enough and it is not in any sense in compliance with the Rules of this Court to put in a statement to the effect that the Yugoslav Chargé d'Affaires is going to be called in order that he may be asked what is the position of his Government. That is not proof of evidence. What we want to know is what is he going to say about the position, not of his Government, because his Government is not a party here, but what is he going to say in his evidence about the matters of fact which are in issue before this tribunal. I do ask that before this case goes any further, the Albanian Government should comply with the Rules of Court and let us have a statement of the evidence which is to be given by the Yugoslav Chargé d'Affaires before he comes to this Court to be called.

It is manifestly inconvenient where one of the Parties has a witness whom he intends to call, and whom he notifies and informs that he intends to call, that the statement of that witness should not be before the Parties at the time when they come to make their addresses to the Court. Is it not right that witnesses who are already available should be kept in the dark and that their evidence should be produced only when they are able to see how the case against them or involving them is presented. It may well be that as a case develops new evidence comes to light or the necessity for calling fresh witnesses arises. If that is the position, no one would complain if the witness is called and a statement is put in after the case has been opened and the argument heard; but where a court is notified of an intention to call a particular witness, where that witness is available, as presumably the Yugoslav Chargé d'Affaires is in this very town, at this very moment, where a State intending to call him presumably knows what he is going to say, and where that is some time before the speeches and addresses to the tribunal, it is manifestly inconvenient that the opposite Party should not be given the information which the Rules require. Therefore, before I go on with this matter—I see it is ten minutes to one—and before I discuss as I propose to discuss in some considerable detail the communiqué which has been put in by the Yugoslav Government, I

ask to be told what the Yugoslav Chargé d'Affaires is going to say about it, because I want to know what he is going to say now before he has heard my argument and comments, which may surprise him, about the communiqué. I do not want him to study what I say and then adapt his evidence accordingly. I want the evidence first. I want to know what he is going to say and when I know that I shall comment on it. Therefore, Mr. President, I ask that the Albanian Government should give us a full statement of the evidence to be called.

Le PRÉSIDENT. Je m'adresse à l'agent du Gouvernement albanais.

Vous avez entendu la question qui a été posée par l'avocat britannique. Pouvez-vous présenter cet après-midi, avant l'audience de 16 heures, un résumé de la déposition qui sera faite par le témoin que vous avez indiqué et remettre ce résumé à l'avocat de la Partie adverse ainsi que le prévoit le Règlement ?

M. Kahreman YLLI. Monsieur le Président, je vous prie de donner la parole à M. Pierre Cot.

M. Pierre COT. Nous sommes évidemment tout prêts à donner satisfaction à toutes les demandes de la Cour. Mais celle-ci me permettra de lui faire observer que, d'après l'article 49 du Règlement, nous devrions lui communiquer, non pas un résumé de la déposition d'un témoin que nous ne connaissons pas, mais l'indication en termes généraux du ou des points sur lesquels doit porter la déposition.

Conformément à nos habitudes françaises, nous ne voyons pas les témoins avant de les faire entendre, et nous sommes incapables de dire en quel sens ils déposeront. Nous avions pensé qu'il suffisait d'indiquer d'une façon très générale que nous demanderions au représentant du Gouvernement de Yougoslavie de préciser la position de son Gouvernement. Mais s'il est nécessaire de donner une précision supplémentaire, nous ferons porter le questionnaire que nous lui présenterons sur les deux points suivants : le communiqué est-il authentique et le Gouvernement de Yougoslavie considère-t-il que ce communiqué exprime vraiment sa position à l'égard des accusations qui ont été portées contre lui au cours de la procédure par le Gouvernement britannique et par le témoin Kovacic ?

Tels sont les deux points sur lesquels nous sommes prêts à donner une précision à la Cour. Il va de soi que si cette dernière estimait que nous devrions, au contraire, voir notre témoin auparavant et lui demander un résumé de sa déposition, nous le ferions volontiers. Mais j'ai voulu expliquer à la Cour la raison pour laquelle, conformément à ce qui nous paraît être l'interprétation correcte de l'article 49 du Règlement et conformément aussi aux règles juridiques habituelles, nous n'avons ni vu le témoin auparavant ni osé lui demander ce qu'il pourrait dire en toute impartialité et librement.

Le PRÉSIDENT. L'expression « termes généraux » figurant à l'article 49 du Règlement ne signifie pas qu'il faut donner les détails d'une déposition ni même un résumé. Elle ne signifie pas non plus qu'on ne doit donner aucune indication. Or, ce que demande l'avocat de la Partie adverse, c'est d'avoir une indication sur les points sur lesquels les témoins font une déposition.

C'est ce renseignement que je désirerais que vous mettiez à notre disposition afin que l'avocat britannique puisse en prendre connaissance

avant de poursuivre sa plaidoirie cet après-midi. Pouvez-vous nous fournir ce renseignement avant l'ouverture de la prochaine audience ?

M. Pierre COT. Nous le demanderons au témoin. Mais la Cour désire-t-elle que nous lui demandions ce qu'il compte dire ou simplement, comme l'indique je crois le Règlement, qu'il précise les points sur lesquels portera sa déposition ?

Sir Hartley SHAWCROSS. Might I just make a point about that. The advantage, in my submission, of an indication being given by Parties as to the nature of the evidence they are going to call before the Court is that the other Party will have some idea as to the facts, and will be able to address its mind to the facts which later on will be proved in evidence. That, in my submission, is the purpose of this Rule. It is perfectly true that the Rule does not require a detailed account of the whole of the evidence, but, on the other hand, it would not be enough merely to say, if I may take this as an example, that the Yugoslav Chargé d'Affaires will give evidence about the question of the mines, because his evidence might be that they did lay the mines or that they did not lay them, and we are entitled in advance to have a general indication of what they are going to say. Consequently, the note, in my submission, should say something along these lines : "The Yugoslav Chargé d'Affaires will swear on oath that these mines were not Yugoslav mines or that they were not laid by Yugoslav ships." If, on the other hand, he is going to say the opposite, then the note should say that the Yugoslav Chargé d'Affaires "will swear on oath that these mines were Yugoslav mines and were being laid by Yugoslav ships".

We ought to know not only the point upon which the evidence is being given, but also the nature of the evidence, and that is the information for which I ask. I add that in our own case we have in every instance submitted a complete statement with full details about every witness we propose to call, and we shall continue to follow that practice because we do not think it is right to keep cards up one's sleeve in a matter of this kind. They ought to be put on the table.

Le PRÉSIDENT. Je crois que la réponse a été donnée par l'avocat britannique sur les questions qu'il voudrait connaître avant même de continuer sa plaidoirie pour pouvoir s'y référer.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, je m'excuse, je crains de ne pas avoir très bien compris. J'ai entre les mains un Règlement d'après lequel nous devons donner l'indication en termes généraux du ou des points sur lesquels doit porter la déposition. Si je comprends bien, cela veut dire l'énumération des questions que nous pensons poser au témoin.

J'ai une déclaration extrêmement intéressante de l'avocat britannique qui, si j'ai bien compris, me dit qu'il estime que pour des raisons de convenance il ne s'agit pas seulement de donner l'indication des points sur lesquels doit porter le témoignage, mais un résumé de ce témoignage. C'est un point sur lequel je voudrais que la Cour veuille bien nous fixer. Il s'agit d'une interprétation de son Règlement. Nous sommes tout prêts à demander au témoin de nous communiquer par avance sa déposition ; mais j'indique que cela nous avait paru contraire à la fois au Règlement de la Cour et en tout cas à nos règles habituelles.

Je n'entends pas, ce faisant, critiquer en aucune façon les méthodes suivies par le Gouvernement britannique. Je n'insiste pas sur ce point.

La situation est toute différente, il s'agissait de sujets britanniques que les représentants du Gouvernement britannique connaissaient, et ce que je dis n'est en aucune manière une critique indirecte de la façon dont ils ont procédé. A leur place, nous aurions procédé exactement de la même manière.

Mais, s'agissant du représentant d'un Gouvernement étranger, nous aurions eu, je dois le dire très simplement, scrupule à le voir auparavant et à lui demander quel serait, même en termes généraux, le sens de sa déposition, qui selon nous doit être faite librement devant la Cour, mais non pas préparée auparavant, même en termes généraux, par les représentants d'une partie.

Voilà la raison pour laquelle nous n'avons pas demandé au témoin le sens de sa déposition. Si la Cour doit la connaître auparavant, je ferai taire mes scrupules et je le ferai. Je comprends que la Cour veuille la connaître, elle est souveraine. Mais jusque-là je ne voulais pas le faire. Voilà la raison pour laquelle je vous demande de bien vouloir me fixer.

Le PRÉSIDENT. Il ne s'agit pas de présenter ni la déposition ni un résumé de la déposition, mais tout simplement de présenter l'énumération des questions sur lesquelles vous voulez que le témoin fasse sa déposition.

M. Pierre COT. La Cour aura cette liste dès cet après-midi, et nous la communiquerons à la Partie adverse. J'informe la Partie adverse que ce sera une liste très brève et que les seules questions que nous poserons porteront sur l'authenticité du document et la position que prend le Gouvernement yougoslave. Nous savons bien que le chargé d'affaires de Yougoslavie ne se trouvait pas à Sibenik au moment où les faits sont arrivés.

[*Public sitting of November 10th, 1948, afternoon.*]

Le PRÉSIDENT. L'audience est ouverte. Monsieur l'avocat du Gouvernement britannique, vous avez dû recevoir la lettre de l'agent du Gouvernement albanais sur le témoignage dont il a été question ce matin. Avant que vous ne poursuiviez votre exposé, la Cour désirerait vous entendre sur ce point particulier. Elle voudrait connaître votre position en ce qui concerne les points présentés par l'agent du Gouvernement albanais. Je donnerai ensuite la parole à l'agent du Gouvernement albanais sur ce point particulier.

Sir Hartley SHAWCROSS. Well, Mr. President, I have seen the letter and I have seen the list of points which the Yugoslav Chargé d'Affaires is to be asked. Apparently he is to be asked first of all, is the communiqué of the Government of Yugoslavia authentic? Well, he will answer yes or no to that; I suppose he will answer yes. Does this communiqué express the thought of the Government of Yugoslavia about the facts related by Commander Kovacic and about the accusation brought against the Yugoslav navy by the British Government? Well, that is a singularly fatuous question, if I may say so. If the communiqué is authentic, and it has been broadcast over the Belgrade radio last Monday, a radio over which nothing can be broadcast except by Government authority, I am quite prepared to concede that it is an authentic communiqué, for what it is worth. Whether it expresses

the thought of the Government of Yugoslavia on the facts related by Commander Kovacic, is a matter you will gather from the terms of the document itself. The evidence of the Yugoslav Chargé d'Affaires does not add anything to the document, and presumably this diplomatist knows nothing about these matters except that this communiqué has been issued and that it is an official communiqué by the Yugoslav Government. You will judge whether and to what extent the communiqué in fact amounts to a denial or expresses the views of the Yugoslav Government on these matters. The communiqué speaks for itself, and the Chargé d'Affaires of Yugoslavia can add nothing whatever to the evidence about it.

The third question is exactly the same : does this communiqué amount to a denial of the facts alleged by Commander Kovacic and a protest against the accusation of having laid these mines in Albanian waters in 1946 ? Whether the communiqué amounts to a denial of the allegations of Commander Kovacic and a protestation against the accusations made, is a matter which the Court will have to ascertain from the communiqué. You can read, if I may say so with respect, you can understand the language in which this document is written, you do not want the Chargé d'Affaires of Yugoslavia to come to this Court and explain what is contained in it. Here is a document which speaks for itself, for what it is worth, and if this is the only evidence which it is proposed the Chargé d'Affaires should give, in my submission it is completely irrelevant and inadmissible. It adds nothing whatever to the case except on the first point, that it will prove that the communiqué is an official one. I am prepared to accept that, and we need not trouble the Chargé d'Affaires to come and prove that it is an official communiqué. I accept that it is an official communiqué. If that is all he can say, his evidence in my submission is wholly irrelevant and inadmissible, an attempt to interpret written documents which must be a matter for the Court. If, on the other hand, he has something else to say, it does not appear in this notice we have had, and I should like to know what else he can say. If that is all he can say, the interpretation of a written document is, in my submission, for the Court and not for the Chargé d'Affaires, even of Yugoslavia.

Le PRÉSIDENT. L'Agent du Gouvernement albanais a-t-il quelque chose à dire ?

M. Pierre COT. Monsieur le Président, je pense que nous pourrons nous mettre d'accord, dans ces conditions, pour renoncer à l'audition du témoin. Mais je voudrais rendre ma pensée très claire.

J'avais écouté avec beaucoup d'admiration la plaidoirie de mon confrère britannique, avec une admiration telle qu'elle m'avait peut-être empêché de très bien comprendre. J'avais cru discerner, dans cette très belle plaidoirie, que le représentant du Gouvernement britannique entendait établir une distinction entre ce qu'il appelait les affirmations des conseils des gouvernements et les attestations des témoins déposées sous serment. Je craignais — excusez-moi si j'ai été trop méfiant — que l'on ne vînt alors nous dire : vous avez, d'un côté, une attestation faite sous serment par un témoin, le commandant Kovacic, et d'un autre côté un communiqué qui a été diffusé par radio et que l'on nous a transmis d'une façon officieuse.

Mais si le Gouvernement britannique est d'accord pour considérer que le communiqué qui nous a été transmis a la même valeur, soit que nous le prenions tel qu'il est, soit qu'il vienne à être confirmé sous serment par le représentant officiel du Gouvernement de Yougoslavie, dans ce cas je suis tout à fait disposé à en prendre acte. Nous le considérerons comme ayant une telle valeur, et il n'y aura plus de discussion.

En ce qui concerne les points 2 et 3, je crois également que nous pourrions éviter l'audition du représentant de la Yougoslavie, puisque le représentant du Gouvernement britannique a bien voulu nous dire que, dans la mesure où le communiqué était officiel, il constituait de manière évidente une négation des accusations portées contre le Gouvernement de Yougoslavie.

Je m'excuse donc d'avoir fait perdre son temps à la Cour. Si nous considérons qu'en l'état actuel la Cour a reçu une dénégation formelle du Gouvernement yougoslave, dénégation ayant la même valeur que si elle avait été faite sous serment, nous aurons pleine satisfaction. Nous pourrons évidemment, les uns et les autres, arguer, discuter ; mais si nous sommes d'accord sur les faits, si nous sommes d'accord pour éviter un déplacement, devenu inutile, du représentant de la Yougoslavie, je n'insisterai pas et je déclarerai, au nom des représentants du Gouvernement d'Albanie, que nous avons pleine et entière satisfaction.

Le PRÉSIDENT. La condition posée par vous pour renoncer à l'audition du témoin ne peut être acceptée par la Cour. La Cour ne peut s'engager à donner la même valeur juridique à un communiqué transmis par radio, de n'importe quelle façon, et au témoignage d'un témoin qui prête serment. La Cour ne pourra pas attribuer la même valeur juridique à ces deux actes.

Mais comme la question n'intéresse pas seulement les Parties, mais qu'elle intéresse aussi la Cour, la Cour se retirera pendant quelques minutes pour décider si la question qui a été posée constitue un incident. Elle vous fera connaître sa décision dans quelques instants.

L'audience est suspendue.

(L'audience est suspendue à 16 h. 30, elle est reprise à 17 h. 05.)

Le PRÉSIDENT. L'audience est reprise.

La Cour a délibéré sur l'incident soulevé ce matin, et elle a pris à l'unanimité la décision suivante :

« La Cour,

Considérant que l'authenticité du communiqué du Gouvernement yougoslave, déposé au Greffe par l'agent du Gouvernement albanais, n'est pas contestée ;

Considérant que les Parties conservent le droit d'invoquer et de discuter les déclarations énoncées dans ledit document et qu'il appartiendra à la Cour d'en apprécier la valeur probante ;

Considérant qu'au dire du conseil du Gouvernement albanais le chargé d'affaires de Yougoslavie n'a pas eu une connaissance personnelle des faits énoncés dans ledit document,

Décide qu'il n'y a pas lieu d'entendre la déposition du chargé d'affaires de Yougoslavie à La Haye. »

Je prie Monsieur l'Avocat du Gouvernement britannique de poursuivre son exposé.

Sir Hartley SHAWCROSS. May it please the Court. Now I come at once to the Yugoslav communiqué which we accept and always have accepted as the official communiqué of the Yugoslav Government for what it is worth, and the question now is, what is it worth ? What can one say about this communiqué ? This at least, that it will not stand up to any scrutiny or examination at all. A great deal of it consists of political propaganda and abuse, most of it characteristically untrue ; for the rest, I venture to think this Court will feel when I have made my comments about it that it has never before seen, apparently prepared for the purposes of this Court, so equivocal a piece of prevarication. What is, as I ventured to say this morning, perhaps significant about the document is not what the manifesto says but what it fails to say. What is the real allegation in regard to Yugoslavia ? That these mines were Yugoslav mines marked with a swastika—old German mines taken over by the Yugoslavs and marked with a swastika, and that Yugoslav ships laid them. Well now, one would have expected to have in this communiqué a very clear and unequivocal and express denial of that allegation, but there is not unequivocal denial, and that may be very strange. What do they say ? I am going to disregard entirely the political propaganda and the partisan abuse and I am going to deal with the points of this communiqué one by one.

First of all they say that Commander Kovacic delayed eighteen months after his departure from Yugoslavia before he gave this evidence. I explained to the Court this morning that allegation simply is not true. The Yugoslav Government has permitted itself to jump to conclusions for which there is no solid foundation. The moment this Commander was able to get out of Yugoslavia he gave this evidence : he gave this information first to our Consul at Bari and then to our Ambassador at Rome, and all this talk about eighteen months delay that they put out on the Belgrade radio is so much nonsense. It is not true. Then there is the personal abuse, not of the United Kingdom but of Kovacic himself—his means of livelihood before this matter when he was still in Yugoslavia, and all the rest of it. Well, that is really common form in the case of anybody who ventures, without the permission of the Government of Yugoslavia, to leave that country. People who do that, the émigrés, the refugees, are always in touch with foreign agents ; that is always the allegation that is made—they are always engaged in some sort of espionage. That is the stock in trade of those who forbid free entry into and free exit from their countries, and so I am going to say nothing more about this personal abuse directed against Kovacic in this particular case.

Then they say he was detained in an Italian prisoner of war camp during the war and escaped in suspicious circumstances. Well, it is true that he was detained in a prisoner of war camp. He was captured by the Italians whilst he was an officer of the Royal Yugoslav Navy. Whether his escape from that camp was suspicious or not I do not know—I daresay the Italians thought it was a bit suspicious ; it occurred as a matter of fact on the day of the armistice with Italy, and I daresay the Italians were beginning to lose heart a bit at that time about keeping prisoners of war at all. Anyhow, Commander Kovacic escaped, and

the Yugoslav Government was apparently very happy to take him back into the service of their navy, along with a number of other people who escaped with Kovacic at the same time, in the same circumstances, and who are continuing to serve to-day in the Yugoslav navy, so perhaps we can dismiss this question and allegation about the circumstances of his escape from the prisoner of war camp being suspicious as being something which really requires no serious consideration.

Then they say his wife was condemned to death as a Gestapo agent. Anyhow, he was a prisoner of war at the time this happened and he has no knowledge at all about the circumstances in which it occurred or the justice of the condemnation. Unless this point is developed further—it may be—but unless it is developed further I am not going to allow myself to be provoked into any further comment about it, but I am quite ready to make a good deal of further comment about this matter of the association with the Gestapo, and I merely point out now that we have an old motto in England that those who live in glass houses shall not throw stones. I do not want to throw stones, but, if any stones are thrown about this matter, I shall have to do it. Well now, it is not until we get almost two pages of this sort of thing that the Yugoslav Government makes any attempt at all to get down to the facts. You have got the communiqué and you will be able to judge whether what I say is right. Half of it—in fact nearly two-thirds of it—is devoted to abuse of a totally irrelevant nature, but now they come on to the facts and first of all they say that Sub-Lieutenant Blazevic does not exist in the Yugoslav navy. Well, I confess that we would have felt happier if they had gone on to say, not that he does not exist in November 1948, but that he never did exist. He may have ceased to be a member of the Yugoslav Government since October 1946, I do not know—all sorts of things may have happened to Sub-Lieutenant Blazevic since that time—but Commander Kovacic will tell you that there is no doubt that he was alive and well and serving in the Yugoslav navy in October of 1946, and you will probably think that Commander Kovacic, if he is going to invent this story, having himself come out from Sibenik and knowing the names of people there would not choose to select a name which did not exist at all, the name of a person who did not exist at all at that time, but perhaps what they say about the present existence of Sub-Lieutenant Blazevic is like what they now go on to say about the existence of these two ships *Mljet* and *Meljine*.

What do they say about that? Commander Kovacic, you will remember, says he saw those two ships, that he was to do work on them, that he knew them, and that these were two ships upon which mines were loaded upon that afternoon in October 1946. What do the Yugoslav Government in this precious manifesto now say? They say that there are no such ships as *Mljet* and *Meljine* in the Yugoslav navy. Well now, is that merely being disingenuous or is it a piece of deliberate dishonesty? The Court will have to consider it. The Court is not enquiring into whether there are in November 1948 two ships called *Mljet* and *Meljine*; the Court is enquiring into the question whether there were such ships in October 1946—two years ago. It may well be that since that date these ships have passed out of the service of the Yugoslav navy. I do not know. They are wooden ships and they do not go on for ever. It may be that they are no longer in commission. However, I am no longer interested in that question. We are concerned with the question

not whether they exist now, but whether they existed at the material time.

What is the position about that ? Both those ships were in Malta in 1945. They had arrived at Malta from Taranto on November 11th, 1943, and they were inspected in Malta by the British navy in January 1944. There was some difficulty in transferring them back to Yugoslavia at that time, because the Yugoslav Government was taking certain objections to the passage of His Majesty's ships; but eventually an agreement was reached in July 1945 that the ships might be sailed to Sibenik, and they were sailed in August 1945, first to Bari and then onwards to Sibenik. That is the history of the ships in the early stages, and they certainly existed at that time. Having been at Malta during the war, they went back at the end of it into the service of the Yugoslav navy. It might, perhaps, have been honest—it certainly would have been less disingenuous—if the Yugoslav Government in its manifesto which was put out at the last minute had said : "It is true, we did have these ships at one time, but they have gone out of our service and were out of service before 1946." But were they out of the service of the Yugoslav Government before 1946 ? We can carry the matter a little further.

What does the publication, which I feel sure every member of the Court will know because it is a world-famous publication and a great authority on these matters, called *Jane's Fighting Ships* say about it ? The publication *Jane's Fighting Ships* is really Lloyd's register of men-of-war, and in the edition for 1946-1947 they give particulars of the Royal Yugoslav Navy, and here we have *Mljet* and *Meljine*. I will put this in with the photographs of these boats. That is in the records for 1946. There is a similar publication we shall put in which is produced in the United States and which shows the same thing. There is also a similar publication produced in Sweden which again shows the same thing, namely, those two ships, *Mljet* and *Meljine*, minesweepers in the Yugoslav navy in 1946-1947.

How is it —and I ask this question in the hope that it will be explained —that this Government which sees fit to put out a manifesto on the wireless of this kind did not say—because this was intended for the information of the Court— : "We did possess the ships. They came back to us into our minesweeping service in 1945, and we had them in 1946, but we have not got them now." That is not what they say. What they ask you to believe from their statement is that those ships do not exist, as they have never existed, but that statement is wholly untrue. Then they say that all the minesweepers of the Yugoslav navy were having their boilers cleaned between 27th September and 9th November 1946. It is an interesting alibi. You know, really this was like the three defences which I mentioned to you at the beginning of this case. Firstly you abuse your opponents. Well, they have done that in this manifesto certainly. Secondly you say you did not do it. Well, again, they say that. They say they have not the ships. Then, thirdly, they say that the ships were having their boilers cleaned at the time any way. What is the truth of that assertion ? It is quite false. It was the duty of the Yugoslav Government, from time to time, to report to the Mediterranean

Zone Clearance Board the whereabouts of their minesweeping craft. It was the responsibility of the Mediterranean Zone Clearance Board to supervise and control to some degree the operations of minesweeping in the Mediterranean area, and it was the duty of the different countries which were operating minesweepers to report, from time to time, to the Board exactly where their minesweepers were and what they were doing. The Yugoslav Government never reported to the Mediterranean Board at the time that all their minesweepers were out of commission between 27th September and 9th November. There was no such thing. You would think if that statement were true—and if you think about it, it is a rather surprising statement because it is a little curious that they should withdraw the whole of their minesweeping fleet at the same time —they would at least discharge their duty of notifying the Mediterranean Zone Board that that was what they were doing. They did not do that. On the contrary, the records concerning the Yugoslav M-Class minesweepers kept by the Mediterranean Zone Board show that up to 22nd October they were at Susak, which I believe is somewhere up in the Northern Adriatic, and you will remember that Commander Kovacic had stated that these ships came down from the Northern Adriatic. After that, the records of the Mediterranean Zone Board show that they were, up to 17th December, at Kotor. Naturally the Yugoslav Government did not report at the time that certain of their minesweepers had been engaged in an illegal operation, so there is no record of that; but these records do at least show this, that the M-Class of minesweeper existed, that it was never reported that any of the M-Class ships were out of commission, and that as late as 17th December the M-Class was reported to be carrying out its work at Kotor.

What constituted the M-Class? The M-Class of minesweepers consists of three boats, and those three boats were the *Mljet*, the *Meljine*, and the *Marjan*. Those are the three boats the existence of which the Yugoslav Government now choose to deny.

These are the three boats whose activities, as three of the M-Class, were under the general control of the Mediterranean Zone Board. These are the three boats which the records of the Board show were at no time reported during that autumn as having been out of commission at all.

You will probably think from all this that it is perfectly clear that this denial by the Yugoslav Government that any such ships existed *at that time*—I do not mind whether they exist now or not—is wholly unreliable.

I think there is really only one other point in this communiqué which is worthy of attention, and that is what they say about the angle of the sun and the weather conditions. You see what they say is that these ships did not exist, secondly they were having their boilers cleaned, thirdly the weather conditions were so bad that Kovacic could not have seen it anyway. That was really very careless of them. They say that the angle of the sun was not 30° as Kovacic estimated in his evidence, but 7° at the time that Kovacic says, and that the weather was cloudy and rainy, the point being, I suppose, that Kovacic could not have seen what he said he saw, could not have seen the mines at all, and could not have seen the reflection of the sun on the new paint. I said it was really careless of them to make an allegation of that kind in one of these wireless communiqués of theirs, because they ought to have known that there is now, and has been for some considerable

time, an elaborate system of weather reporting, so that forecasts can be prepared for the purposes of aerial navigation and so forth. Very careful records are kept of these matters which are of scientific interest I suppose, and we have been able to ascertain what those records are. I shall put in the records of the meteorological office of the British Air Ministry about the matter. They have provided us with this information about weather conditions at that time at Sibenik. I will read it:

"Weather at Sibenik, Yugoslavia, on October 16th, 17th, and 18th:

"The 16th, a *little* low cloud and variable amount of high cloud during the day. Clear at night. No rain, good visibility, light wind at first increasing to strong N.-E. during the day.

"The 17th, cloudless, excellent visibility, fresh N.-E. at first, falling light during the day, calm at night.

"The 18th, no low cloud, and high or medium cloud only in small amounts, clear at night, very good visibility, light variable winds.

"No reports of measured sunshine, but sunshine on the 17th was probably the maximum amount possible. Somewhat less on the 18th and less on the 16th, but still substantial amounts.

"Sun: zenith of sun from the North on Oct. 17th was 233° at 16.15 hours, and 244° at 17.15. The sun's elevation above the horizon on the same date was 21° at 16.15 hours, and 11° at 17.15 hours. The values on neighbouring days were substantially the same."

That is the weather report in its technical language, but if you accept it, and it is a matter of official records made at the time, not thought up over two years later, it shows that the statements about the matter in this official communiqué are wholly false, and that the weather conditions in fact were very much as Kovacic described them. At any rate, they were such as would have enabled Kovacic both to see the mines and to see the sun glinting on the fresh paint of the mines.

I shall now put in a photograph of Panikovac Cove, and you will see the place where the mines were. I am told you have to look at it with a magnifying glass, but I am told you will see the mines [holding up photograph]. This is Panikovac Cove. You will see the sun shining on this building here on the left-hand side. This is the place where the tunnel storing the mines is situated. You will see a little concrete construction (it looks like concrete to me) with a jetty, and apparently there are some small dots on it which indicate the position of the mines. This is the route which Kovacic would have taken in the motor boat when he was on the way from the dockyard, over on the left-hand side outside the picture, to the town. He would have gone along there, right in front of that jetty, from which the mines were being loaded on that day. You will see also the coastline behind, just to dispense finally with this prevarication about the sun. Here is the coastline, no high cliffs, sand dunes as far as one can see from the photographs, I do not know what it is, but a slight hill coming gradually down to the sea. Unless the sun had gone down right behind the horizon, which it could hardly do at a quarter past four in the afternoon, there was nothing at all, if there was any sun to shine on the mines, which were

being put on the boats at the end of the jetty here, there was no kind of obstruction to prevent the sun shining on those boats and on those mines, if there was any sun at all. I shall ask you to accept the evidence of that weather report, showing that there was indeed sun on that day, and plenty of it.

Well, you will hear Commander Kovacic. You will hear him give his evidence, you will hear him submit himself to all the skilful cross-examination which I have no doubt will be directed against him, but for the moment I content myself with saying—I may have something more to say about it on another occasion—that there is obviously nothing in this Yugoslav document, even if it were evidence, which it is clearly is not, which in any way shakes the account of these matters given by Kovacic.

Just let me make these two additional comments on that matter. I said it was not evidence. Of course it is not. Mere assertion by a State, even if made officially, as I agreed that this one was, even if made with an immense amount of solemnity—one can hardly say that of this broadcast over the radio—but an official assertion by a State made with all the solemnity in the world, even by the representatives of that State before this Court, is not evidence. It is not evidence for me to come here as the representative of the Government of the United Kingdom and make the assertion that these mines were laid by the Yugoslav ships *Mljet* and *Meljine*. You would not listen to my assertion about the matter, but would want evidence. Equally, it is not evidence for the Yugoslav Government to assert that there are no such ships. Evidence consists not in mere assertions by States, but in the sworn testimony of individuals who speak about what they know or what they have seen, and even if this document contained matters which were not open to the criticisms I have directed against it, even if this document was not a tissue of falsehoods, as in fact it is, it would still remain not evidence, and something of which this Court could, in my submission, take no notice, except perhaps in this sense, that when you have an accusation made and denied, and denied as this accusation is denied in this communiqué—that a certain amount of circumstantial detail, like saying it was raining and the sun was down by 7°, and that these ships did not exist, and you are able to establish beyond doubt that all the circumstantial detail is false, that the ships did exist, that the sun was shining, and that the weather was fine—well, then you may think that the denial is as untrue and as false as the circumstantial detail which has been put forward in order to support it and to bolster it up.

I come back to Kovacic. You will listen to him and you will judge of the truth of his evidence. If this account had shaken your conviction of the truth of what Kovacic says, then one would fall back on the inference arising from the discovery of these new mines in Albanian waters on 22nd October—by itself a most damning fact against Albania. It was for Albania to explain it away as she could ; she cannot explain it away, she has not attempted to explain it away, and the finger of justice would remain pointed quite firmly at Albania even if one paid no attention to this detailed and circumstantial story put forward by Kovacic, but in my submission that detailed and circumstantial story, far from being shaken, is verified by this communiqué which the Yugoslav Government has seen fit to put out, and I shall ask you, when you have heard his evidence, to accept it as we put it forward, as evidence of truth.

Even without the conversations which Kovacic says he had with other officers who told him what had happened—hearsay—even without that, Kovacic's evidence of what he saw with his own eyes, of his own personal observation, would be of the highest significance. Just consider why this hurried departure. Why should these two ships which were in use under the Mediterranean Board for the urgent work of mineclearing and which in any event did need substantial repairs to their signal equipment, why should they have been in time of peace suddenly reconverted to minelaying, loaded up with a number of these GY type mines, and then sent forth in the night with merely temporary repairs effected to their signal equipment? What was the hurry? What was the purpose? Why was there all this rush about it? Was the explanation this, that on the 17th October or thereabouts, very likely earlier, the Albanians had learned that His Majesty's ships then assembled in Corfu were contemplating a passage up the North Channel, just such another passage as the Albanians had sought unsuccessfully to stop on the 15th May, and did the Albanians when they got to know of that, there and then decide that they would use more effective measures than firing from guns? That they would use more effective measures to protect their territorial sovereignty against what they chose, rightly or wrongly, to regard as an infringement of it and did they then ask for the assistance of their friends in Yugoslavia with whom their military arrangements were completely co-ordinated? Where else did these mines, each with their contact horns fitted and loaded onto *Mljet* and *Meljine* on October 18th, go to? Yugoslavia has not notified the laying of any minefield in any other waters or in her own, and where else did these twenty-two mines with the Yugoslav swastika clearly marked upon them come from —those twenty-two mines that were found on the 13th November—unless they came from the stocks of GY type mines in Yugoslavia, and why else did the Yugoslav representative on the Mine Clearing Board so strongly resist any further inquiry into this matter? Why else indeed did the Albanian Government so strongly resist and oppose the sweeping operation? This is, I venture to say to the Court, a most substantial and circumstantial story. It has the ring of truth in it. It really is, when you look at the whole of the evidence and consider its cumulative effect, an overwhelming case. But if, after reading all these documents, considering the reports, giving due weight—because it is worthy of due weight—to this manifesto, so obviously untrue—if after doing that you are left in any doubt about these matters, then you will see Lieut.-Commander Kovacic, whom we shall put before you as a witness of truth; you will listen to his evidence, you will form your own impression about his credibility, and if you believe him, as we do, you will be led irresistibly to the conclusion that those mines that were later on fished out from the North Corfu Channel bearing the Yugoslav markings were in fact the mines that had been put on those two ships that he saw on the 18th October, and were later laid by these ships with the connivance of Albania in Albanian territorial waters.

I should perhaps, Mr. President, have made clear that I was not suggesting that the photograph which I have just put in, the photograph of Panikovac Cove, was taken by Commander Kovacic; it was taken on a later occasion, but it provides the most significant corroboration, as it turns out, of the evidence which Commander Kovacic will give.

Well now, what do the Albanians say about this evidence which they have had in their possession for some time? The Albanian Rejoinder denies that the Albanian authorities know anything about it. Have you ever heard such a bald and unconvincing denial, and is it credible for one moment that the Yugoslav navy would have laid these mines in that place without the concurrence—indeed in the absence—of an express request from Albania that they should do so? Why on earth should they? Albania was a friendly country in very close economic, political, and military association with them, with their own shipping line that plied to the port of Saranda—why on earth should they suddenly and post haste rush their ships down and lay a line of mines in the way of the Saranda approaches? But if you ask why Albania should have arranged for Yugoslavia to do this thing, then the answer is very different. We know from the incident on the 15th May and the notice which Albania subsequently gave—you will find it at Annex 23 of our Memorial—that Albania considered ships—merchant ships or men-of-war, she made no distinction at that time—were not entitled to use the North Corfu swept channel without prior notification to the Government of Albania and without obtaining their permission. That was their view—manifestly a wrong view, but that was their view—of the law at that time. It may be true, as they allege, that they were afraid of attack; we know at least they were prepared to fire quite heavy fire upon ships which did use the passage: they fired on our own ships and later on on the U.N.R.R.A. tug *Tanak*. We also know from the speeches made in the Security Council, and indeed from the pleadings in this very case, that Albania was actuated unhappily by the most violent hostility against the United Kingdom. Unhappily it is also true that at that time Yugoslavia was also against the United Kingdom. It was at the time of the Trieste settlement of 1946; Yugoslavia did not altogether approve of that settlement and, quite wrongly, she blamed the United Kingdom for it, and she did so in the most hostile manner possible. Is it a fantastic supposition, do you think, or is it on the contrary in all the circumstances characteristically likely that, when Albania heard of the intended passage of these warships, she decided to ask for Yugoslav help in stopping it? That is what we say they did in this case. There are certain unmeritorious but credible reasons for Albania wishing to lay a minefield in this Channel opposite Saranda, but there were none at all for Yugoslavia wanting one or being able to lay one at a time when the Albanian authorities were exercising, as they say they were, constant vigilance: Vigilance against the silent landing of spies which they say was taking place, vigilance against attacks, vigilance against all these matters—there was no possibility of Yugoslavia being able to lay this minefield in that place without the Albanian authorities knowing about it.

This is a court of law, and you will draw the proper inferences from the evidence which is put before you. But you are also a tribunal of fact, and, if I may say so with great respect, you are not obliged to leave your common sense behind with your hats and coats in the robing room. You will consider this evidence, and here I invite you to say that the only common sense conclusion to which any tribunal of fact could arrive is (*a*) that these mines were laid by Yugoslavia; (*b*) they could not have been laid without Albania's knowledge; (*c*) that Yugoslavia had no earthly reason to lay them without the concurrence of Albania, and (*d*) Albania in fact requested Yugoslavia to lay them.

Let me say a word or two about this question of evidence. There are, I venture to think, some very strange new doctrines set out in the Albanian pleadings. The burden of proof is upon the United Kingdom, and that is not in dispute. I do not think that the burden of proof in a case like this can be made any heavier or more stringent by calling this a criminal case. It is in fact a civil claim, but certainly I do not attempt to evade this for a moment. Certainly the burden of proof is upon the United Kingdom, and we must satisfy you beyond reasonable doubt. That does not mean beyond all possible doubt. It does not mean we have to exclude all other possibilities however fanciful and however remote ; but we must satisfy you with reasonable certainty that Albania was involved in this business.

It will be quite impossible to expect direct evidence. Indeed, we have been fortunate in this case in being able to put before the Court a great deal more of direct evidence than one would normally expect to get in circumstances of this kind. Just as criminals do not as a rule commit their offences under the eyes of possible witnesses, so, of course, States, governments, and the organs of governments when they set out to commit acts of this kind do their best naturally to cloak them in secrecy. A government in a matter of this kind has a very great advantage over the individual. It can use its powers to prevent impartial police investigation within its own territory, as, indeed, Albania did not hesitate to do when there was the question of the minesweeping immediately after the incident. It can cover up and conceal its clandestine activity in a way in which it would be quite impossible for an individual under surveillance of the police in ordinary circumstances to do. Consequently, in a case like this involving disputes of fact between States, the evidence must necessarily be largely of a circumstantial nature. It must largely depend on the inferences which you think it is right to draw from the proven, although they may be indirect, facts. That is really the safest kind of evidence on which a Court can rely. The circumstances cannot lie, and the inferences to be drawn from those circumstances are a matter solely within the control of the Court.

The Government of Albania, in paragraph 31 and the following paragraphs of their Rejoinder, discuss this question of the rules of evidence at some length. We are both agreed that the Court has the greatest freedom in evaluating the evidence submitted to it, and I think there is no rule requiring the submission of any particular type of evidence. That is agreed, and I do not know really that it is useful to go much further than that. It is said by Albania that it would be dangerous to open the door too wide. Well, if that stood alone, it would be difficult to understand what was meant by it. Clichés are always difficult to understand ; but on the other hand, if you close the door too tightly, and if you insist on too rigid and too stringent a degree of proof, you will stultify the potential utility of this Court as a tribunal for deciding disputed issues of fact or resolving those problems which might otherwise lead to States taking the law into their own hands.

The Government of Albania, in this paragraph to which I have referred, go on to explain what they consider to be the proper limits of circumstantial evidence in a case such as this. The presumptions, they say—and I am paraphrasing the exact language—must be certain, precise, and concordant. They must lead to the logical conclusion that the

offence could have been committed by no other than the accused. Again, presumptions accepted as evidence must themselves be certain; that is, their existence must be established and proved; a presumption cannot be based on other presumptions. In other words, presumptions, certain and indisputable as to their existence, must leave no room for doubt, and must carry conviction. That is the proposition which is put forward.

Some of these statements in this proposition with regard to the position of presumptions read a little strange in the eyes of an English lawyer, but that is my misfortune; and it may be that in other systems of law this language has significance which we do not appreciate in the Anglo-Saxon system. I do not know, but they seem to confuse what is evidence with the deductions which the Court will make from evidence. We are not here dealing with presumptions of law such as, for instance, the presumption in favour of Albania which places the burden of proof upon us in this part of the case. That is a presumption of law, and presumptions of law, until they have been displaced by evidence, may operate temporarily as a substitute for evidence, if not actually as evidence themselves; but we are not concerned with presumptions of law here.

As I understand the argument in paragraph 31, we are dealing only with presumptions of fact drawn from other proven facts, and that kind of presumption is not actually evidence at all. It is merely the logical inference which the judge will make as a part, a normal inevitable part, of his own intellectual processes in considering the facts which are proved in the evidence. Consequently, I am afraid I do not quite understand what is meant when the Albanian Government say that presumption has to be proved. You do not prove presumptions. You prove the facts from which presumptions will arise. You prove facts, and the judge then draws inferences which seem logical from those facts. They go on and say that a presumption has to be indisputable as to its existence. I do not understand that or even when it is claimed that a presumption must be certain. It is the facts of the case which have to be proved with sufficient certainty to establish their existence to the satisfaction of the Court. After that, it is for the Court to say, and the Court is completely free in regard to it, what are the logical, the reasonable, and indeed legal consequences of the facts which are proved.

Of course I agree, Mr. President, that the Court must be satisfied that the inferences which we say follow from the established facts do reasonably follow from them. That is for the Court: but it is certainly not the case, in my submission, that there is any onus on the claimants in a case of this kind to exclude by truth all possible alternative explanations or to negative by express evidence every fantastic supposition that has been advanced by Albania in her desperate attempt to divert attention from her own position. Nor again is it true, as the Albanian Government have suggested, that where statements for the claimants conflict with statements for the defence, the latter must prevail. There is no such rule of evidence, in my submission, like that. In such a case the Court will listen to the evidence, see the witnesses, and make up its mind who is speaking the truth. You do not try cases by mere counting of heads. It is not uncommon in the administration of justice that there is an equal conflict of evidence, and in such cases judges have to make up their minds where the truth lies. In a case like this, where indeed

there is no equal balance of evidence, but where the evidence is overwhelmingly in favour of the claimants in this matter, the Court will adopt a standard of proof which seems to it to be consistent with doing justice between the two Parties. On the other hand, of course, the Court must not give judgment lightly against a sovereign State in an important matter, and all cases which come before this Court are important. It must not give judgment unless it feels that the evidence leads to that conclusion. On the other hand, it would be equally disastrous to the authority and work of this Court if it set so unrealistic, so rigid a standard of proof that in cases like this claims could never in practice be established. The Court must apply a common-sense view to the facts which are proved in evidence, and in my respectful submission, it must not shrink from expressing the conclusions to which a common sense interpretation of the facts as established by the evidence reasonably leads.

Now what possible inference, what reasonable conclusion, other than that of Albanian responsibility, can arise here? The burden of proof is on us, certainly, but there comes a time when the facts speak so strongly that as a matter of practice the onus shifts to the other side. That sometimes is I think distinguished from the legal burden of proof by calling it the burden of persuading the Court, and when that happens, when facts are established which give rise to that situation, the defendant is exposed to the risk of losing his case unless he is able to put forward innocent explanations of the facts which have been established, explanations which are reasonable, and which are reasonably consistent with the evidence which has been put before the tribunal.

That brings me, Mr. President—and now I reach the conclusion of this part of the case—that brings me back to what I said in the beginning was the central part of it, the very core of this matter—the discovery in the swept Medri Channel in Albanian waters of a field of new mines on 13th November. Let me in a very few sentences sum up the position as we submit it to this Court.

When the argument and evidence are concluded, when the advocates and the agents depart, when you come to the end of the day, there are, I venture to think, four questions which you will wish to ask yourselves, and they are these.

Was the minefield discovered on 13th November? That is the first one. I shall await with interest what my colleagues for the Government of Albania now say upon that point. Hitherto it has been denied, hitherto it has been suggested that the whole matter is a fabrication; but I hardly think, now that the matter is before this Court, any responsible advocate will take that position. You probably will not find any great difficulty in reaching the answer to the first question. There is a very large body of evidence which can lead to no other conclusion but that a minefield was found on that day in these waters.

Then you come to the crucial point which involves the two salient features in the case, as I mentioned them to you at the beginning of my argument—the prior existence of the swept channel and the subsequent discovery of mines which were new.

The second question, therefore, that you will ask yourselves is: were the mines in that minefield which was discovered on 13th November recently laid mines? Again I say that the evidence really does not admit of the possibility of doubt. I am not going to review it all again to you, but you have had and you will have witness after witness and

photograph after photograph. There is only one way to escape the conclusion to which the evidence leads, and that is to say it is all deliberately false, for there is no room for mistake about a matter of this kind. But again I anticipate that the representatives of the Government of Albania, now that they are in front of this High Tribunal, will shrink from making so irresponsible a suggestion.

Thirdly, you will ask yourselves, were these two ships, these two British destroyers, struck by new mines in that recently laid minefield? That must inevitably be a matter of inference, but the inference in my submission is really quite irresistible. Floating mines would have been seen: they are very easy to see in daylight, and a look-out was being kept. Floating mines would not have caused the type of damage which was in fact done to these two ships. That type of mine can be excluded. There is no suggestion that ground mines, the acoustic or magnetic type, were responsible, or indeed that any of them were ever sown in this place, nor could they have been sown here because the depth of water was far too great for them to be effective. When the sweep took place on 13th November, no old moored mines were found. What, then, can there have been there? The evidence is that not once but several times prior to October 1946 the Channel had been swept, and that sweeping for moored contact-mines is one hundred per cent effective. Each of these ships was damaged in exactly the position where you would have expected it to be damaged if it had struck one of the mines in this new lay of mines. You can see the positions marked on this chart here behind me, indicated on the papers which you have, submitted to the Court, and you will, in my submission, accept those positions, based as they are on the most careful instrumental observation and calculation as being accurate positions. The only possible answer to the third question, in my submission, is that these two ships were blown up by mines in this newly recently laid minefield.

Then the fourth question: was Albania responsible for it? Now what are the points there that are established by the evidence?

Firstly, that Albania considered she was entitled to prohibit the passage of ships through the swept channel unless their passage had been previously notified to and permitted by her.

Secondly, that Albania considered she was entitled to give effect to that right that she claimed, by using armaments. The attacks on the *Orion*, the *Superb* and the *Tanak* make that perfectly clear.

Thirdly, that Albania and Yugoslavia were in the closest political and military association together, and that, in the words of Article 2 of their Treaty of alliance, they had both agreed that they would jointly take all measures to ensure the independence and integrity of the two countries. This was the kind of measure which Albania may have thought it right to take in order to insure the integrity of her territorial waters, and she had an agreement with Yugoslavia that Yugoslavia would, jointly with her, take all necessary measures.

Fourthly, that the mines themselves came from a dump of German GY mines in Yugoslavia. That was in fact the only country they can possibly have come from, and they bear the swastika markings which the Yugoslav naval authorities put on the captured German mines.

Fifthly, that the mines were laid by the Yugoslav ships *Mljet* and *Meljine*, which were very hurriedly transferred from minesweeping service immediately after it had become known to the Albanians that

the British were cruising up the North Corfu Channel and were in Corfu at the time.

Sixthly, that no reason at all has been suggested, far less established, why Yugoslav vessels should lay these mines in the approaches to the friendly port of Saranda, unless it was at the request of her ally and protégée Albania.

Seventhly, that contrary to what was suggested at the time of the May incident to be the Albanian practice in this matter, and in spite of the fact that the British ships were alleged to be committing a provocative incursion into Albanian territorial waters, the Albanian authorities gave no warning signals whatever to these two British ships, as for two hours and more they steamed up the North Corfu Channel in full view of the Albanians.

Eighthly, the Albanians never expressed any surprise or curiosity as to the reasons which had caused the damage to *Saumarez* and. *Volage*, nor did they take any steps to investigate the safety of their waters. Why should they have done, if they knew full well, as we say they knew full well, that these mines had been laid in that place at their request ?

Ninthly, that Albania strongly opposed and sought to delay or avoid the sweeping of the area in which these incidents occurred, just as before the Security Council later on they strongly opposed the suggestion that the whole matter should be submitted to judicial investigation before this Court.

Tenthly, that the sweeping disclosed clear evidence that the minefield had been recently laid in waters over which Albania exercised, regularly and vigilantly, the right of exclusive control.

Mr. President, those are my ten points—fourteen of them, I think altogether. Those are the facts. There is really very little doubt about any of them : this really is an overwhelming case. I can imagine nothing which would make a greater contribution to the rule of law in international affairs than the firm judgment—I hope very much the unanimous judgment—which I ask you to give in favour of the United Kingdom upon this claim.

2.—STATEMENT BY SIR ERIC BECKETT

(AGENT FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM)

AT THE PUBLIC SITTINGS OF NOVEMBER 11th AND 12th, 1948.

[*Public sitting of November 11th, 1948, morning.*]

May it please the Court. Before I begin my argument, I have been asked by the Attorney General to make a small correction in something he said yesterday. Sir Hartley described those two Yugoslav ships, *Mljet* and *Meljine*, as "wooden" ships, but that was a mistake. They are not wooden ships; they are in fact steel hull ships. The mistake arose because Sir Hartley misunderstood a remark which one of our naval experts, Commander Sworder, made to him in conversation. I believe Commander Sworder said that the ships were "not modern" and Sir Hartley understood him to say "wooden". That is the explanation of the small error which Sir Hartley Shawcross made in addressing you yesterday.

Mr. President, Albania has thought it right to bring a counter-claim against the United Kingdom which is, in substance, two separate counter-claims in regard to the two incidents of 22nd October and 12th and 13th November. We certainly do not complain. Albania was always entitled, as Sir Hartley Shawcross said at the outset of his argument, to raise its counter-claims either by separate application or in its Counter-Memorial. We should not expect anything else except equality before this Court; nor did we raise any objection to the inclusion of Albania's counter-claim in the special agreement under which the case is now being heard. So it now comes about that it is our turn to be the defendant, and before I examine the case made against us, it might be useful if I say a word about the burden of proof.

Albania has in her pleadings been very insistent that so far as concerns the charge against itself, guilt cannot be presumed but must be proved. In other words, it is said that the burden of proof is upon the United Kingdom, and it has also made some observations on the use of circumstantial evidence. The Court heard in the address of Sir Hartley Shawcross our views on these points, and I stand by that when the role of defendant is upon us. I shall not delay the Court with arguments concerning the onus of proof, for I see in paragraph 104 of the Rejoinder that Albania correctly admits that the burden of proof falls upon her in this part of the case. So much for the burden of proof. I need scarcely say that when the time arrives, I shall not ask the Court merely to find the case against us not proven, but to acquit us of the charges brought against us by Albania.

I shall deal separately and in order with the Albanian claims in respect of the passage of the squadron of four warships through the Corfu Strait on 22nd October and in respect of Operation Retail, the sweeping of the mines on 12th/13th November. I shall discuss the earlier incident of 15th May in connexion with that of 22nd October, but I must begin with certain preliminary matters. In the pleadings, our opponents have introduced a series of allegations about the activities of the United

Kingdom and Greek Governments made for the purpose of showing that the United Kingdom had an animosity against Albania. The Attorney General touched on both these matters in the course of presenting our claim against Albania, but I am afraid I must say something more on that point here.

First, as to what paragraph 109 of the Counter-Memorial calls the "unfriendly policy" of the United Kingdom towards Albania, pursued, so it is said, all through the war and afterwards. We are accused in this paragraph, amongst other things, of always having pursued a hostile policy consisting of espionage, sabotage, plotting, and at aiming at overthrowing the popular government and dismembering and eliminating the sovereign and independent State of Albania. I am not going to detain the Court long in discussing this. I will request the Court to read in this connexion paragraphs 19-20 and 73-75 of our Reply. I believe that we have there disposed of all the allegations which have any concrete character and which are not merely adjectival descriptions of a purely subjective nature. The object of these charges is to build up a picture of a hostile aggressive United Kingdom and enduce the Court to look at the two incidents which are the subject of the counter-claim in the light of this picture.

I shall now content myself with the addition of a very few words to these paragraphs of our written Reply. The Court can see for itself the utter lack of responsibility with which these accusations are made when the United Kingdom is pilloried in the Court for supporting the Greek claims at the Paris Peace Conference. International life will have reached a pretty pass if a State cannot form an opinion on the merits of a matter and express that opinion frankly at an international conference without being accused of plotting.

I ask the Court to turn back to realities and to look at the diplomatic correspondence to be found in Annex 6 of the Memorial, where the true policy of the United Kingdom Government towards Albania in 1946 is clearly revealed. My Government on the 14th May had resolved on establishing full and friendly diplomatic relations with Albania and had so instructed its Embassy at Belgrade. If Albania blames the United Kingdom for not executing that resolve, let Albania examine its own record to find the reasons. It was the firing on *Orion* and *Superb* which prevented full diplomatic relations being established in May. Later in the autumn, as is seen from telegrams to the Commander-in-Chief Mediterranean which we have put in since the close of written pleadings—telegrams to which I shall refer later—my Government was ready to forget the offence in May and establish diplomatic relations in the autumn, if ships of the navy had passed through the channel without hostile action by Albania. In other words, when Albania, even if she had not apologized, had at least shown that she did not mean to repeat the offence on the next occasion.

Mr. President, the fact that the United Kingdom voted against Albania's admission to the United Nations is also quoted against us as evidence of a hostile policy, but the United Kingdom is far—very far—from being the only State which has not found it possible to support Albania's entry into the United Nations.

Then as to the so-called Greek provocations and the supposed aggressive policy of the Greek Government against Albania. I submit that the findings and reports of the United Nations Commission in Greece are infinitely more reliable evidence of these matters than the violent, unbalanced, ill-founded assertions of a Government which, in regard to this very matter, did not scruple to forge a document for presentation to this Court. If this question has to be pursued, you are entitled, I presume, to take judicial notice of the proceedings of the United Nations whose High Court you are.

I must, however, here deal with one point on which it has placed a good deal of reliance. Albania has claimed that Greek "provocations" in the North Corfu Channel created a state of tension in that Channel which in any case justified them in introducing special regulations controlling passage through its territorial waters. We shall see the relevance of this in a minute when I come to discuss the law with regard to passage through territorial waters. Let us examine that claim for a minute.

Albania supports its allegation in the first place by reference to Greece's claim to territory in Northern Epirus and to statements respectively by the Greek Prime Minister at the Paris Peace Conference and by Mr. Dendramis at the Membership Committee of the Security Council that Greece was still technically in a state of war with Albania. The raising of Greece's claim and the statements of Greek ministers at international conferences are hardly evidence of violations of Albanian territory or territorial waters in the Corfu area, but they rather testify to the adoption by Greece of peaceful methods of furthering its claims against Albania. But Albania in the second place refers to the so-called incidents in the North Corfu Strait recited in its diplomatic note of 21st May, 1946, which you will find in Annex 6 of the Memorial, and to further so-called incidents recited in its letter to the Secretary-General of the United Nations, which you will find in Annex 6 of the Counter-Memorial. The diplomatic note of 21st May lists a number of cases in which small Greek boats are said to have entered Albanian waters and fired on the Albanian shores and other cases where Greek vessels entered Albanian territorial waters. Mr. Dendramis, in his letter to the Secretary-General of 10th March, 1947, which comes in Annex 1 of the Counter-Memorial, denied that Greek ships had fired on the Albanian shore and gave perfectly clear explanations of the cases of entry of Greek ships into the North Corfu Strait. He reported that Albanian batteries had on numerous occasions opened fire on several Greek, two Turkish and one Italian merchant vessels.

The so-called incidents listed in the Albanian letter to the Secretary-General of 12th April, 1947, if they took place at all, do not appear to have been open to any other objection than that a merchant vessel made a brief entry into Albanian waters. The Court may well think—as the United Kingdom Government thought—that if any exceptional conditions existed in the North Corfu Channel, they were due primarily to Albania's policy of excluding all foreign vessels from its waters and of using gunfire to implement that policy.

In that case, it scarcely lies in the mouth of Albania to invoke as evidence of exceptional conditions the orders given to the Greek navy prohibiting even mere passage of Greek warships through the channel. Those orders were, as they state, given to prevent the aggravation of a situation brought about by irresponsible Albanian interference with

navigation. They are evidence of Greek restraint, not of Greek provocation.

The only provocative incident of which there is confirmation is the incident concerning two small boats mentioned in General Hodgson's report of the 29th July, 1945, which is cited at Annex 11 of the Albanian Counter-Memorial, but the confirmation of this single incident is completely outweighed by the considered findings in this report that:

(1) In general the situation at the frontier appeared to be remarkably quiet and peaceful;

(2) the statements made by the Albanian authorities about frontier incidents appeared to be largely exaggerated and put out to counter the Greek Government's statements of Albanian maltreatment of the Greek minority;

(3) such incidents as had occurred appeared to be caused either by irresponsible Greek elements or possibly by Albanians who had deserted into Greece from A.N.A. formations.

Now this report is both secret and objective. It was not a propaganda document, it was a report made by General Hodgson to his own Government. I pass over the fact that Albania had no right to its possession. The Court will remember the use made of this report by Albania in its Counter-Memorial by the submission of a mutilated text suppressing from the Court the findings there adverse to Albania's contention. This calculated misrepresentation provides, in our submission, the surest criterion of the value of those Albanian stories of frontier incidents in the Corfu Channel.

I will now proceed, Mr. President, to deal with the first head of the Albanian counter-claim, the alleged violation of Albanian sovereignty by the passage through the North Corfu Channel on the 22nd October, 1946, of a squadron of four British vessels, two cruisers and two destroyers. There are two questions here; one is a question of law purely, the other is mixed law and fact. We maintain that our ships passed through the Channel in the exercise of the right of innocent passage, a right fully established under international law.

The first question, therefore, is the existence and exact nature of this right under international law. That is a matter of law entirely. Then Albania has maintained that this particular passage of our ships was not an innocent one, that it was not therefore justified under the international right of innocent passage, and for that reason it was a violation of Albanian sovereignty, because the North Channel is in Albanian territorial waters.

The second question is a question of mixed law and fact. I propose to begin with the first of these two questions, and to present to the Court some observations on the right of innocent passage.

We have argued this fairly fully in paragraphs 86 to 104 of our Reply, and our opponents, in their Rejoinder, paragraphs 105-117, have outlined the main lines of their argument. I derived the impression, however, that on this matter my learned friends may be reserving their main fire for their oral pleading. I shall now present for them to deal with some further material additional to that contained in our Reply, but I cannot, Mr. President, altogether avoid some repetition.

The Court will appreciate that the right of innocent passage is a right of international law which is of much importance in the relations of States, and anything which the Court says in its judgment on this

matter will be a precedent of the greatest significance. In this connexion we have to consider the right of innocent passage in relation to straits and international highways, and then, since Albania has contested the character of the Corfu Channel as such a highway, also the right of innocent passage through territorial waters which are not straits.

The United Kingdom Government did not obtain the permission of the Albanian Government or give any notice to it before the four warships went into the Channel on the 22nd October, and the question is whether our ships had the right to pass through the Channel when neither of these things had been done.

We rely, as the Court will have seen, on two main principles. First, we say that the North Corfu Strait is a strait "constituting a route for international maritime traffic between two parts of the high seas", and that the coastal State has in no circumstances the right to interfere with the innocent passage of warships through such a highway or to require notification or permission.

Secondly, we say that even if the Channel was not such a highway, our warships had the customary right of passage through Albanian territorial waters in the proper course of navigation ; and that even if the Corfu Channel was not subject to any special rule as being a strait, Albania was not entitled to make their passage subject to its permission or notification, unless urgent and compelling reasons rendered such a serious derogation of the customary right *bona fide* necessary for the security of Albania. We say that no such circumstances existed in the second half of 1946.

Now Albania disputes the applicability of either of the above principles in the circumstances of the present case. Logically, it might seem appropriate to begin with the right of passage through straits, because, if the Court upholds our argument on this point, the question of any exceptional conditions pretended by Albania to exist becomes irrelevant. The right of innocent passage through straits cannot be limited on this ground, but the special unqualified right of innocent passage of warships through straits arises, *a fortiori*, from the general customary right of passage through any territorial waters, so that, for the purposes of legal argument, it is more convenient to begin with the general customary right of innocent passage.

The contention of the United Kingdom Government is that, under the long established practice of States, warships, both in peace and war, have the customary right of passage through the territorial waters of another State in the normal and proper course of navigation. This customary right, which is independent of permission or notice, is qualified in time of peace by the right of the coastal State to make reasonable regulations *bona fide* for sanitary, customs, local defence, and kindred purposes. Further, even in time of peace, defence purposes may entitle the coastal State to subject the passage also to permission or notification, but the coastal State is not entitled to require permission or notification unless there are compelling and *bona fide* reasons for introducing such a serious derogation from the right of innocent passage. In time of war the position is the same, except that then the derogation from the customary right of passage may also be justified by the urgent obligations of a coastal State to preserve its neutrality.

Such, in broad terms, is the right of innocent passage through all territorial waters, a right which, in our submission, has been enjoyed

by foreign warships under the established practice of States during at least the last hundred years. The modern evidence for this practice is set out and analysed in our Reply : Albania in its Rejoinder has not commented on this evidence. Instead Albania, in the Rejoinder as in the Counter-Memorial, has placed its whole reliance on the terms of a purely exploratory draft of the Hague Convention of 1930, together with the opinions of one or two writers to support its contentions that warships do not possess any such right of passage. I therefore think it desirable to draw the Court's attention to the principles by which the customary law in regard to this matter has to be proved and established to the satisfaction of the Court.

The directions to the Court concerning the law to be applied between the parties are, of course, to be found in Article 38 of its Statute. The Court is to apply under clause (*a*) of the Statute, international conventions, whether general or particular, establishing rules expressly recognized by the contesting States. Under clause (*b*), international custom, as evidence of a general practice accepted as law. Under clause (*c*), the general principles of law recognized by civilized nations. Under clause (*d*), subject to the provisions of Article 59, judicial decisions and the teachings of the most highly qualified publicists of the various nations, as subsidiary means for the determination of the rules of law.

Different opinions have, I believe, been expressed on the question whether Article 38 was intended to set up a definite hierarchy of the sources of international law, requiring the Court to resort first to conventions, then to custom, thirdly to general principles, and finally to judicial decisions and the teachings of publicists. But whatever opinion is held on this question, there can be no doubt at all that the teachings of the publicists are only a subsidiary source of international law, whereas international custom is a primary source. That emerges clearly from the language of Article 38. No international convention is applicable, and whether warships possess a right of innocent passage through territorial waters is essentially a question of customary law. Accordingly, I submit that if in this case we satisfy the Court of the existence of an international custom evidencing a general practice of States, accepted as law, the opinions of the publicists become irrelevant. The fact that there is a cleavage of opinion amongst writers, and the fact that the large majority do not, in expressing their views, refer to the practice of States, are of course added reasons for looking primarily to the practice of States.

I do not, however, by making this submission concerning Article 38 of the Court's Statute, want it to be understood that I am in any way acknowledging that the majority of writers are against me. That is not the case at all. As we pointed out in paragraph 90 of our Reply, even M. Gidel, who is so much relied upon by my learned friends, states that the writers who deny to warships a legal right of passage are in a small minority. All that I am saying now is that this question is essentially one of the practice of States, and the Court has to look at the first-hand evidence of that practice rather than at the speculations of writers in order to ascertain the rule of international law.

Before I leave the provisions of Article 38 of the Statute, I must draw attention to one further point. There can be no shadow of doubt whatever that the international conventions referred to under clause (*a*) are finally agreed and ratified conventions. The Court is not entitled

to apply as law in a case before it even a convention agreed and signed between the parties, if any necessary ratifications are lacking. Still less can it apply a mere draft not even agreed between the parties.

What in fact is the status of the so-called "draft convention" of the Hague Conference ? So far from being a convention, it was not even an agreed draft. It was a document prepared by a sub-committee of the Conference which neither the Second Committee nor the Conference itself approved as a draft convention. The Second Committee, owing to pressure of time, was only able to give hurried consideration to the work of its sub-committee, and, without accepting the draft as a formally agreed draft, merely approved that it should be allowed to be transmitted to any future conference as a basis for further study.

Moreover, it has to be used with extreme caution, even as a source from which to derive evidence of existing rules of law. Several delegates, including the British delegate, emphasized that the draft articles could not necessarily be taken to state existing rules of law because they represented compromises in which concessions had been made from the existing law. M. Giannini, for example, said at the fifteenth meeting of the Second Committee, at page 148 :

"I should like it to be clearly stated in the report that the rules drawn up are merely of a provisional nature, because no final formula was reached, and that they represent compromises in regard to certain problems which we endeavoured to solve by that means. The nature of certain of these rules must be emphasized, because they must not be considered purely and simply as a statement of the existing rules of international law."

The same point of view was expressed with great force by M. Spiropoulos on the same occasion in a passage cited in paragraph 88 of our Reply.

Indeed, there is no better illustration of the danger emphasized by M. Spiropoulos than the attempt by Albania to represent a tentative concession made by the British delegate to the United States point of view on the passage of warships and the compromise formula that ultimately emerged as statements of opinion regarding the existing rule of international law. Nothing could be further from the truth. Great Britain in its Reply to the questionnaire addressed to governments by the League of Nations had stated the passage of warships unequivocally as a matter of legal right and not as one merely of comity.

We do not, on the other hand, maintain that the proceedings of the Hague Conference of 1930 are altogether valueless as evidence of the then existing rules of international law regarding the right of innocent passage. The documents may and do contain some evidence of the existing rules of international law. What we do maintain is that the onus is upon anyone who invokes passages in the documents as statements of applicable rules of international law, to show in the first place they were meant to be statements of existing law. The reports of the proceedings of the Second Committee are, for the most part, reports of negotiations and not reports of findings of existing law. This onus is particularly heavy on those who seek to rely on any of the so-called draft articles, many of which, and notably Article 12 invoked by Albania, are palpably compromise drafts *de lege ferenda* and not statements of international law.

It is also evident that, whereas the proceedings of the Second Committee have only a very limited value for ascertaining the existing rules of international law, the same is not true to the same extent of the preparatory documents, and especially with the replies of governments to the questionnaire issued by the League of Nations. It is in those replies that the views of governments as to the existing law are to be found rather than in the subsequent negotiations. The Court in this case is concerned with international law as it is and not, as some States hope that it may turn out to be in a far distant future nebulous convention.

The United Kingdom has accordingly been meticulous in presenting its arguments in the pleadings to distinguish between statements *de lege ferenda* and statements expressing views concerning existing law. Albania, on the other hand, has, in our submission, tried to present the half considered text of proposals *de lege ferenda* drawn up at an abortive conference as authoritative expressions of the existing rules of international law.

I shall now deal with the evidence of the practice of States which, in our view, establishes that warships possess a definite legal right of innocent passage through territorial waters under customary international law. And the best evidence of the practice of States is the regulations which they have issued in regard to the entry of foreign warships into their waters.

Here I request the Court to look at and treat as part of my argument now paragraph 91 of our Reply. I will confine myself here to stating the conclusions.

The conclusion to be drawn from the practice of the thirty-seven States who had in 1930 made regulations at all, proves that

(*a*) a distinction is made between, on the one hand, the entry of warships into interior waters and anchoring within territorial waters, and, on the other hand, the mere passage of warships through territorial waters for purposes of navigation.

(*b*) Whereas entry into interior waters or for anchoring is subject to the authorization of the coastal State, entry into territorial waters in the course of mere passage is as of right. Only Roumania had taken a different line in her Regulations.

[Mr. President, I note that in the course of an amazingly accurate translation there was one little mistake. I referred to paragraph 91 and, unless I am mistaken, the interpreter said 51, but it was an amazingly accurate translation.]

I know, Mr. President, that my learned friends and perhaps the Court are wondering how I am going to explain the attitude of the United States Government at the 1930 conference. Now I am coming to that in a moment, for the views of a great maritime Power naturally require careful attention in a matter of this kind, but first I want to draw attention to one very simple point in regard to the conclusions that we draw from the regulations of States, because this point has much too often been overlooked.

My point is that the distinction between entry into interior waters and passage through territorial waters, which appears in the regulations of States, is precisely what you would expect to find having regard to the well-known and subsisting distinction between interior and territo-

rial waters. Albania places some reliance upon the fact that territorial waters are now commonly regarded as part of the territory of the coastal State. It cites in this connexion Article 1 of the so-called draft convention, the first paragraph of which reads:

"The territory of a State includes a belt of sea described in this Convention as the territorial sea."

We do not wish to dispute that the large majority of States, including the United Kingdom, regard the rights possessed by a State over its territorial waters as rights of sovereignty, but no one has yet seriously suggested that the well-established distinction in international law between territorial and interior waters has disappeared. On the contrary, it is recognized by all to remain in full force.

As the whole relevance of this distinction is in regard to the rights of passage possessed by foreign shipping, it is worth pursuing the matter a little further. Albania does not give the whole picture when it cites paragraph 1 of Article 1 of the draft convention, for paragraph 2 goes on to provide that sovereignty over the territorial belt is exercised subject to the conditions described by the Convention and by international law. And the "observation" attached to Article 1 explains that paragraph 2 was inserted because the limitations which international law imposes on the power of the coastal State in respect of its sovereignty over the territorial sea are greater than those imposed in respect of its domain on land. All this is elementary because it is universally recognized that a State's sovereignty over its territorial sea is subject to certain limitations in favour of the shipping of other States.

But what is the nature of these limitations and how did they arise? The limitations are, as we contend, the obligation to permit the innocent passage of foreign ships, both merchant ships and warships, in the ordinary course of navigation. All these limitations, without any doubt, have their origin in the fact that territorial waters have long been regarded as not only different in status from interior waters but as possessing in some degree the quality of being part of the high seas, at any rate for purposes of navigation.

Foreign ships possess rights of innocent passage through territorial waters for the simple reason that, from the point of view of navigation, territorial waters are regarded as high seas and the great principle of the freedom of navigation operated to give foreign ships the right of mere navigation. But the exigencies of navigation affect warships equally with merchant ships, and it is a definite fact that for upwards of a century warships have enjoyed freedom of navigation through territorial waters on their lawful occasions in precisely the same way as merchant ships. I am only stating what is plainly to be seen in the regulations of States which we have submitted for the consideration of the Court. I am only stating what is inherent in the very distinction between territorial waters and interior waters.

Albania, in its pleadings, has treated the right of passage as if it were, at best, some sort of concession from the sovereignty of the coastal State, but this is not the case at all. The rights derived from the principle of the freedom of navigation are long established rights existing parallel with the special rights of fishery and jurisdiction possessed or claimed by the coastal State. When the coastal State's rights were ultimately accepted as amounting to sovereignty, this was on the clearly recognized

condition that the customary rights of navigation possessed by foreign shipping remained unchanged. The only question is whether warships, as we contend, did, and now do, in fact also possess the customary rights of mere navigation equally with merchant ships.

Now I have dealt with the practice of States as evidenced by their regulations—that is the best evidence. I will now turn for a moment to the replies from governments to the questionnaire which preceded the Hague Conference. Not quite such good evidence because an element of *de lege ferenda* is already present here, but still perhaps better evidence than the sub-committee compromise texts.

Nineteen States returned replies on this point, fifteen of them recognized that warships have a right of passage ; four of them denied it. Now, for reasons which are explained in paragraph 92 of the Reply, it cannot be said that the views expressed by three of these four States, namely, Roumania, Bulgaria and Latvia, materially affect the great weight of authority in favour of a warship's right of passage which is represented by the affirmative answer of fifteen States in their replies, and by the actual regulations of thirty-seven States. I am not ignoring these three States at all, but I do not wish to delay the Court now by repeating what we have said in paragraph 92. There remains therefore the fourth State, the United States, and I shall devote a few minutes to the American answer. I shall deal with this more fully because where up to now on this part of my argument I have been to some extent summarizing what is in our written pleadings, what I am now about to say about the United States' answer is new matter.

It remains to consider the view of the United States Government. The reply of the United States to the questionnaire, which is found in page 66, this reply at this point was somewhat cryptic, for it merely cited three brief passages from the United States documents. First, it cited a sentence of a letter from Mr. Bayard, Secretary of State, to Mr. Manning, dealing with the claim of the United States to sovereignty up to the three mile limit. It says : "We do not in asserting this claim deny the free right of vessels of other nations to pass on peaceful errands through this zone provided they do not, by loitering, produce uneasiness on the shore or raise anticipation of smuggling."

That of course is a clear-cut recognition of the right of innocent passage, and the only point was whether the word "vessels" included warships. It was a great pity that the United States reply, no doubt for the sake of brevity, only cited that single sentence, for the very next sentence made it absolutely plain that Mr. Bayard recognized warships to enjoy that free right of passage. For, in the text given in Moore's *Digest* (Vol. I, pp. 720-721), the next sentence reads :

"Nor do we hereby waive the right of the sovereign of the shore to require that armed vessels, whose projectiles, if used for practice or warfare, might strike the shore, should move beyond common range of the shore when engaged in artillery practice or battle."

Mr. Bayard's letter is plain evidence that the United States in 1896 recognized that the free right of vessels to pass extended to warships.

Secondly, the reply cited a Proclamation of President Lincoln that foreign war vessels in ports of the United States would be accorded the treatment reciprocal to that accorded to United States war vessels in foreign countries. Note, that the President's Proclamation, when

insisting on reciprocity, touched only on ports, not on territorial waters —and why? Entry into ports is for warships a matter of comity, and therefore a proper subject for insisting on reciprocity, but navigation through territorial waters is an old established right in regard to which the question of reciprocity did not arise. Did we not find exactly the same difference in regard to the regulations of States? But then the reply of the United States threw in without comment the following dictum of Mr. Elihu Root in his oral argument in the North Atlantic Fisheries Arbitration, Volume 2, page 2006. Mr. Root says:

"Warships may not pass without consent into this zone" (that is what he means by territorial waters) "because they threaten. Merchantmen may pass and repass because they do not threaten."

Now, as this dictum appears to be a basis of the United States Government's attitude at the 1930 Conference, it requires careful examination. The first thing to be noticed about the dictum is that it had no direct relevance to the argument which Mr. Root was advancing. It was simply there without any explanation in the midst of a discourse on territorial waters. Mr. Root cited no authority for his statement, and made no reference to the practice of States in regard to the navigation of warships through territorial waters.

Now I certainly do not lack respect for the great contribution made by Mr. Root to international affairs, but I really cannot accept what a close examination of its context will show to be a mere *obiter dictum* which was let fall incidentally in a very long argument, as outweighing the settled practice of States, including that of Mr. Root's own Government.

Mr. Root's unconsidered dictum appears to have been the starting point of the United States' opposition in 1930 to warships being accorded a right of passage in the proposed Convention. There are, I think, other instances where a casual, brilliantly expressed, but unsound dictum of a famous man has by its fascination led numbers of people astray for a period. Mr. Hunter Miller, the United States delegate at the Sixth Meeting of the Second Committee, page 59, took up the position that the passage of warships was wholly one of usage and comity. We must therefore examine what authority he gave for this proposition. The fact is, he gave none whatever. He made no reference to the regulations of the United States, no reference to Mr. Bayard's message to Mr. Manning, no reference to the President's Proclamation, and no reference to Mr. Root's dictum. Indeed Mr. Miller gave no other authority than his own opinion. His words were:

"In my view the right of innocent passage as a matter of right does not extend to warships. It is ordinarily granted that the right of innocent passage is primarily in favour of commerce, and it seems to me, so far as warships are concerned, the question is wholly one of usage and the comity of nations."

These two sentences are all that Mr. Miller had to say about his reasons for disputing a right of passage for warships. He relies upon his own view and his own assertion that the basis of the right of passage is the needs of commerce. Moreover, Mr. Miller's assertion concerning the basis of the right of passage seems mistaken. The true basis of the right is the needs of navigation, not of commerce. Indeed, it seems as if

Mr. Miller was confusing the right to visit ports for commercial purposes and the rights of mere passage through territorial waters, confusing the distinction between interior and territorial waters. Certainly, the needs of commerce have led to merchant ships being granted a right of visit to foreign ports, whereas for warships visit, in the absence of treaty rights, remains a matter of comity. But the general recognition of the right of visit for merchant ships is comparatively modern, only being finally established by the Geneva Maritime Ports Convention of 1923, whereas the right of navigation through territorial waters is an ancient one.

In point of fact, passage through territorial waters has no necessary connexion with international commerce at all, and particularly with the commerce of the coastal State. Passage through territorial waters is for convenient navigation and does not arise from the ship having commercial business with the coastal State or any other foreign State. As I have said, the right of passage derives from the principle of freedom of navigation which flows primarily from the obvious needs of shipping in traversing the seas. A ship on innocent passage *ex hypothesi* has probably no business with the coastal State; and a ship which has commercial business with the coastal State exercises a right of visit and does not rely on the right of passage.

Therefore, I hope again that I shall not be thought lacking in respect for the enviable reputation of Mr. Miller, if I say that his assertion in regard to innocent passage at the 1930 Conference was inconsistent with the settled practice of States, including that of his own Government, was derived from false premises and cannot be accepted. We submit that the practice of the United States, seen in Mr. Bayard's letter, President Lincoln's Proclamation, and in the naval regulations issued by the United States Government, recognizes a right of innocent passage for warships as well as merchant ships.

Albania, in denying the right, has placed its reliance on Article 12 of the so-called draft convention and on M. Gidel's interpretation of it. We have dealt fully with this argument in paragraphs 83-90 of our Reply, and I will not repeat it all here.

What I have so far said refers to the right of innocent passage in time of peace, and it is the law applicable in time of peace which is relevant in the present case. But we have pointed out in our Reply that our contention for the existence of a general right of innocent passage for warships through territorial waters receives strong support from the practice of States in time of war, and particularly from the proceedings of the 13th Hague Convention of 1907 in regard to maritime neutrality. I refer the Court to paragraphs 93 and 94 of our Reply, where we set out those matters in full.

To conclude my argument on the existence of a general right of innocent passage through territorial waters, I will only add that warships both before and after the 1930 Conference have in fact exercised such a right of passage both in peace and war. They have exercised that right without permission of, and without notification to, the coastal State. We cannot recall that on any of the very numerous occasions when ships of the Royal Navy have merely traversed the territorial waters of a foreign State, any question of permission or notification was ever raised.

If we are correct in this submission, then, even on the supposition that the Corfu Channel is not a strait which, of course, we say it is, Albania

has, affirmatively, to justify the imposition of special regulations on 17th May requiring its permission to be obtained and notification to be given. We do not dispute that a coastal State always has the right freely to make reasonable local regulations which do not materially interfere with the ordinary exercise of the right of innocent passage. But it is a very different thing with regulations requiring notification and permission which constitute a serious derogation from, and indeed cancellation of, the vested rights of other States. Then, in our submission, a heavy onus lies on the coastal State to show that such regulations are urgently necessary for compelling reasons of national defence, and that it is not lightly abrogating the established rights of others.

Accordingly, we entirely dissent from Albania's contention in paragraph 61 of its Rejoinder that it is the sole judge of the "exceptional circumstances" on which it bases its claim to subject the passage of warships—and indeed of merchant ships—to its prior permission. The decision whether to issue such special regulations is, of course, the sole decision of Albania ; but others are entitled to complain and protest if that decision is an arbitrary cancellation of the right of innocent passage.

We have indicated in paragraphs 102-104 of our Reply and also in some remarks I made in opening the reasons why we concluded after 15th May that Albania, in subjecting passage to its prior permission, was merely pursuing an arbitrary policy of excluding foreign shipping from its territorial waters. Some observations, which I shall make later, in connexion with the incident of 15th May, are also pertinent to this point. We contend that our conclusion was justified both by Albania's attitude at the time and by subsequent events.

We contend that Albania was simply pursuing a policy of shutting out foreign vessels and employing violence to effect that policy. Albania has, in our submission, entirely failed to justify its unilateral abrogation of the general right vested in other States to pass through Albanian territorial waters in the proper course of peaceful navigation. On the contrary, it has only invoked this pretended justification as an afterthought to give colour to its policy of shutting out peaceful foreign shipping and of overriding one of the freedoms of maritime international law.

[*Public sitting of November 11th, 1948, afternoon.*]

May it please the Court. Mr. President, perhaps it may help if I say I think I am just about half way through from the point of view of time of my address ; that is to say, I think by half-past six, if I continue straight through, I shall have finished.

I just want to say one more thing on the subject of the right of passage through territorial waters in general before I proceed to deal with straits. I referred this morning to the aphorism of Mr. Root. Mr. Root said : "Warships may not pass without consent into this zone because they threaten ; merchantmen may pass and repass because they do not threaten." I should like, Mr. President, to set against that another short and very clear phrase, the work of a writer—a good writer—who has also a gift of clear expression even if he is not such a famous man as Mr. Root. The English writer Lawrence says in the phrase "right of innocent passage" the term relates to the character of the passage and not of the ship. I should perhaps explain that the phrase as I have

given it to you is my re-translation into English from Fauchille, Volume 1, page 1004. Fauchille had translated Lawrence into French and I have translated it back into English. I had not been able to get hold of the volume of Lawrence in time to quote it in its English original, but I am quite certain that the substance of the phrase which I have given you is correct, even if Lawrence's words may have been verbally different.

Now, Mr. President, I am going to deal with passage through straits. My whole argument on a warship's general right of innocent passage becomes irrelevant if the Court accepts our main submission that in an international strait warships have a right of innocent passage unqualified by any right whatever in the coastal State to interrupt the passage, and that the Corfu Channel is such a strait. I refer the Court to paragraphs 96 to 101 of our Reply, where the legal arguments which we advance in support of this submission are set out at length. I shall not repeat the details but will merely summarize here the results of the arguments that will be found in those passages of the Reply.

We contend that, in addition to the day-to-day practice of States, the proceedings of the Hague Conferences of 1907 and of 1930, the resolutions of the International Law Association of 1895 and 1922, the treaties setting up special régimes for the great international straits and the opinions of publicists establish that warships have a right of innocent passage through the territorial waters of straits of an even higher degree than that through other territorial waters. This difference in degree is precisely expressed in the observation on Article 12 in the so-called draft convention of the 1930 Conference. This observation declares:

"Under no pretext, however, may there be any interference with the passage of warships through straits constituting a route for international maritime traffic between two parts of the high seas."

In our Reply we give arguments showing that this statement is not a compromise formula but is a statement of the law. There was complete unanimity on that statement at the Hague Convention of 1930. Our detailed arguments on that point are to be found in paragraph 97 of the Reply.

It is not easy, Mr. President, to see what exactly is Albania's standpoint on the legal issue of passage through international straits, because in its Rejoinder Albania has made no attempt to deal with the legal arguments which we have advanced. My opponents appear, however, to put forward two propositions: (*a*) warships only possess the right of innocent passage through great international straits; (*b*) even in the case of straits, the coastal State has the right to make regulations, including the right in exceptional circumstances to require its prior permission to have been obtained.

Now we, of course, entirely dissent from the first proposition, because in our view there is a general right of innocent passage through all territorial waters and not merely through straits, but we also dissent from it because the special right of passage through straits established by the evidence, which I have just referred to, is not confined to the great straits, and of course we dissent altogether from the second proposition because it is inconsistent with the special régime obtaining in international straits which was epitomized in the sentence from the observation on draft Article 12 which I have just quoted.

We have, as I have said, set out our views on the legal points in our Reply, but I must here say a little more about Albania's contention that the special régime for straits applies only to the great international straits, and therefore does not apply to smaller straits such as Albania says the Corfu Strait is. This contention seems to us to be both inconsistent with the evidence which we have presented, and to make the whole idea of a special régime in straits somewhat meaningless.

We stand by the definition of the class of straits affected by the special régime which is contained in the observation on draft Article 12, namely :

"Straits constituting a route of international maritime traffic between two parts of the high sea."

This definition only expresses rather more clearly the same idea as the phrase used in the reports on the Hague Conventions VIII and XIII where the phrase is "straits uniting two open seas". There is no trace of the word "great" in either of these definitions. It is simply the geographical fact that the strait connects two parts of the open sea where ships may lawfully wish to pass, which distinguishes it as a strait subject to a special régime in international law.

Is not that distinction common sense, and exactly what you would expect from all that I have said previously about the distinction about territorial waters and interior waters? If the strait only leads to interior waters, then there is no special right of passage, because passage to interior waters is, for a warship, a matter of comity. If, however, the strait connects two parts of the open sea, then the right of innocent passage which, in our submission, in any case exists through territorial waters, becomes a special unqualified right because the narrowing of the strait tends to force shipping into territorial waters on one side or the other. This consideration is particularly strong in the case of the Corfu Strait, which in some parts can be navigated only in Greek or Albanian waters.

Any other view renders the whole principle of making navigation through straits free from any kind of interference somewhat meaningless, for the so-called great straits are for the most part covered by their own special conventional régimes, and in a wide strait, like the Strait of Gibraltar, an example given in our opponent's pleadings, the ordinary general right of innocent passage through territorial waters would suffice, as there is in any case open water in the middle of the Strait.

For all these reasons, we submit that the special régime for straits which even Albania concedes has a place in international law, applies to all straits which constitute a route for international maritime traffic between two parts of the high seas.

Albania has, however, also contended that the Corfu Strait is of only very slight importance in international navigation. There is not a highway but a lateral or secondary way reserved for local navigation and coastal traffic, and that it is not in fact used as such, is not a passage properly at all. We have dealt in some detail with the status of the Corfu Strait as an international maritime route in paragraphs 4-7 of our Reply, to which I respectfully ask the Court to refer. First, the Corfu Channel as a whole not only connects two parts of the open seas, but its shores are in the hands of different States. Moreover, one of the principal uses of the North Corfu Strait is as a northern approach, not to an Albanian port, but to the considerable Greek port of Corfu, and

to other Greek ports such as Patras. In fact, from the point of view of navigation, the Greek interest in the Strait is so much greater than that of Albania. In some parts the Strait is very narrow and shipping must pass through the territorial waters either of Greece or of Albania. These circumstances alone are enough to give an international character to the route through the Strait.

Secondly, the Strait constitutes a channel of navigation which is important both for the local traffic and for coastal traffic. In addition, it has in the past served an appreciable volume of general trade moving between the Eastern Mediterranean or Ægean, and ports in the North Adriatic, particularly Venice, Trieste, and Yugoslav ports.

These facts are confirmed by the ordinary commercial atlases which show the local and main trade routes. In our Reply, we referred to Bartholomew's Atlas of 1944, and to Philips' New Commercial Map of Europe. These are two large atlases which I will invite the Court at its leisure to inspect. Further, to show that we do not rely merely on maps published in the United Kingdom, I will now refer to a Dutch atlas. It is Leopold's Wereldatlas 1946, and you will find the map on page 44. That again I will place at the disposal of the Court. I have also here in my hand a well worn copy of a small schoolroom book of maps published by Bacon, in which these trade routes through the Strait were considered sufficiently important for schoolboys to know. Now atlases, especially schoolboy atlases, do not show trade routes of ships unless the trade route is of some commercial importance. No atlas marks as a trade route a route which is only used by a few small local coasting vessels, which is what Albania represents the importance of the Corfu Channel to be. Now on these atlases you always see trade routes coming in from the north [indicating on map]. The atlases differ in the number of trade routes that they show. The Dutch atlas which I referred to as a matter of fact shows one coming in like this. Some of them show as many as three, one of them coming more or less along the coast from ports like Valona and Durazzo. Then you see two more coming across here straight across from the Adriatic [again indicating on map]. Then, if you follow the trade routes down through the Strait, you will see some of them put in at Corfu, and others are shown going on, either to the Greek ports like Prevesa and Patras, or straight across the Mediterranean to Egypt to the port of Alexandria.

I should perhaps say that these maps also show submarine cables, and the marking of a submarine cable is rather like that of a trade route. However, I think that if you look at it very carefully, and, if you are short-sighted like I am, use a magnifying-glass, you will see they are marked differently, and to the best of my belief I have not muddled the trade routes and submarine cables.

If Albania says that since the end of the European war the volume of trade has not been appreciable, I really do not think the legal position is altered at all. Quite apart from the fact that there is evidence of some user of the Channel, especially before the incident of 15th May, the fall in the volume of traffic is the consequence of the abnormal conditions in the Adriatic at the end of the war. It is also in part the direct result of the exclusive attitude adopted by Albania and also by Yugoslavia towards the visits of foreign shipping to their ports. And, most of all,

it is the direct result of Albania's violent interference even with the mere passage through its territorial waters of foreign shipping—merchant shipping—navigating along the established maritime routes by way of the Corfu Strait. Albania's disregard of the rights of other States in regard to this very matter is one of the principal issues to be tried in this case, and Albania cannot point to the immediate consequences of its own illegal acts to provide their justification.

It is, we submit, quite clear on the evidence which we have presented that, in the days before the Axis armed force and Albania's aggressive coastal forces disturbed the safety of its maritime routes, the North Corfu Strait did constitute a route for, and was used by, international maritime traffic between two parts of the high sea. And the same navigational considerations which in the past have made the strait such an international route render its safe use to-day still a matter of importance to those who wish to use it. Consequently, we submit that the Corfu Strait is subject to a special régime in virtue of which, to use the words of the observation, under no pretext may there be any interference with the passage of warships either by Albania or Greece.

I have one further submission to make, and it is this. Whatever may be the case about a warship's right of passage through other territorial waters, we have shown that it has an undoubted right of innocent passage through a strait such as the Corfu Strait, which constitutes a route for international maritime traffic. This is established not only by the evidence of the views of States to which I have referred, but by the overwhelming consensus of the opinions of writers. Thus, a large number even of those writers who regard the passage of warships through ordinary territorial waters as a matter of comity, acknowledge that in straits uniting two parts of the open sea it is a matter of right. The opinion of Oppenheim is typical of the views expressed by a very great majority of writers. He says in one passage in Section 187 of the 6th edition: "It may safely be stated that it is now a customary rule of international law that the right of passage through such parts of the maritime belt as form part of the highways for international traffic cannot be denied to foreign men-of-war." In a further passage, Section 195, he says, with particular reference to straits: "Foreign men-of-war must be admitted to such straits as form part of the highway for international traffic."

There being, on any view, a right of passage through straits, we submit that, if the Court should hold, contrary to my argument, that even in the case of straits the coastal State has the right, for urgent compelling reasons, to require its prior permission to have been obtained, still we contend that Albania was not justified in trying to impose this requirement upon us in the present case.

Thus, in the Corfu Strait the onus is on Albania to justify the abrogation or suspension of the right, and, for the weighty reasons which I elaborated in my argument on the general right of passage through territorial waters, Albania has entirely failed to establish any such justification.

The Albanian Agent has filed with his letter of 8th November four new printed charts, and I should like to say, whatever else I say about them, they are very nicely printed. Of these four new charts, the first three are relevant to my part of the case and the chart marked (*d*) to the part which has been dealt with by the Attorney General. The point which chart (*d*) seems to be intended to make was answered in advance

by Sir Hartley when he pointed out that the individual mines were 750 feet apart and therefore a ship could easily sail between any two of them without being hit.

In chart (*d*), the course of the ships has been superimposed on the minefield with the object, as far as I can see, of saying that the ships, if they took that course, must have hit the mines if the mines were where we say they were. That is a point which Sir Hartley dealt with when he pointed out the actual distance which the mines were apart.

The purpose of charts (*a*) and (*b*) seems to be to suggest that the swept Corfu Channel is not the natural and convenient route for navigation—the natural route would have been further west—further from the Albanian coast, half-way between the coast of Corfu and that of Albania. Chart (*b*) indeed shows that the water is even deeper there. Therefore our opponents no doubt say it is ridiculous of us to claim that this channel near the Albanian coast is a strait, a highway connecting two parts of the sea. Our answer is simple. Albania chooses to forget the minefield QBY 539, a big minefield which has not been swept yet and which it will take some time to sweep. It is in the area for which Greece is responsible. The course which is shown on these new Albanian charts (*a*) and (*b*) would traverse this unswept minefield.

The Allies reasonably adopted the Channel kept free by the Germans, a channel which not only gave a safe route through the Strait, but also served Saranda. The course in (*a*) and (*b*) would have left Saranda unusable. You will see that halfway between the two coasts would not enable you to get safely at all to the Port of Saranda. It was obviously better to adopt a known safe German route, one which the Germans were known to have used, than to sweep a new channel through the minefield in QBY 539.

The third chart (*c*) is alleged to show the respective positions of the German free channel as indicated by the first of the charts which we put in, and the Medri swept channel, and is designed to show that the Medri channel is more to the east, nearer to Albania than was the German channel. Our answer is that the German chart does not indicate the width of the swept channel. Moreover, the route which is shown on the second German chart which we put in, the one dated 1943-1944, in fact coincides exactly with the Medri channel, so there does not seem to be anything in the point at all. To sum up, our answer is twofold. In the first place, the German does not purport to show the width of the swept channel, and in the second place the Albanian chart is based on the earlier German chart and completely ignores the later German chart dated 1943-1944, which shows the Allies had not moved the centre-line of the Channel nearer to the shore.

Mr. President, with your permission a short interpolation. The Court will remember yesterday afternoon the point in the argument at which Sir Hartley Shawcross put in *Jane's Fighting Ships*. At that time he mentioned a Swedish publication which we had not got available when Sir Hartley was speaking: that publication has just been given to me. It is called *Marinkalender*. The foreword is dated 1st December 1946, and on page 84 it shows amongst Yugoslavian war vessels the two

ships *Mljet* and *Meljine*, and I would like, with your permission, to hand that in.

Well, to continue my present argument, I now come to the second part with regard to the incident of 22nd October—a question which I describe as one of mixed law and fact. You must now assume that I have satisfied you that there is a right of innocent passage through the Corfu Channel for warships and that the permission of or notification to the coastal State is not required. The question is now : was there anything in the actual passage of our four ships on 22nd October which produced the result that it was not an "innocent" one within the meaning of the international rule ? This is partly a question of fact—what did actually take place—partly one of law—was there anything which the Court finds did take place—which results in the passage not being one justified by the international rule. The facts of the incident of the 22nd October must be seen in the light of the incident of 15th May which preceded it. We and the Albanian Government at least agree on that point, though naturally we differ completely on the nature of the light which it throws. Albania says, in paragraph 37 of the Albanian Counter-Memorial, that "the incident of 15th May shows that the violation of Albanian waters on 15th May is not an accidental or isolated fact but is connected with all the hostile policy of Great Britain against Albania and viewed accordingly is inseparable from the incidents of 22nd October and 12th-13th November". Now we say that the incident of May explains the precautions which our squadron took on 22nd October and justifies them. In October we were, in our view, exercising a right which the coastal State had denied and which it had opposed, in May, with gunfire. The incident in May is not the subject of any claim by either side in this case, but both sides consider it relevant to the incident of 22nd of October which is the subject of both our claim and of one of the Albanian counter-claims.

I must therefore treat the incident of 15th May in some detail. It has, in the view of both Parties, so great a bearing on the incidents which are the subject to-day. Now the incident, together with the diplomatic correspondence in Annex 6, in our submission, establishes two things beyond any shadow of doubt :

(1) On or about 15th May, 1946, the Government of the United Kingdom entertained entirely friendly feelings towards the Government of Albania.

(2) Only the attack without warning on *Orion* and *Superb* in the North Corfu Channel on that day and the subsequent attitude adopted by Albania towards the passage of His Majesty's ships prevented those friendly feelings from being translated into full diplomatic relations between the two Governments.

I go further. We have not made the incident of 15th May a ground of claim against Albania in this case, but we might well have done so. The Albanian attack upon our two cruisers was absolutely inexcusable.

I have shown that my Government was friendly disposed towards Albania when the day broke on 15th May, and, to establish that, I do not need to rely only on a passage in one of our own telegrams to Belgrade. I ask the Court to glance at the last paragraph of the Albanian note of 21st May, 1946, which runs :

"Le Gouvernement de la République d'Albanie espère que l'incident de Saranda ne doit pas être considéré comme un obstacle pour l'échange

des représentants diplomatiques et le renforcement davantage de l'amitié qui existe entre les deux pays."

Now that language which was repeated in the note of 19th June was not merely formal. Albania knew that we were on the verge of agreeing to the exchange of diplomatic representatives and was asking us to overlook the incident. And we should probably have done so had the incident merely been a mistaken zeal on the part of trigger-happy coastguards. But it was not. What actually happened was this:

On 15th May, *Orion* and *Superb* were sailing southwards through the established Channel flying their ensigns in accordance with routine. You will find the details in the evidence set out in paragraph 14 of our Memorial and paragraphs 30-31 of our Reply. At approximately 8.30 a.m., in broad daylight, with a bright sun and fair visibility, they were fired on by Albanian shore batteries in the vicinity of Saranda at a range of about 5,000 yards without any warning. No signals or activity of any sort were seen on shore previously to fire being opened by the shore batteries, nor was any wireless message received on board from the Albanian shore. The very first round fired was of high explosive and fell astern, that is to say it fell behind the ships which were then already sailing directly away from Saranda down the Channel. I particularly draw the Court's attention to this fact. The shots were not fired as the ships were approaching but as they were receding. They could not possibly, therefore, have been a warning shot. The second shot followed within one minute from the first. About twelve rounds of live high-explosive shell of about 4" calibre were fired altogether in the direction of the ships. The shooting was erratic, but some shots fell very close. The ships, which were not hit, did not return the fire and completed the passage of the Strait along the Medri route to Corfu. Now, such were the facts of the incident as observed by the British officers and men on board the two cruisers.

What, on the other hand, does Albania say were the facts of the incident? In its note of 21st May, 1946, replying to the United Kingdom's protest, Albania said that on the 15th May two unknown warships were navigating in its territorial waters, steering in the direction of the Port of Saranda, and that the coastal headquarters, in accordance with their general orders based on international law, after giving the signal to move off-shore, fired some shots in the direction of the two ships, which then hoisted their flags. That it was at that moment, when the order to fire had already been given, that the ships were recognized to be British. Albania also stated that it had never been the intention of the coastal authorities to attack ships recognized to be British if they did not navigate in Albanian territorial waters steering towards Saranda. Then the note ended with a recital of alleged Greek provocations.

Now the Court may well think that some significance is to be attached to certain omissions in Albania's first recital of the facts of this incident as compared with later accounts. It was not until after the mining of *Saumarez* and *Volage* in its territorial waters that Albania made the least suggestion of the ships having, on 15th May, entered interior waters. In its note addressed to the United Kingdom on 21st December (Memorial, Annex 6, p. 51[1]), when Albania had begun to realize that the United

[1] See Vol. I, p. 83.

Kingdom would insist on the incident of 22nd October being investigated, the Albanian Government also began to accuse His Majesty's ships of "provocation" in May.

As to the sudden change of course and entry into interior waters, not a word was heard of this in all the long debates at the Security Council. It was not until the delivery of the Counter-Memorial (paras. 31-37 and 110) last June that this charge was added. Why did not Albania make these allegations of provocation and entry into interior waters at the time? There is very good reason. The British cruisers did neither of these things, and the allegations have only been made as part of the smoke screen to present the United Kingdom as an aggressive Power and to invite the Court to view the events of the 22nd October in the light of that.

The Court will have observed that there are in fact several points of divergence between the United Kingdom and Albanian versions of the question of the 15th May. I must say something about this, because they show quite clearly the length to which Albania is prepared to go in manufacturing a case of aggression against us.

First, as to the ensigns: is it really credible that the cruiser squadron under the command of a Rear-Admiral should, directly contrary to the standing orders of the navy, not wear their ensigns? In any case, the Admiral's contemporary signal at Annex 29 is absolutely clear, and I unhesitatingly ask the Court to accept it.

Secondly, as to the identity of the ships, is it really credible that Albania thought they were hostile ships? They were coming from the north; they could not have been Italian ships at that rate, they could only be ships of the navies which at that time sailed in the North Adriatic, that is to say British or United States ships. They could not have been Greek in any event; quite apart from the direction in which they were sailing, Greece never had any ships such as these cruisers. Albania, with its preoccupations over Greek activities, would surely have known this.

Thirdly, as to the direction in which they were sailing, the Albanians say towards Saranda Bay, but a glance at the chart shows that on the first lap [indicating on chart] of the course, all ships must necessarily steam towards Saranda Bay. You are coming down here; you cannot help, if you are in the Channel at all, being both in Albanian waters and steaming towards Saranda. That is just a fact of geography; but then it is said they suddenly changed course and entered Albanian interior waters. Now why on earth should they do this? They had to change course indeed when they got to Denta Point, but it was then away from Saranda, not towards it, and that is what in fact the track chart which we have put in shows they did.

I have already mentioned that this particular allegation about the change of course into Albanian waters was not made before the Security Council, and only appeared at a late date in the pleadings.

Fourthly, as to the signals from the shore. Were these really made? You will see the Admiral's statement, at our Annex 29, that no signals or activities of any sort were seen on shore, and no message was received by wireless from the Albanians. That is explicit enough. All the Albanians say is that the "usual signals", that is the expression in Annex 5 of the Counter-Memorial, or the "conventional signals" (para. 31 of the Counter-Memorial) were made, to withdraw. Not a word about how they were made, whether by flag or by semaphore or wireless, or by what other

means. Were signals really given and not seen by the trained and expert look-outs on these two large cruisers, or are we to understand that the usual signals are a few shots of high explosive shell ?

It is evident, is it not, that all these allegations, unsubstantial as they are, were introduced to give some substance to a charge of provocative behaviour, and moreover, provocative behaviour at the precise time when the United Kingdom was about to establish full and friendly relations with Albania. Is it credible ? Is it not clear that these are manufactured charges designed to support their case that the later passages too bore an offensive character ?

So much for the so-called warnings to the British cruisers on the day in question. But why had the United Kingdom Government and the United States Government and other governments not been warned before that date if Albania genuinely believed that conditions in the Corfu area were such as to require its coastal defences to fire on unidentified warships ? The Albanian note of 21st May, replying to our protest, stated in a passage I have read before, that "in accordance with a general order based on international law our coastal headquarters, after giving the signal to move off shore, fired some shots in the direction of the two ships". The Court has not been favoured with a sight of these orders based on international law, but it is clear that the definite orders to open fire on ships in territorial waters had already been given before the 15th May. Other governments with warships stationed in the area were not, however, informed of these orders. What sort of international law is this ? Whatever other arguments may be raised about the right of passage through territorial waters, it cannot be contended that a State which had never issued any kind of regulations concerning passage through its waters had the right to shoot at ships not only without warning through the diplomatic channel, but without any discernible warning at the time. Not until two days after this incident did Albania make a communication to some of the governments concerned in regard to the entry of ships into its waters. Never once did it express regret that prior warning had not been given through the diplomatic channel before 15th May ; and why ? Because Albania held itself at all times entitled to exclude warships, and indeed merchant ships, by force from its territorial waters.

Look at the notice which Albania did eventually give to governments, and which was received by the United Kingdom Government on the 29th May. It is to be found at paragraph 5 of the Report of the Sub-Committee of the Security Council, Document S. 300, in Annex 23 of our Memorial.

Now, the first sentence of this notice reads : "It has come to our attention that foreign battleships and merchant ships have been entering Albanian territorial waters without prior notification or permission of our authorities."

Now what does this sentence say ? It says in the plainest language that Albania considers the passage of all foreign ships, whether warships or merchant ships, through its territorial waters in the Corfu Strait, to be subject on each occasion to the consent of Albania. Mark the tone of injured surprise that any foreign ships should have crossed Albania's territorial limit without permission. Then the rest of the notice reads : "Please inform your authorities that such vessels must not sail in Albanian territorial waters without notification and permission from

this Government. At the same time, would you kindly similarly inform the British and Greek authorities."

Is there one word here about special conditions existing in the Corfu Channel? Is there one word of explanation here why the customary rights of foreign ships were being cut down, if not abrogated, for although Albania argues it is a matter of law that the right of passage of warships in territorial waters is qualified, Albania does not in the legal part of her written pleadings contest that merchant vessels have an undisputed right of passage without notification; yet by this notice Albania, without a word of justification, purports to whittle down that right for merchant ships as well.

Nor was Albania's attitude towards the question of passage through its territorial waters any different in the diplomatic correspondence which followed upon the incident of 15th May. In its note of 21st May, Albania, after giving its version of the facts of the incident with which I have dealt, said: "It was never the intention of the coastal headquarters of Saranda to attack the ships of an ally, Great Britain, if recognized, and if not navigating in Albanian territorial waters, in the direction of Saranda." I have already explained that no ship navigating in the swept channel along the published Medri route could fail in the first lag of its passage to be steaming in the direction of Saranda. Can it therefore be wondered that the United Kingdom did not see in this equivocal passage either any genuine regret at the incident or any acknowledgement that foreign ships might pass through the Medri swept channel on their lawful occasions?

Then look at the second Albanian note of 19th June. This note was in reply to a renewed protest by the United Kingdom dated 29th May, in which the United Kingdom insisted upon the right of innocent passage through territorial waters and in particular through straits. Albania in its second note was equally unsatisfactory on the question of passage. "The Government of Albania", it said, "basing itself on its rights and on international law has not had, and does not have, the intention of interrupting the navigation in the open sea or in the Corfu Strait of any ship, whatever its nationality, provided that the ship respects the rights and laws of the country; that is to say, does not enter Albanian territorial waters, does not steer towards our shore without having observed the necessary formalities and obtained permission from the Albanian authorities, and provided that it does not manifest aggressive intentions as has been the case with Greek vessels", etc.

The language of that second note was scarcely such as to convey to the United Kingdom that Albania would accord either to warships or to merchant ships the ordinary right to make passage through the swept channel of the Corfu Strait on their lawful occasions. Ships are not to enter territorial waters; ships are not to steer in the direction of the Albanian shore without the permission of Albania. True, it is claimed by Albania in paragraph 71 of its Rejoinder that it never happened that the passage of a merchant ship through the Channel was made dependent on any previous permission whatever; but this claim is in direct conflict with the express language of the notification to governments of 17th May and of the second Albanian diplomatic note of 19th June. It is also contradicted by the testimony of the Greek Government that Greek and foreign vessels were on several occasions shot at by Albanian batteries during 1945. You find that in Annex 1 of the Counter-

Memorial. At a later date, after the mining of *Saumarez* and *Volage*, it was again contradicted by the wanton attack on the U.N.R.R.A. vessel *Tanac* evidenced by the affidavit of her skipper Bargellini.

At any rate, the United Kingdom, after careful consideration of the explanations given by Albania of the incident of 15th May, and the very unsatisfactory language both of its diplomatic notes and of its notification of 17th May, concluded that Albania had no real intention of according to shipping any right of passage through its territorial waters in the Corfu Strait. This meant that, quite apart from Albania's unilateral abrogation of customary rights in its territorial waters, it was, in the prevailing mine conditions, virtually closing the North Corfu Strait to international navigation.

Can it be wondered that the United Kingdom Government regarded the action of Albania on 15th May as inexcusable and its explanations as profoundly unsatisfactory? Worse still, the two Albanian notes of 21st May and 19th June made it plain that in the future Albania had no intention of allowing any innocent passage through its territorial waters and would thus preclude the use of the only existing navigable route through the Strait. Any Albanian consent to passage through the Strait, if ever given at all, was, we thought, going to be on condition that Albanian territorial waters were not entered, which of course would render the authorization of passage completely illusory.

I may say in passing that our understanding of Albania's intentions expressed in its diplomatic notes was subsequently confirmed by another event. Albania, as was widely reported in the press at the time, refused absolutely to allow a United States warship to enter its territorial waters after full notification for the purpose of embarking its diplomatic mission from Durazzo.

I do not desire to stress an incident which is not a part of this case, but I must say a word about it because it throws some light on the attitude of the Albanian Government. The facts were these. The United States political mission had been in Albania and was withdrawing. The United States Government asked permission of the Albanian Government to send two warships into Durazzo to take this mission away—they asked permission because they were going into interior waters—but permission was refused without reason. That alone may be discourteous and no more can be said about it, but Albania then protested to the United Nations because the United States had asked for permission. It was not only the sending of ships through territorial waters, which is a derogation to the sovereignty of Albania or a threat to her, but it was apparently something most improper even to ask for permission to do so. There is a regulation that you must not pass through these waters without permission, but that incident shows how unlikely it is that you would get permission, and, what is more, you would be reported to the Secretary-General of the United Nations if you had the temerity even to ask.

To return to my story, the United Kingdom informed Albania in a note of 2nd August, 1946, that it took exception to the latter's statements that ships must fulfil the necessary formalities and obtain permission before making passage through its territorial waters. The note re-emphasized that the rule of international law concerning straits gives both to ships of war and merchant vessels in peace and war a right of innocent passage through straits forming routes for international maritime traffic

between two parts of the high seas. The note contested the right of the territorial Power to demand the fulfilment of conditions before permitting entry into such straits, and refused to agree that British shipping should give prior notification of passage. Finally, the note said that if fire was again opened on His Majesty's ships, it would be returned.

The United Kingdom, in our submission, could not be blamed if in the circumstances it regarded Albania as denying any right to foreign shipping, both warships and merchant vessels, to make passage through the Strait in any circumstances except with the special permission of Albania, which the latter apparently did not intend to give in a form which made navigation possible.

Mr. President, I told you at the beginning I thought I should finish at half-past six. I have apparently been speaking more slowly this afternoon than I thought I should, and I see it will take me longer than that. I only wish to know whether, in those circumstances, you wish me to continue or not.

Le PRÉSIDENT. Combien de temps vous faudra-t-il pour terminer votre exposé ?

Sir Eric BECKETT. Une heure environ, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. Dans ces conditions, la Cour estime préférable que vous poursuiviez votre exposé demain matin à 10 heures 30.

[*Public sitting of November 12th, 1948, morning.*]

May it please the Court. I now pass from the incident of the 15th May and approach the incident of the 22nd October, 1946. I wish to make it clear that there are two points here : first, what did actually take place ? Secondly, is there anything in the facts as found by the Court justifying the Albanian view that the passage was not justified by the international rule of innocent passage ? The Attorney General has made some remarks about the facts of the passage on the 22nd October, but here they have to be looked at from a different angle. In consequence, some of the details which were omitted from Sir Hartley's argument will now require your attention.

As regards the course, the actual course which the ships took, a point which of course is equally relevant to my argument as to his, I simply adopt here what Sir Hartley has said. We have shown that the ships kept to the swept channel except that, when mined and crippled, the destroyers were unable to avoid drifting eastwards.

Now from what I said yesterday, the Court should now be in a position to appreciate what was the general position at 13.30 on that afternoon in October, when our four ships set out from Corfu. Albania had informed the United Kingdom that it required its prior consent to have been obtained for any entry into its territorial waters. My Government had contested Albania's right to subject the innocent passage of the British warships to Albania's permission, and had informed Albania explicitly that it would neither give notice of the intended passage nor seek Albania's prior permission. It had also given clear warning that

if our ships were again attacked, they would return the fire. Now that warning was given on the 2nd August. If the Court turns to the telegrams which passed between the Admiralty and the Commander-in-Chief of the Mediterranean—telegrams now filed in response to Albania's request for further documents (para. 94.(*c*) of her Rejoinder)—if you will turn to those telegrams you will see clearly how the passage of the 22nd October came to be made. On the 10th August the Commander-in-Chief was informed that the note of 2nd August had been delivered, and that the temporary ban on the use of this Strait imposed by the Admiralty was now lifted. At the same time he was instructed only to use the Strait for essential passages, and then to keep the armament of his ships in the fore and aft positions. In other words, His Majesty's ships were told that they could resume the exercise of the right of innocent passage through the Strait, if and when it was necessary in the ordinary course of the ships' lawful occasion to go through it.

Six weeks later my Government, so far from harbouring the political animosity against Albania which the latter has tried to impute to it, was contemplating the possibility of again taking up the question of establishing diplomatic relations. You will see the fact clearly set out in the Admiralty's telegram to the Commander-in-Chief, Mediterranean, of 21st September. But my Government's confidence in Albania's willingness to observe the ordinary principles of customary international law and to accord to foreign warships the ordinary courtesies of civilized life, had been rudely shaken by the incident of 15th May, and by the subsequent diplomatic correspondence. Albania's failure to offer any kind of amends for the attack in May, and her refusal to give any firm assurance as to the future passage of our ships through its territorial waters, had made a very bad impression. My Government was, however, not sure whether Albania's attitude sprang simply from a perverse unwillingness to apologize for an error, or, as appears in the language of its notes, from an inveterate objection to allowing foreign ships their customary rights and courtesies in its territorial waters.

My Government felt, therefore, that the serious doubts which it entertained concerning Albania's intentions in regard to the passage of the Corfu Channel must be resolved before it could again take up with Albania the question of resuming full diplomatic relations between the two countries. Accordingly, my Government enquired through the Admiralty, on the 21st September, whether any of our ships had been through the Channel since August, and if not, whether any would be doing so soon.

Now this telegram asks if the Albanians "have learnt to behave themselves". The meaning of this frankly expressed message was to ask whether the Albanians, as a result of our diplomatic protests, had refrained from firing on our warships which were making use of the Corfu Channel. The telegram was not a communication addressed to the Albanian Government, or indeed intended ever to be made public, and therefore I think my opponents have no grounds to take any offence at the, shall I say, sailor-like expression that was used in it.

The Commander-in-Chief had not hitherto had occasion to use the Strait after receiving the Admiralty authority to do so when necessary, but he was planning that ships visiting Corfu in the customary exercise should go north to a rendezvous in the Adriatic. He replied therefore, on the following day, that he had in mind to send *Mauritius*, *Leander*,

and two destroyers through the Channel on their departure from Corfu on the 22nd October.

So it came about that, towards the close of the autumn training cruise of the Mediterranean fleet, *Mauritius*, *Leander*, *Saumarez* and *Volage* were directed by the Commander-in-Chief after their visit to Corfu to proceed northwards through the Strait. The ships were to make a rendezvous with the aircraft carrier *Ocean* and the destroyer *Raider*, north-west of Corfu. It was to be a normal passage such as might have been made in the course of any autumn cruise, a passage through the Medri swept channel to join up with other units of the fleet—*Ocean* and *Raider*—but at the same time it would have served the purpose of ascertaining whether Albania intended to take action to keep the Channel closed, and that my Government wished to know before it established diplomatic relations.

Albania has alleged that Admiral Kinahan's ships had aggressive and provocative intentions on the 22nd October, and that they were engaged in espionage. I shall go into these allegations in detail in a moment, but the Admiralty telegrams and the reports of Admiral Kinahan and of his officers establish clearly that our ships in fact had no offensive, provocative, or any other illicit purpose, in making passage through the Strait on that day. Their only object was, if possible, to make a normal passage and thereby ascertain whether Albania would now allow innocent foreign ships to traverse the Strait in safety. They were ready to ward off attack, but no more. If I have a right of way to walk peaceably across a neighbour's land, I am not being aggressive and I am still walking peaceably if I carry a big stick which I am only going to use if my neighbour for the second time molests me when I am crossing. Remember that in this part of my argument the Court must assume that I have the right to walk across.

Now taking into account the former attack upon our cruisers, the passage of the four ships on 22nd October was as unprovocative as past Albanian intransigency allowed it to be. A State is really not entitled to execute a violent and treacherous attack upon our ships when, oblivious of danger, they are exercising their lawful rights and then complain if the next exercise of our rights involves incidentally some sort of test of the recalcitrant State's intentions. Nor can it complain if we take some measures for our own security.

It is true no notice was given to Albania of the intended passage of the four ships. We refrained from giving notice in accordance with the declared position of the United Kingdom in its note of 2nd August. Nevertheless, there was no secret about the visit of our ships to Corfu. Their visit had long been expected, and the usual hospitality and festivities had been arranged and published. They stayed in Corfu several days and, I submit, there can be no doubt that Albania learnt of their intended visit to that port and of their arrival.

The Commander-in-Chief in the Mediterranean, mindful of the attack upon his cruisers in May, naturally took simple precautions for the safety of these four ships. Accordingly, the ships were ordered to proceed at the alert and with the crews at action stations so that they might both be ready for the immediate defence of their ship, and be exposed to the fewest risks if any ship were hit by an early salvo from the Albanian batteries.

Of course the ships were informed of the situation of those batteries which had opened fire in May, and of certain other batteries in military redoubts observed on that occasion. Accordingly, operation orders were given to the Commander of the ships as to the action which they should take in these events. You will find certain references to these orders in the reports of the events of 22nd October which the captains of *Volage* and *Saumarez* made, reports which we have put in. There are references to them under the abbreviation XCU, and these operational orders prescribed action to be carried out in certain eventualities, which did not take place ; that is to say if the ships were fired on from the land. As we told the Albanian Government in the note of 2nd August, the ships were, in that event, going to fire back. What matters, after all, is what the ships did and not what they might have done had circumstances been otherwise. We do not produce those XCU documents, no doubt for similar reasons to those which have led Albania not to produce, amongst other documents which Albania does not produce, the orders to its own coastal defence units which fired on our ships on 15th May. For exactly the same reasons we have also not produced the operational orders covering the sweeping operations on the 12th and 13th, although we have put in Admiralty orders under which this sweeping was carried out. We see no necessity for disclosing certain technical matters which navies at all times keep secret, I want to take this opportunity of saying that with these sole exceptions we have responded to the Albanian request for the production of every document they have asked for, in so far as the document exists at all.

Albania, in paragraphs 111-113 of its Counter-Memorial and paragraphs 120-131 of its Rejoinder, contends that the actual circumstances of our passage rendered it non-innocent. Albania says in its pleadings that our passage was offensive and provocative, and, as far as I can see, puts forward four main grounds for making this charge. In saying "four grounds", I leave out the absence of any notification of the passage because that is not disputed and falls into the legal issue which I discussed yesterday. I also leave out the vague accusation made that we hugged the coast and did not keep to the Medri channel, because the Attorney General dealt fully with that in his speech.

I turn now to the four grounds. *First,* Albania complains of the size of our squadron. Four ships was too large, so that its passage cannot be assimilated to the simple movement of a warship en route from one port to another. Why not ? If one ship could reasonably want to go from Corfu to rendezvous with others north west of the Channel, why could not four ships reasonably want to do so ? It is to be noticed that whereas some States, which have issued regulations concerning the visit of foreign warships to their *ports* or concerning *anchoring* in territorial waters have restricted the number of ships to three, this restriction has not been applied to warships *in passage through territorial waters.* In fact, Admiral Kinahan, to avoid any kind of suggestion of provocation, took his ships into the Medri channel in two groups of two ships not less than two miles apart. Moreover, I repeat that you must assume for this part of my argument that there is a right of innocent passage for warships through Corfu Strait. Two cruisers had been exercising that right in May and had been shot at. If I may return to my simple analogy in municipal law, am I wrong to ask a friend to come with me when my neighbour has once assaulted me when I am using my right of way across

his field, especially if, like Admiral Kinahan, I ask the friend to follow me at a distance?

The second point is this. Albania complains that the four ships adopted a battle formation to pass through Albanian waters. The ships are said to have been in diamond formation, to have carried soldiers, and to have had their guns trained on the shore. I need not deal with these points, as Sir Hartley Shawcross has already disposed of them.

You will also see in paragraph 3 of *Volage*'s report that a machine-gun ashore fired three short bursts, but as the direction of the fire could not be ascertained, the captain of *Leander* forbade any return of fire. Was this an officer eager to initiate hostilities? Certainly not. He was ready to do what might prove necessary for the defence of his ships but not a step more.

Albania, in paragraph 123 of the Rejoinder, in final desperation, has the extreme impudence—I am being careful in using strong terms but I think I am justified in using that term here—to suggest that our squadron improperly manœuvred in Albanian waters because two ships stayed opposite Kakome and Borshi until late at night. In the first place, only one cruiser, *Mauritius*, with the Admiral on board, in fact remained off these points to watch over the stricken destroyers. *Leander* proceeded immediately southwards, round Corfu island, to give aid to the destroyers. Albania is scarcely in a position to complain of *Mauritius*' solicitude for the injured destroyers which Albania herself had deliberately exposed to destruction.

What is the conclusion? The ships did not have their guns provocatively pointing towards the shore but fore and aft, and they engaged in nothing but a steady passage through the Channel until one destroyer was mined.

Thirdly, Albania complains that the captain of *Volage* did not show proper courtesy to the Port-Officer. Exactly what courtesies are prescribed by international law as due to the Port-Officer of a State which you gravely suspect to have deliberately mined a sister ship in a swept channel at the time when you are there trying to save this poor ship from sinking? It is a question to which the answer, I think, cannot be found in the law books. Nor is the question much simplified by the Port-Officer exhibiting a flag of truce in time of peace. In any case, the refusal of *Volage* to answer the enquiries of the Port-Officer when *Saumarez* was crippled and burning fiercely and *Volage* was engaged in the most difficult operation of passing the tow, is no evidence whatever that the ships had been engaged in non-innocent passage when *Saumarez* was mined.

[I think the Court may have noticed that the translator said *tiré* in the last part where I think he meant *miné*. My words were "deliberately mined a sister ship" not "fired at".]

I turn to the *fourth* point. Albania represents that the ships did not "confine themselves to passing or even to manœuvring but reconnoitred the Albanian defences all along the coast". She points to the maps submitted to this Court and to the Security Council on which the Albanian gun positions and redoubts are marked and, with much pretended indignation, the Rejoinder in paragraph 71 protests against this "espionage". They say it is contrary to international law and cites Gidel in support of its contention. We should not, of course, dispute for one moment that the reconnoitring of military positions on the coast

of another State in time of peace is normally inconsistent with innocent passage. But Albania is once more conveniently forgetting both what had happened on 15th May and what had already happened on this day of the 22nd October.

When our ships were shot at in May, they naturally scanned the coast to see where the danger that apparently threatened them came from. That was a natural, inevitable reaction to Albania's outrageous attack upon them. Has Albania any title to complain of what was directly provoked by its own illegal act? Then, of course, the information gained from the experience in May was passed on to the four ships on 22nd October in order that they might be on their guard when approaching the known danger points, and the ships naturally kept a close watch on the coast, as they passed, for indications of another attack. Who would not, when a treacherous attack had already come from that same coast?

But we entirely repudiate the contention that this vigilance on the part of the ships constituted espionage and rendered the passage offensive. It was no more than an inevitable precaution for self-protection. The reports are entirely consistent with what I am saying. Until *Saumarez* had been blown up the only references to shore defences are to the sighting of a mobile gun and to a machine gun position. The ships were on the *qui-vive*, but that was all.

Then Albania seizes upon our own statements in the Security Council that the shore defences had been observed and recorded by *Saumarez* and *Volage* after the disaster to the former. That is true. You will see it in paragraph 7 of *Volage*'s report. *Saumarez* had drifted in towards the shore and *Volage*, as yet undamaged, could easily observe the defences. The references in that paragraph to five positions are to those which, as the ships had been informed, were suspected danger points as the result of observations of *Orion* and *Superb* in May. *Volage* feared that the ships were drifting on to a hostile shore and took the opportunity to scan the shore for the danger positions. Can the observations made by *Volage* be reasonably regarded as showing that the previous passage of the ships was not innocent?

I submit, even apart from the mining of *Saumarez*, *Volage*'s observations were no more than a continuation of the defensive precautions natural in view of the previous attack. Ships which have been blown up by mines in a strait where British ships had been previously fired on had every reason to look carefully around. They did not know what to expect next.

I submit there was no offensive or improper reconnaissance of the coast. There were precautionary observations made proper by a not unjustified fear of attack. You must interpret the 22nd October in the light of the 15th May.

Now for these reasons, Mr. President, I submit that nothing took place on 22nd October which could lend any support to Albania's contention that the passage was not innocent—that the passage of the four vessels was fully within the right of innocent passage—a legal right of whose existence I hope I have already satisfied the Court.

I now turn, Mr. President, to the second part of the counter-claim which concerns the minesweeping operation of 12th to 13th November. Frankly, I do not think that the United Kingdom's intervention in Albanian territorial waters is going to be regarded by many people as

lacking in justification either in law or in public opinion, when you consider what very grave matters were uncovered by that intervention —twenty-two brand new unnotified mines, the minefield which had blown up two of our ships. If there ever was a case for self-help to investigate evidence of a serious international offence before the evidence disappeared, this is it, and the evidence was found. But Albania has tried to present this minesweeping operation to the Court in a very serious light, rather naturally I think, because the evidence was found, and I shall deal with these charges as briefly as I can.

Let me say at once that I do not attempt to justify Operation Retail as an exercise of the right of innocent passage. Moreover, I do not say that there is a general right under international law for State A to assemble a large number of ships and sweep the territorial waters of State B for mines. I shall refer in a minute to the two legal grounds on which we do justify this operation, but here again in this matter there are the two points, one of pure law, one mixed law and fact, namely:

(1) Was the United Kingdom justified in conducting this operation at all?

(2) If so, was there anything in the manner in which it was conducted which was wrongful?

Here again there is the question exactly what we did, and were any of these things unlawful, even if the operation itself was lawful?

I shall begin dealing with the second point, exactly what we did. Albania has described the operation as an invasion, and to give colour to its language it has said that we employed unnecessarily large naval forces and made a display of force along its coast which could have no connexion with the minesweeping operation. I shall not now trouble the Court with the details of the charges made by Albania, but I ask the Court to refer to paragraphs 84 and 85 of our Reply, in which I think they are carefully and fully answered. I shall content myself now with pointing out that British ships had been shot at in May and mined in October, in the area of the operation; that the sweepers were to operate immediately opposite Albanian shore batteries, at close range, and completely exposed to their fire; consequently, the only practical and sensible course was to have a force of sufficient strength to guarantee that the shore batteries would not think it worth while to open fire.

We do not dispute that we had a substantial naval force, but we entirely deny that this force had any other object than to ensure that our minesweepers were not endangered or interfered with during their sweeping. We also insist that in the operation itself the conduct of our naval force was scrupulously confined to the immediate object in hand, the completion of the minesweeping and the recovery of specimen mines.

The Court will not have failed to observe that no untoward incident in fact took place on either of the days in question, which is some confirmation both of our wisdom in employing an adequate force and of the scrupulous behaviour of that force. We did notify the Albanian Government that we were going to sweep the Channel, the date we were going to do it, and the area which we should sweep. All vessels kept out of Albanian waters other than those comprised in the Channel itself. The circumstances in which the United Kingdom came to undertake the sweeping of the Channel on the 12th and 13th November are set out in paragraphs 19-21 of our Memorial, and the diplomatic correspondence following the incident on 22nd October. We do not dispute that Opera-

tion Retail was carried out without the assent of Albania, though Albania's answers to the diplomatic exchanges were equivocal and prevaricating. We do not contend that any decision of either of the two Minesweeping Boards authorized us to sweep the Channel without the consent of Albania.

Now I turn to the first question—I said there were two—the question of law. Was the United Kingdom justified in conducting Operation Retail at all? Our legal contentions on this point are set forth fully in paragraphs 80-83 of our Reply, and I need only briefly refer to them here as they are hardly answered in the Albanian Rejoinder.

You will find those two independent grounds on which we justify our action set forth in paragraph 80 of our Reply. The first is this:

"In view of the fact that the Corfu Channel was in the sub-area allocated to Greece for minesweeping purposes, the Greek Government had the right to sweep the Channel itself, or to authorize the Government of the United Kingdom to do so, and the Greek Government did consent to the sweeping."

The grounds on which we support this you will find in paragraph 81 of the Reply. The Rejoinder only makes one comment, which you will find in paragraph 136, and that comment hardly seems pertinent to our argument. Our contention was that the Greek Government did consent to the sweeping by the British force, and we have now filed a note from the Greek Ministry of Foreign Affairs that the Greek Government did give their prior approval to the intended sweeping of the Channel. We quite agree with the Rejoinder that the United Kingdom ordered and directed Operation Retail, but we do say, and the Greek Government say, that the Greek Government knew of it in advance and consented. I do not think I need delay further over the first of our two grounds of justification, because our opponents have so far in their pleadings not touched it at all.

I now come, Mr. President, to the second ground on which we justify Operation Retail. That is also to be found in paragraph 80 of our Reply at (*b*). It is this:

"As, on the 22nd October, His Majesty's ships had been struck by mines in the Channel, in circumstances which created justifiable suspicion that these mines had been deliberately placed there, and that His Majesty's ships had been deliberately allowed, by the Albanian authorities, to run into them, the Government of the United Kingdom was entitled to sweep the Channel, both to remove an immediate source of danger to shipping and to investigate whether there was any foundation for these suspicions, and to do so without delay to prevent the removal of the evidence, if there was any, justifying these suspicions."

Our full contentions on this point are to be found in paragraphs 82 and 83 of our Reply. This argument of ours is dealt with in the Rejoinder, which devotes a few pages to it (par. 145-157).

I wish to conclude this address to the Court by a short reply to the Rejoinder on this point. Albania says in the Rejoinder that the right of intervention is outmoded, and has, in fact, completely disappeared since the adoption of the Charter of the United Nations. It says that self-redress is only a part of primitive law and has been displaced, at any rate in most cases, by collective action through the United Nations

Organization. But it is well known that even the most highly developed systems of law recognize certain rights of self-defence and self-redress. Certainly my own country's system of law recognizes limited rights of repelling or abating forcible interferences with private rights. International law, unhappily, cannot yet be regarded as a fully developed system of law either as to the certainty of its principles or more particularly as to its machinery for enforcing the law.

The jurisdiction of your Court, Mr. President, is limited to cases which are brought before it by agreement or by virtue of a clause which is optional. The Security Council of the United Nations can be rendered powerless by a single vote. Consequently, it is only natural that the rights of self-defence and self-help which are recognized in municipal law should have a somewhat greater importance in international law. The United Kingdom certainly do not dispute that the large rights of forcible intervention and action to obtain redress by self-help which formally existed have now become more restricted and controlled with the growth of international organization. We retract nothing from our whole-hearted acceptance of paragraph 4 of Article 2 of the Charter, which requires all Members "to refrain in their international relations from the threat, or use, of force against the territorial integrity or political independence of any State, or in any other manner inconsistent with the purposes of the United Nations". But our action on the 12th/13th November threatened neither the territorial integrity nor the political independence of Albania. Albania suffered thereby neither territorial loss nor any part of its political independence. Moreover, we are surely entitled to insist that there should be some measure of reciprocity in the observance of the obligation to refrain from the threat or use of force. Albania, having twice violently used and not merely threatened force against us, is in no position before this Court to invoke the United Kingdom's obligations under the Charter to refrain from threatening or using force.

We recognize that the right of self-help has been restricted and controlled by the provisions of the Charter; but we contend that it is precisely in a case of this kind, where there had been a violent attack on our ships in October and there was an urgent necessity to safeguard evidence necessary for the purposes of justice, that a properly limited right of self-help remains in modern international law. Certainly, there is now a right of recourse to the appropriate organ of the United Nations; but in order that this organ may function effectively and the right of recourse may not be rendered nugatory, evidence must be available. It may still, therefore, be necessary and appropriate for States, provided that they act within the spirit of the Charter, to take steps to preserve evidence. The recourse to the appropriate organ may be fruitless if the evidence is destroyed.

When we had swept the Channel and the evidence was found, we did resort to the appropriate organ of the United Nations, namely, the Security Council. We did so after first giving Albania, in accordance with Article 33 of the Charter, an opportunity to come to a settlement of the matter directly between the Parties. If you remember the two violent attacks made upon us by Albania and the grave injuries which we had suffered, you may perhaps think that the restraint exercised by the United Kingdom in this case in confining itself to the protective measures which I have described, and then applying to the United Nations, has few, if any, parallels in history.

The Rejoinder speaks about outmoded procedures. Do the Albanian Government think that before the days of the League of Nations or the United Nations a State in the position of the United Kingdom would have contented itself with operations the sole purpose of which was to ascertain the truth and to preserve the evidence, if any, in order to bring Albania before the bar of international justice ?

On the 12th/13th November, the Royal Navy did no more than was necessary to discover and abate a danger to navigation and to preserve the evidence of a dastardly trap laid for four ships, a trap which caught two ships and killed forty-four men.

For those reasons, Mr. President, I ask the Court to hold that we have done nothing of which Albania has any right to complain, and that she is not entitled to any satisfaction whatever.

Le PRÉSIDENT. Je désirerais savoir si la délégation albanaise est prête à commencer son exposé cet après-midi ou demain matin.

Me Joë NORDMANN. Monsieur le Président, j'aurai l'honneur de répondre à une argumentation serrée, présentée avec beaucoup de force par mes éminents collègues britanniques. Cette argumentation est fondée sur des documents qui ont été versés en partie pendant les débats. Nous n'avons pas pu avoir encore connaissance du texte sténographié des plaidoiries prononcées. C'est la raison pour laquelle je sollicite respectueusement de la Cour l'autorisation de commencer les plaidoiries pour le Gouvernement albanais après que ces sténographies nous seront parvenues.

Je connais la courtoisie de mes collègues britanniques et, du reste, cette demande de délai n'est qu'un hommage rendu à leur science et à leur talent.

Le PRÉSIDENT. Je considère que votre remarque est légitime et, par conséquent, la Cour vous entendra lundi matin à 10 h. 30.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, my learned friend, M. Nordmann, had the courtesy to inform me at the beginning of the hearing this morning that he did desire this delay, and I wish, Mr. President, to make a few remarks to you suggesting that so long a delay is not necessary. If the matter is decided, Mr. President, of course it is no good contesting a decision which has already been made, but if the decision is an open one, I should wish to address to you a few remarks.

Le PRÉSIDENT. La décision a été prise. En somme, l'ajournement porte sur deux audiences : celle de cet après-midi et celle de demain matin samedi. Par conséquent, la perte de temps se réduit à quelques heures.

D'autre part, lorsque les Parties demandent un délai pour préparer leur exposé, la Cour a l'habitude de leur accorder ce délai. Je ne crois d'ailleurs pas que le délai que nous donnons jusqu'à lundi matin soit long. Naturellement, s'il n'y avait pas eu entre temps un dimanche et si nous avions été en cours de semaine, au lieu de donner un délai jusqu'à lundi, j'aurais prévu la reprise des audiences un jour plus tôt. Par conséquent, je crois que ce délai jusqu'à lundi est équitable.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, you have informed me that the decision is taken. We shall always accept loyally any decision of this Court.

3. — EXPOSÉ DE M. KAHREMAN YLLI

(AGENT DU GOUVERNEMENT ALBANAIS)

A LA SÉANCE PUBLIQUE DU 15 NOVEMBRE 1948, MATIN.

Monsieur le Président, Messieurs, j'ai l'honneur de me présenter devant votre haute juridiction au nom du Gouvernement de la République populaire d'Albanie.

Je tiens tout d'abord à déplorer les conséquences du tragique accident du 22 octobre 1946 et à m'incliner devant les marins qui sont morts, ainsi que devant leurs familles.

Je veux aussi, sans plus attendre, protester de la façon la plus solennelle contre les graves accusations formulées contre nous par le Gouvernement britannique. Ce Gouvernement nous accuse d'avoir posé, fait poser ou laissé poser des mines dans le but de détruire une escadre britannique qui venait de faire escale à Corfou. De tels faits, je veux l'affirmer, sont contraires à nos traditions nationales, à nos sentiments les plus forts et à la politique suivie par notre pays. Je laisserai aux avocats de mon Gouvernement, M. le professeur Pierre Cot et Me Joë Nordmann, le soin de répondre en détail à ces accusations. Mais il m'apparaît indispensable, après l'image que sir Hartley Shawcross a voulu donner de l'Albanie, de vous présenter très brièvement et très simplement mon pays.

L'Albanie est un peuple d'un million d'habitants, dont le territoire est dépourvu de toutes richesses naturelles. Nous sommes une petite nation et une nation pauvre. Notre peuple n'a jamais eu de prétentions envers d'autres peuples, et son histoire ne connaît pas de luttes d'agression. Chaque fois que nous nous sommes battus, et toujours dans les conditions les plus difficiles, ce fut pour résister aux agressions des grandes Puissances, et pour résister seuls. Notre position stratégique dans la Mediterranée et l'Adriatique nous a obligés à combattre pour défendre — et seulement pour défendre — ou pour reconquérir notre liberté et notre indépendance.

La Cour sait, et je reviendrai tout à l'heure sur ce point, que nous sommes non seulement une petite nation et une nation pauvre, mais que mon pays a été particulièrement dévasté par la guerre. Les problèmes actuels, le travail immense de cet après-guerre, la base même des sentiments pacifiques du peuple albanais, son économie faible, sans parler des sentiments de sympathie qu'il nourrit à l'égard de tous les peuples, y compris le peuple britannique, établissent qu'il est contraire au bon sens le plus élémentaire de vouloir imaginer que mon pays a voulu poursuivre une politique hostile et commettre des actes d'agression à l'égard de la Grande-Bretagne.

Et, cependant, c'est bien de cela que nous accuse le Gouvernement britannique. L'Albanie, qui n'a qu'une petite armée, qui n'a ni marine marchande ni marine militaire, qui n'a pas d'aviation, aurait commis un acte d'agression contre la Grande-Bretagne, qui, sans compter les peuples de son empire, a une population quarante-sept fois plus forte que la nôtre et une puissante marine de guerre ! A qui pourrait-on faire croire qu'une petite nation comme la nôtre, qui sait ce qu'est la guerre,

et la guerre chez elle, s'exposerait de son plein gré à une aventure où elle perdrait une fois de plus son indépendance nationale ? Quelles peuvent donc être les garanties véritables de l'existence nationale pour notre État, sinon le droit et la paix ?

C'est pour cette raison, Monsieur le Président, que mon pays se présente, avec le plus grand respect et la plus absolue confiance, devant votre haute juridiction. L'Albanie n'a pas été partie à la Convention internationale qui a institué votre tribunal suprême, et c'est donc volontairement, avec la pleine conscience de notre décision, que nous avons comparu devant vous. Il n'y a que peu de temps que notre petite nation a pu établir son indépendance. Nous avons toujours proclamé et affirmé notre volonté de nous soumettre à toutes les obligations du droit international. Nous avons demandé également à prendre notre part au travail commun d'édification de la paix avec tous nos Alliés, et je n'aurai pas de mal à démontrer à la Cour que si nous avons été à plusieurs reprises écartés des organismes de sécurité collective, ce fut toujours par l'effet d'une volonté qui n'était pas la nôtre.

J'ai indiqué à la Cour que je laissais aux avocats de mon Gouvernement le soin de réfuter les accusations portées contre nous et d'établir le bien-fondé de notre demande. Mais c'est d'abord à moi, en ma qualité de représentant de la République populaire d'Albanie, qu'il incombe d'évoquer le climat de cette affaire et de démontrer brièvement à la Cour l'attitude d'hostilité systématique témoignée par le Gouvernement de la Grande-Bretagne envers mon pays.

Sir Hartley Shawcross a rappelé le rôle de la marine britannique dans la libération de l'Europe. Si nous reconnaissons l'effort accompli au cours de la dernière guerre par la Grande-Bretagne, comme d'ailleurs par tous nos Alliés, nous avons le droit de demander que nos propres sacrifices ne soient pas méconnus. Il n'y a pas de sacrifices de deuxième zone. Il n'y a pas de morts de deuxième zone. Les petites nations ne sont pas des nations de deuxième zone. Nous avons perdu presque cinquante mille morts et blessés, soit 5 % de notre population. Nous avons eu des milliers de prisonniers et de déportés ; 35 % de nos villes et de nos villages ont été détruits, laissant plus de 200.000 personnes sans abri. C'est pour cela que j'ai été très surpris qu'un représentant du Gouvernement britannique ait paru nous reprocher l'occupation italienne et se soit cru autorisé à insinuer que nous l'avions subie d'une façon servile. Lorsque, le 7 avril 1939, l'Italie nous a attaqués avec des forces considérables, nous avons cependant lutté avec les faibles moyens dont nous disposions.

Oui ! Nous proclamons bien volontiers, à nouveau, notre reconnaissance à la flotte britannique. Mais, ce jour-là, nous étions seuls. Les grandes Puissances méditerranéennes ont assisté passivement à notre étranglement.

Ce n'est pas mon opinion personnelle que je veux donner à la Cour, mais celle de l'ancien premier lord de l'Amirauté, celle de l'ancien premier ministre de Sa Majesté, l'honorable Winston Churchill, qui écrit à la page 275 de ses « Mémoires », tome premier, édition Cassel :

« Je peux parfaitement croire que si notre flotte avait été concentrée et avait croisé dans le sud de la mer Ionienne, l'aventure albanaise n'aurait jamais été entreprise .... »

Il ajoute même plus loin :

« Quelques jours plus tard, je renouvelais mes plaintes au sujet de la flotte dans une lettre privée à lord Halifax. »

Ne sommes-nous donc pas fondés à rappeler au Gouvernement britannique l'hommage qui a été rendu pendant la guerre à notre attitude courageuse par les ministres des Affaires étrangères des grandes Puissances alliées, M. Eden, le 17 décembre 1942, et M. Cordell Hull, lequel déclarait à la même époque :

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

« En troisième lieu, il respecte le droit de tous les peuples de choisir la forme de gouvernement sous laquelle ils veulent vivre ; il souhaite voir rétablir les droits souverains et les gouvernements autonomes des nations qui en ont été dépouillées par la force.

« La restauration d'une Albanie libre est inhérente à cette déclaration de principes. »

De même, le 22 décembre 1942, M. Molotof rendait hommage aux efforts accomplis par le peuple albanais en lutte contre le fascisme. Son discours eut chez nous un immense retentissement, car il provenait de cette Union soviétique qui a contribué plus que quiconque par ses immenses sacrifices à la victoire commune qui nous donna la liberté.

Nous avons également la fierté de rappeler un certain nombre de déclarations que la Cour trouvera en annexe à notre Duplique : celle de M. Winston Churchill, le 4 novembre 1943 ; le message adressé par M. Cordell Hull au peuple albanais, le 28 novembre 1943, la lettre du général Wilson au général Enver Hoxha, le 12 novembre 1944.

Malheureusement, ces proclamations d'amitié ne se sont pas toujours traduites dans les actes, en particulier de la part du Gouvernement de la Grande-Bretagne.

Nous avons eu la déception de constater de la part de ce Gouvernement une volonté systématique de nous écarter, après la victoire, des organismes internationaux, qu'il s'agisse de son opposition à notre admission à l'Organisation des Nations Unies, ou simplement, pour rester dans le cadre du procès qui vous est soumis, de notre participation aux organismes internationaux de déminage, au risque d'en compromettre l'efficacité.

Et sous quels prétextes ?

Certains passages de la Réplique britannique nous disent en effet des choses que l'Angleterre pensait peut-être déjà hier, mais qui sont en contradiction formelle avec ce qu'elle disait alors.

Dans le paragraphe 29 de la Réplique britannique, on nous parle d'une assemblée constituante et d'un gouvernement quisling pendant l'occupation, comme s'il s'agissait d'un phénomène qui se serait produit seulement en Albanie.

Grâce à sa position insulaire, l'Angleterre a pu échapper en 1940 à l'occupation allemande; mais n'y avait-il pas à cette époque, en Grande-Bretagne même, certains hommes politiques que le Gouvernement dut faire arrêter parce qu'ils étaient passés du socialisme au national-socialisme et qu'ils prônaient ouvertement l'avènement d'un gouvernement nazi en Grande-Bretagne ?

Dans les paragraphes 19 et 24 de sa Réplique, le Gouvernement britannique prétend justifier son attitude contre l'admission de l'Albanie à l'Organisation de déminage. Ces raisons varient selon les circonstances et tendent à prouver que non seulement au mois de novembre 1945, lors de la signature de l'Accord de déminage, mais plus tard également, l'Albanie était dans une situation « anormale ».

Le Gouvernement britannique présente comme sienne la thèse de l'Italie selon laquelle, sous l'occupation, l'Albanie aurait été un État faisant partie de l'union personnelle avec l'Italie.

Le Gouvernement britannique veut faire semblant d'accorder crédit à la soi-disant assemblée constituante ainsi qu'au gouvernement quisling qui approuva, le 4 juillet 1940, le décret du roi d'Italie Victor-Emmanuel III. Ce dernier s'était proclamé roi d'Albanie ; mais ne s'était-il pas proclamé auparavant empereur d'Éthiopie ? L'Angleterre ou la Grèce ont-elles soutenu qu'elles étaient techniquement en état de guerre avec l'Éthiopie puisque Victor-Emmanuel leur avait déclaré la guerre ? L'Angleterre prétend-elle aujourd'hui encore reconnaître les décrets du roi Victor-Emmanuel III ?

Pourquoi donc, dans le paragraphe 24 de sa Réplique, le Gouvernement britannique déclare-t-il que « la situation de l'Albanie se compliquait entre autres choses du fait que, du point de vue de la Grèce, l'Albanie demeurait techniquement parlant un pays ennemi » ? Cet argument était d'autant plus dénué de fondement que la Grèce n'était pas une Puissance signataire de l'Accord de déminage.

L'Angleterre écrit dans son Mémoire, et donc l'Angleterre savait, que la Grèce se considérait en état de guerre avec l'Albanie.

L'Angleterre avait un rôle prépondérant à la Commission de déminage en Méditerranée. Le président de cette commission était un officier anglais. A qui la Commission de déminage confia-t-elle la responsabilité expresse des eaux territoriales de l'Albanie ? A la Grèce, tout simplement !

Cela n'a pas l'air croyable. Mais la Cour sera complètement éclairée en se reportant aux différents procès-verbaux du Comité central de nettoyage des mines des eaux européennes ainsi qu'à ceux du Comité de la zone méditerranéenne.

Je résumerai l'attitude du Gouvernement britannique à l'égard de mon pays en disant qu'elle n'a pas été systématiquement amicale.

Il ne m'appartient pas de développer ici toutes les raisons de cette hostilité ; je veux cependant rappeler à la Cour que, selon les propres déclarations de M. Winston Churchill, l'Angleterre, dès 1942, centrait tout son intérêt sur les Balkans et la Méditerranée orientale.

C'est également un fait historique, que je m'abstiendrai de commenter, que l'intervention des forces armées britanniques en 1945, en Grèce.

Mon pays a voulu conserver son indépendance, cela n'a pas plu à tout le monde.

Nous avons choisi librement, et conformément aux principes de la Charte de l'Atlantique, la forme de gouvernement qui correspondait à nos aspirations nationales.

On peut aimer ou non notre régime, mais il me suffira de constater qu'après nos élections générales en 1945, le représentant du Gouvernement britannique a adressé ses félicitations au colonel-général Enver Hoxha, président de notre Gouvernement.

Quels sont d'ailleurs les véritables sentiments du peuple albanais à l'égard des peuples britanniques ?

La Cour me permettra à ce propos une anecdote personnelle. Au mois de septembre 1944, j'étais avec des partisans aux alentours de Saranda. Quelques officiers ou soldats britanniques inconnus de nous allaient être faits prisonniers par les Allemands. Mon groupe composé de cinquante hommes attaqua la compagnie allemande qui les menaçait, l'anéantit et délivra les Britanniques.

Nous n'avons pas changé depuis.

Messieurs, nous sommes devant vous. Nous y sommes venus volontairement. Nous sommes un petit pays, mais nous savons que devant votre haute juridiction ni la grandeur ni la puissance ne sont des arguments de poids. Nous savons qu'ici une petite nation a les mêmes droits qu'un grand empire, et que notre faiblesse et notre pauvreté ne risquent pas de nous mettre en état d'infériorité.

L'Albanie se trouve devant vous parce qu'elle n'a, comme vous, qu'un souci : la recherche de la vérité, de toute la vérité, la pleine lumière sur les faits qui lui sont injustement reprochés et sur ceux que, de notre côté, nous articulons contre l'Angleterre.

Il ressort à l'évidence de la procédure écrite que c'est nous qui avons demandé aux Britanniques de verser aux débats des documents nouveaux susceptibles de vous informer et de nous éclairer.

Nous n'oublions pas en effet, pour reprendre les termes mêmes d'un arrêt de la Cour permanente de Justice internationale, que nous avons « l'obligation d'honneur » de collaborer à la recherche de la vérité, non seulement en produisant tous les renseignements que nous possédons, mais encore en provoquant la communication des pièces dont nos adversaires auraient négligé ou évité de faire état.

Cette obligation d'honneur, nous l'avons remplie. Nous avions et nous avons pleine et entière confiance dans votre justice parce qu'elle assure le respect des droits de chacun, ce respect qui ne dépend ni de la puissance des richesses, ni du poids des armes.

Devant vous, Messieurs, nous sommes tous égaux.

4. — EXPOSÉ DE Me JOE NORDMANN

(CONSEIL DU GOUVERNEMENT ALBANAIS)

AUX SÉANCES PUBLIQUES DES 15 ET 16 NOVEMBRE 1948.

[*Séance publique du 15 novembre 1948, matin.*]

Monsieur le Président, Messieurs, c'est un honneur insigne de se présenter devant la Cour internationale de Justice, devant la plus haute juridiction du monde ; c'est un honneur redoutable. Je m'efforcerai de mériter votre audience, sinon par des qualités indépendantes de ma volonté, du moins par la sincérité, par la modération de mon discours.

Je traiterai la première question du compromis et serai amené à répondre plus particulièrement à sir Hartley Shawcross. Ma plaidoirie se bornera à la discussion des faits. Mon ami, M. Pierre Cot, en développera les conséquences juridiques ; il exposera ensuite, dans son ensemble, la deuxième question du compromis.

Je me présente pour un petit pays, l'un des plus faibles qui soient dans la société des nations civilisées. C'est un pays meurtri par la guerre. C'est un pays pacifique. Son représentant vient de vous rappeler, en termes émouvants, quelles ont été ses souffrances, quelles sont ses ambitions. L'Albanie consacre toutes ses forces à la construction d'une économie moderne, elle bâtit ses premières usines, son premier chemin de fer. Tout son peuple est tendu dans un effort enthousiaste vers un avenir meilleur. Quel peuple a plus d'intérêt à la paix !

Une longue et douloureuse histoire enseigne aux Albanais le prix de l'indépendance. Clef de l'Adriatique et des Balkans, l'Albanie a toujours été vouée, dans le passé, à la convoitise des grandes Puissances méditerranéennes. Elle a connu, tour à tour, l'occupation des Romains, des Turcs, des Italiens. Le monde a gardé le souvenir du tragique Vendredi saint de 1939, quand la marine italienne jeta en quelques heures 100.000 hommes sur les côtes de ce pays sans défense.

L'Albanie n'a pas de flotte de guerre, elle n'a pas de flotte de commerce, elle est dépourvue de fortifications modernes, d'artillerie lourde, d'aviation. La puissance de feu d'un seul bâtiment de ligne dépasse celle de toutes les batteries côtières du littoral albanais.

Et cependant, ce tout petit pays est accusé, devant vous, de s'être attaqué à la flotte de la Grande-Bretagne, d'avoir délibérément provoqué le Royaume-Uni. Provocation préméditée ! C'est dans le but de faire sombrer corps et biens les navires de guerre de Sa Majesté, dans le but de tuer les marins britanniques que l'Albanie aurait posé des mines dans le détroit nord de Corfou.

Il a fallu tout l'art, toute la maîtrise, toute l'autorité de sir Hartley Shawcross pour faire admettre, pendant un instant, une hypothèse qui heurte le sens de la vraisemblance, qui heurte, j'ose le dire, le bon sens.

Nous avons encore présents à l'esprit les accents de sir Hartley Shawcross. Il nous a parlé d'une trappe ouverte par le Gouvernement albanais, d'un piège. « Une trappe », « un piège », ce leitmotiv est

revenu tout au long des plaidoiries des représentants du Royaume-Uni. Sir Hartley Shawcross nous a dit en substance : « Les autorités côtières albanaises attendaient silencieusement que la trappe eût fonctionné, surveillant celle-ci dont elles connaissaient l'existence, attendant qu'elle s'ouvrît et qu'elle détruisît ces navires britanniques dont la présence sur cette route internationale offensait le Gouvernement albanais. »

Ce sont, Messieurs, les propres termes de l'Attorney General. Sir Eric Beckett, reprenant à son tour cette image, a parlé du « piège infâme tendu par le Gouvernement albanais et dans lequel ont été pris les navires de Sa Majesté ». Tels furent les derniers mots de sir Eric Beckett.

Avant d'aborder l'examen des faits de la cause, je voudrais m'efforcer, s'il en est besoin, de démontrer le caractère totalement invraisemblable de l'accusation portée ainsi contre le Gouvernement albanais.

Le vieil adage latin que l'on a coutume de rappeler devant les juridictions nationales, *is fecit cui prodest*, ne me paraît pas perdre sa valeur devant la justice internationale.

Quel but aurait donc poursuivi le Gouvernement albanais en posant ce piège ? Quel était son intérêt ? Quelles conséquences pouvait-il prévoir d'une action aussi abominable, aussi contraire, tant à l'intérêt de son peuple qu'à tous les principes du droit des gens ?

On peut penser qu'un champ de mines présente d'abord un intérêt défensif. Ce champ de mines aurait pu avoir pour raison d'être la défense du littoral. Mais alors, une question naît immédiatement dans notre esprit. Quel aurait été le caractère efficace de ce champ de vingt-deux ou de vingt-quatre mines ? L'expérience toute récente de la guerre a montré quelle protection pouvait présenter un champ de mines. Cette protection suppose tout un système défensif, une artillerie côtière, une aviation, un armement puissants, qui empêchent la Puissance attaquante de draguer les mines dès qu'elle a connaissance de leur existence. Et la glorieuse marine britannique a montré pendant cette guerre qu'elle savait draguer d'immenses champs de mines, même protégés par une artillerie moderne et par une aviation vigilante. De tels moyens de défense n'existaient pas en Albanie.

Dans l'hypothèse présentée à la Cour, le commandement naval britannique, ou celui de toute autre Puissance, aurait immédiatement fait draguer les mines. Un croiseur se serait posté à 10 ou 12 kilomètres de la côte ; il aurait écrasé en très peu de temps les quelques forces qui se seraient trouvées sur le littoral. Puis les dragueurs de mines se seraient avancés. Ils auraient enlevé ce champ de vingt-deux ou de vingt-quatre mines dont l'efficacité n'est pas alors plus grande que celle d'une barrière en bois élevée devant un tank moderne. Si les Albanais avaient eu l'idée folle de se protéger par un champ de mines contre un débarquement, ils se seraient immédiatement rendu compte de la disproportion des forces et de l'impossibilité de faire échec à une agression par quelques mines posées devant Saranda.

J'ajoute que dans le cas même où les Albanais auraient voulu poser des mines pour se défendre contre une agression éventuelle venant d'un autre pays que la Grande-Bretagne, toute autre flotte, en particulier la flotte grecque, placée sous commandement britannique en 1946, aurait été capable, elle aussi, de balayer en très peu de temps cet obstacle dérisoire.

Mais l'hypothèse d'un champ de mines posé dans un but défensif n'est pas celle de mes contradicteurs britanniques. Ils ont parlé, non

d'une mesure défensive, mais d'une agression, d'un piège. Le Gouvernement albanais aurait prévu le passage de l'escadre britannique et il aurait délibérément posé ces mines dans un but offensif, dans un but d'agression.

Cette thèse présente à la fois une invraisemblance morale et une invraisemblance de fait.

Si même nous faisons abstraction de l'écrasante disproportion des forces en présence, il convient de se rappeler que les faits se passent au moment précis où l'Albanie demande son admission à l'Organisation des Nations Unies, au moment précis où elle demande à être reconnue. La Cour saura dans un instant dans quels termes elle a demandé cette reconnaissance. A ce moment l'Albanie a besoin du soutien des grandes Puissances, particulièrement de la Grande-Bretagne. Il est invraisemblable qu'elle se soit livrée à une agression contre cette même Grande-Bretagne.

La thèse britannique présente une invraisemblance de fait plus grande encore. On nous dit que l'Albanie voulait barrer un chenal navigable longeant son littoral, qu'elle voulait en interdire l'accès à la flotte britannique. Mais il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte qui se trouve derrière moi pour se rendre compte de l'inexactitude de cette hypothèse.

Les mines, telles qu'elles furent draguées le 13 novembre, sont figurées sur cette carte en deux champs assez distincts l'un de l'autre. Une ligne de mines, dont la courbe correspond à celle du chenal navigable, se trouve nettement à l'extérieur de ce chenal. Or, une flotte qui emprunte un tel chemin passe normalement par la ligne médiane du chenal.

Le deuxième groupe de mines se trouve disposé au nord-ouest du chenal. La dispersion de ces mines et le désordre très apparent dans lequel elles sont mouillées démontrent — un calcul des probabilités pourrait être fait sur ce point — l'inefficacité presque totale de ce deuxième champ de mines contre une flotte qui est supposée vouloir traverser ce chenal.

Dira-t-on que le Gouvernement albanais avait prévu que les navires britanniques passeraient précisément là où ils sont allés passer ? Ce serait vraiment prêter au service de renseignements de ce petit pays des capacités qui ne sont pas les siennes.

Lorsque, le 17 octobre 1946, la flotte britannique fait escale à Corfou, elle a un programme de croisière. Ce programme de croisière n'était pas connu du Gouvernement albanais.

Tout de même, on nous a fait grief de ne l'avoir pas connu. Admettons que le Gouvernement albanais ait su quel était l'itinéraire prévu des bateaux anglais. Cet itinéraire les amenait, le lendemain 23 octobre, non pas au nord de Corfou, mais au sud. Le point de ralliement de la flotte ancrée le 22 octobre à Corfou, ce n'est pas l'Adriatique, c'est le port grec d'Argostoli, dans l'île de Céphalonie, au sud, et dont la position, étant donné l'échelle de la carte, ne serait pas visible dans cette salle.

Certes, il était possible aux navires de Sa Majesté de traverser le détroit nord de Corfou et de faire, par le nord, le grand détour qui devait les conduire à Argostoli. Mais je ne pense pas que le Gouvernement britannique accorde si peu de confiance au secret de ses documents navals pour envisager une seconde que le Gouvernement albanais ait pu connaître en détail les ordres donnés aux quatre navires qui, dans l'après-midi du 22 octobre, traversèrent le chenal nord de Corfou.

L'invraisemblance de la thèse soutenue par le Gouvernement du Royaume-Uni apparaît davantage encore lorsque l'on se réfère aux trois positions successives et contradictoires adoptées dans ses accusations.

Tout d'abord, le Gouvernement du Royaume-Uni accuse l'Albanie d'avoir elle-même posé des mines. Ensuite, cette thèse est abandonnée : l'Albanie aurait eu seulement connaissance de la pose des mines, en raison du bruit fait par le mouillage à proximité de ses côtes. Enfin, cette thèse, abandonnée à son tour, fait place, au cours des débats oraux, à celle de la pose des mines par la marine yougoslave sur les instructions et à la demande du Gouvernement albanais.

La première thèse, suivant laquelle le Gouvernement albanais aurait lui-même fait poser les mines, a été soutenue devant le Conseil de Sécurité par sir Alexander Cadogan, représentant du Royaume-Uni. Nous lisons dans les débats reproduits dans l'annexe britannique 23, page 301 [1], la déclaration suivante de sir Alexander Cadogan :

« Il existe de nombreuses preuves que l'Albanie possède des mines et qu'elle s'en sert. »

Telle est la première position adoptée par le délégué responsable du Royaume-Uni.

L'Albanie ne possède pas de mines, elle ne possède pas le moyen de poser des mines, et, avec sa très grande loyauté, sir Hartley Shawcross l'a déclaré devant la Cour. Mais à l'époque, le représentant du Royaume-Uni croyait qu'il existait des mines en Albanie, et il donne en preuve l'argument suivant : Le 14 novembre 1946, la marine américaine a diffusé un avis que les navigateurs appellent un *hydrolant*, avis signalant la présence de mines dans les eaux côtières de Durazzo. Des mines dérivantes avaient été vues par un navire des États-Unis aux abords de Durazzo. Un *hydrolant* fut diffusé pour prévenir tous les navigateurs du danger présenté par ces mines dérivantes. C'est cet avis, cet *hydrolant*, qui constitue pour sir Alexander Cadogan la preuve qu'il existe des mines sur la côte albanaise et que, par conséquent, l'Albanie possède des mines et qu'elle s'en sert.

Nous savons aujourd'hui que, le 13 novembre, des mines furent coupées de leurs amarres dans le détroit nord de Corfou, et il est possible que l'une de ces mines ait été poussée par des courants jusqu'aux abords de Durazzo, mais il n'est guère croyable que l'on fasse contre l'Albanie la preuve qu'elle possède des mines et qu'elle s'en sert, parce que des mines dérivantes ont été trouvées dans ses eaux.

En fait, l'Albanie est le seul pays, dans cette région de la Méditerranée et de l'Adriatique, qui ne possède pas de mines, et c'est cependant le seul contre lequel l'accusation d'en avoir posé ait été portée par le Gouvernement du Royaume-Uni.

Devant le Conseil de Sécurité, le délégué du Gouvernement grec, M. l'ambassadeur Dendramis, soutint cette première thèse du Gouvernement britannique. Il vint affirmer qu'un navire britannique avait rencontré une vedette albanaise portant une mine. La Cour trouvera cette déclaration à l'annexe britannique 23, sous le numéro S. 300, page 38 du texte anglais [2].

---

[1] P. 215 du vol. I.

[2] » 335 » » ».

De cette vedette il n'a jamais plus été question, et la Cour retiendra seulement la volonté du délégué grec de démontrer au Conseil de Sécurité que l'Albanie possède des mines et qu'elle les fait transporter sur ses vedettes. Cette première thèse est aujourd'hui abandonnée.

Devant le Conseil de Sécurité, sir Alexander Cadogan a soutenu également que si l'Albanie n'avait pas elle-même posé les mines, du moins était-il impossible qu'elle n'eût pas connaissance d'un mouillage au large de ses côtes. Cette thèse fut longuement développée. C'est cette thèse, et elle seule, qui a impressionné la majorité des Membres du Conseil de Sécurité. C'est cette thèse seule qui a motivé l'avis donné par sept Membres du Conseil de Sécurité, selon lequel il était probable que l'Albanie avait eu connaissance de la pose des mines.

La Cour le sait aujourd'hui, les données de fait fournies à l'époque au Conseil de Sécurité n'ont pas été vérifiées. A l'époque, il avait été affirmé qu'une mine de ce champ découvert le 13 novembre avait été trouvée dans la baie de Saranda, et que cette mine se trouvait à 300 mètres environ de la côte, c'est-à-dire tout près de la ville de Saranda, tout près des batteries ou des gardes-côtes que le Gouvernement albanais avaient installés dans cette baie.

Il est démontré aujourd'hui que la mine la plus proche trouvée par les dragueurs britanniques n'a pas été mouillée dans la baie de Saranda, mais à proximité de la pointe Denta, et non pas à 300 mètres, mais à 500 mètres de ce cap. La pointe Denta est un endroit complètement désert. Les témoins que la Cour entendra en apporteront la preuve par leurs déclarations, et si une mine a été mouillée à 500 mètres de cette pointe, ce fait ne prouverait en rien que les gardes-côtes aient dû entendre le bruit fait par l'opération.

En fait, — une expertise le démontrerait à la Cour, d'une façon irréfutable, — il est possible de poser un champ de mines à cette distance de la côte sans que personne puisse en entendre le bruit, alors surtout que ce champ de mines est dispersé dans une région variant de 500 à 1.500 mètres par rapport à la côte.

Ainsi la thèse n° 2, suivant laquelle le bruit du mouillage des mines devait être entendu par les gardes-côtes, ne résiste pas à l'examen attentif des faits. Sir Hartley Shawcross et sir Eric Beckett n'ont plus soutenu devant la Cour que ce mouillage de mines avait nécessairement dû être entendu par les gardes-côtes albanais.

La deuxième thèse se trouve ainsi abandonnée, et le Gouvernement britannique, à la veille des débats devant cette haute Cour, alléguera que les mines ont été posées, non par des inconnus, mais par la marine yougoslave, et ceci à la demande et à la connaissance du Gouvernement albanais. Cette thèse fut développée longuement dans la plaidoirie de sir Hartley Shawcross. L'éminent conseil du Gouvernement britannique a exposé à la Cour que, selon lui, les liens les plus étroits existaient à l'époque entre le Gouvernement yougoslave et le Gouvernement albanais. Il a parlé d'une véritable fusion politique entre la Yougoslavie et l'Albanie. Il a affirmé que le budget albanais, en 1946, était couvert, dans une proportion de plus de 50 %, par les emprunts consentis par le Gouvernement yougoslave ; que la représentation diplomatique de l'Albanie était partiellement assurée par les représentants yougoslaves ; que l'armée albanaise était, en fait, sous le contrôle de la Yougoslavie.

Telle est la thèse présentée devant vous par sir Hartley Shawcross. Il a parlé d'une subordination de l'Albanie à la Yougoslavie en 1946,

d'une véritable suzeraineté exercée par la République fédérative de Yougoslavie, et il en a conclu que l'Albanie était responsable du mouillage de mines par les bateaux yougoslaves.

Nous répondrons à cette thèse, mais, dès à présent, que la Cour me permette de lui faire observer le caractère véritablement singulier de l'argumentation qui consiste à dire : l'Albanie est subordonnée à la Yougoslavie et, cependant, les mines posées par la marine yougoslave le sont sous la responsabilité, non pas du Gouvernement yougoslave, mais du Gouvernement albanais.

Cette thèse appelle immédiatement la question suivante : pourquoi le Gouvernement britannique, s'il est convaincu de cette subordination de l'Albanie à la Yougoslavie en 1946, fait-il porter son effort, non pas contre celui qui exerce une autorité plus grande, mais contre celui qui, selon lui, se trouve placé dans une position subordonnée ? Et cette réflexion entraîne nécessairement la conclusion suivante : si l'Albanie est poursuivie devant la Cour internationale de Justice, c'est peut-être pour des motifs qui ne sont pas directement liés aux faits tragiques de la cause, c'est peut-être parce que des desseins politiques animent le Gouvernement anglais, c'est peut-être parce que le Gouvernement anglais demande à la Cour de rendre une décision qui pourrait servir sa politique, mais qui ne constitue pas la décision équitable et judiciaire qu'il est parfaitement fondé à solliciter.

A mon tour, je veux m'incliner devant la mémoire des marins britanniques tués dans cette catastrophe. A mon tour, et comme avocat français, je veux dire combien la perte de vaillants marins de cette grande flotte britannique est sensible à notre cœur ; combien je comprends qu'un tel accident, une telle catastrophe, entraîne de la part du Gouvernement britannique toutes les requêtes, toutes les demandes d'explications, de vérifications et, le cas échéant, de condamnations contre les auteurs que le Gouvernement britannique croit responsables.

Mais alors, lorsque je me reporte à la procédure du Gouvernement anglais, je constate que ce dessein, hautement louable et naturel, n'est peut-être pas celui qui a seul animé ce Gouvernement.

Que la Cour me permette d'abord de rectifier deux mots de la traduction, excellente par ailleurs, qui vient d'être donnée de mes paroles.

J'ai dit que je comprenais parfaitement que le Royaume-Uni désire faire toute la lumière sur la catastrophe du 22 octobre. Je n'ai pas dit que je comprenais qu'il veuille poursuivre les criminels qui ont causé cette catastrophe, car je ne sais pas quelle est l'origine de cette catastrophe et je n'ai pas le droit de parler de criminels.

Que la Cour me permette une deuxième rectification, et celle-ci de mes propres paroles. J'ai dit que la mine découverte à Durazzo, le 14 novembre, avait été portée par les courants jusqu'aux abords de cette ville. Mais je n'entends pas tirer de ce fait la conclusion que cette mine dérivante provenait du dragage du 13 novembre. J'en conclus seulement qu'une mine dérivante se trouvait aux abords de Durazzo le 14 novembre.

Quels sont les mobiles qui poussent le Gouvernement du Royaume-Uni, qui l'animent dans cette affaire ? Je crois que la méthode suivie par lui dans la production de l'affidavit Kovacic en constitue une illustration.

Selon le Gouvernement britannique, Kovacic a déserté son pays en octobre 1947. Il s'est rendu en Italie. Il s'est présenté immédiatement devant le consul britannique de Bari. Il a fait immédiatement au consul

britannique de Bari sa déclaration relative à ses observations : à savoir que deux bateaux yougoslaves, le *Mljet* et le *Meljine*, avaient été vus par lui porteurs de nombreuses mines et qu'il avait entendu de la bouche d'autres officiers de la marine yougoslave que ces deux mouilleurs de mines avaient été quelques jours plus tard déposer leurs engins dans les eaux albanaises.

C'est donc en octobre 1947 que le Gouvernement du Royaume-Uni est informé de ce fait qui, pour lui, doit présenter une importance très grande s'il ajoute lui-même foi aux dépositions de Kovacic.

A cette date, le Mémoire britannique vient d'être porté devant la Cour. Mais il s'écoulera presque un an jusqu'au mois de juillet 1948, époque du dépôt de la Réplique au Greffe de la Cour. Pendant ce temps, et pour permettre au Gouvernement albanais de répondre en pleine connaissance de cause à des accusations qui, dans l'esprit du Gouvernement britannique, comportent un fait nouveau d'une extrême importance, il eût été normal que le Gouvernement britannique communiquât immédiatement à la Cour, par une lettre spéciale, l'affidavit Kovacic.

Cependant, ce n'est qu'en juillet 1948, dix mois plus tard, que le Gouvernement britannique fera, dans sa Réplique, une allusion extrêmement vague, non pas à la déposition de Kovacic, mais au fait sur lequel cette déposition prétend se fonder. Et l'affidavit lui-même ne sera porté à la connaissance de la Cour que le 8 octobre 1948, c'est-à-dire un an exactement après que cette déclaration a été connue du Gouvernement anglais.

Sir Hartley Shawcross nous a dit que le Gouvernement de son pays, par prudence, a voulu vérifier l'exactitude des déclarations de ce témoin. Je ne crois pas qu'il faille aux services de renseignements du Royaume-Uni une année pour vérifier un fait de cette nature, alors surtout, nous l'avons constaté ces derniers jours, qu'il ne leur a pas fallu plus de 48 heures pour produire à la Cour la photographie de la baie de Panikovac en réponse à un communiqué du Gouvernement yougoslave.

Le communiqué du Gouvernement yougoslave dans lequel il est parlé de cette baie de Panikovac a été connu le lundi 8 novembre. C'est le surlendemain que sir Hartley Shawcross a remis au Greffe la photographie de ce lieu, et je ne pense pas que les services du Royaume-Uni soient si lents dans leurs réactions qu'il leur ait fallu un an pour vérifier les allégations de Kovacic.

Certes, la Grande-Bretagne est maîtresse de sa procédure, elle est maîtresse de l'heure à laquelle elle révèle ses arguments, elle est maîtresse du choix de ses armes ; mais qu'elle ne vienne pas alors nous dire que toutes les cartes sont étalées sur la table : cette carte Kovacic a été conservée par elle jusqu'au 8 octobre 1948.

Pourquoi ? Sans doute les relations entre le Gouvernement yougoslave et le Gouvernement albanais et entre le Gouvernement yougoslave et le Gouvernement britannique ont-elles évolué au cours de cette année. Je n'en dirai pas plus à la Cour. Celle-ci n'est pas saisie de questions d'ordre politique, mais lorsqu'on fait un procès devant la Cour, on se sert d'arguments juridiques, on ne saurait ainsi faire varier ses moyens de preuves au gré des événements politiques.

Ainsi, et c'est ma conclusion sur cette partie de ma plaidoirie, le Gouvernement du Royaume-Uni, en poursuivant la République populaire d'Albanie, semble avoir poursuivi des fins qui ne sont pas de nature purement judiciaire. Le Gouvernement britannique accuse le seul pays

qui n'ait pas pu poser de mines parce qu'il n'en possède pas et parce qu'il n'a pas les moyens d'en mouiller. Il accuse le pays qui, plus que tous les autres, a un intérêt immédiat, direct, vital, au maintien de la paix, à la conservation de son indépendance et qui aurait commis non pas un acte criminel, mais un acte insensé également en provoquant la marine britannique et la réaction de force du Royaume-Uni.

Le Gouvernement britannique accuse enfin le pays qui, s'il n'a pas accompli lui-même l'action, devrait de toute manière en supporter les conséquences les plus graves, celui qui de toute manière en aurait été la victime. Et lorsqu'on nous parle d'une trappe ouverte sur la voie des navires britanniques, lorsqu'on nous parle d'un piège, on se heurte dès l'abord à une invraisemblance telle, qu'il a fallu la rhétorique magnifique de sir Hartley Shawcross pour parer d'un manteau de vraisemblance une accusation aussi manifestement improbable.

Il n'y a pas eu de trappe, il n'y a pas eu de piège. Il ne pouvait pas y en avoir, et, lorsque l'Attorney-General, employant cette image forte, nous dit que le doigt de la justice pointe irrésistiblement vers l'Albanie, je suis fondé à répondre : ce n'est pas le doigt de la justice, c'est seulement le doigt accusateur de la Grande-Bretagne.

[*Séance publique du 15 novembre 1948, après-midi.*]

Monsieur le Président, je me suis efforcé de démontrer à la Cour le caractère peu vraisemblable de la thèse britannique et de lui indiquer les variations du Gouvernement du Royaume-Uni. Il est, cependant, une constante dans la position de ce Gouvernement : la volonté de tirer de cette affaire un parti politique contre le Gouvernement albanais. Cette volonté apparaît dès avant le 22 octobre, à l'occasion de l'incident qui s'est produit le 15 mai 1946 dans le canal nord de Corfou. De cet incident, le Gouvernement britannique a voulu déduire la volonté albanaise d'attaquer la flotte britannique au cas où celle-ci tenterait de traverser les eaux territoriales albanaises, la volonté également de faire obstacle à ce passage par tous les moyens, y compris la force.

Quels sont les faits ? Deux croiseurs britanniques, *l'Orion* et le *Superb*, suivent, ce jour-là, le chenal nord de Corfou. Ils viennent du nord-ouest et se dirigent vers le sud. Voici [Me Nordmann montre la carte] la route approximative suivie par ces deux croiseurs, telle qu'elle résulte des documents britanniques. Ces deux croiseurs longent la côte albanaise à une heure très matinale, à 8 heures du matin. A 8 h. 8 minutes disent les documents britanniques. Les pavillons anglais avaient été hissés à 8 heures, selon l'usage de toutes les marines.

Mais les observateurs albanais qui se trouvent dans la baie de Saranda et qui voient venir ces deux croiseurs n'ont pas distingué les pavillons hissés à la poupe. Ils ne savent pas quelle est la nationalité de ces bateaux. Ils ont l'impression que ces bâtiments vont entrer dans la baie de Saranda. Cette impression est d'autant plus compréhensible que l'orientation de cette partie du chenal est telle que, nécessairement, des bateaux se dirigeant vers le sud-est doivent donner à penser qu'ils vont entrer dans la baie de Saranda.

Ici [Me Nordmann précise un point sur la carte] une batterie de quatre canons albanais est postée à l'abri de quelques arbres. Les gardes-côtes ne disposent d'aucun moyen moderne pour communiquer

avec ces bateaux. Ils ne possèdent ni projecteurs, ni fusées, ni mâts de pavillons avec code international. Un artilleur fera des signaux avec des fanions maniés à bras ; il fera ces signaux en italien, la seule langue internationale qu'il connaisse.

Ces signaux n'ont pas été vus par les croiseurs britanniques. Et comme ces navires, qui longent la côte et qui, aux dires des gardes-côtes albanais, se trouvaient presque dans la baie de Saranda, approchent toujours, le commandant de la batterie va se trouver dans la situation difficile de devoir prendre une initiative immédiate pour faire signe à ces bateaux de s'éloigner du rivage et de la baie de Saranda.

C'est alors, après un débat intérieur dont il nous rendra compte — car cet officier est ici, à la disposition de la Cour —, c'est alors que le commandant de la batterie prendra la décision de tirer quelques coups de semonce pour signifier à ces bateaux d'avoir à s'éloigner des eaux intérieures albanaises et de la baie de Saranda. Le commandant de la batterie a-t-il eu ou non l'intention d'atteindre les croiseurs britanniques ? Je crois qu'il suffit de se reporter par la pensée à la situation de cette petite batterie, postée seule sur la côte de Saranda, de se reporter par la pensée à ce que pouvait être l'état d'esprit du commandant de la batterie, pour comprendre qu'il était impossible que celui-ci eût eu l'intention de tirer sur les croiseurs. Une simple constatation : la batterie est composée de quatre canons de moyen calibre ; les deux croiseurs sont des unités modernes, dont l'armement est le suivant : dix-huit canons de 152, vingt canons de 102. Je tire ces renseignements d'un manuel relatif à la flotte britannique et dans lequel ces deux croiseurs sont décrits. Outre cet armement, les croiseurs disposent d'appareils de tir de haute précision et d'une protection cuirassée. De l'autre côté, je le répète, une batterie de campagne, quatre canons de moyen calibre. A qui peut-on faire croire qu'il se soit trouvé un officier d'artillerie, aussi incompétent fût-il, qui ait eu l'idée insensée d'ouvrir le feu avec de tels moyens contre des croiseurs modernes ? Il est évident que les coups qu'il a tirés ont été des coups de semonce et qu'il ne pouvait pas avoir l'intention d'atteindre les navires. Si, par malheur, l'un des coups avait frappé le but, la riposte eût été immédiate et écrasante. En quelques secondes, il ne serait rien resté de la batterie côtière. Je crois même pouvoir dire qu'il ne serait rien resté de toutes les petites installations de tir pour armes légères qui se trouvaient au voisinage et dont les emplacements ont été relevés par la flotte britannique.

Je ne sais si les artilleurs albanais sont maladroits au point de manquer à courte distance une cible telle que deux gros croiseurs qu'ils veulent atteindre. Mais je sais qu'ils possèdent deux qualités. La première, c'est une expérience héréditaire qui leur apprend que lorsque l'on tire sur un ennemi, cet ennemi riposte. La deuxième, c'est un sentiment très fort de la discipline militaire. Si le Gouvernement albanais avait donné à ses artilleurs l'ordre de tirer, ceux-ci auraient tiré non pas quelques coups de canon, mais jusqu'à épuisement de leurs munitions, ou jusqu'à l'écrasement de leur batterie.

Il m'apparaît donc que l'on peut, de cet incident du 15 mai, déduire les deux constatations suivantes :

1) Le capitaine de la batterie n'avait pas d'instructions de tirer.

2) Il n'a pas eu l'intention de toucher les croiseurs britanniques. C'étaient des coups de semonce, le seul moyen auquel il pouvait encore songer pour lancer un signal aux deux navires.

A-t-il eu raison, a-t-il eu tort ? Ce n'est pas à moi de le dire. Mais ce dont je suis certain, c'est qu'on ne peut raisonnablement parler d'une volonté d'agression de cette petite batterie albanaise contre les deux puissants navires modernes.

Cependant, le Gouvernement britannique, tout au long de sa procédure et de ses plaidoiries devant la Cour, comme avant les débats judiciaires, n'a cessé de faire état du danger que constituait pour la navigation britannique cette menace des batteries albanaises tirant sur ses croiseurs.

Contre ce danger, le haut commandement anglais prendra les dispositions suivantes : le 22 octobre, quatre navires de guerre, deux croiseurs et deux contre-torpilleurs, vont traverser le chenal nord de Corfou, leurs équipages aux postes de combat, avec instruction de répondre immédiatement dans le cas où le feu serait ouvert contre eux. Contre ce danger, l'opération « Retail » sera préparée avec la participation de deux croiseurs lourds, d'un porte-avions, d'un ravitailleur, de destroyers, de sous-marins et d'un navire hôpital.

A qui fera-t-on croire que cet appareil militaire a été réuni pour défendre la flotte britannique contre une batterie de quatre canons de 90?

Voilà pourtant à quoi se réduit l'incident du 15 mai 1946.

Aussitôt après l'incident du 15 mai, le Gouvernement britannique élèvera une protestation diplomatique par une note en date du 18 mai. Le 20, le Gouvernement albanais promet une enquête. Le 21, il présente des explications et des excuses. Il termine sa note du 21 par la déclaration suivante :

« Le Gouvernement de la République populaire d'Albanie croit que le Gouvernement de Grande-Bretagne voudra bien montrer de la compréhension pour les circonstances dans lesquelles s'est produit l'incident. Il espère que l'incident de Saranda ne doit pas être considéré comme un obstacle pour l'échange de représentants diplomatiques et le renforcement de l'amitié qui existe entre les deux pays. »

Telle est la position adoptée immédiatement par le Gouvernement albanais. Comment le Gouvernement britannique aurait-il pu croire que l'Albanie avait voulu offenser la Grande-Bretagne à la veille de la réouverture de relations diplomatiques ? Le Gouvernement britannique répond, le 13 juin, en demandant — je cite textuellement sa note — « que le commandant de la batterie soit puni pour avoir ignoré les prescriptions du droit international et n'avoir pas été capable d'identifier les navires de Sa Majesté ».

Le 19 juin, le ministre d'Albanie à Belgrade répond par une communication dans laquelle il souligne à nouveau le caractère regrettable de l'incident du 15 mai. Néanmoins, il se tait quant à la punition demandée contre le commandant de la batterie. Il pensait, sans doute, que l'ignorance des règles du droit international n'était pas un motif suffisant et il n'a pas, quant à lui, fait connaître au Gouvernement britannique son attitude à l'égard du commandant de la batterie. Mais il termine sa note par la remarque suivante :

« Il n'était pas du tout dans l'intention du commandement albanais de Saranda d'attaquer et d'endommager les bateaux de la Grande-Bretagne pour laquelle notre peuple nourrit de la sympathie et du respect. Le Gouvernement de la République populaire d'Albanie espère que le Gouvernement de Grande-Bretagne voudra bien reprendre l'examen de cette question et que cet incident ne sera pas un obstacle pour le

renforcement des sentiments amicaux de notre peuple à l'égard du peuple britannique, ainsi que pour l'établissement de relations diplomatiques entre les deux pays. »

Attitude constante du Gouvernement albanais — regret de l'incident, déclaration qu'il n'a pas été dans l'intention du commandant de la batterie de tirer sur des bateaux de Sa Majesté et espoir que les relations diplomatiques pourront bientôt être rétablies.

Une discussion de caractère juridique s'est greffée sur cet échange de notes. Le Gouvernement albanais croyait qu'il avait le droit de demander que les bateaux de guerre empruntant ses eaux territoriales notifient au préalable leur passage. Le Gouvernement britannique s'oppose à une telle prétention. Il s'agit là d'une discussion de droit international dont le caractère sérieux ne saurait échapper à la Cour internationale de Justice qui, précisément, peut être amenée, dans son arrêt, à dire le droit sur ce point.

La prétention du Gouvernement albanais, qu'elle soit ou non fondée, ne saurait en tout cas être retenue comme la manifestation d'un état d'esprit hostile. La situation dans cette partie de la frontière gréco-albanaise est telle, qu'en fait le Gouvernement albanais pouvait avoir des motifs de demander une telle notification. Il n'est pas contesté que des incursions de navires de guerre armés de la Grèce aient eu lieu contre le port de Saranda, que la Grèce se considérait, en théorie, en état de guerre avec l'Albanie, que, par conséquent, certaines mesures pouvaient être demandées ou en tout cas envisagées par le Gouvernement albanais, notamment celle de solliciter une notification préalable du passage de navires de guerre.

Le 2 août, le Gouvernement britannique met fin à l'échange de la correspondance diplomatique par une note de caractère comminatoire ainsi conçue:

« Le Gouvernement albanais est prié de noter qu'au cas où, dans l'avenir, les batteries côtières albanaises ouvriraient le feu sur un navire de Sa Majesté passant par le canal de Corfou, le feu sera rendu par les navires de Sa Majesté. »

Telle est la position britannique, et l'on ne comprend pas très bien le reproche adressé au Gouvernement albanais de n'avoir pas fait signaler, aux quatre navires qui empruntèrent cette même route le 22 octobre, d'avoir à s'éloigner. Les artilleurs albanais savaient alors, par la presse, aussi bien que par les instructions qu'ils pouvaient avoir reçues, que les navires de guerre britanniques prétendaient emprunter les eaux territoriales albanaises et que, par conséquent, un signal quel qu'il soit ne serait pas de nature à les empêcher de passer.

Le 5 août, le délégué britannique aux Nations Unies fait mention de l'état théorique de guerre entre l'Albanie et la Grèce, et termine sa déclaration par les mots suivants : « Il est permis de douter qu'on puisse appeler pacifique un Gouvernement qui laisse se produire des incidents comme celui que j'ai mentionné. »

Ainsi, le Gouvernement britannique va tirer de cet incident des conclusions politiques hors de proportion avec les faits eux-mêmes. Il parlera, dès le 5 août, d'une volonté d'agression qui permet de douter de l'état d'esprit pacifique du Gouvernement albanais, et, dans la même déclaration, le représentant du Gouvernement britannique au Conseil de Sécurité, Commission des admissions des nouveaux Membres, déclare

que la Grèce, Membre des Nations Unies, a des revendications territoriales à formuler contre le Gouvernement albanais, gouvernement d'un pays ex-ennemi.

Quel rapport y avait-il entre ces revendications territoriales de la Grèce sur l'Albanie et l'incident du 15 mai ? Je n'ajouterai rien d'autre que ceci : cet incident fut démesurément grossi par le Gouvernement britannique et grossi dans des conditions telles qu'on ne saurait voir aucun rapport entre l'incident et l'exploitation politique qui en fut faite.

Ma conclusion sur ce point est que l'Albanie n'a pas pu avoir d'intentions agressives contre les croiseurs britanniques, le 15 mai, qu'elle n'a pas pu avoir la pensée déraisonnable de les intercepter, pas plus qu'elle n'a pu avoir la pensée — tout aussi déraisonnable — d'arrêter, le 22 octobre, les navires de guerre de Sa Majesté, et moins encore de les arrêter par un acte d'agression. Cet incident a été exploité pour créer une atmosphère de suspicion à l'égard de l'Albanie et pour rendre ensuite, au cours de ces débats, vraisemblable la thèse britannique suivant laquelle une trappe, un piège aurait été placé sur la voie des navires de guerre britanniques.

De même que l'incident du 15 mai a été grossi par la Grande-Bretagne, de même les représentants du Gouvernement britannique ont, dans la procédure, tiré parti de certaines communications de pièces pour tenter de démontrer à la Cour la mauvaise foi du Gouvernement albanais. Dans le but de rendre vraisemblable leur thèse, il leur a fallu l'appuyer d'une part sur l'intention agressive de l'Albanie à l'égard de la flotte britannique, d'autre part sur la mauvaise foi caractérisée, selon eux, de l'Albanie.

Avant d'aborder l'examen des faits eux-mêmes, j'ai le devoir de m'élever contre des accusations aussi mal fondées.

La Cour se rappelle les paroles de sir Hartley Shawcross. Il a parlé d'un faux commis par le Gouvernement albanais dans sa procédure, d'une tentative d'abuser la Cour.

Il s'agit d'une photocopie communiquée par le Gouvernement albanais en annexe 11 à son Contre-Mémoire. Et si je puis respectueusement suggérer à la Cour de jeter les yeux sur ce document, je crois qu'un simple regard la convaincra du caractère sincère du document.

Qu'a dit sir Hartley Shawcross ? Un rapport du général Hodgson, représentant britannique en Albanie, aurait été délibérément tronqué et truqué pour créer une impression fausse.

Ce rapport en effet a été communiqué en photocopie. Ce qui intéressait le Gouvernement albanais, c'était une phrase du rapport. Cette phrase chevauche sur les pages 2 et 3 du document et l'on a, sur une feuille de carton, découpé d'une part le titre de la note du général Hodgson, d'autre part la signature, et enfin la phrase intéressante qui chevauche sur les pages 2 et 3.

Un simple regard convaincra la Cour que l'intention du Gouvernement albanais ne pouvait pas être celle de tromper la Cour. Les numéros des pages sont apparents et les coupures, par un excès de scrupule, sont rendues visibles par des pointillés ajoutés en vue de marquer l'omission des textes intermédiaires.

Voilà le document qu'on a voulu présenter comme la preuve d'un esprit de falsification. Voilà le document qui, selon sir Hartley Shawcross, aurait constitué une manœuvre, un faux intentionnel, une déplaisante affaire.

Certes, le Gouvernement albanais, dans sa procédure, a pu commettre des erreurs. Mais elles ont toujours été commises de bonne foi. J'en veux pour exemple la rectification qui vient d'être faite par l'agent du Gouvernement albanais en ce qui concerne le deuxième document signalé par sir Hartley Shawcross comme ayant manifesté une intention de malveillance de la part du Gouvernement albanais.

La Cour se le rappelle, une photographie a été produite montrant le contre-torpilleur *Saumarez*, photographie prise suivant l'intitulé de l'annexe quelque temps après l'explosion. Par erreur, cette photographie a été accompagnée dans les écritures britanniques d'une indication erronée. Elle aurait été prise 30 secondes après l'explosion du navire. C'était évidemment une erreur.

Le Contre-Mémoire relève cette erreur en des termes impropres. Il dit que cette photographie est caractéristique du manque de véracité des affirmations et des documents fabriqués par les Anglais. Mais la simple lecture du contexte montre que seule une connaissance imparfaite de la langue française a permis de parler de fabrication de documents. Il est évident que l'on a voulu dire simplement que des interprétations inexactes étaient données aux documents produits, et nous avons aussitôt, conformément à l'article 40 du Règlement de la Cour, demandé à nos collègues britanniques et à la Cour de bien vouloir accepter la rectification de ces mots [1].

Il n'en reste pas moins qu'une erreur a été commise par le Gouvernement britannique à l'occasion de ces photographies.

Pourquoi ont-elles été produites ? Pour montrer que les canons du *Saumarez* et ceux du *Volage* se trouvaient après l'explosion dans la position de l'axe de ces navires. Or, cette photographie du *Saumarez* n'a pas été prise immédiatement après l'explosion, elle a été prise le lendemain en rade de Corfou, comme a été prise le lendemain en rade de Corfou la photographie du *Volage*.

Comment dans ces conditions pouvait-on déduire quoi que ce fût de la position des canons des bateaux ?

Si nous avons commis l'erreur d'employer un mot pour un autre, le Gouvernement britannique a commis l'erreur de donner à ces photographies une date qui n'était pas la leur, car elles n'avaient pas été prises immédiatement après l'explosion, mais le lendemain.

Si j'ai voulu d'un mot revenir sur ces incidents, c'est pour montrer la parfaite bonne foi du Gouvernement albanais, sa parfaite bonne foi dans la photocopie du document présenté en annexe 11, sa parfaite bonne foi lorsqu'il rectifie un terme inexact employé par erreur.

J'en arrive à l'exposé des faits eux-mêmes. Mais auparavant je veux rappeler les conclusions de cette première partie de mon exposé :

1° Le Gouvernement albanais n'a pas manifesté d'intentions agressives ;

2° Il n'est pas vraisemblable qu'il ait voulu attaquer le 22 octobre les navires britanniques ;

3° On trouve dans la procédure, dans l'attitude du Gouvernement britannique, la volonté constante de donner une exploitation politique aux incidents du 15 mai comme à ceux du 22 octobre.

Je ne sais si j'ai mal compris, à mon tour, la traduction qui vient d'être faite. J'ai dit que seule une connaissance imparfaite du français,

[1] Voir note page 204.

et non pas une mauvaise lecture du français, avait pu expliquer l'erreur commise.

Le point central de cette affaire a été clairement mis en lumière par sir Hartley Shawcross. Il a déclaré que la question essentielle était celle de l'existence d'un chenal dragué. Pour reprendre ses propres termes : « L'affaire présente peut-être une seule question essentielle : savoir que la route maritime sur laquelle s'est produit l'accident avait été draguée à plusieurs reprises, et, comme la Cour s'en convaincra indubitablement, il avait été constaté que cette route était débarrassée de toutes mines. »

Je suis d'accord sur ce point fondamental. L'existence du chenal dragué constitue le point central du débat. Mais je suis en complet désaccord sur la preuve fournie de l'existence d'un tel chenal.

Deux questions sont posées à la Cour : premièrement, où était le chenal dragué ? Deuxièmement, où ont sauté les deux bateaux accidentés ?

Sur l'existence du chenal dragué, la thèse anglaise est parfaitement cohérente.

Selon les écritures britanniques comme selon les déclarations faites au Conseil de Sécurité, un chenal allemand avait été maintenu pendant la guerre dans les eaux du détroit nord de Corfou, et c'est ce chenal allemand qui fut dragué à nouveau par la marine britannique en 1944, puis dragué et exploré au début de 1945. Je lis au paragraphe 6 du Mémoire britannique :

« Durant la guerre de 1939-1945, des mines furent posées par les Italiens et les Allemands dans le détroit, à travers lequel les Puissances de l'Axe établirent et maintinrent un canal déminé pour la navigation.... »

Le chenal allemand sera donc appelé le chenal déminé. C'était bien identiquement l'ancien chenal allemand. Le Mémoire britannique ajoute :

« Cette route.... ».

Il s'agit de la route allemande.

« Cette route fut, par la suite, draguée à nouveau par les dragueurs britanniques. »

Et sir Alexander Cadogan, parlant au Conseil de Sécurité, se réfère constamment à ce chenal allemand dragué une première fois à la fin de 1944, ensuite par les Alliés dans la même année (annexe britannique 23).

Enfin, nous avons aujourd'hui un document, communiqué le 25 octobre par le Gouvernement britannique, relativement aux opérations de dragage faites par la marine britannique en octobre 1944. Ce document est un affidavit du lieutenant Jacobs, qui déclare :

« A la date du 11 octobre 1944, notre commandement a dragué l'ancienne route allemande à travers le détroit du nord de Corfou. »

Et le lieutenant Jacobs ajoute :

« A partir de cette époque, ce chenal [c'est-à-dire le chenal allemand] était, à ma connaissance personnelle, constamment utilisé par les navires alliés, y compris mon propre navire. »

Ainsi, on ne trouve aucune discordance entre les déclarations britanniques : c'est l'ancien chenal allemand, et c'est ce chenal seul qui a été dragué par la marine britannique.

Par conséquent, la question soumise à la Cour, la question de fait la plus importante, est de savoir quel fut l'emplacement de cet ancien chenal allemand pour connaître l'endroit où la mer fut draguée en 1944 et en 1945.

Quels renseignements avons-nous sur ce chenal allemand ? Le Gouvernement britannique nous a communiqué, en annexe n° 2 à son Mémoire, une carte allemande découverte au moment de la défaite du IIIme Reich. Cette carte montre l'emplacement du chenal allemand. Ou, plus exactement, elle montre, suivant le Gouvernement britannique, la direction de ce chenal. Le Contre-Mémoire précise qu'un grand nombre d'autres cartes allemandes sont tombées aux mains des Alliés et que ces cartes indiquent toutes le même chenal et les mêmes champs de mines. Le Contre-Mémoire précise encore que les renseignements fournis par ces cartes ont été confirmés par l'expérience. C'est ce que nous lisons au paragraphe 9 du Contre-Mémoire.

Cette carte allemande n'a été découverte qu'en mai 1945 par les autorités britanniques. Mais, si nous en croyons les affirmations du Contre-Mémoire, elle correspond à toutes les cartes découvertes par ailleurs et, j'imagine, aux cartes qui ont servi de base aux dragages d'octobre 1944. Ces cartes, en effet, n'ont pas été communiquées par le Gouvernement britannique. Le seul document qui nous ait été communiqué dans la procédure écrite est l'annexe n° 2, c'est-à-dire la carte découverte en mai 1945.

Que montre cette carte ? Nous avons fait établir un calque, qui correspond exactement à la carte allemande en ce qui concerne la direction du chenal. Sur la carte allemande nous voyons une ligne tracée ici en rouge [Me Nordmann montre des points sur la carte] qui suit la direction suivante : partant du nord-ouest, elle arrive en un point marqué sur la carte et portant le n° 585. Ce point est celui où la ligne médiane forme un coude et s'infléchit vers le sud. Par conséquent, la carte indique la direction suivante, un pivot qui est ici, une direction ensuite infléchie vers le sud.

La carte allemande ne montre pas les limites extérieures du chenal, c'est-à-dire ces lignes marquées en noir. Elles ont été tracées en tenant compte des données fournies par le Gouvernement britannique dans ses écritures, à savoir la largeur du chenal allemand, qui aurait été d'un mille environ.

Si l'on tient compte de ces données, le chenal dragué allemand correspond à l'image qui en est donnée sur ce calque. Ainsi donc, l'emplacement du chenal allemand, si l'on se reporte à la seule carte qui puisse nous servir de base, ne correspond pas à l'emplacement du chenal britannique tel qu'il est indiqué par les documents du Gouvernement britannique.

Que répondent les représentants du Gouvernement britannique lorsque cette objection leur est présentée ? Ils disent : la carte allemande n'indique pas le chenal lui-même, mais seulement une direction, cette direction étant marquée par une ligne.

Je demeure d'accord. Nous ne voyons pas autre chose que cette ligne. Mais il semble que l'indication importante de cette carte, c'est, d'une part, la direction du chenal, qui ne correspond pas à celle du chenal britannique [démonstration sur la carte]. C'est, d'autre part, le point

où les chenaux forment un coude, point marqué 585 sur la carte allemande. Ce point, qui correspond au pivot du chenal britannique, il représente la coordonnée essentielle du chenal.

Les représentants du Gouvernement britannique ajoutent que seules des coordonnées fournissent des renseignements suffisants pour la navigation. Je l'admets encore. Mais je pose alors la question suivante : où sont les coordonnées de la carte allemande ? Pourquoi ces coordonnées n'ont-elles pas été fournies à l'appui de cette carte ? Sur quelles données a été fait le dragage de 1944 dont parle le lieutenant Jacobs ? Ce dragage a été fait sur des documents allemands ; où sont ces documents allemands ? Nous ne les avons pas, et j'en conclus que le seul document qui puisse nous servir d'élément d'appréciation, c'est celui que le Gouvernement britannique a fourni, c'est la carte figurant en annexe 2 au Mémoire.

Depuis, et à la veille des débats, le 25 octobre, le Gouvernement britannique a communiqué une deuxième carte, dont j'aurai à dire un mot tout à l'heure.

Cette deuxième carte allemande n'est pas à la même échelle que la première figurant à l'annexe 2. La carte annexe 2 est à l'échelle de 11 mm. 7 pour 1 mille marin, c'est-à-dire que cette carte est relativement détaillée. La deuxième carte, communiquée le 25 octobre, montre non seulement le détroit nord de Corfou, mais tout le canal d'Otrante, le sud de l'Adriatique ainsi que la mer Ionienne. Alors que l'échelle de la carte allemande annexe n° 2 est de 11 mm. 7, celle de la carte nouvelle est de 2 mm. 3 pour 1 mille.

Il est d'usage que la carte à l'échelle la plus grande fait foi. J'ajoute que la carte allemande communiquée le 25 octobre doit être, autant qu'on puisse juger, plus ancienne que la carte figurant en annexe 2, car le champ de mines actuellement dénommé QBY 539 n'y figure pas. Sur la carte annexe 2, trois lignes de mines allemandes sont marquées en noir, désignées par les lettres a, b, c. Sur la carte récemment communiquée, on ne voit aucune mine en cet endroit.

Quant à la direction du chenal, telle qu'elle résulte de la dernière carte communiquée, nous n'en pouvons tirer aucun renseignement, car cette direction est marquée plus ou moins nettement en deux lignes, dont l'une est aux trois quarts effacée. Il semble donc qu'il se soit agi plutôt d'un brouillon que d'une carte véritable, et je me réfère à la Réplique britannique, suivant laquelle toutes les cartes allemandes découvertes par la suite coïncident avec la carte annexe 2. C'est cette carte, et cette carte seule, que nous considérons comme pouvant servir de document à la Cour. Cette carte marque la direction que j'ai indiquée tout à l'heure.

En conclusion, nous savons actuellement qu'un dragage a été fait en octobre 1944, et qu'un dragage ou des opérations moins précises ont été faites, en janvier et février 1945, sur l'emplacement de l'ancien chenal allemand. Nous savons qu'aucune carte, aucun document n'est fourni actuellement par le Gouvernement britannique sur ce chenal allemand, tel qu'il était connu par la marine britannique en 1944, mais que la carte figurant en annexe 2 coïncide avec toutes celles qui furent découvertes par les Britanniques.

Comment cette route, redraguée en 1944 et en 1945, est-elle devenue le chenal actuellement marqué en bleu sur la carte qui se trouve der-

rière moi ? Ce chenal correspond aux coordonnées de la route dite route Médri. Cette route Médri, nous savons comment elle fut établie par un affidavit du commandant Sworder, distribué en annexe A, le 25 octobre 1948, par le Gouvernement britannique. Nous lisons dans cet affidavit qu'une route sûre à travers le détroit nord de Corfou fut mentionnée à partir du 7 novembre 1944, par l'indication QBC 925, c'est-à-dire que le dragage d'octobre 1944 a permis au commandement en chef naval en Méditerranée d'établir une route déminée QBC 925. Par conséquent, cette route QBC 925 correspondait exactement avec l'ancien chenal allemand. Cette route QBC 925 devint à son tour la route Médri. Voici dans quelles conditions.

Dans un autre affidavit, annexe B de la Distr. 398, le commandant Sworder nous apprend qu'une Commission internationale fut constituée à Londres, le 26 juillet 1945, sous le nom « Service international des itinéraires et des informations ». Cette Commission assumera, à partir de juillet 1945, le contrôle des itinéraires déminés en Méditerranée. Par conséquent, jusqu'en juillet 1945, seule existe la route QBC 925, cette route qui coïncide exactement avec le chenal allemand dragué, et, d'autre part, il n'est pas allégué par le Gouvernement britannique que, postérieurement à juillet 1945, aucun dragage ait été effectué dans ses eaux.

Le Service international des itinéraires et des informations publiera un certain nombre d'itinéraires qui s'appelleront, pour la Méditerranée, les itinéraires Médri. Ces itinéraires sont relevés sur des brochures en anglais, des pamphlets, qui en donnent les coordonnées exactes. Ces brochures sont assorties de tracés qui ne peuvent servir à la navigation mais indiquent de simples directions. C'est ainsi que la route QBC 925 devient la route Médri 18/54 et, plus tard, la route Médri 18/32. C'est donc la route Médri 18/54, puis 18/32, qui est marquée en bleu sur la carte britannique. Or, cette route ne coïncide pas avec le chenal allemand dragué.

Les mesures faites avec les documents que nous avions sont confirmées par les écritures britanniques elles-mêmes. Si l'on se réfère à la Réplique britannique, on constate que le Gouvernement britannique a reconnu très loyalement que la route Médri ne coïncide pas exactement avec l'ancien chenal allemand. Je lis, en effet, au paragraphe 45 de la Réplique : « Il est admis que, pour des motifs de sécurité, la ligne Médri a été établie plus à l'est que le chenal allemand. »

Par conséquent, lorsque nous disons que ce chenal dragué ne correspond pas avec la route Médri, nous nous référons, non seulement à des mesures faites par nous, mais aussi aux déclarations mêmes du Gouvernement britannique, qui font foi.

Quels sont les motifs de sécurité ayant déterminé ce changement d'itinéraire ? Nous les ignorons. Ce ne peut pas être la crainte des mines, puisque l'ancien chenal QBC 925 avait été dragué, non seulement par les dragueurs allemands mais, à une et peut-être deux reprises, par les dragueurs britanniques. Ce ne peut pas être non plus la crainte des récifs qui se trouvent ici [montrant sur la carte], car le seul récif qui, d'après les mesures que nous avons pu faire sur la carte allemande, était inclus dans le chenal allemand, n'explique pas le changement de direction de la route Médri 18/32 jusqu'à Denta Point.

Il reste qu'une partie de la route Médri 18/32 n'a pas été, à notre connaissance, draguée par la marine britannique. A aucun moment, le Gouvernement britannique, dans ses écritures ou dans ses plaidoiries, n'a déclaré le contraire. On n'a pas allégué qu'après octobre 1944 et janvier-février 1945 un nouveau dragage ait eu lieu. Par conséquent, nous sommes fondés à admettre que toute la partie de la route Médri qui ne coïncide pas avec l'ancienne route allemande n'a pas été déminée par les démineurs britanniques.

Certes, nous ne prétendons pas connaître d'une façon certaine l'emplacement du chenal dragué. Seul le Gouvernement britannique peut nous faire connaître cet emplacement par des documents que la Cour voudrait sans doute connaître.

Ces documents, nous apprenons qu'ils n'existent pas. La question a été posée au représentant britannique au Comité Medzon. Je rappelle à la Cour que le Comité méditerranéen de zone, dit Comité Medzon, est l'organisme dépendant du Comité central de déminage, chargé du déminage des eaux méditerranéennes. Ce Comité est présidé par un officier britannique, le capitaine Blackburn.

Au cours de la séance du 16 novembre 1946, un membre du Comité, le représentant soviétique, demanda au capitaine Blackburn les documents relatifs au dragage d'octobre 1944. Le capitaine Blackburn répondit — débats du Comité Medzon, 16 novembre 1946, annexe 15 du Mémoire britannique, page 89, paragraphe 13 —: « ce sera fait. Le représentant britannique devra fournir ces rapports à la prochaine réunion. »

Bien que le capitaine Blackburn fût un spécialiste des questions de déminage, il ignorait, semble-t-il, que, dans certains cas, les rapports de déminage n'étaient pas conservés par l'Amirauté. Nous avons appris que quand les résultats du déminage sont négatifs, les rapports ne sont pas transmis à l'Amirauté mais seulement à l'autorité qui a ordonné les opérations. Cette autorité n'est pas tenue de conserver les documents et, en fait, les rapports relatifs au dragage QBC 925 auraient été détruits.

La Cour estimera sans doute que, dans ces conditions, elle est bien mal informée sur les opérations de 1944-1945. Le seul point certain, c'est l'affirmation du Gouvernement britannique que la route Médri a été déplacée plus à l'est par rapport à l'ancien chenal allemand. Un seul document est fourni à la Cour : c'est un télégramme que le Gouvernement britannique a versé aux débats, en annexe n° 27. Ce télégramme, qui porte le nom de *signal*, est un rapport partiel sur le déminage du 13 octobre 1944. Ce document ne présente aucun caractère officiel. C'est un télégramme capté par hasard, disent les écritures britanniques, et conservé par hasard par l'Amirauté, puisqu'il indique que les résultats partiels du dragage sont négatifs et que, par conséquent, il ne devait pas être conservé ni reçu par l'Amirauté.

Ce télégramme, transmis et transcris dans les conditions que je viens d'indiquer, n'est en aucune façon un document qui puisse servir à la Cour, et ceci pour une raison supplémentaire. En effet, nous savons par l'affidavit du lieutenant Jacobs que le dragage du 13 octobre est celui du chenal allemand, et nous savons par la Réplique britannique que la route Médri a été déplacée par rapport au chenal allemand. Or, le *signal* fournit les coordonnées de la route Médri. Il ne peut donc pas

correspondre au dragage de 1944. De toute manière nous ne pouvons, ici, tenir compte que des documents originaires. Nous avons un affidavit Jacobs, c'est le seul document avec la carte allemande qui nous permette de nous former une opinion.

Ces informations seront jugées d'autant plus insuffisantes par la Cour — je me permets de le penser — que des mines ont été trouvées très exactement à la limite de l'ancien chenal allemand. L'une des affirmations données avec force dans les écritures britanniques et dans les plaidoiries du Gouvernement britannique, c'est qu'aucune mine n'a été découverte ou, plutôt, n'a été draguée dans le détroit nord de Corfou au moment des opérations de déminage. Je lis au Mémoire, paragraphe 12 : « Aucune mine ne fut trouvée durant les opérations de 1944. » Et sir Hartley Shawcross a insisté sur les mêmes faits.

Donc, le Gouvernement britannique n'a pas eu connaissance, en temps utile, du document qui est aujourd'hui versé au débat, l'affidavit du lieutenant Jacobs, duquel il résulte que des mines ont été trouvées au cours du dragage de 1944. Que dit le lieutenant Jacobs ? Il dit que le vendredi 13 octobre — il se rappelle la date, car c'était un vendredi 13 — son dragueur trouva des mines et coupa les orins de ces mines, juste en dehors du chenal allemand, au nord de Barchetta Rock et, par conséquent, à la limite ouest de ce chenal. Le lieutenant Jacobs estime que ces mines faisaient probablement partie du champ de mines QBY 539. Il n'en est pas sûr ; il considère le fait comme probable.

Quoi qu'il en soit, il résulte de cet affidavit Jacobs que des mines ont bien été draguées au moment des opérations de 1944 et que, par conséquent, il n'est pas exclu que d'autres mines aient existé à la limite du chenal, à l'ouest et, peut-être, à l'est. Sans doute, les probabilités sont plus grandes que de telles mines se soient trouvées à l'ouest, où les champs de mines ont été repérés sur les cartes allemandes. Mais rien ne permet d'affirmer que des mines ne se soient pas trouvées également à l'est. En tout cas, lorsque les écritures britanniques font observer qu'aucune mine n'a été trouvée, il s'agit d'une erreur de fait et, lorsqu'elles parlent d'un chenal dragué, ce chenal n'est pas exactement celui de la route Médri 18/32.

[*Séance publique du 16 novembre 1948, matin.*]

Monsieur le Président, Messieurs, j'étais arrivé hier à la conclusion que nous n'avons à l'heure actuelle aucune certitude sur l'emplacement du chenal allemand dragué. Si l'on se réfère à la carte allemande qui nous a été communiquée, le *Saumarez* et le *Volage* ont sauté en dehors du chenal allemand dragué. D'autre part, nous avons la certitude que la route Médri 18/32 ne coïncide pas avec le chenal allemand dragué. Et lorsque les conseils du Gouvernement britannique considèrent l'existence de ce chenal dragué, à l'intérieur duquel le *Saumarez* et le *Volage* ont sauté, comme le point central de leur démonstration, nous avons le droit de répondre que la démonstration n'est pas faite.

Quelle est la position exacte du *Saumarez* et du *Volage* au moment de l'accident ? Le commandant du port de Saranda a cru voir l'incendie du *Saumarez* dans les eaux intérieures de la baie de Saranda et il n'a pas entendu l'explosion du *Volage*. Le Gouvernement britannique en tire des conclusions quant à la valeur de ce témoignage. La Cour entendra

les témoins, elle examinera les documents. Il est possible que des erreurs aient été commises, que des instruments de mesures perfectionnés n'aient pas été entre les mains de ce commandant de port et des officiers qui commandaient la défense côtière. Mais c'est la raison pour laquelle le Gouvernement albanais a demandé tous les documents relatifs à la route suivie par le *Saumarez* et à la route suivie par le *Volage*. Nous avons demandé ces documents dans notre Duplique. En réponse, le Gouvernement britannique a communiqué à la Cour les livres officiels de navigation du *Volage*, du *Mauritius* et du *Leander*. Le livre de navigation du *Saumarez* a été perdu dans l'incendie.

Ces livres de navigation, que l'on appelle en anglais *logbooks*, sont en effet les documents officiels, paraphés par le commandant du navire et paraphés à la fin de chaque quart par l'officier de quart. Il contiennent tous les renseignements relatifs à la navigation : vitesse du navire, route suivie, changement de cap, incidents de navigation. Et, bien entendu, les heures correspondantes sont notées.

En France, les livres de navigation sont transmis à l'Amirauté pour servir ensuite de pièces d'archives. Ce sont les seules pièces d'archives officielles relatives à la navigation des navires de guerre. Lorsqu'un accident se produit, la première pièce communiquée aux commissions d'enquête et, le cas échéant, aux tribunaux maritimes, est toujours le livre de navigation. Ainsi se passent les choses en France. Ainsi elles se passent dans la marine soviétique et dans la marine bulgare. Les experts maritimes qui appartiennent à la délégation du Gouvernement albanais en témoigneront devant la Cour.

C'est également cette pièce que le Gouvernement britannique a communiquée en réponse à la demande que nous lui avons faite de verser aux débats toutes les pièces relatives à l'itinéraire des quatre navires et susceptibles de confirmer l'itinéraire tel que le Gouvernement britannique l'a indiqué.

Malheureusement, ces livres de navigation contiennent de telles erreurs que nous ne pourrons tirer aucune précision des notes qu'ils contiennent. Nous avons signalé ces erreurs à nos collègues de la délégation britannique. Ceux-ci, avec une très grande courtoisie, nous ont répondu qu'ils tenaient d'autres documents à la disposition de la Cour, qu'ils nous communiqueraient ces documents et que ceux-ci confirmeraient l'itinéraire indiqué pour les quatre navires. Nous n'en doutons pas. Mais il reste que le document officiel qui nous a été communiqué, sur notre demande, par le Gouvernement britannique n'est pas pertinent et que, lorsqu'il s'agit de faits aussi graves, un soin tout particulier aurait dû être apporté à l'établissement de ces documents.

Je voudrais citer à la Cour quelques exemples des erreurs contenues dans les *logbooks* des trois navires.

Tout d'abord, erreur en ce qui concerne les heures. Il semble que la notation des heures soit celle qui requière le plus de précision, car c'est seulement ainsi que l'on peut déterminer la position exacte d'un navire à un moment donné.

A quel moment l'explosion du *Volage* a-t-elle eu lieu ? D'après le rapport du commandant de ce navire, rapport versé en annexe E à la Distr. 398 du 25 octobre, paragraphe 10, l'explosion s'est produite à 16.06. Si l'on se reporte au livre de navigation du *Volage*, l'heure de l'explosion

n'est pas 16.06, mais 16.15. Et si nous jetons un coup d'œil sur le livre de navigation du croiseur *Mauritius*, navire amiral, l'heure n'est plus 16.06 ; elle est 16.25. Enfin, les écritures britanniques nous précisent que le *Volage* a sauté à 16.16. Quelle est l'heure exacte ? Cette indication importante ne nous est pas fournie d'une manière précise à l'heure actuelle.

Je le répète, je ne mets pas en doute les témoignages qui nous sont donnés. Mais ces contradictions démontrent que les pièces, telles qu'elles nous ont été communiquées, contiennent des erreurs matérielles évidentes. On estimera sans doute que de telles erreurs ne permettent pas de se former une opinion précise.

Les mêmes incertitudes se retrouvent en ce qui concerne les itinéraires des quatre navires. D'après le livre de navigation du *Volage*, ce navire, à un certain moment, se trouve à une distance considérable du *Leander*, dans le sillage duquel il est censé naviguer constamment.

Quant au *Mauritius*, son itinéraire, tel qu'il résulte du livre de navigation, est évidemment erroné. Nous avons établi un croquis très approximatif, et qui n'a d'autre valeur que celle d'un schéma, de l'itinéraire du *Mauritius* tel qu'il résulte du livre de navigation de ce croiseur. Ce croquis est épinglé sur la carte placée derrière moi. Voici très approximativement le tracé de la route du *Mauritius* tel qu'il est fourni par la délégation britannique. [Me Nordmann fait une démonstration sur la carte.]

Si l'on se réfère au livre de navigation du *Mauritius*, c'est véritablement un itinéraire fantastique que celui de ce croiseur. Il traverse le lac de Butrinto. Il se rend ensuite dans l'intérieur du territoire albanais et ceci, incontestablement, est une violation de notre souveraineté. Puis il change de cap et il regagne le chenal.

Bien entendu, erreurs matérielles. A quoi ces erreurs peuvent-elles être attribuées ?

En un certain point fixe, indiqué sur le *logbook* du *Mauritius*, ce croiseur prend la direction marquée par ce trait rouge. Il est évident qu'on a oublié d'indiquer, à un certain moment, le changement de cap du navire, qui a dû faire un angle à peu près correspondant à celui qui est indiqué ici. Mais à quel endroit cet angle a-t-il été fait ? Est-ce ici, à l'heure 13 h. 42 ? Est-ce ailleurs ? Nous n'en savons rien. Cette indication présente pour la Cour une importance capitale, car si le *Mauritius* a changé de direction non pas ici, mais là, et si ensuite son tracé coïncide exactement avec celui qui est indiqué par le Gouvernement britannique, le trait bleu en pointillé porté sur cette carte fournit une indication de son itinéraire possible. Il a pu ensuite passer par les eaux intérieures de la baie de Saranda, et nous ne savons pas si le *Saumarez*, qui suivait le *Mauritius* dans son sillage, n'a pas explosé ici, au lieu d'exploser là. Nous n'en savons rien.

J'ajoute que ce croquis n'a d'autre valeur que celle d'un schéma. Il est destiné seulement à montrer à la Cour les incertitudes des documents fournis par le Gouvernement britannique. J'entends ne tirer de ces erreurs matérielles aucune autre conclusion que celle-ci. La Cour doit s'entourer de renseignements suffisamment précis. Dans une affaire aussi grave, les documents produits ne sont pas exempts d'erreurs. Nous avons indiqué ici seulement deux de ces erreurs. Il y en a d'autres. Une expertise permettra à la Cour de se former une opinion plus précise.

Peut-on dire, dans ces conditions, que le résultat des observations faites à bord d'un navire de guerre moderne est un compte rendu exact tenu presque pied par pied de la position du navire à tout moment et en tous points? Je réponds que le livre de navigation semble prouver que ce compte rendu exact n'est pas officiel.

Peut-on dire, d'autre part, comme l'a affirmé à plusieurs reprises avec beaucoup de force sir Hartley Shawcross, que le déminage du chenal constitue une certitude, que les deux navires ont navigué dans des routes libres de mines et que l'on est sûr à 100 % de ce fait? Je réponds que non.

Certes, l'Amirauté ne fait pas naviguer des navires de guerre dans des eaux qu'elle considère comme minées. Certes, la route était considérée comme présentant une certaine sécurité, une sécurité suffisante. Mais il résulte des documents britanniques eux-mêmes que les navires de guerre du Royaume-Uni naviguent parfois dans des eaux peu sûres, sur la foi de simples renseignements. Ceci résulte d'une note se trouvant au bas du rapport de croisière de la flotte britannique en Méditerranée, que la Cour trouvera à l'annexe E 1 de la distribution britannique 398.

Peut-on dire que ces eaux soient sûres à 100 %? Les renseignements possédés par l'Amirauté montraient que les cartes allemandes ne signalent pas de champs de mines dans les eaux à l'est et au nord-est de la route Médri ou du chenal allemand, c'est tout. D'autre part, la baie de Saranda avait été utilisée par des navires britanniques de toutes catégories pendant l'avance alliée de 1944, et aucun navire n'avait heurté de mine. Cette observation est faite par le capitaine Blackburn au Comité méditerranéen de zone. (Séance du 10 décembre 1946, reproduite p. 92[1] du Mémoire anglais.)

Par conséquent, les navires britanniques se sont crus en sécurité, j'en suis persuadé. Mais la route était-elle sûre à 100 %? Il serait facile de démontrer le contraire.

Quelles sont les causes possibles d'incidents et d'accidents? Doit-on écarter, comme l'a fait l'éminent conseil du Gouvernement britannique, l'hypothèse des mines magnétiques?

Les fonds auraient été d'une profondeur de plus de 35 brasses, profondeur au-dessous de laquelle les mines de fond, les mines magnétiques, ne pourraient pas être posées. Mais tout d'abord, il faudrait reconnaître l'emplacement exact du *Saumarez* au moment de son accident et du *Volage* au moment de son accident pour savoir quelle était la profondeur de la mer. Ensuite, les procès-verbaux du Comité méditerranéen de zone nous apprennent que des dragages ont été faits jusqu'à une profondeur de 35 brasses, précisément, dans deux endroits: à Civita-Vecchia, au large des côtes italiennes, et dans les Dardanelles, et que le dragage de Civita-Vecchia a permis de trouver des mines à 35 brasses. (Procès-verbaux du Comité méditerranéen de zone, 27 août 1946, p. 12, min. 81.)

Et j'ajoute que les mines magnétiques ne sont pas toutes posées au fond de la mer. A la fin de la guerre, les Allemands ont mouillé de nombreuses mines magnétiques amarrées, des mines magnétiques à orin qui, par conséquent, peuvent être amarrées à une grande profondeur et cependant remonter à la surface. Y avait-il des mines magnétiques à orin dans les eaux du canal de Corfou? Nous n'en savons rien.

[1] P. 134 du vol. I.

C'est avec la même certitude que sir Hartley Shawcross écarte l'hypothèse de mines dérivantes. Ces mines dérivantes sont des mines de contact arrachées par la tempête et poussées ensuite par le vent et par les courants. Les mêmes vents et les mêmes courants, les mêmes tempêtes produisent des effets sur des champs de mines et peuvent par conséquent entraîner plusieurs mines à la fois. Ce danger de mines dérivantes en grand nombre se trouvant dans les mêmes lieux a été signalé à plusieurs reprises au Comité méditerranéen (séance du 4 février 1947, minute 43, séance du 18 mars 1947, p. 12, minute 111). Et parfois les mines dérivantes ne se trouvent pas visibles à la surface de la mer. Il arrive que ces mines se remplissent en partie d'eau de mer, que, par conséquent, leur flottabilité devienne faible et qu'elles soient très difficilement visibles d'un navire.

Peut-on dire avec certitude que les mines dérivantes n'ont pas pu causer les accidents? Ce n'est pas l'opinion du commandant du *Volage*, qui a d'abord attribué l'accident du *Saumarez* précisément à une mine dérivante provenant du champ de mines QBY 539.

Cette hypothèse est d'autant moins invraisemblable que, le 22 octobre, le vent soufflait vers la côte et que les courants dans cette région permettent à des mines dérivantes d'être entraînées vers le rivage. Cela résulte de l'examen attentif des livres de navigation, notamment du *Mediterranean Pilot*, qui est entre les mains de tous les marins britanniques.

Je ne dis pas que ces hypothèses présentent une vraisemblance ou une invraisemblance. Je dis qu'elles sont possibles. Je dis qu'on ne saurait, comme l'a fait le conseil du Gouvernement britannique, écarter d'un revers de main l'hypothèse de mines magnétiques, l'hypothèse de mines dérivantes. Certes, deux navires ont sauté. Ces deux navires ont-ils subi les effets de deux mines de même type? Les explosions sont-elles dues aux mêmes causes? C'est possible, je n'en sais rien. Seuls des experts pourraient dire si les circonstances dans lesquelles le *Volage* et le *Saumarez* ont été accidentés sont dues à des causes de même nature.

Enfin, il reste que des mines de contact anciennes, des mines de contact allemandes ont été trouvées en 1944 par le lieutenant Jacobs à la limite du chenal allemand, et que des mines de contact ont pu se trouver également à la limite est, là où ont sauté le *Saumarez* et le *Volage*.

Et à supposer même que le chenal dans lequel les deux navires ont navigué ait été dragué — ce qui n'est pas prouvé —, dans cette hypothèse même un déminage n'est pas sûr à 100 %. Que l'on se reporte aux documents communiqués par le Gouvernement britannique, et l'on constate par les procès-verbaux du Comité central de déminage que de nombreux accidents se produisent dans les chenaux dragués.

L'expert du Gouvernement britannique, l'amiral King, déclare à la séance du Comité central de déminage du 26 juillet 1946 (minute 248) : « Le Comité central a toujours été d'avis qu'il ne pouvait prendre aucune responsabilité pour les accidents qui pourraient se produire dans une zone qu'il aurait déclarée libre de mines. » Cette déclaration confirme-t-elle celle de sir Hartley Shawcross sur les certitudes à 100 %? De nombreux exemples nous montrent que très souvent il est difficile de préciser sur quel type de mines un bateau a sauté et de dire qu'un champ de mines contient des engins d'un seul type.

Sans vouloir abuser des instants de la Cour par une énumération trop abondante, qu'il me soit permis de citer seulement quelques exemples.

Réunion du Comité central de déminage du 29 août 1945, minute 58 : « Le bateau hollandais *Christiaan Huyghens* a été miné. La position signalée du bateau était au milieu du chenal déminé. Le champ de mines connu le plus près était à deux milles et demi. C'était un champ mélangé de mines de contact, magnétiques et acoustiques. »

Comité central du 19 décembre 1945, minute 118 : « Un accident est survenu dans le chenal entre Humbert et Heligoland. Ce secteur avait été dragué. Il existait à cet endroit un champ allemand de mines à contact, c'est-à-dire de mines amarrées, non pas de mines magnétiques, comprenant 260 grosses mines de contact et 210 petites mines de contact. Or, ce secteur avait été dragué en mai 1945 par une flottille de dragueurs britanniques qui avait trouvé seulement 4 mines, et à la séance du Comité central l'on constate qu'il est possible qu'une mine n'ait pas été détectée ou que l'accident apporte une preuve de plus que les mines de 60 livres dérivent facilement et sont susceptibles de s'amarrer à nouveau par elles-mêmes. »

Voici l'incertitude qui règne en ces matières. Des mines peuvent dériver et se fixer à nouveau dans un autre endroit. Peut-on dire qu'un chenal déminé même par une flottille de dragueurs britannique est sûr à 100 % ?

Les procès-verbaux du Comité de déminage montrent également que deux accidents peuvent se produire dans le même secteur. Réunion du 8 février 1946, page 2 ; minute 162 : Deux navires, le pétrolier *Héron* et le bateau américain *Antritem* ont été minés aux approches de la Gironde. « Ces accidents ont pu être causés par des mines déplacées par une tempête ou », dit le rapport du Comité central, « par des mines laissées non draguées entre deux passages de dragueurs britanniques ».

Il s'est même produit dans un seul chenal trois accidents différents (Comité central de déminage, 29 janvier 1947, minute 377).

Comment est-il possible d'affirmer avec certitude qu'un déminage est sûr ?

Enfin, ce sont les derniers exemples ; ils se rapprochent de l'endroit où les accidents ont eu lieu. Dans les eaux de Corfou, secteur primitivement nettoyé en septembre 1944, un nouveau dragage par la 160me flottille de dragueurs britannique a trouvé beaucoup de mines près du fond de la mer (réunion du 9 avril 1946, p. 6, minute 45 du Comité méditerranéen de zone).

Enfin, il est arrivé que l'on trouve des mines dans des endroits où l'on ne s'attendait pas à en voir, où l'on n'en soupçonnait pas l'existence. C'est ainsi qu'à la 6me réunion du Comité méditerranéen (21 mai 1946, p. 9, minute 66), on a trouvé des mines près de Grulianova et Silvi, dans des endroits qui n'étaient pas marqués comme minés sur les cartes. Le 2 juin 1946, le Comité méditerranéen de zone constate qu'un dragage de vérification a permis de trouver trois mines de contact qui avaient été laissées non draguées (p. 5, minute 44).

Voici donc en résumé les observations du Comité central de déminage : De gros efforts ont été faits pour draguer les mers infestées de mines, et les flottilles de démineurs britanniques ont apporté une contribution prépondérante à ces opérations. Mais de l'examen aride des comptes rendus du Comité central et du Comité mediterranéen, il résulte que le déminage sûr à 100 % des chenaux dragués est une certitude théorique de juristes mais n'est pas confirmé par la pratique des comités centraux et méditerranéen.

Ainsi, toutes les conjectures sont possibles, et je voudrais en conclusion de cette démonstration rappeler qu'il a fallu plus de quarante ans pour savoir quelle était la cause exacte de l'explosion qui a causé la perte du cuirassé américain *Maine* dans les eaux de la baie de La Havane. Toutes les conjectures sont possibles. Il n'est pas permis de dire que certainement le *Saumarez* et le *Volage* ont heurté des mines nouvellement posées. Au contraire, il résulte dans des documents communiqués par le Gouvernement britannique que, de l'expérience des déminages faits antérieurement, des mines magnétiques, des mines amarrées, des mines dérivantes ont pu causer ces accidents.

J'en arrive, Messieurs, aux présomptions britanniques tirées de l'attitude prise par le Gouvernement albanais et par les autorités militaires de la région côtière, au moment de l'accident.

Je passe très rapidement sur les petits faits relatifs au passage de la vedette du commandant du port et aux salves de mitrailleuses entendues depuis le *Volage*. Quelles conclusions veut-on tirer de ces faits ? Qu'on a tiré à coups de mitrailleuse sur un contre-torpilleur ? C'est parfaitement invraisemblable.

Que le capitaine du port, en sortant avec sa vedette, se considérait en état de guerre avec la flotte britannique et qu'il arborait le drapeau blanc parce qu'il demandait une trêve ? Cet argument également nous laisse souriants. Il est certain que le capitaine du port, en arborant un mouchoir blanc au mât de sa vedette, a simplement voulu signaler à ces gros navires dont les équipages étaient à leur poste de combat, les mitrailleurs à leurs pièces, qu'il leur demandait instamment de ne pas tirer sur sa vedette. Il allait, comme c'était son devoir, demander des renseignements qu'il allait ensuite transmettre à son Gouvernement, alors qu'un événement aussi grave que l'explosion du 22 octobre venait de se produire.

Ce n'est pas l'envie qui manquait aux matelots britanniques de se servir de leurs armes. Le rapport du capitaine du *Volage* nous signale que la défense côtière albanaise ne se fit pas entendre et se tint tranquille, « ce qui causa », dit le capitaine du *Volage*, « un léger désappointement à mon groupe de mitrailleurs ».

On comprend que le commandant du port de Saranda ne se soit pas senti en sécurité absolue, lorsqu'il est sorti sur sa vedette. Peut-on déduire de ce fait qu'il n'avait pas la conscience tranquille ? C'est non moins invraisemblable. S'il n'avait pas eu la conscience tranquille, il ne serait pas sorti du tout.

Ce qui est plus important, c'est l'attitude du Gouvernement albanais après le 22 octobre. Sept jours après, dès le 29 octobre, le Conseil de Sécurité est saisi par le Gouvernement albanais d'une note officielle de protestation. Cela veut dire que l'Albanie, la première, demande aux organismes internationaux de s'emparer de l'incident, de s'occuper des faits. C'est l'Albanie qui attire l'attention du monde, prévoyant ainsi et demandant une enquête et des débats approfondis. Est-ce l'attitude d'un pays qui a quelque reproche à se faire ?

L'Albanie, la première, saisit le Conseil de Sécurité le 29 octobre. Quelle est l'attitude du Gouvernement britannique ? Celui-ci ne se préoccupe que d'une chose : procéder unilatéralement à la recherche des preuves. Dès le 26 octobre, par une note diplomatique, le Gouvernement du Royaume-Uni annonce son intention de procéder au déminage par la flotte britannique. Cependant, le Comité chargé de ce déminage,

le Comité méditerranéen de zone, siège à Rome le 28 octobre. C'est à lui qu'il appartient de donner les instructions nécessaires. C'est ensuite au Comité central de déminage, organisme suprême en la matière, qu'incombe le soin de faire procéder en toute impartialité aux recherches, au déminage. Nous allons voir quelle fut la décision du Comité central.

Tout d'abord, au Comité méditerranéen, le délégué britannique demande que la flotte britannique soit chargée de procéder au déminage, mais il n'obtient pas satisfaction. A l'unanimité, y compris le président britannique, le Comité Medzon demande que l'autorisation de l'Albanie, en vue du déminage, soit sollicitée. Le Comité central, ainsi saisi par le Comité méditerranéen, se réunit trois jours plus tard à Londres, le 31 octobre. Le président du Comité central est un Britannique, le capitaine Nichols. La Cour trouvera le procès-verbal de cette importante séance à l'annexe britannique 15, Mémoire britannique, pages 66 à 69[1].

Le capitaine Nichols déclare à nouveau qu'il considère que les Britanniques doivent déminer le chenal. Un débat s'ouvre. Le capitaine Nichols précise qu'il ne saurait être question, pour le Gouvernement britannique, de demander à l'Albanie l'envoi d'un observateur. Mais il n'est pas suivi par le Comité. Le représentant américain, le commandant Besson, et le représentant français, le lieutenant Bardet, comme le représentant soviétique, le capitaine Shandabylov, n'acceptent pas la thèse britannique du déminage unilatéral. Tous trois expriment l'avis que l'Albanie soit sollicitée de donner l'autorisation requise par le Comité central pour procéder au déminage, et la résolution suivante est adoptée finalement :

« Le Comité central estime qu'il conviendrait de draguer à nouveau, à la première occasion favorable, la partie des routes Médri 18/32 et 18/34 où il est possible que se trouvent des mines, c'est-à-dire dans le canal du nord de Corfou. »

Le capitaine Nichols précise que cette occasion favorable signifie, en particulier, le consentement de l'Albanie. Telle fut la décision du Comité central.

Dès le 31 octobre, le Gouvernement albanais prend position. Avant d'avoir connu la décision du Comité central de déminage, il déclare qu'un déminage unilatéral serait considéré par lui comme une violation flagrante de sa souveraineté. Cette thèse est conforme à celle qu'il a toujours soutenue, elle est conforme au point de vue du Comité central de déminage unanime, y compris le délégué britannique.

Les Britanniques considèrent cette réponse albanaise du 31 octobre comme une réponse dilatoire, destinée, disent-ils, à gagner du temps pour permettre au Gouvernement albanais de faire disparaître les preuves. C'est ce qu'a insinué au Conseil de Sécurité sir Alexander Cadogan (voir annexe britannique 23). C'est ce qu'a déclaré devant la Cour sir Hartley Shawcross.

Les Albanais, dit sir Hartley Shawcross, auraient pu profiter de la nuit pour draguer les mines qu'ils avaient fait poser. Ceci est parfaitement exact, cette hypothèse est parfaitement admissible. Celui qui aurait fait poser les mines aurait pu également les faire enlever.

---

[1] Pp. 101-106 du vol. I.

Mais on ne saurait en conclure que la réponse du 31 octobre constitue une manœuvre dilatoire, car, dès le 26 octobre, le Gouvernement albanais sait que la flotte britannique draguera le détroit nord de Corfou. L'opération a lieu le 13 novembre. Entre le 26 octobre et le 13 novembre, il aurait été possible, si le Gouvernement albanais avait conçu les desseins qu'on lui prête et commis l'acte dont on l'accuse, de draguer les mines qui avaient été posées. Ceci aurait pu se faire d'autant plus facilement dans l'hypothèse britannique que, selon le Gouvernement britannique, ces mines auraient été posées par des mouilleurs de mines qui sont, en même temps, des dragueurs de mines et qui, selon le Gouvernement britannique, se seraient trouvés à ce moment à proximité de l'Albanie.

La réponse albanaise du 31 octobre ne constitue en aucune façon une fin de non-recevoir, c'est seulement l'affirmation de la thèse constante du Gouvernement albanais, thèse que ce Gouvernement soutient devant la Cour internationale de Justice, en ce qui concerne le passage, sans autorisation, de navires de guerre dans ses eaux territoriales.

Cependant, le Gouvernement britannique ne se préoccupera pas plus d'obtenir l'autorisation du Gouvernement albanais qu'il ne se préoccupe de suivre les décisions qu'il a lui-même approuvées au Comité central. Les ordres nécessaires pour l'opération Retail avaient été donnés antérieurement à la désicion du Comité central. Dès le 30 octobre, l'amiral Kinahan avait pris les dispositions nécessaires en vue de cette opération. Dès ce moment, le Gouvernement britannique, sans se soucier de contrôle international, sans se soucier d'assurer la participation d'un observateur albanais, est décidé à faire admettre la thèse du piège albanais, de la trappe tendue sur la voie à ses navires. Il ne cherche qu'à trouver des preuves contre l'Albanie ; il ne cherche pas à engager une procédure normale, une procédure inattaquable qui aurait permis de connaître véritablement les causes de l'accident.

La thèse de la trappe et du piège est soutenue devant le Comité central de déminage dès le 31 octobre. Le représentant britannique, le capitaine Nichols, déclare que le Gouvernement albanais avait été informé en temps utile du passage des forces britanniques par le détroit nord de Corfou (voir le P.-V., alinéa 7, p. 66 [1] du Mémoire).

Pour justifier la thèse de son Gouvernement, cet officier britannique aura commis une erreur — certainement involontaire —, car le Gouvernement albanais n'avait pas été informé du passage de la flotte, et l'affirmation inexacte du capitaine Nichols n'a pu être émise par lui que dans le feu d'une discussion très passionnée. Le Gouvernement britannique a dû démentir cette affirmation. Dans sa Réplique, il la retire.

Si cette affirmation inexacte apparaît déjà le 31 octobre, une autre affirmation, tout aussi fausse, sera répandue dans la presse mondiale pendant l'opération Retail. Dès le 13 novembre, des communiqués de presse d'origine britannique paraissent, suivant lesquels l'opération de déminage est faite au nom du Comité central de déminage. C'était une fausse nouvelle. Cette fausse nouvelle a provoqué la protestation des trois membres non britanniques du Comité central, le commandant Besson, Américain, le lieutenant Bardet, Français, le capitaine Shandabylov, Soviétique, qui se mettent d'accord, dès le 14 novembre, sur les termes d'un communiqué destiné à la presse et constituant un démenti

[1] P. 102 du vol. I.

absolu de la fausse nouvelle qui venait d'être lancée (procès-verbal du 14 novembre 1946, alinéas 345 et 346).

Malgré ce démenti, le représentant britannique au Conseil de Sécurité laisse entendre que l'opération Retail était conforme à une décision du Comité central de déminage. Il dit :

« C'est à la suite de la décision du Comité central que le commandant en chef des marines alliées en Méditerranée donna l'ordre de procéder à un nouveau déminage du chenal. »

Mais il ne dit pas que cet ordre avait été donné contrairement à la décision du Comité central, qui n'acceptait pas le déminage unilatéral. Il ne dit pas que l'ordre avait été transmis avant la réunion du Comité central. La Cour trouvera cette déclaration de sir Alexander Cadogan à l'annexe britannique 23, page 296 [1].

Ainsi, l'opération Retail, présentée à l'opinion mondiale et au Conseil de Sécurité comme la conséquence d'une décision prise par un organisme international, n'était que l'expression de la volonté unilatérale du Gouvernement anglais d'agir seul et de découvrir des preuves contre l'Albanie.

Si vraiment une enquête impartiale avait été voulue, le Gouvernement britannique eût adopté une attitude différente. Il eût d'abord suivi la recommandation du Comité central : il eût demandé l'autorisation du Gouvernement albanais. Pour des raisons de principe respectables, qu'elles soient fondées ou non en droit, le Gouvernement albanais n'acceptait pas le passage de la flotte britannique sans son consentement. Mais si son consentement avait été demandé au Gouvernement albanais, celui-ci l'eût donné. Il ne pouvait pas le refuser. Il ne pouvait pas ne pas s'incliner devant la décision prise par le Comité central de déminage. Il n'avait d'ailleurs aucune raison de ne pas s'incliner.

La Grande-Bretagne n'a même pas tenté de demander cette autorisation. Mais admettons une seconde l'hypothèse où le Gouvernement albanais aurait refusé d'accéder à la demande britannique. Il était toujours possible de convoquer à nouveau l'organisme international qui siège à l'Amirauté de Londres, dont tous les membres sont présents dans la capitale britannique, et de solliciter de cet organisme international une nouvelle décision, prise cette fois en passant outre à un refus hypothétique du Gouvernement albanais. Par conséquent, ce n'est pas le désir d'agir vite qui peut justifier l'attitude du Gouvernement britannique. En demandant l'autorisation albanaise, il n'aurait subi aucun délai. En tout cas, il aurait eu le temps de demander et d'attendre une réponse avant le 13 novembre. Enfin, il y avait la possibilité de demander au moins la présence d'un observateur albanais au moment où l'opération Retail a été exécutée. Toutes ces précautions n'ont pas été prises, car les Britanniques avaient décidé une opération unilatérale.

Je ne soutiens pas, il n'est pas dans mon esprit de soutenir que l'opération Retail n'a pas amené la découverte de mines. Mais je constate que, pendant toute la période qui s'écoule entre le 22 octobre et le 13 novembre, le Gouvernement britannique n'a été animé que par un seul souci : non pas celui d'une enquête impartiale, mais celui de trouver, par une opération unilatérale, des preuves contre le Gouvernement albanais.

[1] P. 210 du vol. I.

Cependant, l'Amirauté britannique était parfaitement consciente du caractère non probant d'une opération faite ainsi sans la présence de témoins impartiaux. C'est ainsi que, dans un télégramme du 6 novembre 1946, qui nous a été communiqué à la veille de ces débats, l'Amirauté avait prévu qu'au cas où de nouvelles mines seraient découvertes il fallait pouvoir éviter — ce sont ses propres termes — toute accusation de duplicité. En ce qui me concerne, je n'aurais pas employé une telle formule. Je la répète parce qu'elle figure, le 6 novembre, avant l'opération Retail, dans un télégramme communiqué par le Gouvernement britannique et émanant de l'Amirauté.

Aussi l'Amirauté demande-t-elle la présence d'observateurs appartenant au Comité méditerranéen de zone, et le capitaine français Mestre, membre du Comité méditerranéen de zone, ainsi que le membre américain, sont invités à participer à l'opération. Mais le membre américain se récuse et le capitaine Mestre seul sera présent à l'opération.

Les observations d'un seul témoin, quelle que puisse être sa qualité, sont parfois insuffisantes, et le capitaine Mestre en fournira lui-même le meilleur exemple. C'est précisément parce qu'un seul témoin se trouve présent sur la flottille de déminage britannique que nous ne pouvons pas savoir aujourd'hui quel type de mine a été dragué.

Sir Hartley Shawcross a appelé l'attention de la Cour sur l'incertitude de certains témoignages. L'exemple le meilleur en est précisément donné par les observations du capitaine Mestre, en ce qui concerne le type des mines draguées le 13 novembre.

Cette question : Quelles mines ont été trouvées, quel est leur type, présente une importance considérable dans le présent procès. Si ces mines sont du type qui a été indiqué par le Gouvernement britannique, des mines GY, il s'agit de mines d'une très grande puissance, de mines de 600 livres d'explosif. Si ce sont des mines d'un autre type, notamment des mines GR, que le capitaine Mestre a d'abord reconnues, il s'agit d'engins dont la charge ne dépasse pas 90 livres d'explosif, par conséquent d'engins dont l'explosion provoquera des effets différents.

Enfin, le type des mines, s'il s'agit de GY, a permis au représentant du Gouvernement britannique d'émettre une hypothèse sur leur origine. Il a déclaré que de telles mines se trouvaient en Yougoslavie et qu'elles ne se trouvaient pas ailleurs. Ce point est absolument contesté, mais je dois indiquer à la Cour l'importance des constatations faites par le capitaine Mestre, puisque, s'il s'agit de mines GY ou de mines GR, les déductions du Gouvernement britannique peuvent être absolument différentes.

Le capitaine Mestre se rend, le 13 novembre, sur l'un des bateaux appartenant à la flottille de déminage, et il consigne ses observations dans un rapport daté du 14 novembre : « Les huit mines que j'ai vues personnellement », écrit l'officier français, « étaient celles draguées à la première et à la deuxième passe. Toutes les huit étaient du même modèle, que j'ai pu identifier comme le type allemand GR, sans antenne flottante. » (Annexe britannique 16, Mémoire, p. 103[1], observation n° 2.)

L'observation est d'une précision rigoureuse. Le capitaine Mestre a vu les mines ; il les a identifiées. Toutes celles qu'il a vues sont du même type. Il ajoute : « Je ne puis rien dire des treize mines draguées

[1] P. 148 du vol. I.

à la troisième passe, n'ayant pas pu me rendre sur place avant la nuit, mais j'ai tout lieu de supposer qu'elles étaient du même type. »

Sur quoi le capitaine Mestre fonde-t-il ses observations ? Il le précise dans son rapport : « J'ai eu entre les mains plusieurs pièces provenant de la première mine qui a été désarmée par le *M. D. Officer.* » Par conséquent, non seulement le capitaine Mestre a vu les mines dans la mer, mais il a pu examiner de près les éléments de ces mines après qu'ils eurent été démontés, et le capitaine Mestre poursuit ainsi son rapport : « J'ai eu entre les mains le détonateur, la charge primaire, les antennes. Il semble que le démontage des antennes ait été très facile. »

Par conséquent, c'est après ce démontage que le capitaine Mestre s'est formé une opinion. Le détonateur se trouve dans la partie nécessairement immergée de la mine, dans l'hémisphère inférieur de la mine. Il a donc fallu que la mine ait été sortie de l'eau et qu'elle ait été basculée pour que le détonateur en fût retiré.

Du reste, cette opération nous est décrite par une photographie que le Gouvernement britannique a bien voulu verser aux débats. Devant le Conseil de Sécurité, le Gouvernement britannique (annexe 6, photographie A 4) a montré comment le détonateur est retiré. La légende de la photo est ainsi rédigée : « Le détonateur est retiré par le lieutenant Phillips dans le but de rendre la mine inoffensive. »

Je ne sais pas si la Cour peut distinguer cette opération de loin [il montre à la Cour la photographie]. Voici la main du lieutenant Phillips. Voici le détonateur que le lieutenant Phillips saisit dans ses doigts et voici la partie inférieure de la mine dans laquelle se trouve placé le détonateur.

Sans doute les choses ne se sont-elles pas passées tout à fait comme le décrit cette photographie. Je ne crois pas que la mine ait été chargée au moment de la photographie. Je crois qu'elle était déjà inoffensive, car on voit sur la photographie la cigarette allumée du lieutenant Phillips, et je ne crois pas que cet officier expérimenté ait manipulé une mine chargée avec une cigarette à la bouche. Voici la main du lieutenant Phillips, la visière de sa casquette. Il est penché sur la mine, et voici le trait blanc où l'on distingue très nettement la cigarette allumée du lieutenant Phillips.

Que cette photo soit ou non celle de l'une des mines draguées, elle montre, en tout cas, comment on retire le détonateur d'une mine. Le lieutenant Phillips, au moment où il procède au démontage de la mine, a vu l'ensemble de cet engin, l'hémisphère inférieur, et il en remet les pièces au capitaine Mestre.

Le lieutenant Phillips déclare dans son premier rapport, comme le fait le capitaine Mestre, qu'il s'agit de mine GR. Or, les caractéristiques de cette mine sont si différentes de celles de la mine GY que le capitaine Mestre, dans un rapport ultérieur, écrit : « Il est impossible de confondre ces mines l'une avec l'autre. »

Cependant, le 23 novembre, le capitaine Mestre revient sur ses précédentes observations. Il écrit : « Sans aucun doute possible ces mines sont du type GY et non du type GR. » (Annexe britannique 16, Mémoire britannique, p. 104[1].)

---

[1] P. 150 du vol. I.

La Cour entendra sur ce point les explications du capitaine Mestre, qui se trouve ici dans cette salle à la disposition de la Cour, sur les bancs de la délégation britannique.

Quant à présent, l'affirmation que les mines draguées le 13 novembre étaient des mines du type GY ne me paraît pas, quant à moi, établie, et je constate qu'à mesure que l'on avance dans l'analyse des faits de cette importante affaire, on se heurte à chaque pas à de nouvelles incertitudes. On rencontre à chaque pas de nouvelles contradictions. Incertitude quant à l'emplacement du chenal dragué, incertitude quant à la position des navires britanniques au moment de l'accident, incertitude quant au type des mines draguées le 13 novembre.

Une question importante se pose maintenant à la Cour : à quelle date, à quelle époque les mines draguées le 13 novembre furent-elles immergées ? Les photographies produites par le Gouvernement britannique semblent montrer des mines très récemment immergées ; on ne voit pas de traces de végétation sous-marine, et les affidavits communiqués par le Gouvernement britannique confirment que ces mines ne portaient pas de traces d'une telle végétation. Peu importe les quelques discordances sans intérêt relatives à la plus ou moins grande netteté de la peinture qui aurait subsisté sur l'enveloppe des mines ! D'après le Gouvernement britannique, il n'y avait pas de traces de végétation sous-marine sur ces enveloppes.

Dans son Contre-Mémoire, le Gouvernement albanais a précisé que, selon lui, ce fait ne constituait pas un indice en ce qui concerne l'époque à laquelle les mines ont été posées. Il est vrai qu'il s'est référé à l'avis d'un savant expert de la marine soviétique, le colonel Lebedskoi ; il est vrai qu'il n'a pas eu le moyen technique de se procurer la revue elle-même dans laquelle cet avis avait été publié et qu'il a, pour indiquer quelle était l'origine du renseignement qu'il fournissait, produit un article de journal. Ce n'est pas là un manque de respect pour la Cour ; il n'y a là rien d'offensant ; seulement le désir de dire quelle était exactement l'origine du renseignement. Cette origine n'est en aucune manière probante. Il n'entrait pas dans l'esprit du rédacteur du Contre-Mémoire d'apporter une affirmation à la Cour ; il a dit seulement que, dans la mer Noire, on trouvait des mines immergées depuis longtemps et qui ne portent pas de trace de végétation sous-marine. Je suis convaincu que le colonel Lebedskoi a de bonnes raisons pour le croire, mais ce n'est pas la question soumise à la Cour.

Un savant expert britannique nous dit que les conditions ne sont pas les mêmes dans la mer Noire et dans la mer Adriatique, et je me tiens à cet avis. Nous n'avons pas à dire le contraire.

Comment pouvons-nous savoir quelle est l'époque à laquelle les mines ont été immergées ? Ont-elles été immergées avant ou après le 22 octobre ? C'est la seule question qui nous préoccupe, celle qui pourrait être posée à des experts. Nous n'avons actuellement pas d'autres renseignements d'ordre technique qu'une comparaison faite par les officiers britanniques eux-mêmes sur deux objets qui se sont trouvés immergés à des dates que nous ne connaissons pas quant à l'un, mais que nous connaissons quant à l'autre. Un officier de la marine britannique, le capitaine Whitford, avait vérifié, le 14 novembre, l'état de l'épave du *Saumarez* qui se trouvait dans le port de Corfou. Le *Saumarez* a été accidenté le 22 octobre. Le 14 novembre, le capitaine Whitford examine l'épave, en particulier la partie du navire qui se trouve normalement

au-dessus de la ligne de flottaison et qui, après l'accident, se trouve au-dessous, c'est-à-dire immergée.

Quelles sont les constatations du capitaine Whitford ? La Cour les trouvera à l'annexe britannique G 1, distribuée le 25 octobre 1948, Distr. 398, page 30. « L'épave », dit le capitaine Whitford, « porte des traces nettes de végétation marine sur les parties immergées à la suite de l'explosion. »

Il n'a pas fallu trois semaines pour que la végétation marine vienne se déposer sur cette partie de l'épave. Sans doute, des différences peuvent-elles exister entre la cuirasse d'un navire et l'enveloppe d'une mine, sans doute, les conditions de peinture ne sont-elles pas les mêmes, et je n'entends tirer, quant à moi, aucune déduction. Je crois que seuls des experts pourraient dire à la Cour si la comparaison entre l'épave du *Saumarez*, immergée le 22 octobre et examinée le 14 novembre, et les mines draguées le 13 novembre, présente un intérêt dans cette affaire. Mais j'indique que cette question se pose.

Le Gouvernement albanais a très fermement émis l'hypothèse du mouillage des mines draguées le 13 novembre, postérieurement au 22 octobre. Il fonde cette hypothèse sur des raisons politiques qu'il m'appartient maintenant d'exposer à la Cour.

Le Gouvernement britannique avait annoncé cette opération de dragage dès les jours qui suivent immédiatement l'explosion du 22 octobre. On sait qu'il cherche des preuves contre l'Albanie. Toute son attitude démontre que les soupçons officiels se portent sur l'Albanie. La tentation n'était-elle pas grande, pour les ennemis du Gouvernement albanais, de créer des preuves là où ces preuves n'existent pas, de mouiller des mines pour accuser l'Albanie de l'avoir fait ?

Des éléments incontrôlés dépendant du Gouvernement grec n'ont-ils pas, à plusieurs reprises, opéré des incursions en territoire albanais ? Des embarcations militaires, des navires de guerre grecs n'ont-ils pas tiré, à deux reprises au moins, sur les défenses côtières de la baie de Saranda ? Le général Hodgson, dans le rapport dont j'ai parlé hier, constate l'exactitude du fait. Les embarcations armées se sont approchées de la côte albanaise et ont tiré sur les défenses côtières de Saranda. D'autres incursions de ce genre ont été à maintes reprises constatées par le Gouvernement albanais et des protestations publiques officielles furent faites chaque fois. Le Gouvernement grec n'a-t-il pas le plus grand intérêt à envenimer la tension qui existe entre le Gouvernement britannique et le Gouvernement albanais et que révèlent les notes britanniques postérieures au 15 mai ?

Le Gouvernement grec se déclare, techniquement parlant, en état de guerre avec l'Albanie. Mieux, il revendique tous les territoires bordant le canal de Corfou, en particulier la baie de Saranda. Un incident grave, s'il se produisait, ne lui permettrait-il pas de satisfaire ses revendications territoriales ? Il sait que la Grande-Bretagne ne leur est pas hostile. Il sait, par la déclaration du représentant du Royaume-Uni à la séance du Comité des demandes d'admission des nouveaux Membres de l'O. N. U. du 5 août 1946, que ces revendications territoriales sont prises en considération par le Royaume-Uni (voir procès-verbal, p. 84).

Si le Gouvernement albanais avait eu l'idée insensée de faire poser des mines dans les eaux de Saranda, il aurait eu tout à perdre et rien à

gagner à une telle opération. Si le Gouvernement grec avait eu cette idée criminelle, il n'aurait pas eu à y perdre, il y aurait peut-être gagné.

Pourquoi les hypothèses faites par la Grande-Bretagne visent-elles tantôt l'Albanie, tantôt la Yougoslavie, jamais la Grèce? Cependant, le Gouvernement grec, devant le Conseil de Sécurité, accuse l'Albanie de transporter des mines. Il l'accuse calomnieusement, sachant parfaitement que le fait n'est pas vrai. Quel est, dans toute cette affaire, l'intérêt du Gouvernement grec? Il est capable de commettre des violations graves du droit international. Il est capable d'attaquer la côte albanaise ; le général Hodgson lui-même l'a constaté. Il est capable, en violation des principes les plus élémentaires du droit international, de fusiller des otages et de le déclarer.

Je ne voudrais pas que la Cour se méprît sur le sens de mes paroles. Le Gouvernement albanais n'accuse pas le Gouvernement grec d'avoir posé des mines. Il ne possède aucune preuve à l'appui d'une telle allégation. Mais si les Gouvernements des deux pays bordant le Détroit de Corfou nient avoir posé les mines, je ne vois pas pourquoi l'Albanie est seule accusée par le Gouvernement britannique.

Des services secrets, même sans l'aveu de leur Gouvernement, ne se sont-ils jamais, dans l'histoire, livrés à des provocations sanglantes? Sir Hartley Shawcross nous a dit : Qui croit cela, croit toutes les fables. Eh bien ! Je ne suis pas sûr, Messieurs, que l'histoire des services secrets soit un tissu d'histoires fabuleuses !

[*Séance publique du 16 novembre 1948, après-midi.*]

J'ai exposé ce matin qu'il était parfaitement possible que des mines aient été posées, après le 22 octobre, au large des côtes albanaises. J'ajoute que, pour le Gouvernement albanais, cette hypothèse prend une force très grande du fait qu'il n'y a pas d'autre explication des faits si l'on admet que des mines récentes ont été découvertes le 13 novembre, car le Gouvernement albanais déclare de la manière la plus solennelle à la Cour qu'il n'a pas posé de mines et qu'il n'a pas eu connaissance de la pose des mines.

Il me reste à prouver qu'il ne pouvait pas avoir connaissance de la pose des mines par le bruit fait par l'opération, qu'il est parfaitement possible que des inconnus aient amarré une vingtaine de mines au large des côtes sans que les gardes-côtes en aient eu connaissance.

La pose de mines n'est pas une opération longue et compliquée. Au cours des débats devant le Conseil de Sécurité, l'éminent expert du Gouvernement britannique, le commandant Sworder, l'a exposé : il a montré que cette opération pouvait s'effectuer dans un temps relativement bref, qu'il n'était pas nécessaire que les auteurs de l'acte aient disposé d'un équipement ultra-moderne. Certes, pour poser des mines, il faut en avoir, et devant le Conseil de Sécurité, les représentants du Gouvernement britannique ont allégué que l'Albanie possédait des mines, renseignement aujourd'hui reconnu inexact. La Grèce possédait-elle des mines? Nous avons entendu dire que les mines GY ne se trouvaient pas en Grèce. Ceci résulterait des renseignements de l'Amirauté. Mais ces renseignements doivent être soigneusement vérifiés, et j'ajoute que la nature des mines demeure hypothétique depuis la vérification faite par le capitaine Mestre, le 13 novembre.

Par conséquent, il était possible, pour des individus mal intentionnés, de poser des mines après le 22 octobre, au large des côtes albanaises. Il me reste à prouver que les gardes-côtes pouvaient parfaitement ne pas avoir eu connaissance de l'opération.

Dans les jours qui précèdent le 13 novembre, le temps est relativement mauvais. Il est facile, la nuit ou à la faveur du crépuscule ou de l'aube, de s'approcher du littoral, d'autant plus que, lorsque la mer est houleuse, on n'entend pas le bruit fait par la navigation. La plupart des embarcations, équipées pour le mouillage de mines, possèdent des rails permettant d'amener la mine au contact de l'eau. Ainsi, le mouillage s'effectue avec un minimum de bruit. Sans même recourir à des experts, toute personne ayant vécu au bord de la mer sait qu'une masse pénétrant dans l'eau d'une faible hauteur ne saurait être entendue du rivage.

Quelle était la situation sur la côte albanaise? Certes, il y a des gardes-côtes ; certes, le Gouvernement albanais dispose de troupes et, dans cette région frontière, ces troupes exercent une garde vigilante. Mais il n'est pas de frontière gardée de façon telle que la contrebande ne soit pas possible, et lorsque l'on se reporte à des pays qui ne sont pas des pays de population dense, mais de population clairsemée, qui sont des pays de montagnes, on se rend compte qu'une garde ne peut se faire que par petits postes dispersés, éloignés les uns des autres.

J'ai eu l'occasion de survoler une partie du littoral albanais. Depuis l'avion, on distingue la côte à perte de vue, mais c'est à peine si, de temps à autre, on voit une maison ; c'est à peine si l'on aperçoit la trace de la vie humaine. Je ne connais pas la région de Saranda, mais je suis persuadé que la population du sud de l'Albanie n'est pas d'une densité telle qu'on puisse parler d'une garde vigilante, soit par la population qui devait avoir entendu le bruit, soit par l'armée. En fait, la pointe de Denta, en face de laquelle les mines ont été posées, est un endroit désert. Les postes, repérés, en contravention avec les règles du passage innocent, par la flotte britannique, sont situés en dehors de cette partie de la côte. C'est là que les mines ont été mouillées, à proximité de la pointe Denta [désignation sur la carte].

Cela est si vrai qu'à plusieurs reprises des bateaux grecs ont pu déposer des espions sur le littoral sans être aperçus ni par la population ni par la garde. Des marins grecs, ayant servi sur une corvette de ce Gouvernement, la corvette *Coriesis*, rappellent, dans deux affidavits joints en annexe 25 à la Duplique albanaise, les circonstances dans lesquelles, à plusieurs reprises, ils se sont approchés jusqu'à une distance de quelques centaines de mètres de la côte albanaise, et jusqu'aux approches du port de Valona et du port de Saranda. Des témoins rapportent comment une barque albanaise fut capturée par cette corvette grecque, à proximité de la côte, en pleine nuit : l'opération eut lieu sans que personne ne pût être prévenu.

Mais, sans même parler d'une côte gardée avec beaucoup de dévouement mais peu de moyens modernes, on peut se rappeler l'expérience de la dernière guerre. Pendant la dernière guerre, de nombreux champs de mines furent posés, à tout moment, le long de côtes habitées et gardées militairement. Devant les côtes anglaises, les Allemands purent mouiller des mines à maintes reprises, et cela malgré les dispositifs ultra-modernes de détection dont disposait l'armée britannique, malgré la surveillance que les avions pouvaient exercer, malgré la densité du système de vigies qui se trouvaient sur ces côtes. Les Britanniques, à

leur tour, ont pu mouiller des mines, dans les conditions les plus difficiles, sur les côtes de la Manche, devant le littoral belge et le littoral hollandais. Un récit passionnant de ces opérations militaires glorieuses est fait par un officier de la Marine royale, le commandant Kenneth Edwards. Il raconte l'opération *Neptune*, dans un livre préfacé par l'amiral sir Harold Burrough, commandant en chef des forces navales expéditionnaires alliées. C'est l'honneur de la marine et de l'armée britanniques d'avoir su procéder de la sorte.

Mais si, en pleine guerre, à quelques dizaines de mètres parfois des gardes ennemis, on a pu procéder à des opérations de mouillage de mines, à plus forte raison devant une côte en partie déserte, gardée par une armée dépourvue d'instruments modernes, est-il possible, est-il, je dirai, facile, de procéder à cette opération. Voilà le premier point. Il était possible de déposer des mines à l'insu du Gouvernement albanais.

Devant le Conseil de Sécurité, le Gouvernement britannique a tenté la démonstration impossible que le mouillage des mines devait être entendu de la côte. Cette démonstration était à tel point impossible que des inexactitudes se sont glissées dans les déclarations des délégués britanniques. Ils ont dû dire au Conseil de Sécurité que les mines avaient été posées dans la baie de Saranda, c'est-à-dire à proximité d'une localité habitée, la ville de Saranda, et que ces mines avaient été posées à 300 yards de la côte. Or, la carte, qui se trouve derrière moi, montre qu'aucune mine n'a été posée dans la baie de Saranda, et les mesures aujourd'hui communiquées à la Cour, prises par la flottille britannique de déminage, précisent que la mine la plus proche du littoral a été mouillée à 525 yards de la côte et dans un endroit que j'ai indiqué à plusieurs reprises, en face de la pointe Denta.

Cet argument, développé devant le Conseil de Sécurité par les délégués britanniques, a produit une très forte impression sur les Membres du Conseil. Puisqu'on leur disait que techniquement il était impossible que les mines fussent mouillées à l'insu du Gouvernement albanais et puisque le Gouvernement albanais n'avait pas protesté avant le 22 octobre ou avant le 13 novembre contre une telle opération, ils en ont conclu que le Gouvernement albanais devait avoir eu connaissance de la pose des mines. Aucune preuve contre l'Albanie, disent les Membres de la majorité du Conseil de Sécurité, mais une présomption tirée du bruit fait par le mouillage. Le Conseil considère qu'il est impossible que le Gouvernement albanais ait ignoré l'opération.

Telle fut la décision prise par la majorité du Conseil de Sécurité. Je crois que cette décision prend une valeur singulière aujourd'hui. Si le seul argument retenu par le Conseil de Sécurité est celui du bruit fait par l'opération, que ce Conseil reconnaît qu'il n'y a pas d'autres preuves, que reste-t-il ?

Des débats du Conseil de Sécurité que l'on a invoqués devant vous, il en reste que de nombreuses erreurs se sont glissées dans les thèses du Gouvernement britannique. Aujourd'hui l'honorable conseil du Gouvernement britannique, sir Hartley Shawcross, n'a pas plaidé que l'opération du mouillage des mines dût être entendue de la côte, car — et les experts, je pense, du côté britannique ne le contesteront plus — il est certain que cette opération est possible. En tout cas, les experts consultés par le Gouvernement albanais sont prêts à le dire à la Cour.

Devant le Conseil de Sécurité — je le disais tout à l'heure —, de nombreuses erreurs se sont glissées dans les thèses britanniques. Je ne

voudrais pas les rappeler toutes à la Cour, mais il n'est pas sans intérêt de noter qu'une thèse est exposée avec la volonté de la faire aboutir.

Dans le compte rendu des travaux de la Sous-Commission désignée par le Conseil, on lit notamment que le Comité central de déminage avait ordonné l'opération Retail. Cette déclaration, que je trouve dans l'exposé du président de la Sous-Commission, le délégué colombien M. Zuleta, est fondée elle-même sur les déclarations de sir Alexander Cadogan au Conseil. M. Zuleta considère également comme prouvé le déminage du lieu où les bateaux ont été accidentés. Tout ceci résulte de procès-verbaux publiés à l'annexe britannique 23, pages 546 et 547 [1].

Toujours devant le Conseil, sir Alexander Cadogan affirme que l'Albanie possède des mines et s'en sert (annexe britannique 23, p. 301 [2]). On ne l'affirme plus aujourd'hui.

Sir Alexander Cadogan fait état également de la nécessité de serrer la côte albanaise de très près lorsqu'on navigue dans le chenal. En effet, il pouvait paraître étrange que ce chenal de navigation ait été établi si près de la côte albanaise. La voie normale est celle qui se trouve au milieu du détroit, à égale distance de la côte albanaise et de la côte grecque. C'est d'autant plus la voie normale lorsque les relations entre les deux pays riverains ne sont pas bonnes. Il est naturel que l'on s'efforce de ne pas empiéter à l'excès sur les eaux territoriales de l'un des riverains. Même du temps du premier chenal dragué, nous l'avons vu, tel qu'il résulte des documents allemands communiqués, le chenal se trouvait plus à l'ouest de la côte albanaise.

Quels sont les motifs donnés par sir Alexander Cadogan devant le Conseil de Sécurité ? Il dit qu'il est nécessaire de serrer la côte pour faire route en eaux profondes. Or, la Cour consultera la carte figurant en annexe n° 1 du Mémoire britannique, sur laquelle les profondeurs de la mer sont indiquées. Il est parfaitement possible de naviguer en eaux profondes à l'ouest, et très à l'ouest, de Saranda. La baie de Saranda se trouve ici [il montre la carte]. Entre Denta Point et la haute mer il ne se trouve pas un fond d'une profondeur inférieure à 35 brasses. Par conséquent, la navigation en eaux profondes est parfaitement possible au nord de cette ligne-ci.

Sir Alexander Cadogan affirme également qu'il se trouve des récifs dangereux le long de la côte de Corfou. C'est exact. Mais la côte de Corfou forme un angle droit avec la côte albanaise, et le dernier récif proche de la côte de Corfou est Barchetta Rock. Aucune raison pour que le chenal qui est figuré ici, pour que la route Médri, s'approche de Saranda. Le coude qui est marqué ici aurait pu être fait aussi bien plus bas s'il s'était agi seulement d'éviter des récifs qui se trouvent au voisinage de la côte de Corfou, et l'on ne comprend vraiment pas les motifs de sécurité pour lesquels le chenal dragué en 1944 a été déplacé, pourquoi la carte Médri, pourquoi le chenal Médri se trouve plus à l'est que le chenal dragué allemand. Il n'y a pas à cela de raison de sécurité en ce qui concerne la navigation en haute mer, et je ne pense pas que le mot « sécurité » se rapporte à des questions militaires.

De même, devant le Conseil de Sécurité, l'on parlera de la preuve incontestable que les navires britanniques n'avaient pas pénétré dans les eaux albanaises. Cette preuve incontestable n'a pas été fournie au

[1] Pp. 290-291 du vol. I.
[2] P. 215 du vol. I.

Conseil de Sécurité, et je pense même, je me permets de penser que, si les documents officiels que constituent les livres de navigation lui avaient été remis, le Conseil de Sécurité ne se serait pas trouvé en mesure de se former une opinion précise.

Toutes ces erreurs sont à rapprocher de cette affirmation du capitaine Nichols dont je parlais ce matin. Le capitaine Nichols, devant le Comité central de déminage, dit : « Les Albanais savaient, les Albanais étaient prévenus. La preuve, c'est que nous leur avions notifié le passage de notre flotte le 22 octobre. » C'était parfaitement inexact.

Ainsi, les débats du Conseil de Sécurité donnent cette impression que les délégués du Gouvernement britannique ont soutenu une thèse qu'ils ont défendue avec passion. Cela, quelquefois, fait commettre des erreurs. Ils ont défendu une thèse mais ils n'ont pas exposé l'ensemble des faits d'une façon aussi concrète qu'il eût été nécessaire. La présomption qui fit impression sur le Conseil de Sécurité, à savoir que le mouillage des mines devait être entendu de la côte, cette présomption doit être aujourd'hui abandonnée.

Des débats devant le Conseil de Sécurité ressort très nettement l'impression que la Grande-Bretagne ne nourrit pas des sentiments amicaux à l'égard du Gouvernement albanais.

Cette attitude peu amicale de la Grande-Bretagne résulte également de la position qu'elle prend au sein du Comité central de déminage en ce qui concerne l'admission de l'Albanie.

Le Comité central de déminage, c'est l'organisme inter-allié suprême. Il siège à Londres. Sous sa direction et sous son contrôle, un Comité méditerranéen se trouve installé à Rome et contrôle le déminage des eaux méditerranéennes. Or, des pays méditerranéens ayant eu une côte minée pendant les opérations de guerre, l'Albanie seule est tenue à l'écart. Par un veto constant et systématique du Gouvernement britannique, l'admission de l'Albanie au Comité méditerranéen a été rejetée à plusieurs reprises.

Si la volonté britannique est constante, les motifs de l'exclusion de l'Albanie sont divers et successifs.

Tout d'abord, la Grande-Bretagne déclare que l'Albanie ne possède pas de moyens techniques suffisants pour procéder au déminage de ses côtes et que, par conséquent, son apport ne saurait être utile. Cependant, des pays aussi dépourvus de flottilles de dragueurs que l'Albanie participent, tout au moins comme observateurs, aux travaux du Comité. L'Égypte, en particulier, est représentée. Quant à l'absence de moyens de déminage, elle ne constitue pas un motif, car la charte même des organismes internationaux inter-alliés de déminage prévoit que les Puissances insuffisamment pourvues de moyens techniques seront aidées par d'autres Puissances.

Tel fut le premier prétexte. Après les incidents du 15 mai, ce n'est plus ce prétexte que l'on donne : c'est l'attitude agressive du Gouvernement albanais. Puisque les batteries côtières albanaises tirent sur les croiseurs de Sa Majesté, l'Albanie ne peut pas être admise aux travaux de la Commission.

Enfin, troisième thèse, troisième motif, fourni dans les écritures du Gouvernement britannique : si l'Albanie n'est pas admise, c'est parce qu'elle est un pays ex-ennemi. Et les écritures britanniques offrent à la méditation des conseils du Gouvernement albanais des arguments juridiques si subtils que ces conseils n'en ont pas encore saisi exactement

la portée. Il paraîtrait que l'Albanie n'entre pas dans la catégorie des Puissances alliées, qu'elle n'entre pas dans la catégorie des Puissances neutres, qu'elle n'entre pas dans la catégorie des Puissances ex-ennemies ! Voilà le statut de l'Albanie. Selon les écritures britanniques, elle achève de se dégager de sa situation ex-ennemie. Que nous sommes loin des déclarations faites le 12 octobre 1944 par le commandant en chef des forces alliées en Méditerranée, sir Henry Wilson, qui rappelait les efforts énormes déployés par l'Albanie « contre notre ennemi commun en faveur de la cause commune » ! Cette déclaration se trouve dans une lettre adressée au général Enver Hoxha, aujourd'hui président du Gouvernement de la République populaire d'Albanie. Si bien que l'on peut penser qu'au moment où cet incident se produit, l'Albanie devient pour la Grande-Bretagne un pays ex-ennemi.

Non seulement l'Albanie participe à la guerre aux côtés des Alliés, mais elle participe au traité de paix avec l'Italie, pays ex-ennemi. Elle bénéficie des dispositions de ce traité de paix. Elle en bénéficie comme Puissance aux côtés des Puissances victorieuses. Si bien que l'opposition de la Grande-Bretagne, sous le prétexte que l'Albanie est un pays ex-ennemi, ne résiste pas à l'examen. Plus que tout autre, l'Albanie a le droit de réclamer plus d'égards.

Du reste, les délégués du Comité Medzon ne comprennent pas l'opposition du Gouvernement de la Grande-Bretagne. Le délégué français, notamment, s'élève contre l'opposition injustifiée de la Grande-Bretagne à l'admission de l'Albanie (séance du 18 mars 1947, n° 73).

Le déminage des côtes albanaises sera confié, par le Gouvernement britannique, ou, plus exactement, par le Comité Medzon au moment de sa création, à la marine grecque. Mais le Comité Medzon agit à la demande du Gouvernement britannique, et c'est par la volonté du Gouvernement britannique que cette décision ne fut pas modifiée.

C'est donc la marine grecque qui est chargée de draguer les côtes albanaises. En fait, la marine grecque n'a pas procédé à des opérations de dragage. Mais, en vertu des décisions du Comité Medzon, qui travaille, je ne dirai pas sous le contrôle, mais avec une participation prépondérante de la Grande-Bretagne, c'est la Grèce qui est chargée de cette surveillance des eaux albanaises.

Cependant, la Grèce va de plus en plus déclarer qu'elle se considère en état de guerre avec l'Albanie, du point de vue technique. En 1946, le Gouvernement grec prend à cet égard une position très nette, et c'est ce Gouvernement qui est chargé du déminage ! La volonté constante de la Grande-Bretagne d'interdire à l'Albanie tout contrôle de ses côtes résulte ainsi des travaux du Comité méditerranéen et du veto de l'Angleterre. La Grande-Bretagne confie le contrôle des côtes albanaises, pour le déminage, à la Puissance qui revendique le territoire côtier, qui revendique la baie de Saranda et la partie sud de l'Albanie !

Voilà l'attitude prise au Comité de déminage par le Gouvernement britannique.

J'en arrive, Messieurs, à mes conclusions. Sir Hartley Shawcross nous a demandé quelle était notre thèse, quelle était exactement la thèse du Gouvernement albanais en ce qui concerne les incidents du canal de Corfou.

Le Gouvernement albanais ne peut répondre qu'une chose : il est étranger aux faits graves dont il est accusé. Il ne peut qu'apporter sa

contribution loyale à la Cour pour que la lumière soit faite. Il ne peut que fournir à la Cour tous les éléments de fait qui sont à sa connaissance.

Je n'ai pas ici la possibilité d'exposer une thèse. Je ne puis dire que la vérité, ce que je sais, ce qui résulte des documents. Je me suis borné à faire à la Cour un exposé des faits tels qu'ils résultent des documents.

Certes, c'est le propre des avocats de tous les pays de synthétiser les faits souvent confus d'une affaire, et je dois rendre hommage au grand talent de synthèse de sir Hartley Shawcross. Plus grand est le talent, plus l'esprit s'élève aux généralisations séduisantes. Mais si l'on revient aux preuves, à l'examen méticuleux des faits, on s'aperçoit que, de cette accumulation de présomptions, il ne reste qu'une accumulation d'hypothèses et que ces hypothèses elles-mêmes sont bâties sur des erreurs, sur des contradictions, sur des omissions qui ne permettent pas à la Cour de suivre l'avocat du Gouvernement britannique.

Erreurs, contradictions, omissions en ce qui concerne le dragage de 1944. C'est le point central de la thèse britannique. Mais il n'y a pas de documents, il n'y a pas de certitudes. On ne sait pas exactement où se trouvait le chenal dragué. On sait seulement qu'il ne se trouve pas à l'endroit où est placée aujourd'hui la route Médri 18/32.

Incertitudes, erreurs en ce qui concerne la position des navires, en ce qui concerne même l'heure de l'explosion d'un des navires, le *Volage*.

Et l'accumulation d'inexactitudes dans les documents les plus officiels qui puissent être communiqués, les livres de navigation, montre que la thèse britannique ne repose pas sur ces preuves certaines dont parlait sir Hartley Shawcross.

Incertitudes encore sur la nature des mines. Erreurs dans les affirmations produites devant le Conseil de Sécurité. Thèses successives du Gouvernement britannique. Tantôt, c'est le Gouvernement albanais qui a posé les mines parce qu'il en possède. Tantôt, il a dû entendre la pose des mines parce que, techniquement, il ne pouvait en être autrement. Enfin, ce n'est plus lui, c'est un gouvernement tiers qui a posé les mines, mais de connivence avec le Gouvernement albanais.

Puis l'on se réfère à la déposition de cet étrange témoin de dernière heure. Un démenti a été donné par le Gouvernement yougoslave. Ce démenti présente un caractère officiel. Il constitue une dénégation formelle des faits. Je n'ai pas, ici, le moyen de discuter ces faits, et je m'abstiendrai de les discuter. Mais l'Albanie s'en tient à la connaissance qu'elle a du communiqué yougoslave. Elle affirme de la façon la plus solennelle qu'elle n'a eu connaissance d'aucune opération de mouillage de mines.

Que reste-t-il des quatre points de sir Hartley Shawcross ? La démonstration est-elle faite ? La preuve est-elle apportée ? Reprenons ces quatre points les uns après les autres.

Le premier, c'est la découverte du champ de mines. Elle n'est pas contestée. Mais de quelles mines s'agit-il ? De mines GR ou de mines GY ?

Le deuxième, c'est que les mines étaient récemment mouillées. Je le crois. Mais à quelle date ? Était-ce avant ou après le 22 octobre ? Toutes les hypothèses que l'on peut faire pointent dans une autre direction que celle de l'Albanie. Aucun intérêt pour l'Albanie à poser des mines. C'eût été une opération non seulement criminelle, mais complètement insensée. D'autres ont pu avoir intérêt à brouiller les cartes.

Troisième point de sir Hartley Shawcross : les navires anglais ont heurté ces mines récemment mouillées et les ont heurtées dans un chenal récemment déminé.

Mines récemment mouillées ? Oui, il y en a eu. Mais les navires anglais ont-ils heurté ces mines ? Nous ne le croyons pas.

Où étaient les navires anglais ? Certes, les affirmations du *logbook* reposent sur des erreurs matérielles. Où se trouvaient ces navires ? Étaient-ils dans le chenal Médri ? Étaient-ils dans l'ancien chenal allemand ? Étaient-ils dans la baie de Saranda ? Et ce chenal Médri, si les navires britanniques s'y sont trouvés, était-il dragué ? Dans une de ses parties, peut-être ; mais, d'après les documents britanniques eux-mêmes, il avait été déplacé par rapport au chenal dragué.

Et, enfin, quelles mines les deux navires britanniques ont-ils heurtées ? Étaient-ce des mines magnétiques ? Étaient-ce des mines dérivantes ? Étaient-ce des mines amarrées anciennes ? Ces hypothèses ne peuvent pas être écartées d'un revers de main.

Le quatrième point de sir Hartley Shawcross, c'est que le Gouvernement albanais a eu connaissance de la pose des mines.

Connaissance de la pose des mines ? Aucun argument n'est donné dans ce sens. Parce que le capitaine de port de Saranda est sorti une demi-heure après le passage du *Saumarez*, il aurait eu connaissance de la pose des mines ? Cette hypothèse ne résiste pas une seconde à l'examen.

Parce que, le 15 mai, quatre canons de campagne ont tiré des coups de semonce, le Gouvernement albanais aurait eu l'intention d'arrêter des navires de Sa Majesté ? J'ai démontré qu'on ne tire pas avec des canons de campagne sur des croiseurs. J'ai démontré que le capitaine de la batterie n'a eu qu'une intention : tirer des coups de semonce.

Je laisse de côté, parmi les présomptions de sir Hartley Shawcross, celles qui se réfèrent au Gouvernement yougoslave et aux bateaux yougoslaves. Ces points seront traités par mon ami, M. Pierre Cot.

En dehors de ces hypothèses, qui toutes reposent sur des erreurs de faits, sur des omissions, sur des contradictions, rien n'est apporté par le Gouvernement britannique. J'ai le droit de dire que la démonstration n'est pas faite.

Je terminerai en rappelant que c'est l'Albanie qui, la première, a saisi les organismes internationaux. C'est elle qui s'est adressée au Conseil de Sécurité dès le 29 octobre, demandant l'intervention des organismes internationaux. Elle n'a rien à craindre. Elle a tout à gagner d'une enquête approfondie, qui ne laissera subsister aucun doute sur le caractère injuste des accusations lancées contre elle.

5. — EXPOSÉ DE M. PIERRE COT

(CONSEIL DU GOUVERNEMENT ALBANAIS)

AUX SÉANCES PUBLIQUES DES 16, 17, 18 ET 19 NOVEMBRE 1948

[*Séance publique du 16 novembre 1948, après-midi.*]

Monsieur le Président, Messieurs. Mon ami, Me Nordmann, a exposé dans son ensemble la thèse du Gouvernement albanais. Il a conduit sa discussion en se plaçant surtout sur le terrain des faits, et il m'appartient, pour compléter son argumentation, d'examiner les aspects juridiques des questions posées à la Cour.

Ces aspects sont nombreux et fort importants. Votre arrêt, vous le savez, Messieurs, fera jurisprudence. Quel que soit le sens de votre décision, vous ne sauriez, en effet, vous prononcer sur des problèmes aussi graves que la responsabilité d'un État en matière de droit international, sans poser par là les bases, les fondements de théories fort importantes. De même, vous ne pourrez régler les problèmes posés par les faits sans statuer sur la nature du droit de passage à travers les eaux territoriales et sur les possibilités de réglementation de ce droit par l'État riverain.

Il vous faudra examiner à ce propos s'il existe un régime particulier applicable aux détroits, à tous les détroits, et, enfin, il vous faudra résoudre la question de savoir dans quelle mesure un État, qui pense, à tort ou à raison, qu'on lui a fait injure, peut pénétrer sur le territoire d'un autre État sous prétexte de rassembler lui-même et sans contrôle international les preuves dont il a besoin pour justifier ses prétentions.

C'est à la Cour qu'il appartiendra de résoudre ces problèmes, et c'est un grand honneur pour les avocats qui comparaissent devant elle d'être associés à son travail. Pour ma part, je m'efforcerai de mon mieux d'être digne de cet honneur. J'accomplirai mon effort avec beaucoup de modestie, je n'aurai pas la prétention de rappeler à la Cour des opinions ou des doctrines qu'elle connaît mieux que quiconque, et je me bornerai à exposer le plus clairement, le plus simplement possible, les questions sur lesquelles vous aurez à vous prononcer.

Mais quel que soit l'intérêt général de ce procès, nous ne saurions évidemment oublier qu'il intéresse plus directement les Parties en cause. L'honneur de l'Albanie et, peut-être, son avenir national, son indépendance, sont en question, puisque le Gouvernement albanais est accusé d'avoir commis un acte à la fois contraire aux obligations du droit international et aux lois de l'humanité. De même, nous ne saurions oublier qu'à l'origine du procès se trouvent les événements qui eurent lieu le 22 octobre 1946, dans le canal nord de Corfou, au large de Saranda. Quarante-quatre marins britanniques trouvèrent la mort dans ces événements, et vous permettrez, au seuil de mes explications, que je m'incline devant la mémoire de ces braves et que j'exprime à leur nation, à leurs chefs et à leurs familles, les sentiments qui, j'en suis convaincu, nous animent tous.

A différentes reprises, dans la correspondance diplomatique versée aux débats, et dans les écritures mêmes du procès, le Gouvernement

albanais a lui-même exprimé des sentiments semblables. Mais puisque nous avons dans cette salle, au banc des témoins, les commandants du *Saumarez* et du *Volage*, je pense que nous devons leur renouveler cet hommage. Nous savons tous l'amour que porte un commandant à son navire et les liens qui l'unissent à son équipage. Qu'ils me permettent de m'associer pour un instant à leurs regrets et à leurs souvenirs.

Je voudrais encore, sur ce point, ajouter un mot à leur adresse et à celle de nos éminents collègues, les représentants du Gouvernement britannique. Ce sera pour leur dire que s'il est pour eux une consolation, j'allais dire, excusez-moi, une contre-partie aux pertes qu'ils ont éprouvées le 22 octobre 1946, c'est bien la fierté de compter dans les rangs de leur marine, le commandant du *Volage*. Sir Hartley a eu raison de rendre hommage à cet officier, et je demande à mon collègue britannique de compléter cet hommage en l'étendant aux officiers qui entouraient le commandant du *Volage* et aux marins qui servaient sous ses ordres. Les uns et les autres se sont montrés dignes de lui; c'est le plus bel hommage que nous puissions leur adresser.

Mais, Messieurs, considérons maintenant, non plus les victimes, mais les Parties en cause. Ce qui frappe, me semble-t-il, c'est l'immense disproportion de leurs forces et de leurs moyens respectifs. D'un côté, un des plus grands empires du monde. Ce procès ne permet pas seulement d'évoquer la puissance de la Grande-Bretagne sur mer, mais il a révélé son habileté à la barre et dans la procédure, et les meilleurs juristes du Royaume-Uni ont collaboré à l'établissement de son dossier et à la présentation de sa cause. Et derrière cette présentation juridique, à l'arrière-plan, on devine dans le lointain toute la politique britannique.

Je n'ai pas l'intention de faire ici, le moins du monde, un plaidoyer politique ou même des allusions politiques qui seraient, à coup sûr, déplacées. Mais la Cour et mes distingués collègues britanniques me permettront de citer, en le déformant un peu, le mot de notre compatriote Pascal, en disant que « la politique a ses raisons que la raison ne connaît pas ». Et c'est, je crois bien, pour de telles raisons, que la justice et la raison ne sauraient connaître, que la Grande-Bretagne demande aujourd'hui à la Cour internationale de Justice de condamner l'Albanie et de la condamner seule, alors que ses éminents avocats ont essayé de démontrer que les véritables auteurs des faits incriminés par eux n'ont pas jusqu'à ce jour été mis en cause et qu'ainsi l'Albanie risque un peu, dans cette affaire, de faire figure de bouc émissaire.

Tout le talent de sir Hartley, toute la subtilité juridique et toute la finesse de sir Eric ne parviendront certainement pas à expliquer que la Grande-Bretagne traite de manière si différente la Yougoslavie et l'Albanie. Mais ces raisons que la raison ne connaît pas, un arrêt de la Cour internationale de Justice ne saurait les entériner.

L'Albanie, elle, n'a point de vaisseaux de haut bord. Ses mémoires sont, je le reconnais, faciles à critiquer ; sa défense, ses façons d'aborder la Cour ont pu sembler maladroites, et on nous l'a fait observer. Les circonstances eussent-elles été différentes, l'Albanie n'aurait évidemment jamais pu envoyer sa flotte chercher des preuves dans les eaux territoriales de l'Angleterre pour la simple raison que sa flotte ne se compose guère que de barques de pêche et du petit canot à moteur du commandant du port de Saranda, dont vous avez entendu parler.

Devant la justice internationale, l'Albanie est surtout forte de sa faiblesse. Même si ses avocats sont moins brillants que leurs adversaires,

si ses mémoires ont été bien moins rédigés, elle sait, l'Albanie, que votre Cour saura lui rendre justice pour la simple raison qu'il n'est point devant vous de forts et de faibles, d'habiles et de maladroits, mais seulement des États égaux devant la loi internationale dont vous êtes les interprètes, mais aussi les garants.

L'Albanie est un tout petit pays. C'est, je crois, le plus faible de l'Europe ; c'est le plus pauvre aussi. Ce peuple de bergers et de pêcheurs a lutté durement pour son indépendance. A la veille de la dernière guerre, nous savons tous les conditions dans lesquelles il avait perdu son indépendance. Peu de voix se sont élevées alors dans le monde pour rappeler ses envahisseurs au respect de ce que sir Hartley appelait, je crois bien, les bonnes manières. Aucune action n'a été entreprise dans le canal nord de Corfou pour assurer le respect du droit international. Le peuple albanais est entré à ce moment dans la résistance, il a lutté pour son indépendance nationale, et c'est peut-être à cause de cela qu'il tient plus farouchement qu'un autre à cette indépendance ; c'est aussi parce que cette indépendance nationale est à peu près tout son patrimoine, sa plus grande, sinon son unique richesse.

Ce goût de l'indépendance nationale n'a pas poussé les Albanais dans une voie mauvaise. J'entends bien que la politique albanaise peut déplaire à certaines Puissances. Mais je sais aussi que la Cour n'a à s'occuper ni de cette politique ni de ces critiques. Par contre, la Cour tiendra compte que, depuis la fin de la guerre, l'Albanie n'a point cessé de réclamer le droit et l'honneur de faire partie des grandes organisations internationales et, notamment, des Nations Unies. De même, la Cour tiendra compte que c'est de son plein gré que l'Albanie comparaît devant elle. De même encore, la Cour tiendra compte qu'au cours de la procédure l'Albanie n'a cessé de réclamer des preuves nouvelles, de pousser la Grande-Bretagne à verser aux débats tous les documents susceptibles d'apporter un peu de clarté sur cette ténébreuse affaire.

L'Albanie ne s'est point demandée si ces communications lui seraient ou non favorables. Elle a pris au sérieux le devoir qui s'impose aux Parties en cause devant la justice internationale de contribuer de leur mieux à la recherche de la vérité. Elle reste, elle restera fidèle à cette attitude. Jadis, sur les canons de l'Empire allemand, on pouvait lire *ultima ratio regum*. L'ultime raison ! L'ultime recours de la République populaire d'Albanie c'est, dans l'affaire qui nous occupe, la Cour internationale de Justice.

Monsieur le Président, la Cour voudra bien m'excuser d'avoir consacré un temps peut-être un peu long à la présentation des Parties. Mais nos collègues britanniques ayant cru devoir retenir à l'encontre de l'Albanie l'attitude de ses représentants au moment où survinrent les événements du 22 octobre, je me suis cru fondé à donner quelques précisions sur l'attitude du Gouvernement albanais au cours de l'instance engagée. Si j'ai eu tort, le seul moyen de me faire pardonner cette digression est d'aborder sans tarder notre procès.

Et pourtant, avant d'en venir à ma discussion proprement dite, je dois encore présenter quelques observations préliminaires. Les unes se rapportent aux lieux mêmes où furent endommagés le *Saumarez* et le *Volage*, et les autres à la position des Parties en cause par rapport à ces lieux.

Commençons, si la Cour le veut bien, par examiner la situation des lieux, c'est-à-dire le Détroit de Corfou. Quelques brèves observations sur ses aspects géographiques et surtout économiques et politiques vont

nous permettre de le caractériser et, par là même, de gagner du temps pour la suite de nos débats.

Du point de vue géographique, pas de difficultés. C'est évidemment un détroit, c'est-à-dire un bras de mer reliant deux parties de la haute mer. Du point de vue économique, je dois signaler à la Cour la très faible importance du Détroit de Corfou : ce détroit ne constitue en aucune façon une grande route ouverte au trafic maritime international ; s'il n'existait pas ou s'il était fermé, le trafic international proprement dit n'en serait pas affecté. En pratique, le détroit ne sert guère qu'au cabotage, aux barques affectées par les Grecs ou par les Albanais à la pêche côtière et, dans une faible mesure, à relier les ports de Saranda ou de Corfou à l'Adriatique sud. Mais ces ports ont un équipement médiocre ; leur activité est très limitée. Ces faits ne sont d'ailleurs pas contestés par le Gouvernement britannique, qui prétend seulement que l'importance économique du Détroit de Corfou ne saurait être prise en considération pour déterminer son régime juridique et que les faits sont en somme sans incidence sur le droit. C'est un point que nous contestons et que nous discuterons en temps utile.

Pour l'instant, je voudrais me borner à constater que le Détroit de Corfou ne fait pas partie du réseau des grandes routes maritimes internationales. Il est au mieux une voie latérale, un chemin d'intérêt secondaire. Il ne constitue pas un passage obligatoire ou même nécessaire entre deux parties de la haute mer, puisque ces parties, vous le savez, communiquent d'une façon plus facile, plus directe, par une voie plus large et mieux adaptée aux convenances de la navigation moderne.

Faible importance économique, telle est la première caractéristique du Détroit de Corfou. Le Gouvernement britannique, il est vrai, a fait observer que ce petit détroit avait pourtant été jugé suffisamment important pendant la guerre pour que les Allemands y aient établi un chenal déminé et, après la guerre, pour que les Alliés aient maintenu ce chenal ou — c'est un point secondaire à ce moment de ma discussion — en aient établi un tout semblable à son côté.

Mes éminents collègues britanniques me permettront de leur faire observer que leur argument n'est pas convaincant. Je crains qu'ils aient fait une petite confusion entre des considérations économiques et des considérations militaires ou politiques.

En temps de guerre ce ne sont pas, Messieurs, les considérations économiques qui sont toujours déterminantes. Ce sont aussi, ce sont surtout les avantages militaires. Si les Allemands ont utilisé le Détroit de Corfou, c'est précisément parce qu'ils voulaient éviter les grandes routes de navigation que les Alliés contrôlaient et où ils patrouillaient, c'est parce que ce détroit constituait en somme un itinéraire abrité, détourné ou, comme disent les militaires, — tout au moins ceux de l'armée de terre, — « défilé ». Et si les Alliés ont maintenu après la guerre un passage à travers le Détroit de Corfou, c'est peut-être parce que ce détroit présentait un petit avantage économique pour l'Albanie ou pour les gens de Corfou ; mais c'est aussi parce qu'il y avait un avantage politique à venir à Corfou, à circuler autour de Corfou et à surveiller les abords de la Grèce, de l'Albanie ou de la Yougoslavie.

Et cela nous conduit alors à souligner — ce qui me semble, à l'heure actuelle, la caractéristique la plus importante dans les faits soumis à la Cour — que ce détroit constitue une partie de la frontière qui sépare

l'Albanie de la Grèce. Son caractère politique l'emporte, du moins dans les circonstances présentes, sur son aspect économique.

Nous n'avons pas évidemment ici à faire le récit des relations de la Grèce et de l'Albanie. Nous n'avons surtout pas à nous préoccuper des griefs exposés par chaque pays à l'encontre de l'autre. Si nous discutions ce problème, nous pourrions ne pas être tous d'accord dans cette salle, mais la Cour n'a pas à se préoccuper de ces opinions ou de ces divergences. Par contre, la Cour doit se préoccuper d'un aspect du problème que je voudrais préciser.

Le désaccord persistant, permanent, quotidien, entre la Grèce et l'Albanie est un fait, et ce fait constitue, ou plus exactement engendre, une situation que la Cour est bien obligée de prendre en considération. Quelle est cette situation ?

A différentes reprises, on vous l'a dit, des représentants du Gouvernement d'Athènes ont déclaré que ce Gouvernement se considérait avec l'Albanie, techniquement parlant, en état de guerre. J'ai, à mon dossier, des citations; la Cour les trouvera dans les documents versés au débat, et je me dispenserai, pour ne pas lui faire perdre son temps, de lui lire ces citations. Mais ces termes, « techniquement en état de guerre », sont les propres termes dont se sont servis au Conseil de Sécurité et dans les conférences internationales les représentants du Gouvernement grec. C'était peut-être leur droit ; c'est le nôtre de le signaler.

A diverses reprises, d'autre part, les représentants du Gouvernement grec ont déclaré qu'ils avaient des revendications territoriales à formuler à l'encontre de l'Albanie. A différentes reprises, la Grèce et l'Albanie ont cru, à tort ou à raison, devoir signaler à l'Organisation des Nations Unies des incidents ou des violations de frontières terrestres ou maritimes. Enfin, nos amis britanniques — et, je leur en sais gré, à différentes reprises, dans leurs communications et surtout dans leurs plaidoiries, j'ai trouvé de précieux arguments pour ma thèse — ont justement rappelé qu'une Commission avait été chargée par les Nations Unies de procéder à une enquête sur des faits qui ne sont pas tous étrangers à ces incidents. J'ignore si nous pouvons, dans ces conditions, reprendre l'expression du Gouvernement d'Athènes et déclarer qu'il y a, « techniquement parlant », un état de guerre existant ou subsistant entre les deux pays. Pour ma part, je ne le pense pas, mais nous pouvons et nous devons considérer que les relations entre les deux pays ne sont pas normales, qu'elles sont caractérisées par ce qu'un juriste peut appeler des « circonstances exceptionnelles » et que, si la guerre n'existe pas, en tout cas un état de tension, de menace ou de crainte de guerre existe incontestablement. Or, vous le savez, un tel état a toujours été pris en considération dans la vie internationale. Il explique, il légitime certaines mesures de précaution telles que, par exemple, le refus par un État riverain d'accorder à des bâtiments de guerre étrangers le droit de passer librement par ses eaux territoriales.

Je n'insiste pas sur ce point, mais la Cour voudra bien retenir de ces observations que le Détroit de Corfou se présente moins comme une voie de commerce que comme une frontière entre deux États qui n'entretiennent pas des rapports normaux et dont l'un, tout au moins, se considère en état de guerre avec l'autre.

Cette observation me conduit alors à deux autres que je voudrais soumettre à la Cour : l'une sur les relations existant, dans la période

que vous devez considérer, entre la Grande-Bretagne et l'Albanie, et l'autre, plus générale encore, sur l'atmosphère politique — mauvaise, hélas — qui règne en ce coin du monde.

Voyons les relations entre l'Albanie et la Grande-Bretagne. Je ne parle évidemment pas des relations actuelles, mais de celles qui existaient à la veille des événements soumis à la Cour. C'est un fait, Messieurs, que la Grande-Bretagne avait soutenu les revendications de la Grèce sur l'Albanie méridionale. Sir Hartley nous a fait observer que c'était son droit, mais nous nous permettons simplement de penser que l'exercice de ce droit pouvait difficilement contribuer à l'établissement d'un climat de confiance réciproque entre le Royaume-Uni et l'Albanie.

C'est un fait que la Grande-Bretagne avait constamment refusé d'entretenir des relations diplomatiques avec l'Albanie, et pourtant, vous le savez, d'autres démocraties occidentales, par exemple la République française, avaient donné l'exemple et échangeaient avec cet État des représentants diplomatiques.

Nos distingués collègues ont bien voulu nous dire qu'à diverses reprises le cabinet de Londres avait considéré l'affaire et mis la question à l'étude. Nous devons à leur courtoisie la communication d'un document fort intéressant, indiquant que l'Amirauté britannique avait chargé le commandant des forces navales de Sa Majesté en Méditerranée d'aller voir avec ses bateaux de guerre si les Albanais avaient appris à se bien conduire. Nous ne mettons pas en doute ces bonnes intentions britanniques, mais, comme disait notre La Fontaine : « Le moindre grain de me eût bien mieux fait l'affaire » des Albanais.

Enfin, c'est un fait que la Grande-Bretagne s'est opposée constamment à l'admission de l'Albanie à l'Organisation internationale de déminage et aux Nations Unies. Là encore, la Grande-Bretagne a usé de son droit. On a fait observer qu'elle n'avait pas été seule à opposer son veto à cette admission. Car l'Angleterre est partisan du veto, sans doute. Il n'en demeure pas moins que, vu de Tirana, ce veto pouvait être interprété comme un geste qui n'était pas particulièrement amical à l'égard du peuple albanais.

J'en arrive maintenant à ma dernière observation. Le développement des relations, j'allais dire des mauvaises relations, entre l'Albanie et la Grande-Bretagne s'explique, nous le savons tous, par le développement de la politique britannique dans ce coin du monde et, d'une façon plus ample encore, par le développement de toute la situation internationale dans les Balkans et dans la Méditerranée.

Le développement de la politique britannique en Grèce et le développement de la situation et de la politique internationale générale en Méditerranée dépassent, nous le savons tous, les cadres techniques, les petits intérêts que peut présenter pour un grand pays, comme l'Angleterre, la toute petite Albanie. Dans cette partie du monde où s'affrontent de grands intérêts publics et privés, où se déroulent tant de jeux compliqués, la petite Albanie fait plutôt figure d'un pion sur un échiquier. Le Détroit de Corfou, c'était en 1946, c'est encore aujourd'hui, la route par laquelle des navires de toute nature pourraient remonter de la Grèce vers les côtes de la Yougoslavie, et réciproquement.

Je n'en dirai pas davantage. Ayant décrit les Parties en cause et leurs relations, ayant dépeint les lieux qui servirent de cadre aux événements douloureux du 22 octobre et du 13 novembre, je puis maintenant abor-

der les questions plus précises et moins brûlantes que la Cour doit résoudre, et nous revenons enfin à la sérénité du droit.

Mais si, Messieurs, après avoir rendu votre arrêt ou peut-être avant, vous essayez de situer le problème de droit international qui vous est posé dans les complexités de la vie internationale actuelle, sans doute serez-vous conduits à vous demander: qui donc, en 1946, pouvait avoir intérêt à créer un incident international dans cette partie du monde, qui touche à la fois à l'Europe et à l'Orient ? Et, songeant aux tailles et aux dimensions, songeant à l'échelle des intérêts et des puissances, peut-être répondrez-vous : l'Albanie, certainement pas. D'autres Puissances, peut-être, mais pas l'Albanie. Pas l'Albanie, qui, elle, à coup sûr, avait tout à perdre et rien à gagner à un incident diplomatique important se situant aux portes de son territoire.

[*Séance publique du 17 novembre 1948, matin.*]

Monsieur le Président, Messieurs, j'aborderai sans plus attendre la première affaire dont la Cour est saisie, c'est-à-dire la demande du Gouvernement britannique.

Cette affaire n'est pas seulement la première, c'est aussi la plus grave, du moins par ses conséquences, puisqu'elle a coûté la vie à quarante-quatre marins britanniques et qu'il n'y a rien au monde de plus précieux que la vie humaine.

Voyons donc cette affaire. La Cour me permettra, afin de rendre plus claires mes observations, de lui indiquer les grandes divisions de mon exposé. Dans la première partie de mes observations, je m'efforcerai de rappeler les principes généraux applicables à l'espèce. Dans la seconde partie, j'examinerai quelle application on peut faire de ces principes, en partant des observations de fait qui ont été présentées à la Cour par mon ami Me Nordmann. Enfin, dans la troisième partie, je me propose d'examiner le cas très particulier, et d'ailleurs très délicat pour la Cour, de la valeur du témoignage du commandant Kovacic, du communiqué du Gouvernement yougoslave et du problème posé par la contradiction de ces deux documents.

Voyons d'abord les problèmes d'ordre purement juridique.

La question qui se pose ici pour la Cour est de savoir si le Gouvernement albanais est responsable de l'accident survenu dans ses eaux territoriales le 22 octobre. Quel est le fondement de cette responsabilité ?

Voilà qu'apparaît devant nous un très grand problème de droit international : celui de la responsabilité internationale de l'État. Ce problème, Messieurs, sir Hartley a bien voulu le considérer d'une façon originale et qui, je l'avoue, m'a beaucoup intéressé. Il a développé cette idée très brillante, très féconde, qu'il existerait en somme, en droit international public, une sorte de responsabilité du fait des choses que l'État a sous sa garde, ou plutôt, comme il l'a dit, sous son contrôle exclusif. Il a ainsi lié ces deux notions, celle de pouvoir et celle de responsabilité. Le principe de cette liaison avait d'ailleurs été admis par d'éminents juristes. C'est ainsi qu'on trouve, sous la plume du professeur Clyde Eagleton, cette belle formule : *Power brings responsibility*.

Mais il semble que les conclusions auxquelles aboutissait sir Hartley aient été assez nouvelles. Quelles étaient ces conclusions ? Si j'ai bien compris mon éminent contradicteur, sir Hartley ne demandait pas qu'on poussât à l'extrême les conclusions de sa thèse. Mais il souhaitait

que fût établie une présomption de responsabilité à l'égard de l'État, pour les accidents survenus sur les lieux où s'exerce son contrôle. Cette présomption de fait, cette responsabilité *prima facie*, aurait pour résultat de renverser le fardeau de la preuve. Et, toujours d'après sir Hartley, la responsabilité de l'État ne s'étendrait d'ailleurs pas aux accidents causés par la nature, mais seulement aux accidents causés par le fait de l'homme, par l'intervention humaine.

Vous avez pu et nous avons pu apprécier les arguments présentés par mon savant contradicteur à l'appui de son opinion. Ces arguments, me semble-t-il, étaient surtout tirés de considérations pratiques. Il a insisté sur la difficulté qu'éprouvera toujours un État à rassembler, sur le territoire et sous le contrôle d'un État étranger, les preuves dont il pourrait avoir besoin pour étayer sa prétention à l'encontre de cet État. Il a ainsi développé l'idée que sa thèse était une thèse progressive, qui permettait un contrôle, un développement plus grand de la justice internationale.

Ces arguments sont évidemment fort importants. Et si la thèse de sir Hartley était consacrée par le droit international positif, peut-être ferait-elle accomplir des pas de géant au droit international. Mais, précisément, Messieurs, cette thèse n'est pas consacrée par le droit international positif. Et, tout compte fait, je crois que c'est mieux ainsi. Il arrive que l'on trébuche en faisant des pas de géant. Partir de l'idée qu'en principe l'État est internationalement responsable de ce qui se passe sur le territoire où s'exerce son contrôle exclusif serait extrêmement dangereux. C'est une théorie séduisante et brillante, mais ce n'est pas, me semble-t-il, une doctrine que la Cour internationale de Justice puisse appliquer.

Vous le savez, Messieurs, le véritable fondement de la responsabilité en droit international, c'est le manquement à une obligation internationale. Ce manquement peut prendre la forme d'une action ou d'une omission, mais il est nécessaire comme fondement de la responsabilité internationale. D'où il suit qu'en matière internationale, on doit en premier lieu rechercher, définir quelle obligation a pu être enfreinte et, en second lieu, se demander si l'on est bien en présence d'un manquement à cette obligation. En somme, l'existence d'une obligation internationale et le manquement à cette obligation sont les deux conditions nécessaires à la mise en œuvre de la responsabilité de l'État.

Les principes généraux que je viens de rappeler sont certainement moins brillants que ceux évoqués par sir Hartley, mais je les crois plus solides. Ils sont adoptés, vous le savez, par l'immense majorité des auteurs et consacrés par la pratique. Il suffit d'ailleurs — c'est une simple indication — de se reporter aux travaux de la Troisième Commission de la Conférence pour la codification du droit international de 1930 pour s'apercevoir qu'on est vraiment sur un terrain ferme en adoptant, pour la responsabilité de l'État, ce critérium objectif très simple : un manquement à une obligation internationale.

J'ajoute, sans y insister, que l'obligation internationale dont il est ici question doit être une obligation juridique, une obligation reconnue par le droit international. La violation d'une obligation morale ne peut évidemment donner lieu à responsabilité juridique.

Appliquons, Messieurs, ces idées très simples et, je m'excuse, très banales — j'entends très banales pour la Cour, qui les connaît beaucoup mieux que moi —, au cas qui vous est posé par la demande britannique.

Première question : existe-t-il, en droit positif, une obligation pour l'État d'assurer la sécurité des navires traversant ses eaux intérieures ou territoriales ?

Personne ne l'a soutenu. Personne ne saurait le soutenir. L'obligation internationale dont nos amis britanniques peuvent se prévaloir, nous la connaissons tous, ils l'ont d'ailleurs indiquée dans leurs écritures : c'est celle qui résulte de la VIIIme Convention signée à La Haye en 1907.

C'est une double obligation. D'une part, un État ne saurait faire poser des mines dans ses eaux territoriales sans « le faire connaître à la navigation par un avis préalable ». D'autre part, à la fin de la guerre, chaque Puissance « devra faire procéder dans le plus bref délai à l'enlèvement des mines se trouvant dans ses eaux ».

L'Albanie, vous le savez, n'avait pas adhéré et n'a pas encore adhéré de façon formelle à la Convention qui consacre ces règles. Mais, devant le Conseil de Sécurité, l'Albanie a déclaré sans hésitation qu'elle se considérait comme liée par les dispositions de la VIIIme Convention de La Haye. Elle accepte d'être tenue pour responsable des dommages qu'elle aurait pu causer en manquant aux obligations définies par la Convention relative à la pose des mines, mais évidemment à la condition que ceux qui l'accusent prouvent qu'elle a manqué à l'une de ces obligations.

Ainsi, Messieurs, le débat se précise et se délimite du point de vue juridique.

La Grande-Bretagne ne reproche pas à l'Albanie de n'avoir pas fait procéder au déminage de ses eaux territoriales. Elle aurait d'ailleurs mauvaise grâce à le faire, puisque c'est elle qui a constamment opposé son veto à l'admission d'un représentant, voire d'un observateur albanais à l'Organisation internationale du déminage. A la fin de la guerre, vous le savez, cette organisation s'est substituée à l'Albanie pour assurer le déminage du Détroit de Corfou ou, plus exactement, du chenal établi à travers le Détroit de Corfou.

Si nous avions l'esprit de chicane, peut-être pourrions-nous essayer de tirer des conséquences juridiques de cette substitution dont la légalité peut apparaître comme plus ou moins contestable. Nous ne le ferons évidemment pas.

La demande de la Grande-Bretagne ne peut donc être fondée que sur l'obligation qu'ont les Puissances liées par la Convention de La Haye de ne point faire poser de mines dans leurs eaux sans avis préalable à la navigation. Et l'on remarquera — c'est un point sur lequel je me permets d'appeler très respectueusement l'attention de la Cour — que cette obligation pèse sur la Puissance qui pose les mines. L'obligation est tellement précise qu'aucune Puissance ne saurait évidemment éluder sa responsabilité en disant : « Si j'ai posé des mines, ce n'est pas pour mon compte, c'est à la demande d'un de mes amis ou d'un de mes voisins. C'était donc à cet ami ou à ce voisin à faire la notification prévue par la VIIIme Convention de La Haye. » Un tel langage serait contraire non seulement aux règles élémentaires de la morale internationale, mais aux règles précises du droit des gens en matière de responsabilité internationale. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer qu'une Puissance n'a jamais le droit de poser des mines s'il n'y a pas eu avis préalable à la navigation. La notification préalable est ainsi au centre de l'obligation internationale ; elle en forme, si je puis dire, le pivot, et c'est de son existence que dépend le caractère licite ou illicite du mouillage des mines.

D'où il suit que, pour trancher le problème de responsabilité internationale posé par la première question du compromis, la Cour doit simplement examiner les deux points suivants :

Premier point : la Puissance qui a mouillé les mines sur lesquelles ont sauté le *Volage* et le *Saumarez* a-t-elle procédé à la notification préalable qui pouvait rendre son acte licite ?

Deuxième point : Quelle est cette Puissance ?

Nous aurons alors à examiner si la Grande-Bretagne a démontré à la Cour d'une façon certaine que cette Puissance était l'Albanie.

Après avoir envisagé le problème de la responsabilité de l'État en droit international, nous devons examiner une autre question juridique : la question des preuves en droit international.

Pas de responsabilité sans manquement à une obligation internationale, avons-nous dit. Mais ce manquement, qui doit l'établir et comment l'établir ?

Ici encore, je me bornerai à des observations générales destinées à poser le problème plutôt qu'à le résoudre. Et, si vous me le permettez, j'examinerai les quatre points suivants : A qui incombe le fardeau de la preuve ? Que doit-on prouver ? Quels moyens de preuve sont valables devant le juge international ? Enfin, quel est le rôle du juge international dans l'administration de la preuve et la recherche de la vérité ?

La première question nous retiendra peu de temps. Il est bien évident qu'il appartient au demandeur de prouver le bien-fondé de sa demande. La règle est ici certaine, elle appartient au droit positif, elle a été consacrée par la jurisprudence, elle est dictée par le bon sens, et nos adversaires ne la contestent pas. Il est donc inutile d'insister.

La seconde question est aussi fort simple : le demandeur doit aussi bien prouver l'existence de la règle de droit qu'il invoque que le manquement du défendeur à cette règle, et, dans les deux cas, sa preuve doit être assez complète pour convaincre le juge, c'est-à-dire pour faire jaillir la vérité.

C'est, en effet, la vérité qu'il s'agit d'établir, et non pas une approximation ou des probabilités. La preuve doit tendre à la vérité. Ce principe s'impose avec d'autant plus de rigueur au juge international qu'on lui demande de prononcer une condamnation plus importante. Une décision qui risquerait de ruiner un État et, surtout, de le déshonorer doit évidemment se fonder sur des certitudes. La preuve que le demandeur doit faire en ce cas doit satisfaire les plus exigeants, et l'exigence du juge en cette matière est une garantie à laquelle ont droit tous les États.

La justice, dans son principe, doit être égale pour tous. On me permettra d'indiquer que, dans ses applications, la justice doit se montrer particulièrement exigeante quand il s'agit de prononcer au profit d'un État puissant contre un État faible. Dans la pratique internationale, les grands États disposent de voies d'exécution dont les petits et moyens États sont dépourvus. Cette constatation s'impose avec une force très grande lorsque le demandeur a utilisé la force pour rassembler ses moyens de preuve parce que, en ce cas, le juge peut craindre ou peut penser que ce même demandeur pourrait aussi utiliser la force pour faire exécuter la sentence.

Et nous voici conduits alors à la troisième question :

Quels moyens de preuve faut-il apporter devant la justice internationale ?

Ici encore, sur le principe, pas de difficultés entre nous. Il n'existe pas, en droit international, de système de preuves obligatoires analogue à ce que nous appelons, en droit français, le régime des preuves légales. Le seul système applicable et, si vous me permettez de dire, le seul convenable quand il s'agit d'une aussi haute juridiction que la vôtre, c'est évidemment le système de l'intime conviction du juge, c'est-à-dire en réalité l'acte de confiance que la communauté internationale fait aux juges de la Cour internationale de Justice. L'adoption de cette règle sans réserve, sans limites, est un hommage rendu à la dignité de votre juridiction.

Il est évident que, dans un tel système, la preuve par circonstances, par présomptions, est admise, et, sur ce point non plus, pas de difficultés entre les deux Parties. Pourtant, je dois ici présenter une très brève observation en réponse à sir Hartley. Avec beaucoup de talent et un peu d'ironie, sir Hartley a critiqué certaines expressions utilisées dans la Duplique au sujet de la preuve par présomptions. Il se peut que sa critique ait été justifiée, mais je voudrais dire à nos savants collègues britanniques que nous n'avons nullement l'intention d'opposer une doctrine des preuves à la leur. Nous n'avons nullement l'intention de réduire en quoi que ce soit leur droit de faire apprécier par la Cour tous les moyens de preuve qu'ils croient pouvoir invoquer.

Nous reconnaissons volontiers que le droit français, qui nous est plus familier, n'a peut-être pas élaboré une doctrine aussi complète de la preuve par circonstances que le droit anglo-saxon. Les juristes britanniques, et surtout peut-être les juristes américains, ont fait à ce propos des travaux remarquables. Mais entre les deux grands systèmes juridiques qui, parfois, je ne dirai pas s'opposent, mais se présentent, se confrontent devant vous, il n'y a pas de réelle contradiction sur ce point. Ce que la Duplique a voulu marquer, c'est, en premier lieu, que le fait qui sert de base — ce que, je crois, les Anglais appellent, mais en le prononçant différemment de moi, *the basic fact* —, le fait qui sert de base à la présomption doit être établi de manière indiscutable. La présomption, c'est un raisonnement qui permet de conclure à l'existence du fait présumé par les voies du raisonnement logique, en partant d'un fait établi, d'un fait connu, et, par suite, certain. Il est clair que si le fait connu qui sert de base à la présomption n'est pas bien établi, le fait présumé ne peut pas l'être davantage. En d'autres termes, si la base du raisonnement est fragile, la conclusion du raisonnement l'est aussi par voie de conséquence.

Ce que la Duplique a voulu signaler, c'est encore le danger qui peut exister dans ce que l'on pourrait appeler l'abus des présomptions, ou, plus exactement, c'est le risque inhérent à tout raisonnement par présomptions.

Tous les auteurs ont signalé ce risque. C'est ainsi que Garraud, dans son *Précis de Droit criminel*, édition de 1926, par. 384, « recommande de se méfier de la preuve circonstantielle à raison de son caractère conjectural ». Donnedieu de Vabre, dans son *Traité de Droit criminel*, édition de 1947, pages 730 et suivantes, donne, au paragraphe 1268, le même conseil de prudence, et, en Amérique, le *Model Code of Evidence*, adopté et promulgué par l'*American Law Institute* en 1942, contient de sages précautions pour l'utilisation de la preuve circonstantielle.

La Duplique albanaise s'est bornée à rappeler la règle de bon sens qui est, me semble-t-il, formulée de façon très simple dans l'article 1353 du Code civil français. Cet article est ainsi rédigé :

« Les preuves qui ne sont point établies par la loi sont abandonnées aux lumières du magistrat, qui ne doit admettre que des présomptions graves, précises et concordantes. »

Et la Duplique en a conclu que si la justice internationale devait faire sa part à la preuve par circonstances, la prudence exigeait qu'en pareille matière on n'ouvrît pas trop grande la porte. Ce n'est, Messieurs, que dans les comédies de Musset qu'une porte doit être ouverte ou fermée, mais Musset n'était pas un juriste.

Enfin — et ce sera la dernière question que j'examinerai à propos de la preuve en droit international —, demandons-nous quel doit être le rôle du juge dans l'administration de la preuve, c'est-à-dire dans la recherche de la vérité.

Sur ce point, je préciserai ma pensée en disant que ce doit être un rôle actif et non pas un rôle passif. En droit interne, le juge, à l'égard de la preuve, joue un rôle passif. J'entends par là qu'il doit se borner à examiner les moyens de preuve qui lui sont apportés par les parties ou, en matière pénale, dans certains pays, par le ministère public. C'est ce qu'on exprime parfois en disant que le juge est neutre à l'égard de la preuve.

En droit international, il en va autrement : le juge doit jouer un rôle actif, il doit contribuer à la recherche de la vérité et, en réalité, c'est lui qui doit diriger cette recherche, et les parties ou leurs représentants ne sont rien que les collaborateurs du juge international. La règle de droit est ici indiscutable, elle résulte des termes mêmes de votre Statut et de votre Règlement, tels qu'ils sont interprétés d'une façon courante. L'article 50 du Statut et d'autres articles du Règlement ne laissent aucun doute à ce propos. J'ajoute que la Cour pouvant être saisie, aux termes de l'article 36 du Statut, de tout différend d'ordre juridique ayant pour objet la réalité d'un fait qui, s'il était établi, constituerait la violation d'un engagement international, il est indispensable que la liberté d'action de la Cour soit complète en cette matière.

Mais si la Cour peut prendre des initiatives afin de parvenir à découvrir la vérité, il faut alors conclure qu'elle doit prendre ces initiatives chaque fois que l'intérêt de la vérité et de la justice l'exige. Et vous me permettrez de dire qu'il est excellent qu'il en soit ainsi et que peu de règles de droit sont plus sages que celle-ci. Pourquoi ? Pour la simple raison que les États, petits ou grands, peuvent être gênés par des considérations politiques dans la recherche de la vérité ou dans les demandes d'enquête qu'ils vous soumettent.

Faisons une hypothèse d'école. Supposons qu'un État A ait à se plaindre d'un manquement à une obligation internationale commis par l'État B, et supposons que des considérations politiques, et non pas juridiques, fassent trouver peu désirable à l'État A de poursuivre l'État B devant les tribunaux internationaux. Supposons que des juristes habiles trouvent le moyen de faire poursuivre à la place de l'État B l'État C, sous prétexte d'une complicité par connaissance du fait délictueux. Il convient évidemment, dans ce cas, que la justice puisse procéder soit à une enquête, soit à une expertise pour faire la pleine lumière sur les faits qui lui sont déférés.

Il est normal que l'État A soit sensible à des considérations politiques lointaines ou immédiates, le désir, par exemple, d'orienter dans tel ou tel sens la politique de l'État B et, par suite, de ne point s'opposer

à lui dans la publicité de débats judiciaires internationaux. Mais ces considérations ne doivent pas faire obstacle à l'administration de la justice, et la justice exige que toute la lumière soit faite sur les faits qui vous sont déférés. Permettez-moi de le dire, même au pays de Rembrandt, il n'y a pas de justice dans le clair-obscur.

J'ajoute que l'État B, comme tous les membres de la communauté internationale, et en particulier tous les Membres des Nations Unies, a lui aussi le devoir de faciliter la tâche du juge international. Il se prêtera de bonne grâce à toutes les demandes de renseignements qui pourraient lui être adressées, et il le fera d'autant plus volontiers qu'il sera sûr de son droit, car il se peut aussi que si l'État A ne poursuit pas l'État B, c'est parce qu'il pense que la défense de ce dernier serait plus facile que celle de l'État C.

Telles sont les observations que je désirais soumettre à la Cour sur la question des preuves en droit international. En prononçant ces derniers propos, je me suis rendu compte que j'avais peut-être côtoyé un danger. Pour éviter ce danger, je demande à mes éminents collègues britanniques de ne pas voir dans ces propos une allusion à la façon dont ils ont dirigé leurs poursuites contre l'Albanie, alors que sir Hartley dirigeait ses flèches les plus acérées contre le Gouvernement d'un pays que le Gouvernement britannique n'avait pas mis en cause.

J'ai fait, je tiens à le préciser, une simple hypothèse d'école ; si j'ai pu donner une autre impression, ce fut très certainement à cause de ma maladresse. Sur la page de garde de certains romans, on peut lire : « Toute ressemblance entre les personnages décrits dans ce livre et des personnages connus serait le résultat d'une simple coïncidence. » Je demande à bénéficier de cette sage précaution.

Monsieur le Président, j'aborde maintenant la seconde partie des explications que je dois fournir à la Cour sur la première affaire. Après avoir dégagé les grands principes de droit applicables, je m'efforcerai d'appliquer ces principes, et je le ferai en partant des observations de fait présentées par mon ami Nordmann. Mais, en introduction à cette partie de mon exposé, vous me permettrez d'appeler respectueusement l'attention de la Cour sur le caractère fantastique de l'accusation britannique.

Sir Hartley a beaucoup de talent. Je l'observai de mon banc lorsque, debout, la baguette à la main, il indiquait certains points sur la carte, et sa baguette me semblait celle d'un magicien. Si nous oublions la magie des mots, que reste-t-il de l'hypothèse britannique ? C'est une bonne méthode, vous le savez, que de simplifier les questions pour les juger. Essayons de le faire.

Le 17 octobre au matin, les gardes-côtes albanais ont vu une escadre importante se diriger vers Corfou. Aussitôt, ils rendent compte à leur Gouvernement. Ce Gouvernement conclut que les navires britanniques se dirigeront, le 22 octobre, vers l'Adriatique et emprunteront, pour ce faire, le Détroit de Corfou. Immédiatement, il prend contact avec le Gouvernement yougoslave ; le jour même la décision est prise de tendre une souricière, une « trappe » comme on nous a dit, aux navires britanniques, et dans la nuit du 21 au 22, juste le temps qu'il faut, à une minute près, la trappe est posée. Le 22 octobre, les navires britanniques tombent dans le piège. Après quoi les Gouvernements d'Albanie et de Yougoslavie, qui avaient montré tant de rapidité dans la décision et l'exécution, se sont croisés les bras pendant trois semaines et ont

attendu patiemment que l'escadre de l'amiral Kinahan vînt ramasser, sur les lieux du forfait, les preuves de leur crime.

Eh bien ! Messieurs, cette hypothèse me paraît à la fois matériellement et politiquement invraisemblable. D'abord, il est difficile de soutenir que les Albanais et les Yougoslaves aient eu le temps matériel de prendre une telle décision et de faire exécuter le dessein qu'on leur prête charitablement. C'est, nous a dit sir Hartley, le 17 au matin que les navires britanniques ont défilé le long des côtes albanaises. Dans la lumière du petit jour, furent-ils aperçus par les gardes-côtes albanais ? Je n'en sais rien. Je me borne à faire observer à la Cour, qui pourra aisément le faire vérifier, que la côte albanaise, sur ce point, est tout à fait déserte et qu'il faut, évidemment, un bien grand hasard pour qu'ils aient été ainsi vus. Mais j'admets l'hypothèse de nos éminents amis britanniques.

Les navires ont donc été vus. Le garde-côte, qui se trouvait là, signale le passage à ses supérieurs qui se trouvaient à Saranda. Ce compte rendu a pris le temps nécessaire pour que le garde-côte aille du point d'où il pouvait voir les navires britanniques jusqu'à Saranda. Mais, ici encore, j'accepte l'hypothèse britannique. Il a dû courir. Les autorités militaires de Saranda rendent compte, dans la plus grande hâte, à Tirana. Dans quel délai ? Comment ? Je l'ignore. Mais je veux faire bonne mesure à la thèse britannique et je suppose que le Gouvernement de Tirana était prévenu à la fin de la matinée, ce qui serait évidemment un joli record de vitesse, surtout dans ces pays.

C'est à partir de ce moment-là que nous entrons dans le domaine du fantastique et du merveilleux. On suppose, en premier lieu, que le Gouvernement de Tirana apprend que des navires de guerre britanniques se trouvent à Corfou, et il en conclut que les navires repartiraient quelques jours après, exactement le 22, en se dirigeant vers le nord et non pas vers le sud. Comment ? Sur quels indices a-t-il basé sa prévision ? On ne nous le dit pas, et cela prouve, entre parenthèses, qu'il faut toujours se méfier des raisonnements en matière de présomption.

On nous dit, il est vrai, que les croisières de la flotte de Sa Majesté ne sont pas secrètes et que chacun peut en avoir connaissance. Je le veux bien, mais on nous a communiqué le programme de la croisière, et ce programme montre qu'à leur départ de Corfou, les navires britanniques devaient se rendre à Argostoli. Vous le savez, Messieurs, les Français ignorent la géographie. Je puis donc me tromper, mais je croyais que la route normale de Corfou à Argostoli n'empruntait pas le canal de Corfou. Peut-être ai-je fait erreur ou peut-être les Albanais, qui sont pourtant sur place, ont-ils commis la même erreur que moi. En tout cas, voilà, me semble-t-il, une première faille dans la construction britannique.

En voici une seconde. Pour admettre l'hypothèse britannique, il faut supposer qu'en quelques minutes la décision est prise à Tirana de tendre la trappe devant l'escadre de l'amiral Kinahan. Une telle décision est grave, elle mérite au moins réflexion. Les pires criminels réfléchissent toujours au mauvais coup qu'ils préparent ou qu'ils projettent. La thèse britannique ne s'embarrasse pas de ces subtilités. Le Gouvernement de Tirana prend sa décision sur-le-champ et demande immédiatement l'appui de ses alliés yougoslaves.

Comment, Messieurs, dans ce pays semi-oriental, dont les voies de communications sont encore primitives, a-t-on sollicité l'appui de Belgrade pour une affaire importante qui mérite au moins une conférence

entre les Gouvernements ? Nous n'en savons rien. Il est évident que le temps matériel de la conférence n'a pas été donné par la chronologie ou par la montre. Il faut croire que l'on n'a pas perdu son temps. Belgrade est prévenu au plus tôt à la fin de l'après-midi du 17 octobre. Il nous faut supposer que le cabinet s'assemble aussitôt. La décision de faire mouiller des mines suppose au moins le concours du chef du Gouvernement, mais aussi du ministre de la Défense nationale, du chef de la Flotte et, vraisemblablement, l'avis du ministre des Affaires étrangères. Mais on n'en suppose pas moins, vous allez voir pourquoi, qu'à Belgrade on ne prend pas davantage le temps de la réflexion et que la décision est prise dans la soirée du 17 octobre, c'est-à-dire sans ce temps de la réflexion, sans aucun délai. Cela paraît peu vraisemblable, mais cette invraisemblance est dans la logique de l'hypothèse britannique.

En effet, avant le 18 à midi, il faut, selon la thèse britannique, que toute la machinerie yougoslave, toute la machinerie administrative et toute la machinerie navale, si je puis dire, aient été mises en route et aient fonctionné. Les dragueurs de mines, d'après la déposition du commandant Kovacic, étaient à ce moment-là en cours de réparation. Les réparations étaient commencées depuis la veille. L'Amirauté savait donc qu'ils n'étaient pas en ordre de marche. Malgré cela, le 18, à midi, l'ordre est donné de monter un équipement provisoire. Cela est fait immédiatement, sur l'heure, et l'après-midi, à 15 heures, les navires quittent l'atelier de réparations.

Continuons, Messieurs, à naviguer — c'est le cas de le dire — dans le domaine du fantastique, à la remorque de nos amis britanniques. L'après-midi même, les navires sont chargés de mines. Au cours de la nuit, ils appareillent. Ils se rendent d'abord aux bouches de Cattaro à Boka Kotorska, pour se ravitailler en combustible, et l'on continue à supposer que, toutes affaires cessantes, le ravitaillement s'effectue sur-le-champ en cet endroit où — nos experts nous l'ont dit — le matériel nécessaire pour ravitailler en charbon deux navires n'est pas complètement moderne. Puis les navires mettent le cap sur Saranda. Ils arrivent de justesse ; ils mouillent les mines et ils disparaissent sans laisser de trace.

Si vous tenez compte de la distance à parcourir, du temps nécessaire au ravitaillement en combustible, vous vous apercevrez, pour que l'hypothèse britannique fût conforme à la vérité, qu'il eût fallu ne perdre aucune minute, ne faire à l'imprévu aucune part. Matériellement, Messieurs, sur la colonne d'une feuille de papier, c'est peut-être possible, mais il ne s'agit pas de faire des calculs sur une feuille de papier. Dans la vie, est-ce possible ? A qui fera-t-on croire qu'il existe au monde, en temps de paix, une machine gouvernementale, administrative et militaire, capable d'une telle précision ? En temps de guerre peut-être, et probablement pas dans ces pays balkaniques où la précision des heures est toujours un peu approximative ; mais en temps de paix, certainement pas.

J'ajoute qu'une opération de mouillage de mines, réalisée en pleine nuit, est une opération délicate. Une telle opération ne saurait être improvisée, surtout quand il s'agit de la réaliser à proximité de la puissante flotte britannique. J'ajoute que les marins yougoslaves sont d'excellents marins, mais, comme tous les marins du monde, ils n'ont plus mouillé de mines depuis un certain temps, et l'entraînement se perd vite quand il s'agit d'opérations si délicates. Et vous conclurez cer-

tainement avec moi qu'il y a dans le raisonnement britannique, pour subtil qu'il soit, quelques éléments d'incertitude, pour ne pas dire d'invraisemblance. La thèse britannique supposerait une précision dans le machiavélisme qu'il est difficile de concevoir, une rapidité dans la confection et l'exécution d'un crime compliqué qu'il est presque impossible d'imaginer et qu'en tout cas on ne saurait présumer.

Mais — c'est le second point de ma démonstration — si l'action combinée, concertée, du Gouvernement yougoslave et du Gouvernement albanais est difficile à concevoir du point de vue chronologique, elle est, Messieurs, plus invraisemblable encore si on l'envisage du point de vue politique ou même du point de vue du bon sens, et je voudrais, à ce propos, vous présenter deux observations.

Ma première observation, c'est que l'hypothèse britannique n'a qu'une explication : la folie, la folie criminelle, la folie géniale, peut-être, car l'opération qui aurait été réalisée sans un heurt, dans des conditions aussi étonnantes, serait une opération criminelle mais, à coup sûr, géniale. La folie, et la folie non seulement des dirigeants albanais, mais encore des dirigeants yougoslaves. Seuls des fous pouvaient imaginer pouvoir obtenir un résultat favorable, conforme à leurs intérêts, par la pose de la fameuse souricière et par cette attaque inconsidérée contre la flotte britannique.

Je n'insiste pas sur ce point. On nous dira peut-être : les Albanais voulaient protéger leurs côtes contre les incursions. Ils se sont laissé entraîner par leur crainte. Mais même dans ce cas, Messieurs, il faudrait supposer la folie pour expliquer leur geste. Jamais des hommes pourvus du moindre soupçon de raison n'auraient agi de semblable manière pour protéger ces côtes, pour interdire le passage des vaisseaux de guerre ou même, si vous voulez, des vaisseaux de commerce dans leurs eaux territoriales. Car le Gouvernement albanais avait un moyen très simple. Il lui suffisait de faire mouiller des mines après avoir fait la notification préalable à la navigation. Étant donné l'état de guerre larvé ou de guerre « technique », comme disent les Grecs, existant, d'après le Gouvernement d'Athènes, entre la Grèce et l'Albanie, une telle opération eût été pleinement justifiée, — justifiable, en tout cas.

Il y a plus, Messieurs. Le Gouvernement albanais n'avait même pas besoin de faire mouiller des mines de contact. Il lui suffisait de faire la notification, et de laisser croire qu'il avait effectué le mouillage ou qu'il allait le faire. Aucun navire, en temps de paix, n'aurait consenti à courir pareil risque, et chacun dans le monde aurait pardonné ce pieux mensonge au Gouvernement albanais si la vérité avait été découverte.

Donc, l'hypothèse britannique suppose la folie des Gouvernements albanais et yougoslave, et ma dernière observation sera pour signaler une autre invraisemblance de la thèse britannique.

Supposons, Messieurs, que les Gouvernements d'Albanie et de Yougoslavie soient des criminels de génie et qu'ils aient concerté et accompli ce dont on les accuse. Ne croyez-vous pas, dans ce cas, que ces criminels géniaux auraient fait disparaître les traces de leur crime ? Ils avaient amplement le temps de le faire. On me dira peut-être : ils couraient le risque d'être pris ! Ils pouvaient croire le détroit surveillé par les Britanniques, qui ont la réputation d'avoir un service de l'Intelligence extrêmement actif. Mais, si les Albanais et les Yougoslaves avaient eu mauvaise conscience, ils n'auraient certainement pas hésité à courir ce risque. Le risque qu'ils couraient de se voir pris à draguer les mines était évidem-

ment moins grand pour eux que celui de voir des dragueurs britanniques rapporter les mines récemment mouillées. En fait, d'ailleurs, le risque qu'aurait alors couru, en faisant disparaître les traces de son crime, le Gouvernement albanais, aurait été fort réduit. Les navires qui ont mouillé des mines ont toujours plus de facilités que les autres à en opérer le dragage. Ils travaillent, si je puis ainsi m'exprimer, sur des éléments connus. Ils pouvaient opérer soit à la nuit tombante, soit à la pointe du jour. Plusieurs jours à l'avance, le Gouvernement albanais a été prévenu par le Gouvernement de Sa Majesté de la date à laquelle aurait lieu l'opération « Retail ». Le Gouvernement albanais avait donc le temps d'agir, et j'ajoute que ce Gouvernement avait parfaitement le droit de faire draguer lui-même ses eaux territoriales : s'il l'avait fait, nul n'aurait pu soutenir qu'en faisant opérer ce dragage, il avait manqué à une obligation internationale.

Nous sommes donc bien toujours dans l'hypothèse de la folie, et ce que nos adversaires, nos éminents collègues britanniques, ont essayé avec tout leur talent de faire adopter par la Cour, c'est une hypothèse qui prouverait vraiment la folie du Gouvernement yougoslave et du Gouvernement albanais. Je pense qu'il est difficile de démontrer que cette folie complète peut être la base d'un raisonnement logique.

Que diriez-vous, Messieurs, d'un cambrioleur qui, après avoir réussi son mauvais coup, aurait laissé sur les lieux du vol sa carte d'identité et ses empreintes digitales ? Vous diriez : c'est un maladroit. Mais que diriez-vous si ce cambrioleur avait été avisé que la police lui laisse un délai de trois semaines pour aller faire disparaître les traces de son forfait, et le prévient du jour où elle viendra sur les lieux du crime pour faire les constatations nécessaires ? Vous diriez : l'histoire que nous raconte cet avocat n'est pas vraisemblable. Sir Hartley voulait vous faire croire que le cambrioleur fut assez insouciant pour ne même pas essayer de faire disparaître les traces de son vol. Et quand il plaidait, nous étions presque disposés à le croire, tant est grand son talent d'avocat. Sir Hartley est un magicien, mais la Cour est composée de juristes.

Monsieur le Président, la Cour étant composée de juristes, je lui demande respectueusement de bien vouloir appliquer les règles du droit en matière de preuve aux faits exposés devant elle par mon collègue britannique. Elle se rendra compte que les circonstances, ou, comme nous disons, les indices invoqués par nos éminents contradicteurs sont certes importants, voire impressionnants, mais, à mon humble avis, insuffisants pour emporter la conviction d'un juge. Et si le Gouvernement britannique n'avait eu la bonne fortune de rencontrer, tout à fait par hasard, le commandant Kovacic, je pense que nul ne pourrait considérer qu'il eût rapporté devant vous une preuve suffisante.

Les circonstances invoquées par le Gouvernement britannique sont au nombre de trois : l'attitude des autorités albanaises à Saranda et, d'une façon plus générale, du Gouvernement albanais après le 22 octobre, la position des navires au moment où ils heurtèrent les mines, et la découverte d'un champ de mines les 12 et 13 novembre.

Sur le premier point, je passerai très rapidement. Pour écarter la présomption résultant de l'attitude albanaise, trois brèves observations suffiront.

Première observation : je crois avoir montré à la Cour que si le Gouvernement albanais avait été coupable, son attitude eût été bien différente. Il aurait au moins essayé de faire disparaître les preuves de sa culpa-

bilité. Il n'aurait pas été assez fou pour saisir lui-même — car c'est lui qui l'a fait — le Conseil de Sécurité. Il n'aurait pas constamment, au cours de cette procédure, insisté pour que toute la lumière soit enfin projetée sur les faits qui lui sont reprochés. Et, par la voix de ses avocats, il ne continuerait pas à demander vraiment que toute la lumière soit faite sur l'affaire.

Deuxième observation : contrairement aux affirmations du Gouvernement britannique, le Gouvernement albanais ne s'est pas du tout opposé au déminage du détroit de Corfou après le 27 octobre. Il a demandé — ce qui est bien différent — à être associé à ce déminage dans ses eaux territoriales.

Je pense, Messieurs, qu'aucun chef de gouvernement, aucun gouvernement ne peut donner son assentiment à des opérations qui se dérouleraient sur son territoire sans qu'il ait même le droit d'avoir un observateur. Il a proposé de confier à une commission mixte le soin de dire comment on procéderait au déminage, et je n'ai jamais entendu dire que proposer de confier une affaire à une commission mixte était considéré, dans la pratique internationale, comme un refus de collaboration ou de coopération.

Troisième observation : l'attitude de l'officier du port de Saranda après l'explosion du *Saumarez*. Là encore, Messieurs, voyons les choses dans leur réalité. Cette attitude s'explique d'une façon naturelle si vous tenez compte de quelques faits incontestables, la position de cet homme et la présence de navires de guerre britanniques, si vous tenez compte du fait que le dialogue entre lui et le commandant du *Volage*, qui était — et ceci n'est point de l'ironie — fort occupé à ce moment-là, s'est engagé en langue italienne, c'est-à-dire une langue étrangère à ces deux hommes et que, tout au moins, l'officier de port maniait fort imparfaitement. D'autre part, l'officier du port venait seul, dans son petit canot à moteur, vers de puissants navires de guerre qui, à ce moment-là tout au moins, avaient leurs canons braqués vers la côte albanaise. Je reviendrai d'ailleurs sur ce point lorsque je m'occuperai de la seconde affaire. Mais si la Cour veut bien, dès maintenant, jeter un coup d'œil rapide sur les photographies prises du *Mauritius* quelques instants après l'explosion du *Saumarez*, vous verrez que ce point est incontestable et qu'à ce moment-là tout au moins, le petit officier du port, seul dans son canot, se trouvait entouré par une escadre puissante dont les canons étaient dirigés vers les côtes de son pays. Vous jugerez également que, dans la réalité humaine, nous pouvons l'excuser de ne pas avoir su exactement appliquer ce code des bonnes manières, qui est si important dans la vie et qui joue un tel rôle dans les plaidoiries de sir Hartley.

Voilà pour le premier point : l'attitude albanaise.

Examinons le second élément de présomption, le second indice.

Je ne reviendrai pas sur la démonstration faite par mon ami Nordmann. Mais, vraiment, Messieurs, pouvez-vous dire avec certitude que vous savez exactement où se trouvaient les deux navires au moment des deux accidents que nous déplorons ? Ici encore, quelques observations très rapides.

Ma première observation est pour m'étonner un peu que sir Hartley ait pu déclarer que le dragage d'un chenal donnait une sécurité totale. Cent pour cent, a-t-il dit !

Je vais faire un aveu à la Cour. Sur la foi des affirmations britanniques — et c'est une foi qu'on leur prête volontiers, surtout en matière navale

—, j'avais cru, moi aussi, à cette thèse de la sécurité cent pour cent, jusqu'au jour où, la plume à la main, j'ai lu dans le détail les comptes rendus du Comité de déminage, non point dans la période courte choisie par les Britanniques pour l'annexe à laquelle faisait allusion sir Hartley, mais pour la période plus vaste qui s'étend de la fin 1945 au début de 1948. Comptes rendus et procès-verbaux qui, d'ailleurs, nous avaient été communiqués fort aimablement par nos collègues britanniques.

J'ai essayé d'extraire de ces procès-verbaux les noms et le nombre des navires qui avaient incontestablement sauté dans des chenaux déminés. C'est presque aussi intéressant qu'un puzzle, mais c'est en somme un puzzle qu'on voyait à l'envers. J'ai relevé les noms de plus de dix bateaux ayant sauté dans des chenaux déminés. Je ne donnerai pas ces noms à la Cour, car je crois que mon confrère Nordmann l'a déjà fait. Je signale simplement que trois bateaux, à des jours différents il est vrai, ont sauté dans le même chenal déminé, le fameux « Way 28 ». D'où il suit que, malgré la sécurité à cent pour cent, — peut-être que les mots « cent pour cent » ne se traduisent pas exactement de l'anglais en francais, — malgré la sécurité britannique à cent pour cent, il reste possible que des navires coulent dans des chenaux déminés. La Cour tiendra certainement compte de cette possibilité.

Deuxième observation : elle se rapporte à la position du *Saumarez* et du *Volage*.

Êtes-vous certains, Messieurs, de cette position? Franchement, je ne le crois pas. Pour fixer cette position, nous n'avons que les affirmations des autorités britanniques. Ces affirmations sont importantes. Mais n'oubliez pas qu'elles sont en contradiction avec les documents officiels qui ont été versés aux débats, notamment avec le seul document officiel qui fasse foi de la route suivie par le *Mauritius* et, par voie de conséquence, de la route suivie par le *Saumarez*, qui naviguait dans son sillage. Je veux parler du livre de bord du *Mauritius*, du *log*, comme on dit en anglais.

Que la Cour et que mes collègues se rassurent! Je n'entends pas recommencer les démonstrations faites hier par Me Nordmann. Je suis convaincu que les erreurs relevées sur le livre de bord du *Mauritius* sont des erreurs involontaires et très légères. En temps normal, ces erreurs n'auraient pas d'importance. Mais elles vous empêchent de tenir pour certaine la position du *Saumarez* au moment de son accident. Elles empêchent mes collègues britanniques de pouvoir déclarer que cette position résulte de documents officiels. Un raisonnement analogue doit être fait, vous le savez, pour le *Volage*. Remarquez que je n'en tire aucune conclusion, ignorant tout des choses de la mer d'une façon générale, plus particulièrement des règles de la marine britannique. Mais je constate que le *Volage*, d'après les déclarations britanniques, après avoir pris en remorque le *Saumarez*, mais avant d'avoir lui-même heurté une mine, a cessé de tenir son livre de bord, pour des raisons qu'on nous expliquera certainement, mais que le modeste ignorant des choses navales qui est à cette barre serait heureux qu'on voulût bien au moins lui donner.

Au surplus, Messieurs, si la Cour désirait sur ce point de plus amples informations, elle pourrait, sans aucun doute, demander une sorte de confrontation des experts navals britanniques et de nos propres experts, lesquels pourraient discuter devant vous de la question de savoir si, lorsqu'il y a des erreurs dans un livre de bord, seul document officiel produit, on peut dire, devant la justice internationale, que la preuve de

son parcours est faite. Je crois bien que l'on parlait de la position des navires fixée à un mètre près ! La Cour pourrait charger ses propres experts d'examiner les livres de bord, qui sont, je le répète, les seuls documents officiels en pareille matière, et qui aboutissent aux conclusions un peu amusantes qu'on signalait l'autre jour, à savoir que le *Mauritius* se serait dirigé, par-dessus les montagnes, vers le lac de Butrinto ! J'ajoute — c'est une parenthèse — que nous avons fait le calcul pour le *Leander*. Celui-ci a un peu plus de chance, mais pas beaucoup plus ! Si nous prenons le *log* du *Leander*, nous aboutissons au fait — car là aussi il y a une erreur — que ce navire se serait dirigé à travers l'île de Corfou.

Voilà donc, Messieurs, la Cour internationale de Justice en présence de ces deux éléments d'information : la preuve d'abord par les procès-verbaux de l'Organisation de déminage que des navires peuvent, dans des cas rares, il est vrai, mais peuvent en fait heurter des mines dans un chenal déminé, la preuve d'autre part que les documents officiels à l'aide desquels on aurait pu déterminer si le *Saumarez* et le *Volage* se trouvaient dans le chenal déminé, au bord du chenal déminé ou même légèrement en dehors du chenal déminé, ne nous donnent évidemment pas de garanties suffisantes de précision. C'est une approximation, faite en toute bonne foi, je le déclare, par les officiers britanniques, qui, je le répète, se trouvaient dans des conditions particulièrement difficiles. Je n'aurai pas l'impertinence de les critiquer. Mais ce n'est pas une preuve officielle, ce n'est pas une preuve certaine. J'ai bien le droit de constater que le fait de base, comme disent les juristes anglo-saxons, l'indice sur lequel se fondait, de ce chef, la présomption britannique, n'a pas été établi de façon certaine par le demandeur. Appliquez à cette incertitude les règles habituelles en matière de preuves circonstantielles et dites-moi si vous pouvez tenir, dans ce cas, la présomption invoquée par mon collègue britannique comme une présomption précise, ainsi que le demandent les règles habituelles du droit en matière de preuve.

J'arrive à la troisième circonstance invoquée par le Gouvernement britannique. Il s'agit de la découverte, à la date du 13 novembre, d'un champ de mines récemment créé, récemment établi, et de la conclusion que l'on en veut tirer.

La découverte est incontestable, mais les conclusions que l'on en veut tirer me semblent excessives.

En premier lieu, Messieurs, un doute subsiste sur la nature des mines découvertes. J'avoue, pour ma part, être impressionné par les contradictions, du moins apparentes, pour ne pas dire plus, existant entre les deux rapports du commandant Mestre. Je ne mets pas en doute la bonne foi du commandant Mestre. J'incline même à penser, peut-être parce qu'il est mon compatriote, qu'il a été de bonne foi le 16 novembre et qu'il a été de bonne foi le 23 novembre. Le 16 novembre, il a certainement vu et identifié des mines GR ; il nous dit qu'il en a tenu entre les mains certains éléments. Le 23 novembre, il a certainement identifié des mines GY. D'où je conclus que le champ de mines se composait vraisemblablement à la fois de GR et de GY. Dans quelle proportion ? Je n'en sais rien, nul ne peut le dire, puisque les autorités britanniques se sont bornées à conserver deux mines GY. En tout cas, là encore, l'affaire doit être soumise à discussion contradictoire devant des experts.

En second lieu, — et c'est plus important en l'état actuel de la procédure, — nul ne saurait dire, du moins avec certitude, quelle était la

nature des mines qui provoquèrent les incidents du 22 octobre, la nature des deux mines qui ont éclaté. Et si l'incertitude subsiste sur ce point, la faute en incombe, Messieurs, au Gouvernement britannique ! Quand des navires heurtent des mines, après l'explosion on retrouve des éclats. Ces éclats, examinés par des experts, peuvent servir à fixer l'origine de l'explosion. D'après les déclarations britanniques au Conseil de Sécurité, les éclats de la mine qui fit sauter l'avant du *Volage* auraient été conservés. Nous demandons que ces éclats soient examinés par des experts compétents, fidèles que nous sommes à notre tactique générale, qui est d'insister pour que tous les éléments de lumière soient projetés sur cette affaire.

Nous nous excusons auprès de nos éminents amis britanniques de présenter cette demande un peu tard. Mais ils me permettront de dire que si nous avions entendu plus tôt la magnifique plaidoirie de sir Eric, sa démonstration sur le droit des États d'aller rassembler les preuves dont ils ont besoin sur des territoires qui ne leur appartiennent pas, peut-être aurions-nous, nous aussi, essayé d'aller récolter nos preuves. Comme nous ne l'avons pas fait, nous ne pouvons pas produire ces pièces, mais la Cour peut évidemment les demander.

En troisième lieu, Messieurs, nul ne peut dire avec certitude, en l'état actuel des choses, à quel moment fut établi le champ de mines découvert le 13 novembre. Était-ce avant ou après le 22 octobre que ce champ de mines fut établi ? Nous n'en savons rien. Les Britanniques ont démontré — et, à mon avis tout au moins, de façon satisfaisante — qu'il s'agissait de mines récentes ayant séjourné peu de temps dans l'eau.

Le Gouvernement albanais, qui ignore tout des faits, avait, avant d'avoir les communications britanniques, formulé une autre hypothèse — car nous, nous n'avons que des hypothèses. Nous reconnaissons bien volontiers que, sur ce point, nos amis britanniques ont apporté une preuve décisive. Mines récentes ? Mais quand les « mines récentes » ont-elles été posées ? Avant ou après le 22 octobre ? C'est toute la question. Sur ce point, je ne crois pas avoir trouvé une preuve dans l'argumentation britannique. Même pas une circonstance permettant d'établir la date à laquelle a été posé le champ de mines.

Sur ce point, nous savons seulement deux choses. La première, c'est qu'il est possible de poser des mines au large d'une côte déserte sans appeler l'attention des autorités locales. Cette affirmation avait été contestée devant le Conseil de Sécurité. Je crois qu'elle ne l'est plus, ou du moins qu'elle ne l'est plus sérieusement. Si la Cour avait un doute à ce sujet, il lui serait facile de demander à des experts de procéder à une expérience afin de savoir si l'on peut poser un champ de mines sans appeler l'attention des gens de la côte, à cette distance de la mer. Peut-être, Messieurs, simplement en allant vous promener, un jour de mer moyenne, au bord de la mer, vous rendrez-vous compte que si la mine la plus proche est posée, avec un équipement comportant des rails tout près de l'eau, à 500 mètres du rivage, pour peu que la mer soit un peu agitée, pour peu que l'on soit sur une côte rocheuse — et la côte est rocheuse à l'endroit où fut trouvée la mine la plus proche —, peut-être vous rendrez-vous compte qu'il est bien évident qu'on ne peut pas entendre du rivage la pose de la mine. Nous serions fort heureux d'avoir, sur ce point, une vérification par les faits.

Ensuite, je demande à la Cour de verser au débat un document qui permet, me semble-t-il, d'affirmer simplement ceci : c'est qu'il y avait

plus de chances pour que le champ de mines ait été créé après le 22 octobre — par conséquent entre le 22 octobre et le 13 novembre — qu'avant le 22 octobre.

Ce document est le suivant. C'est un calcul des probabilités, très compliqué et, pour moi en tout cas, tout à fait incompréhensible, qui a été établi par le professeur Chapelon. Le professeur Chapelon est professeur d'analyse à l'École polytechnique. C'est, je crois, la plus haute autorité française en matière de calculs des probabilités. Nous lui avons communiqué tous les documents que nous avions entre les mains et qui venaient des autorités britanniques. Ces documents fixaient la position des mines et fixaient la route suivie par le *Mauritius*. Dans les deux cas, les experts britanniques indiquaient l'ordre de précision des points qu'ils nous communiquaient. Le professeur Chapelon a tenu compte des coefficients d'erreurs indiqués par les Britanniques, pour la position des mines et pour la route des croiseurs. Il arrive à cette conclusion que, si le champ de mines avait existé le 22 octobre, il y aurait eu beaucoup plus de chances pour le *Mauritius* de heurter une mine que de franchir sain et sauf le barrage, ainsi qu'il a pu le faire. Les chances qu'avait le *Mauritius* de heurter une mine étaient en effet de 70 pour cent.

Je n'en conclus pas, Messieurs, vous m'entendez bien, que ce calcul des probabilités démontre avec une précision rigoureuse que le fait que le *Mauritius* ait pu traverser le champ de mines prouve à l'évidence que ce champ de mines n'était pas là. Je n'ai pas du tout l'intention de tirer cette conclusion. Mais il me semble — et j'espère qu'il semblera à la Cour — que nous pouvons conclure du calcul du professeur Chapelon qu'il y avait plus de chances pour que le champ de mines ait été posé après le 22 octobre plutôt qu'avant. Je n'apporte pas la preuve que le champ de mines a été posé après le 22 octobre. Je n'ai pas à rapporter cette preuve. Je dis simplement qu'il est plus probable que le champ de mines a été posé après le 22 octobre qu'avant, et cela me suffit pour infirmer, en tout cas pour affaiblir l'effet de la circonstance invoquée par le Gouvernement britannique. J'entends, Messieurs, que dans le système de l'intime conviction, on ne saurait évidemment enfermer un juge dans les limites d'une analyse mathématique, fût-ce la plus exacte qui soit. Le temps n'est pas venu et le temps ne viendra jamais de mettre en équation les règles de la conscience humaine. Mais, puisque vous ne pourriez prononcer contre l'Albanie une sentence qui l'atteindrait dans son honneur d'État sans être parvenus à une certitude absolue, j'ai pensé que nous avions le devoir de contribuer à votre information en versant au débat un document dont je dirai simplement qu'il diminue les chances de probabilité de la présomption britannique.

Le PRÉSIDENT. Le document que vous venez de verser au débat sera communiqué à l'autre Partie, qui fera connaître si elle donne ou non son assentiment à la production de ce document.

M. COT. Monsieur le Président, j'indique tout de suite que nous donnons notre assentiment à la production de tous les documents qui ont été versés au débat, au cours de leurs plaidoiries, par nos collègues britanniques, ceci simplement pour établir l'égalité.

[*Séance publique du 17 novembre 1948, après-midi.*]

Monsieur le Président, Messieurs, il faut rendre justice au Gouvernement britannique : il a fort bien compris, en effet, que les éléments de preuve qu'il avait apportés devant le Conseil de Sécurité ou même, au cours de la procédure écrite, devant votre haute juridiction, étaient insuffisants. Il a donc cherché à fortifier sa thèse, et c'est alors qu'il a rencontré le commandant Kovacic.

La déposition du commandant Kovacic est devenue la clef de voûte, la véritable pierre angulaire de toute l'argumentation britannique. J'en veux pour preuve, *prima facie* comme dirait mon savant collègue britannique, l'importance consacrée par sir Hartley à cette déposition.

La troisième partie de mon exposé consacrée à la première question posée par le compromis va me permettre de répondre à mon éminent contradicteur sur ce point. Je me propose de discuter en premier lieu la déposition du commandant Kovacic et le communiqué du Gouvernement de Yougoslavie. J'examinerai en second lieu la portée juridique du témoignage apporté devant vous par le commandant Kovacic, et je poserai ensuite à la Cour la question de savoir ce qu'il convient de faire pour découvrir la vérité sur tous les points soulevés par ce témoignage et par le communiqué au cas, bien entendu, où la Cour ne se trouverait pas suffisamment éclairée par ma démonstation.

Examinons en premier lieu la déposition du commandant Kovacic. Je dis bien sa déposition, et non pas sa personne : de celle-ci, par déférence pour la Cour, je ne discuterai pas. Le commandant Kovacic est cité devant la Cour en qualité de témoin. Il a droit à sa protection, et c'est à vous, Messieurs, qu'il appartient d'apprécier son attitude générale.

En examinant la question des preuves, un auteur connu, Wittenberg, conseille au juge international de toujours avoir présent à l'esprit le fait que les témoins les plus sérieux peuvent avoir une sorte de tendance inconsciente à prendre en considération, dans leur façon de rapporter les faits, la fidélité que chacun de nous garde à son propre pays. Ce qui est vrai de la fidélité doit l'être aussi de l'infidélité, et je laisse à la Cour le soin de relire, si elle le juge à propos, l'opinion du Gouvernement yougoslave sur le commandant Kovacic.

Je n'aime point les jeux faciles, et je m'en voudrais d'ajouter à l'embarras que le commandant Kovacic peut éprouver à avoir fait sa déposition. Ayant prêté serment de fidélité au Gouvernement yougoslave, voici quelques années, il est témoin dans une affaire qui met en cause l'honneur de ce Gouvernement. La question de savoir comment cette attitude se concilie avec son serment est une affaire que sa conscience, et elle seule, doit trancher.

Prenons donc sa déposition, et seulement sa déposition. Elle a été faite sous la foi du serment, d'un autre serment à Whitehall. Elle est précise, complète, elle est venue à point pour étayer l'argumentation britannique. Après nous avoir donné les renseignements biographiques les plus complets sur sa carrière, le commandant Kovacic nous dit ce qu'il a vu à Sibenik en octobre 1946.

Qu'a-t-il vu ? Le 17 ou 18 octobre, il a vu deux unités de la flottille des dragueurs dont il donne les noms : le *Mljet* et le *Meljine*, chargés de mines allemandes du type Y. Pendant la nuit, ces deux navires ont quitté leur mouillage pour une destination inconnue. Ils sont rentrés à

Sibenik quatre jours environ après la publication par la B. B. C. des accidents survenus au *Saumarez* et au *Volage*. Et le même jour où le commandant Kovacic avait vu rentrer les navires, il eut un entretien privé avec le sous-lieutenant Drago Blazevic. Le lendemain, au cours d'une conversation avec un autre officier dont il ne communique d'ailleurs pas le nom, le commandant Kovacic a recueilli des informations qui le mettent en mesure d'affirmer ou tout au moins de penser que les deux navires en question étaient allés poser des mines dans les eaux albanaises.

Voilà le témoignage. Voyons alors la déclaration faite au sujet de ce témoignage par le Gouvernement yougoslave. J'entends bien, Messieurs, que cette déclaration a été faite sous la forme d'un communiqué et que sir Hartley a vivement critiqué cette forme qui, d'après lui, est insolite. Je dirai simplement, pour me servir ici d'une formule en la transposant peut-être un peu hors de son domaine, que la forme par laquelle un gouvernement fait connaître sa pensée est vraiment une question qui relève de la compétence exclusive de ce gouvernement ou de l'État.

La communication du Gouvernement yougoslave n'est évidemment pas la déposition d'un témoin, pour la simple raison que, un gouvernement n'étant pas une personne physique, il ne peut comparaître à votre barre. Mais le Gouvernement yougoslave, vous vous en souvenez, nous avait fait savoir à tous qu'il était prêt à envoyer devant vous son représentant diplomatique à La Haye pour affirmer que ce communiqué était l'expression la plus fidèle, la plus exacte de sa pensée, et qu'il entendait par conséquent prendre toute la responsabilité de la substance de ce communiqué.

Si donc, Messieurs, on peut — car on peut toujours le faire — critiquer la forme du communiqué, sur le fond pas de discussion possible. Le Gouvernement yougoslave a pris position, et c'est cela qui nous intéresse. Il oppose le démenti le plus complet aux déclarations du commandant Kovacic. La Cour se trouve alors en présence de deux affirmations contraires, et elle doit évidemment régler cette contradiction pour établir son opinion, sa conviction sur les faits articulés par le Gouvernement britannique.

En effet, je le répète, la déposition Kovacic est capitale. Si ce que dit le commandant Kovacic est exact, peut-être le Gouvernement britannique aura-t-il chance de gagner son procès, je ne dis pas contre nous, mais contre l'État ou la personne de droit qui se serait rendue coupable de la violation d'une obligation internationale. Si la déclaration Kovacic n'est pas retenue par vous, je ne vois pas, en vérité, comment l'État britannique pourrait avoir la moindre chance d'obtenir gain de cause devant votre juridiction.

Considérons donc les unes après les autres les affirmations du commandant Kovacic et les dénégations du Gouvernement yougoslave et comparons-les. Le commandant Kovacic prétend avoir vu les navires *Mljet* et *Meljine*. Le Gouvernement yougoslave répond que ces navires n'existent pas, et il est bien évident que ce « n'existent pas » veut dire « n'existaient pas au moment des faits articulés ».

Pour étayer l'affirmation du commandant Kovacic et pour faire pencher la balance du côté qui l'intéressait, sir Hartley a invoqué l'autorité du fameux ouvrage *Jane's*, et il a eu tout à fait raison. Il

n'est pas douteux que cet ouvrage fait autorité, il ne publie que des informations sérieuses.

Pour me faire une opinion avant de plaider devant vous, je me suis reporté aux pages consacrées à la flotte yougoslave et j'ai vu en effet que sir Hartley avait raison. Mais j'ai le grand plaisir de devenir pour un instant le collaborateur de mes éminents collègues britanniques. En effet, sir Hartley, entraîné par son éloquence, a oublié de vous lire une petite note que, pour remplir mon devoir de collaboration, je vais me permettre de lire, dans mon mauvais anglais, à la Cour. Au début du passage consacré à la Yougoslavie, à la page 406 de l'exemplaire du *Jane's* 1946-1947, que nos excellents amis britanniques ont bien voulu verser aux débats, je trouve ceci :

« It is impossible [for Yugoslavia] to ascertain how many of the Yugoslav warships listed here are still in service. Some of those recorded are suspected to have been lost. »

Voilà évidemment ce que sir Hartley avait l'intention de vous lire et qu'il a oublié de faire, et j'ajoute que, dans ces conditions, la grande autorité du *Jane's* se tourne peut-être un peu plus de mon côté que de celui de mes adversaires.

Si je me reporte alors aux autres annuaires qu'ils ont cités, je fais quelques constatations. Ils nous ont déclaré qu'ils déposaient deux documents : un annuaire américain et un annuaire suédois. L'annuaire américain, je m'en excuse, je ne l'ai pas trouvé dans la documentation présentée à la Cour. L'annuaire suédois, le *Marinkalender*, est un petit ouvrage sans prétentions donnant en 130 pages de format réduit le tableau des principales flottes mondiales. Ce n'est autre chose qu'une sorte de *digest* des grands annuaires, et, en ce qui concerne toutes les marines de l'Est, on constate qu'il y a généralement à côté des indications un grand point d'interrogation.

Par conséquent, vous le voyez, Messieurs, nous avons d'une part la déclaration du commandant Kovacic, nous avons d'autre part la déclaration du Gouvernement yougoslave, mais, pour trancher ce point, nous n'avons pas l'autorité du *Jane's*. Le Gouvernement yougoslave, en déclarant que les bateaux n'existent pas, ajoute d'ailleurs une précision qu'il est important de relever : c'est que, d'après lui, ce ne sont pas seulement le *Mljet* et le *Meljine* qui ne pouvaient pas se trouver dans l'après-midi du 16 ou du 17 à l'extrémité de l'anse de Fornaza à Sibenik. Le Gouvernement yougoslave donne cette précision, que l'on peut évidemment faire vérifier aisément, qu'aucun dragueur de mines ne pouvait être en cet endroit ce jour-là, pour la simple raison que, d'après sa déclaration, tous les mouilleurs de mines yougoslaves se trouvaient alors dans les chantiers de Sibenik en état de revision plus ou moins générale et hors d'état de naviguer. Et il donne la précision très ferme que c'est le 9 novembre que, pour la première fois, ces bateaux, après revision, ont fait leurs premiers essais. Par conséquent, d'après le Gouvernement yougoslave, aucun mouilleur de mines n'a pu faire ce dont on l'accuse.

Sir Hartley nous a dit que cette déclaration lui semblait improbable pour la bonne raison qu'en ce cas l'indisponibilité des navires aurait été signalée au Comité de déminage. J'ai consulté les procès-verbaux de ce Comité, et je n'ai point vu que les États aient jamais signalé les nettoyages, les revisions ou même les petites réparations qu'à la fin des

croisières d'été ils devaient faire subir à leurs dragueurs. Il se peut que sir Hartley ait raison, il se peut qu'il ait tort. C'est un point sur lequel la Cour décidera, mais ce qui m'ennuierait un peu à la place de sir Hartley, en songeant aux possibilités de cette décision, ce serait de penser que, pour fortifier ma thèse, j'ai été obligé de faire allusion à une pratique du Comité de déminage dont j'avoue n'avoir pas trouvé de traces.

Autre point : le commandant Kovacic nous dit avoir vu très nettement que les deux navires étaient chargés de mines. Il était, déclare-t-il, à cinq cents mètres environ, et il a pu identifier ces mines qui étaient des mines de 1 m. 1/4 de diamètre et, sans aucun doute, des mines allemandes du type Y.

Je serais heureux que la Cour voulût bien se poser la question de savoir comment le commandant Kovacic a pu identifier des mines GY, vues à cinq cents mètres de distance, alors que le commandant Mestre qui, vous le savez, a tenu le 22 octobre entre ses mains plusieurs éléments de mines, prétend avoir pu confondre ces mines avec des mines GR. Il n'est pas douteux qu'entre une observation faite à cinq cents mètres et une observation faite de tout près, il y a des différences qui sautent, si je puis ainsi m'exprimer, aux yeux de chacun et que, dans ces conditions, il faut recueillir avec un peu de précaution l'affirmation du commandant Kovacic.

Il est vrai que le commandant Kovacic nous dit avoir été favorisé par le temps, par la lumière. Le temps était clair, le soleil était, précise-t-il, à un angle de 30° lorsqu'il est arrivé à proximité des navires, nous ne savons pas exactement à quelle heure, mais après s'être embarqué à 16 h. 15 pour aller dans l'anse de Fornaza, par conséquent disons vers 16 h. 45 ou 17 h. peut-être.

Sur ce point, Messieurs, je suis obligé de signaler un léger désaccord entre le commandant Kovacic et non plus simplement le Gouvernement yougoslave, mais même le Gouvernement britannique. D'après sir Hartley et d'après les bulletins météorologiques britanniques, le temps était en effet clair ; nous reviendrons sur ce point dans un instant. Mais d'après les indications données dans sa plaidoirie par sir Hartley, le soleil était à ce moment, non pas sous un angle de 30°, ce qui donne une excellente possibilité d'observer, mais sous un angle de 21° au maximum, puisque, selon le document qu'il cite, l'élévation du soleil était à cette époque de 21° à 14 h. 15 et de 11° seulement à 17 h. 15.

Si donc l'observation du commandant Kovacic s'est faite entre ces deux heures, ce qui paraît à peu près vraisemblable, il n'a pu observer que sous un angle d'éclairage qui était, non pas, comme il le dit, de 30°, mais qui se situait en un point imprécis ou en tout cas que je ne puis préciser, mais entre 21° et 11°. Il y a donc une différence de l'ordre de 11 %, et des experts en photographie ou en observation vous diront que cette différence était importante.

Le Gouvernement yougoslave lui, vous le savez, donne d'autres chiffres, d'autres précisions. Il nous dit que le temps était nuageux et pluvieux et que l'angle du soleil était à ce moment de 7° seulement à 16 h. 15. Il est bien évident que sous un angle de 7° le commandant Kovacic n'aurait pas pu discerner à cinq cents mètres des mines et identifier à cette distance, à la nuit tombante, ces mines qui sont, le commandant Mestre vous l'a dit, si difficiles à identifier. La question est donc fort importante, car si le Gouvernement yougoslave a raison, le commandant Kovacic n'a pas pu voir les mines.

Qui a tort ? Qui a raison ? Sans doute penserez-vous que vous n'en savez rien. Mais, Messieurs, vous pouvez le savoir, ce n'est pas très difficile, et je voudrais me permettre de vous indiquer comment.

Mais avant de donner à la Cour cette indication, permettez-moi de dire que je n'ai pas très bien compris — cela provient de l'insuffisance de mes connaissances — comment le service météorologique britannique pouvait déterminer le temps exact qu'il faisait entre les 17 et 18 octobre à Sibenik. La Yougoslavie n'est pas, que je sache, une possession britannique, elle est même assez éloignée des territoires actuellement contrôlés par le Gouvernement britannique. Je comprends parfaitement que la météorologie britannique donne des indications précises sur l'Italie ou sur la Grèce, mais ces pays sont éloignés de Sibenik de plus de 300 ou 500 kilomètres, si je suis bien informé, et là encore, peut-être, pourrions-nous demander des renseignements à des experts autorisés.

Mais à défaut d'experts autorisés, ou de documents communiqués par le Gouvernement yougoslave, et que vous pourriez, le cas échéant, demander, il y a des documents faciles à trouver ici-même. Il est facile de savoir quelle est la hauteur du soleil à 16 h. 15 au mois d'octobre à Sibenik. Vous savez que les hauteurs du soleil varient d'année en année, mais très légèrement : la variation est de quelques minutes, moins d'un degré. Il est donc facile de faire une vérification pour peu qu'on ait un annuaire astronomique donnant, même pour une période d'avant guerre par exemple, la hauteur du soleil à Sibenik. Or, avant la guerre, la Yougoslavie publiait chaque année un annuaire astronomique. J'ai téléphoné il y a deux jours à Paris à un de mes amis de l'Observatoire qui m'a donné ce renseignement. Je ne sais si l'annuaire est encore publié, mais à cette époque il était publié sous le titre *Godisnjak naseg neba* par l'Observatoire astronomique de Belgrade, avec le concours de l'Académie de Yougoslavie et du commandement de la Marine, et l'on a ajouté cette précision : le rédacteur en chef était le Dr Vojislav Miskovic, l'annuaire était publié en serbe et en français, les deux textes étant côte à côte.

Par conséquent, pas de difficultés pour dire où était le soleil, et je pense que le Gouvernement yougoslave, qui connaît ces choses, à défaut d'autres raisons d'ailleurs, ne vous aurait pas donné un renseignement inexact sur un point aussi facile à vérifier.

Quant à la question de savoir si le temps était nuageux ou non à Sibenik à ce moment-là, là encore c'est extrêmement simple. La Yougoslavie n'est pas un pays tellement différent des autres. Il y a des journaux, moins bien faits, évidemment, que les journaux britanniques, mais dans tous sont publiés des bulletins météorologiques. Il suffit dès lors de demander dans n'importe quelle capitale, dans n'importe quelle bibliothèque, dans n'importe quelle chancellerie un journal yougoslave publiant le bulletin météorologique pour Sibenik, et, comme il y a des collections de ces journaux dans toutes les légations, dans toutes les ambassades, nous pourrions là aussi résoudre la question de savoir qui a pu le mieux observer et qui s'est approché le plus de la vérité.

Mon admiration pour sir Hartley me porte évidemment à croire que c'est lui qui dit vrai ; mais comme je me méfie toujours de mes admirations, je demande à la Cour de ne pas fonder son jugement sur mon simple sentiment et de bien vouloir procéder à des vérifications qui me paraissent s'imposer et dont, par avance, je pourrais presque pronostiquer les résultats.

Voilà, semble-t-il, qui met sérieusement en cause les déclarations du commandant Kovacic. Je vais faire une observation un peu semblable à l'égard de l'existence du sous-lieutenant Blazevic. Le Gouvernement yougoslave prétend qu'aucun officier de ce nom ne figure sur les contrôles de la marine yougoslave et, évidemment, n'a figuré en 1946 sur les contrôles de cette marine.

Il vous appartiendra de dire, Messieurs, si vous estimez que cette déclaration est suffisante. Mais la contradiction existant, il me semble que là encore un coup d'œil jeté sur un annuaire publiant les noms des officiers — et il est certainement possible à la Cour de se procurer un tel annuaire — permettra de savoir qui a raison : le commandant Kovacic, ou bien, au contraire, le Gouvernement de la République fédérative de Yougoslavie.

En présence de ces contradictions sérieuses, vous le reconnaîtrez, nous pouvons nous demander : que va faire la Cour ? Mais avant d'examiner ce point qui doit retenir notre attention, je voudrais tout d'abord vous demander la permission de préciser la portée juridique de la déclaration du commandant Kovacic. Je vais le faire dans la période qui va venir, mais auparavant mes éminents collègues britanniques, à qui j'ai rendu ce bien petit service de compléter la déclaration relative à la lecture du *Jane's*, me permettront de dire ou de penser qu'il a fallu, selon moi, que leur Gouvernement trouvât sa cause bien compromise pour faire appel à un témoignage aussi imparfait et aussi contredit.

Monsieur le Président, c'est, hélas ! le devoir des avocats, dans leurs plaidoiries, d'envisager toutes les hypothèses, et ce devoir souvent les conduit à des digressions.

Supposons donc, pour les besoins de la discussion, que le Gouvernement yougoslave n'ait pas opposé un démenti catégorique aux déclarations du commandant Kovacic. Supposons que la Cour puisse faire confiance à ce témoin. Quelle serait la portée juridique de son témoignage ? Quelles conclusions pourrait-on en tirer ? Telle est la question que nous devons poser.

J'observerai, en premier lieu, que, selon les règles bien connues en matière de preuve, vous ne sauriez retenir de la déposition Kovacic que ce qu'il a vu lui-même — si je puis m'exprimer en prenant une expression française un peu familière — « de ses propres yeux vu, ce qui s'appelle vu ». Le commandant Kovacic a vu ou prétendu voir les navires chargés de mines au port de Sibenik. Fort bien, mais il ne les a pas vus lui-même se diriger vers les eaux albanaises. Il n'est pas témoin de la mission dont ce fameux navire, imaginaire ou non, aurait été chargé. Son témoignage à ce propos n'a que la valeur d'un ouï-dire, d'un *hearsay*, comme disent nos amis britanniques, et même, permettez-moi de l'indiquer, d'un ouï-dire au second degré.

Le commandant Kovacic prétend qu'un officier dont il tait le nom lui aurait dit que l'officier mécanicien d'un des poseurs de mines lui aurait déclaré qu'il était allé mouiller des mines dans les eaux albanaises. Ne sachant même pas quel est cet officier inconnu, nous ne pouvons évidemment pas apprécier la valeur et l'autorité de son témoignage. Nous savons seulement qu'il a parlé à quelqu'un que nous ne connaissons pas, qui n'a pas déposé et qui, à son tour, a parlé à quelqu'un qui dépose. La Cour estimera sans doute que de tels bavardages au second degré ne sont pas des moyens de preuve admissibles devant la justice internationale. Ils le sont, me semble-t-il, d'autant moins que cette déposition

d'un inconnu a un certain caractère d'invraisemblance. Je l'ai dit ce matin, il est difficile d'imaginer dans l'horaire qui a été établi par le commandant Kovacic que les navires aient eu le temps d'aller remplir leur mission. Je ne reviendrai pas sur cet argument, mais la Cour me permettra tout de même d'ajouter un tout petit point que j'avais oublié de préciser ce matin, et qui est le suivant :

Si nous considérons pour exact l'horaire — le *time-table* — de Kovacic, nous constatons que les deux mouilleurs de mines seraient arrivés devant Saranda le 21 octobre à 12 heures. Ces deux bâtiments auraient donc croisé le 21 octobre du lever au coucher du soleil dans une région qui est située au large de Valona-Saranda, c'est-à-dire en plein canal d'Otrante. Comment peut-on admettre, alors, que personne ne les ait vus ? Des mouilleurs de mines chargés d'engins appellent d'ordinaire l'attention, d'autant plus qu'une partie importante de la flotte britannique se trouvait à ce moment en rade de Corfou, et l'on sait qu'une force navale s'arrange toujours pour être renseignée par des pêcheurs ou par des navigateurs qui passent ou qui croisent sur ce qui l'environne. A plus forte raison quand la situation politique est un peu difficile.

Enfin — c'est un renseignement qui m'a été donné par nos experts —, le canal d'Otrante est ce qu'on appelle une focale de navigation sur laquelle les Britanniques devaient alors faire quelques patrouilles aéro-navales ou en tout cas s'informer. Par conséquent, de quelque côté que nous prenions la question, quelle que soit la façon de retourner le problème, nous trouvons toujours des invraisemblances et des improbabilités à ce qui nous est rapporté.

Continuons, je m'en excuse, à faire des hypothèses absurdes et supposons par conséquent que l'on accorde crédit aux déclarations de l'ami inconnu du mécanicien connu non pas de nous mais de Kovacic. Que prouverait alors ce témoignage ? Que des navires yougoslaves sont allés mouiller des mines dans les eaux albanaises. Telle est bien, en effet, l'affirmation britannique, et c'est pour appuyer celle-ci que l'on a fait citer devant vous le commandant Kovacic. Mais nous avons alors le droit de demander au Gouvernement britannique pourquoi il a dirigé son procès contre l'Albanie et non pas contre la Yougoslavie. La seule explication juridique — la Cour n'a pas à en connaître d'autre — que le Gouvernement britannique peut sans doute donner, c'est qu'il a probablement estimé que, s'il mettait en cause le Gouvernement yougoslave, celui-ci n'aurait pas de peine à établir que l'accusation portée contre lui était sans fondement. En somme, en jouant par la bande — excusez-moi de l'expression familière —, on vous demande de condamner moralement la Yougoslavie dans un procès où ce pays n'est pas partie.

Poussons encore plus loin notre raisonnement. Pour que l'on pût tirer quelques arguments de la déposition Kovacic, il faudrait évidemment que cette déposition permît d'établir que le Gouvernement albanais avait failli à une obligation internationale. Quelle aurait été cette obligation ? Signaler à la navigation l'intention qu'il avait de mouiller des mines ? Mais, nous l'avons vu, c'est une obligation qui pèse sur la Puissance qui mouille les mines, et, d'après le Gouvernement britannique, cette Puissance aurait été non pas l'Albanie mais la Yougoslavie.

Les éminents conseils du Gouvernement britannique l'ont fort bien compris, et dès le début du procès, alors que le Gouvernement britannique affirmait que les mines n'avaient pas pu être mouillées sans la connaissance du Gouvernement albanais, ils se sont rendu compte de la

fragilité de cette thèse juridique, et c'est alors qu'ils ont essayé de déclarer que les mines avaient été posées avec la complicité du Gouvernement albanais.

Mais nous savons — je pense que ce point n'est plus discuté — qu'il est tout à fait possible matériellement que des mines aient été posées le long de la côte albanaise sans la connaissance du Gouvernement albanais. Le Gouvernement britannique, qui avait plaidé ou fait plaider devant le Conseil de Sécurité qu'il y avait impossibilité à poser des mines sans la connaissance du Gouvernement albanais, semble avoir changé de monture, et, à la veille des débats oraux, il a communiqué le texte du traité d'amitié signé voici quelques années entre l'Albanie et la Yougoslavie, et il prétend tirer de ce document que, la politique étant commune, ce qui se fait par l'un est aussi imputable à l'autre. Pour que ce texte pût être invoqué, il faudrait qu'il établît non seulement une communauté politique entre l'Albanie et la Yougoslavie, mais — vous le savez et je n'insisterai pas sur ce point — une subordination politique de la Yougoslavie à l'Albanie, puisqu'il faudrait que l'on pût établir qu'il y a responsabilité internationale de l'Albanie pour un fait commis par la Yougoslavie. C'est alors et alors seulement que l'Albanie pourrait être considérée comme responsable, selon le droit international, des actions de la marine yougoslave.

Je n'insiste pas, Messieurs. Il vous suffira de lire le texte du traité pour dire qu'il ne contient absolument rien de semblable, et je crois même qu'il est inutile de lire le texte du traité pour savoir qu'en aucun cas l'Albanie ne peut être considérée comme ayant établi une sorte de protectorat sur la Yougoslavie.

D'où ma conclusion en droit : c'est que, même si le Gouvernement yougoslave n'avait pas démenti la déposition du commandant Kovacic, même si cette déposition ne devait pas être accueillie avec beaucoup de réserve par la Cour, cette déposition n'aurait pas de portée juridique dans l'instance engagée contre le Gouvernement albanais.

J'aborde alors la troisième question que je voudrais poser relativement à la déposition Kovacic : que doit faire la Cour ? C'est à la Cour, et à elle seule, de répondre à cette question, mais la Cour me permettra de lui faire part très respectueusement de quelques réflexions à ce propos.

En premier lieu — et je considère cette réflexion comme importante —, en présence de l'attitude prise par le Gouvernement yougoslave la Cour ne peut pas, semble-t-il, tenir pour valables les déclarations du commandant Kovacic. Il serait dangereux de rendre un arrêt qui portât atteinte à l'honneur d'un État qui n'est pas partie au différend sur la base du témoignage d'un adversaire politique de cet État. Ce qu'on peut dire de plus indulgent à l'égard du commandant Kovacic, c'est qu'il a quitté son pays et abandonné son poste d'officier pour des raisons politiques qui sont respectables mais qui, évidemment, le mettent par rapport au Gouvernement de Yougoslavie dans la position d'un adversaire politique.

Je pense que la Cour devrait refuser de recevoir le témoignage du commandant Kovacic pour cette très simple raison : je pense qu'il serait bon d'amorcer ou d'établir une jurisprudence affirmant que, si la Cour respecte — comme nous le faisons tous — le droit qu'a chacun d'émigrer pour des raisons politiques — qui parfois est non seulement un droit mais un devoir de conscience, — par contre la Cour ne peut pas admettre les témoignages d'émigrés quand ces témoignages sont dirigés contre

l'État qu'ils ont abandonné. La Cour n'a pas à juger les raisons pour lesquelles on émigre, mais il me paraît normal que la juridiction internationale pose ici une règle générale applicable dans tous les cas et dise qu'il y a une sorte d'impossibilité pour un émigré à déposer en justice contre l'État qu'il a quitté.

Voilà, Messieurs, ma première suggestion. Je vous la livre. C'est à vous évidemment de savoir dans quelle mesure elle doit être acceptée.

J'ai une seconde observation à vous présenter. La Cour, toujours selon moi, devrait aller plus loin encore. Dans son arrêt et surtout dans la formation de son opinion, j'estime qu'elle devrait tenir pour valables les affirmations du Gouvernement yougoslave parce que ce sont les affirmations d'un gouvernement et, par voie de conséquence, pour erronées les déclarations du commandant Kovacic.

La Cour doit tenir pour valables les affirmations du Gouvernement yougoslave, non pas sans doute d'une manière absolue, mais du moins, semble-t-il, jusqu'à preuve du contraire par le Gouvernement britannique. Cette preuve, semble-t-il, ne pourrait être faite qu'en présence du Gouvernement yougoslave. Ce dernier a le droit de se défendre contre l'accusation portée contre lui. Cette accusation peut gêner l'Angleterre, mais ce n'est pas le problème que je pose pour l'instant. Je pose un problème plus général et qui certainement doit préoccuper la Cour. Je me permets d'insister sur ce point.

Le Gouvernement britannique ne met pas en cause le Gouvernement yougoslave dans la procédure ; c'est un fait, mais il l'a mis en cause — et avec quelle vigueur — dans les débats oraux. J'ai, je crois, dans mon dossier les fameux dix points par lesquels sir Hartley résumait son argumentation. Quatre — les plus importants — sont dirigés entièrement et uniquement contre le Gouvernement yougoslave. Le plus fort de l'argumentation présentée par sir Hartley est une attaque contre le Gouvernement yougoslave. La thèse du Gouvernement britannique, d'après ses avocats eux-mêmes et d'après la logique, suppose donc que le Gouvernement yougoslave aurait adressé à la Cour un communiqué mensonger et une déclaration inexacte. La Cour ne peut pas éviter de se prononcer sur ce point, et, peut-être involontairement, nos éminents collègues britanniques l'ont enserrée dans un dilemme qui peut se formuler dans des termes très simples : ou bien les faits rapportés par le commandant Kovacic sont exacts et la Cour doit se poser la question de savoir — je l'ai dit tout à l'heure — si ces faits sont de nature à prouver que l'Albanie a failli à une obligation internationale ; ou bien les faits rapportés sont inexacts, et alors il n'y a pas, il ne peut pas y avoir de responsabilité albanaise. Vous ne pourriez donner satisfaction à nos collègues britanniques que par un arrêt qui supposerait les déclarations du commandant Kovacic exactes et, par suite, que par un arrêt qui déclarerait que le Gouvernement yougoslave a fait une déclaration mensongère même par voie de communiqué, mais d'un communiqué dont il a saisi officiellement la Cour et les Parties.

On ne peut pas éviter la rigueur de ce raisonnement. Le Gouvernement albanais, vous le savez, ne possède ni mines ni mouilleurs de mines. Le Gouvernement britannique l'a reconnu, et il déclare que la seule Puissance qui ait pu agir pour le compte de l'Albanie est la Yougoslavie. Mais admettre que l'Albanie soit responsable, c'est au moins admettre que les mines ont été posées sur son ordre ou avec sa complicité. Je ne le crois même pas du point de vue juridique, mais c'est au moins admettre

cela. Si les mines n'ont pas été posées par la Yougoslavie, pas de responsabilité pour l'Albanie. Par conséquent, le Gouvernement britannique a mis la Cour dans la position suivante : la Cour ne peut pas condamner l'Albanie sans proclamer du même coup, peut-être pas nécessairement dans son arrêt, mais par le rapprochement de son arrêt et des déclarations de sir Hartley, que le communiqué yougoslave n'est rien qu'un tissu de mensonges.

Excusez-moi, Messieurs, de parler franchement, mais vous ne pouvez évidemment pas faire cela. Voilà pourquoi la seule conclusion logique de la contradiction fondamentale entre le témoignage Kovacic et le communiqué yougoslave est que votre arrêt dise au Gouvernement britannique qu'il n'a pas rapporté la preuve qui lui incombait, puisque la clef de voûte de sa preuve n'est pas une pièce dont vous puissiez vous saisir et puisque son principal élément de preuve vous est présenté d'une manière telle que vous êtes obligés de le rejeter.

Peut-être certains d'entre vous trouveront-ils ma logique un peu rigoureuse. C'est, vous le savez, un défaut que l'on reproche souvent aux Français, surtout dans les pays anglo-saxons : la logique est un défaut français. Pour les rassurer, je vais donc présenter à la Cour une troisième et dernière observation.

Cette observation concerne le pouvoir souverain de la Cour en matière de preuve. La Cour peut toujours s'entourer de toutes les précautions nécessaires, recourir à tous les moyens d'information. Je ne dirais pas par considération pour le Gouvernement britannique mais par souci légitime de ne rien laisser dans l'ombre, la Cour peut évidemment faire vérifier certains éléments vérifiables du communiqué yougoslave.

J'ai suffisamment indiqué quels étaient ces éléments, et d'autres précisions pourraient encore vous être données, pour n'avoir pas à revenir sur ce point. J'ajoute que tous les États ont l'obligation d'aider la Cour dans sa noble tâche, qui est la poursuite de la vérité et que — je n'en doute pas — tous les gouvernements, y compris le Gouvernement yougoslave, tiendraient à honneur de vous communiquer tous les documents, tous les renseignements dont vous estimeriez avoir besoin.

Mais si j'ai fait cette suggestion, je tiens à bien préciser que je l'ai faite à cause de cette tendance aux digressions dont je m'excusais au début de cette observation. Le Gouvernement albanais estime, et nous pensons qu'il n'est nul besoin d'expertise ni d'enquête pour considérer comme exactes les affirmations du Gouvernement yougoslave. Nous croyons que ces affirmations doivent être prises par vous pour ce qu'elles sont : la déclaration solennelle d'un gouvernement. Il appartient au Gouvernement britannique, s'il le désire, de faire la preuve contraire, mais la preuve ne pouvant être faite par la déclaration du commandant Kovacic, en l'état actuel des débats nous ne pensons pas que vous puissiez retenir cette déclaration et dire que le communiqué du Gouvernement yougoslave n'est pas pleinement conforme à la vérité.

Je m'excuse de la digression que je me suis permise, et voilà tout ce que j'avais à dire à la Cour sur la valeur et sur le crédit que mérite le témoignage du commandant Kovacic. Quant à nous, je le répète, nous n'avons qu'un souci : avoir le plus de preuves possible, le plus de lumière possible. Nous sommes dans une affaire que nous sentons trouble, et le Gouvernement albanais a l'impression que l'on s'efforce de faire retomber sur lui il ne sait quoi. C'est dans ces conditions que nous vous demandons de retenir ce faisceau de lumière qui vient d'être projeté sur

l'affaire non point par la déclaration du témoin Kovacic, mais par la ferme dénégation du Gouvernement yougoslave.

Messieurs, j'ai suivi pas à pas le plan que je m'étais tracé pour vous exposer la première affaire. Peut-être ma démarche fut-elle un peu lente, mais, enfin, nous voici arrivés au bout.

Avant d'entamer la seconde affaire, que j'aborderai demain matin, je voudrais, en matière de conclusion, que vous me permettiez de répondre, en peu de mots, à une question précise qui me fut posée par nos éminents contradicteurs. Les savants avocats du Gouvernement britannique nous ont dit : « Mais, enfin, quelle est donc votre thèse, quelle est la thèse du Gouvernement albanais, quelle est l'explication de ce Gouvernement sur les faits qui sont survenus dans ses eaux territoriales le 22 octobre 1946 ? » et ils ont insisté beaucoup pour que nous donnions cette réponse. Je vais la donner.

Nous n'avons pas de thèse et nous ne pouvons pas en avoir. Nous n'avons que des hypothèses, et nous connaissons leur fragilité. Nous sommes accusés de quelque chose d'infamant que nous prétendons ne pas avoir commis. Depuis le début des accusations portées contre nous, nous avons protesté et, vous le remarquerez, demandé que l'on fasse la lumière.

Nous serions heureux d'avoir une thèse, parce que, si nous en avions une, cela prouverait que vous avez fait votre preuve. Mais, comme vous ne l'avez pas faite, nous ne pouvons pas en avoir.

Nous avons indiqué, dans les écritures, certaines hypothèses. Elles ont été indiquées de façon très sommaire dans la Duplique du Gouvernement albanais. Elles l'ont été à titre de simples suppositions. Je reconnais qu'elles ont en effet un certain caractère désobligeant, non pas pour le Gouvernement britannique, je m'empresse de le dire, mais pour certains services secrets ou locaux. C'est pourquoi je ne les retiendrai pas devant vous.

Ma réponse est très nette. Ce n'est pas à nous, c'est à vous d'expliquer ce qui s'est passé le 22 octobre, et surtout, peut-être, entre le 22 octobre et le 13 novembre.

Quand vous aurez démontré la vérité, nous serons heureux, pour deux grandes raisons. La première, c'est que nous aimons y voir clair. La seconde c'est qu'alors nous aurons gagné notre procès.

On voudra bien rendre au Gouvernement albanais cette justice que, dans la mesure de ses très faibles moyens, il a contribué à la recherche de la vérité. Il a insisté sans répit pour que l'on produisît les témoignages et les documents qui pourraient contribuer à cette recherche. Si nous avons eu, par exemple, les livres de navigation de croiseurs britanniques, c'est parce que nous les avons demandés avec insistance, et ce n'est pas notre faute si nous y avons trouvé des choses qui, évidemment, sont plus en faveur de notre thèse qu'en faveur de la thèse anglaise.

Aujourd'hui encore, nous disons à la Cour : si vous croyez devoir le faire, ordonnez toutes les mesures qui pourront servir à faire la lumière.

L'accusation portée contre le Gouvernement albanais au cours de la procédure et à la fois contre le Gouvernement yougoslave et contre le Gouvernement albanais au cours des débats oraux est une accusation infamante et qui tend à déshonorer ces Gouvernements devant la communauté internationale. Dans ces conditions, la Cour internationale de Justice ne peut certainement pas faire droit à la requête britannique sans avoir la preuve indiscutable et complète des faits allégués.

Ce procès, Messieurs, n'est pas un procès ordinaire. On ne déshonore pas un État sur des présomptions.

[*Séance publique du 18 novembre 1948, matin.*]

Monsieur le Président, Messieurs, nous arrivons à l'examen de la seconde partie du compromis par lequel la Cour internationale de Justice a été saisie de cette affaire. Cette seconde partie ne semble guère de nature à passionner le débat. Ici, nous n'avons pas de morts à déplorer et les questions soulevées sont plutôt des questions d'ordre juridique. Mais, vous le savez, ces questions sont importantes, et les spécialistes du droit international se pencheront dans l'avenir sur l'arrêt que vous allez rendre.

Vous savez déjà ce dont il s'agit. Le Gouvernement albanais se plaint qu'à deux reprises, le 22 octobre et les 12 et 13 novembre 1946, des opérations ont été faites ou, plus exactement, les navires de Sa Majesté ont pénétré dans les eaux territoriales de l'Albanie et se sont livrés à une activité contraire au droit des gens. En d'autres termes, le Gouvernement d'Albanie reproche cette fois à la Grande-Bretagne des manquements caractérisés à une obligation internationale, et si nous faisons la preuve de ces manquements, nous aurons par la même et par application des règles que j'ai déjà eu l'honneur d'exposer à la Cour, démontré la responsabilité internationale de la Grande-Bretagne.

Nous voici donc demandeurs, et c'est à nous de faire la preuve. Mais alors que dans la première affaire la discussion était surtout une discussion de fait, ici nous aurons à conduire une discussion de droit, et j'ai le redoutable honneur de répondre cette fois à l'argumentation, particulièrement habile d'ailleurs, de sir Eric Beckett.

Pour ce faire, Messieurs, je me propose de diviser mes explications sur cette seconde affaire de la façon suivante : Dans une première partie, j'examinerai tout d'abord la question du droit de passage des navires de guerre dans les eaux territoriales en général et dans les détroits en particulier. Nous nous demanderons ensuite si la Grande-Bretagne avait le droit de faire passer une escadre dans le Détroit de Corfou le 22 octobre 1946 et, subsidiairement, si les conditions dans lesquelles a eu lieu ce passage permettent de le considérer comme un passage innocent. Enfin, — ce sera ma dernière partie, — nous examinerons l'opération Retail, qui fut entreprise les 12 et 13 novembre 1946 dans les eaux albanaises.

La première partie de mon exposé va donc me permettre de poser très rapidement devant vous les règles de droit dont nous vous demandons d'assurer le respect.

La question du droit de passage des navires de guerre dans les eaux territoriales a fait, vous le savez, Messieurs, l'objet de très nombreuses études, et il existe à ce propos une abondante littérature dans les ouvrages ou les revues de droit international. Je dirai entre parenthèses qu'un des avantages de ce procès, c'est de m'avoir permis, je ne dirai pas de relire, mais dans beaucoup de cas de lire cette littérature.

Je m'efforcerai de ramener ce problème à des notions très simples, afin de vous le présenter uniquement dans ses grandes lignes, et pour ce faire, j'examinerai rapidement les trois questions suivantes : premièrement, la question de la nature du droit de passage des vaisseaux de

guerre ; deuxièmement, la question un peu plus spéciale du droit de passage dans les détroits, troisièmement, la définition — ce sera beaucoup plus simple — du passage innocent.

La question qui se pose d'abord est de savoir si le droit de passage est un véritable droit comme le prétend le Gouvernement britannique, ou bien s'il est une sorte de tolérance laissée à la courtoisie de l'État qui l'accorde, comme le prétend le Gouvernement albanais.

Envisageons ce problème successivement du point de vue de la théorie, du point de vue des auteurs et du point de vue surtout de la pratique des États. Les auteurs, vous le savez, sont fort divisés ; sir Eric se vante, je crois, d'avoir le plus grand nombre avec lui. Il se peut. J'avoue que je n'ai pas compté. Je me bornerai à vous rappeler très sommairement les principales raisons invoquées par ceux qui refusent de considérer le passage des bâtiments de guerre dans les eaux territoriales comme un véritable droit. Ces raisons sont simples et fortes, elles résultent de la nature des choses, du bon sens, de la différence qui existe du point de vue des relations internationales entre la navigation des navires de commerce et celle des navires de guerre. Elles ont été admirablement résumées, ramassées si je puis dire, dans une formule qui est devenue célèbre, celle de Root :

« Warships may not pass without consent because they threaten ; merchant ships may pass and re-pass because they do not threaten. »

C'est, en effet, parce qu'il est dans la nature des navires de guerre de pouvoir menacer qu'il faut permettre à l'État riverain de pouvoir interdire leur passage, car l'État riverain a droit à la sécurité. Et parce qu'il est dans la nature des navires de commerce que la situation soit pour eux différente, on doit considérer qu'il est plus normal de leur permettre, suivant la formule que je viens de citer, de passer et de repasser.

Je pourrais commenter cette formule, vous citer par exemple quelques passages — mais dont je vous éviterai la lecture — de Hall dans son « Traité de Droit international », page 198, au paragraphe 42, qui développe l'idée que j'ai exprimée et qui précise que la communauté internationale est évidemment intéressée à la libre circulation des navires de commerce, tandis que c'est, au contraire, l'intérêt d'un État particulier qui est lié à la libre circulation des navires de guerre. Et ces quelques phrases de Hall que je me permets de vous signaler suffisent, semble-t-il, pour réfuter la très brillante démonstration que sir Eric a tentée devant vous.

Si j'ai bien compris mon savant collègue, le droit de libre passage du navire de guerre lui apparaîtrait comme la condition de son droit de libre navigation. Il nous a dit, et je pense qu'il a raison : pas de droit de libre navigation pour le navire de guerre s'il n'y a pas le droit de libre passage dans la mer territoriale. Et il a assorti cette affirmation de considérations historiques que la Cour n'a certainement pas oubliées.

Je pense, Messieurs, que c'est tout à fait exact et qu'il ne peut, en effet, y avoir de droit complet de navigation pour le navire de guerre sans droit de passage à travers les eaux territoriales. Mais je pense aussi que présenter ainsi les choses, ce n'est pas résoudre la question, c'est simplement la déplacer ou, plus exactement, en changer les termes. Le problème est précisément de savoir si le navire de guerre possède un droit de navigation absolu et inconditionné. C'est peut-être, je m'en excuse, parce que je ne suis pas britannique ni marin, mais je n'arrive

pas à croire au dogme absolu du droit de navigation du navire de guerre. Je ne considère pas ce droit de navigation comme un dogme absolu qui soit, en temps de paix, tellement indispensable à la vie internationale, et je voudrais alors présenter à mon éminent ami deux simples observations qui me paraissent simplement fondées sur le bon sens.

La première, c'est que c'est évidemment la liberté de navigation des navires marchands qui intéresse la communauté humaine en temps de paix. Le développement de la civilisation, nous le savons, — c'était vrai du temps des Grecs (je ne parle pas des Grecs qui ont à l'heure actuelle des revendications sur l'Albanie) et c'est vrai aussi aujourd'hui, — le développement de la civilisation doit beaucoup à cette liberté, qui s'est peu à peu développée, du navire de commerce, et nous savons tous que, pour assurer cette liberté, pour la garantir s'est peu à peu élaborée et façonnée une branche très importante du droit international. En temps de paix, en effet, les navires marchands sont les instruments nécessaires de la vie économique. En temps de paix, au contraire, les navires de guerre sont dans une situation un peu différente: ou bien ils sont des instruments de prestige ou bien ils sont des instruments politiques — on peut même, à cause de leur beauté, les considérer comme des sortes de jouets magnifiques, mais un peu dangereux.

Ma seconde observation, c'est que le droit de passage est le résultat d'un long processus historique qui s'est produit de la manière suivante: c'est un compromis entre les intérêts des États riverains et ceux des autres États. L'État riverain a des intérêts, les autres États en ont également : il a fallu ajuster ces différents intérêts. On est arrivé alors à la règle que vous connaissez, et il y aurait danger à rompre trop brutalement ce compromis qui s'est formé dans la pratique et par les nécessités de la vie. C'est ce qu'on risquerait de faire si l'on suivait sir Eric.

Dans l'examen, dans la pesée, si je puis dire, des intérêts en jeu, il me paraît normal de faire pencher la balance en faveur de la liberté du passage quand il s'agit du navire de commerce et de la faire pencher légèrement en faveur de la sécurité de l'État riverain quand il s'agit du navire de guerre.

J'en aurai fini sur ce point si j'indique encore à mon savant ami que parmi ceux-là mêmes qu'il place dans son camp, il en est qui reconnaissent au navire de guerre un véritable droit de passage, mais en limitant ce droit à ce qu'Oppenheim appelle les grandes voies de communications maritimes. En sorte que si vous tenez compte de toutes ces opinions pour nous départager, je ne suis pas très sûr que même sur le plan des principes mon éminent adversaire soit certain d'avoir le dessus. Mais, fort heureusement, c'est l'examen de la pratique et de la coutume qui vous permettra surtout de trouver la règle de droit international à appliquer et, si vous le voulez bien, pour en finir avec ces questions théoriques, nous pourrions considérer que sur le plan de la doctrine, sir Eric et moi nous avons fait match nul.

J'ai eu tort de vous demander de déclarer que sir Eric et moi avions fait match nul sur le terrain de la théorie. J'aurais dû, en effet, par courtoisie et par respect pour son grand talent, lui laisser la meilleure partie sur le terrain de la doctrine, tellement je suis certain de l'emporter sur lui sur le seul terrain qui compte vraiment et qui est le terrain du droit positif, c'est-à-dire de la pratique, de la coutume de la vie internationale.

Je ne crois pas, à ce point de vue, qu'il soit besoin d'un grand effort pour vous convaincre. Mais je dois répondre, au moins de façon sommaire, à l'argumentation présentée au nom du Gouvernement britannique et, pour ce faire, je me propose d'évoquer très rapidement à tour de rôle les travaux de la Conférence de La Haye de 1930 et les règlements publiés par certains États.

Considérons tout d'abord les travaux de la Conférence pour la codification du droit international. Ils constituent en effet pour nous une source extrêmement précieuse de documentation sur la matière. Je sais bien que nos savants collègues britanniques ont fait observer que ces travaux n'avaient pas permis d'aboutir à une convention internationale et que l'Acte final adopté par la Conférence n'avait en somme que la valeur d'un projet. Ils ont ajouté que les délégués à la Conférence ont envisagé le problème du droit de passage des navires de guerre, surtout du point de vue *de lege ferenda*. Tout cela est certainement vrai, mais ils savent aussi que les délégués à la Conférence étaient des juristes et également des représentants de leurs gouvernements : dans leurs travaux, dans leurs déclarations ou dans leurs rapports, nous trouvons évidemment les meilleures informations qui nous permettent de faire le point de la question telle qu'elle a été envisagée du point de vue pratique.

Je crois inutile de vous lire ces déclarations et ces travaux qui, dans leur immense majorité, étaient, vous le savez, conformes à ma thèse et, pour gagner du temps, je voudrais simplement dire quelques mots au sujet de la déclaration qui a été faite par le représentant de la Grande-Bretagne, sir Maurice Gwyer. Je pensais avoir le texte de cette déclaration ; je m'aperçois que je l'ai oublié, mais mon éminent collègue vous l'a lue au cours de sa plaidoirie, et je pense que tout le monde en connaît le sens général.

Le Gouvernement albanais, dans son Contre-Mémoire, avait utilisé cette opinion, et il semble que cette utilisation ait ému le Gouvernement britannique. Le Gouvernement britannique semblait craindre que l'on interprétât la déclaration de sir Maurice Gwyer comme une sorte de ralliement à la conception selon laquelle la possibilité du passage des navires de guerre n'est pas un véritable droit, mais une tolérance, une règle abandonnée à la courtoisie internationale, et l'on nous a expliqué que la déclaration de sir Maurice Gwyer était le résultat d'un compromis. Au paragraphe 88 de la Réplique britannique, je vois que sir Maurice Gwyer a fait une concession au point de vue américain dans le seul but de permettre d'arriver à un accord.

Nous ne le contestons nullement et il n'y a pas de doute sur ce point, mais je me permettrai de faire observer à mes savants collègues que, si précisément le représentant de leur Gouvernement a été conduit à faire cette concession, alors qu'il représentait une très grande Puissance maritime, sans doute la plus importante dans l'élaboration des règles relatives au droit de la navigation, nous avons le droit de dire que c'était bien la preuve qu'il a senti quelle était l'opinion dominante au sein de la Commission. Il a été obligé de modifier ses conceptions. Par conséquent, si nous ne considérions pas que le Gouvernement britannique s'est rallié à la conception que nous présentons ici, nous sommes obligés de reconnaître qu'il a été lui-même amené à considérer que l'immense majorité des États, dans leurs pratiques et dans leurs coutumes, ne considéraient le droit de passage du navire de guerre que comme une tolérance et non pas comme un droit.

Pour en finir avec cette question de la Conférence de 1930, qui me donne tellement d'arguments que je serais un peu confus si je devais insister, je vous lirai simplement un texte que vous connaissez bien et qui est le fameux article 12 :

« Bâtiments des marines de guerre. *En règle générale, l'État riverain n'empêchera pas le passage* des navires de guerre étrangers dans sa mer territoriale et n'exigera pas une autorisation ou notification préalable. »

« En règle générale, l'État n'empêchera pas le passage », c'est un conseil qu'on lui donne, ce n'est pas une injonction, ce n'est pas la reconnaissance d'une règle de droit coutumier. « En règle générale », cela veut dire qu'il peut y avoir des exceptions.

Je n'insiste pas sur ce point. Si j'avais besoin d'un complément d'autorité pour interpréter cet article 12 — qui d'ailleurs s'interprète, je ne dirai pas par comparaison, mais même par opposition avec le texte relatif aux navires de commerce —, je n'aurais qu'à vous citer ces quelques lignes du rapporteur de la Deuxième Commission, qui s'exprime ainsi sur l'article 12 :

« En statuant que l'État riverain n'empêchera pas le passage inoffensif des bâtiments de guerre étrangers dans sa mer territoriale, on ne fait que consacrer la pratique existante. Il est également en conformité avec cette pratique qu'on n'établisse pas une règle stricte et absolue, mais qu'on laisse à l'État la faculté d'interdire dans des cas exceptionnels le passage des navires de guerre étrangers. »

Et il est bien évident que c'est l'État et l'État seul qui peut apprécier si l'on est en présence de circonstances exceptionnelles.

Par conséquent, la cause est entendue, et je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'insister sur ce point. Pour compléter mon argumentation, je voudrais alors demander à la Cour de lui dire quelques mots sur la pratique des États, non plus telle qu'elle est apparue aux savants juristes qui siégeaient à la Conférence de 1930, mais telle qu'on peut la trouver révélée par les règlements publiés par certains États riverains et, j'insiste sur ce point, par le simple fait de l'existence de ces règlements.

Nous devons, vous le savez, à nos collègues les juristes américains une publication de ces règlements qui en rend la consultation particulièrement facile. Beaucoup de ces règlements consacrent le droit des États riverains d'interdire le passage des navires de guerre quand leur sécurité est menacée. Ce qui est particulièrement important sur ce point, c'est précisément que nous trouvons dans ces règlements l'idée que, même si on l'envisage sous l'angle de la courtoisie internationale, le passage du navire de guerre doit être toujours considéré en fonction des circonstances et notamment en fonction de la sécurité de l'État riverain, ce qui prouve à l'évidence que l'on n'est pas en présence d'un véritable droit — car le droit n'est pas arbitraire — et que l'on se trouve en présence d'une question qu'on laisse régler souverainement, comme il convient, par l'État riverain.

A ce propos, je vous renverrai simplement à l'article 14 du Règlement des Pays-Bas, qui est particulièrement intéressant sur ce point, et qui déclare de la façon la plus nette que, dans le cas non seulement de guerre, mais de *danger de guerre* ou de *circonstances exceptionnelles*, les Pays-Bas se reconnaissent le droit d'interdire dans leurs eaux terri-

toriales le passage du navire de guerre. Je ne pense pas que la Grande-Bretagne veuille faire un procès aux Pays-Bas pour les empêcher d'en user.

Cette pratique des règlements montre, selon moi, une chose importante, à savoir que l'État riverain a le droit de réglementer le passage des navires de guerre dans ses eaux. Par là même on voit d'une façon claire que l'on n'est pas en présence d'un véritable droit parce que, s'il y avait droit, celui-ci ne pourrait être restreint ou supprimé par l'établissement d'un règlement qui est un acte d'autorité du droit interne. Le règlement a d'importants effets au point de vue du droit international, nous le savons. Il constitue une prise de position de l'État riverain, un avertissement aux autres États. Ceux-ci, lorsqu'il y a règlement, ne peuvent plus alléguer l'excuse de la bonne foi s'ils entendent faire passer leurs navires de guerre librement dans les eaux territoriales d'un pays qui se réserve le droit d'interdire ce passage. Mais il me semble que c'est à cela que se borne l'effet international du règlement. En effet, ce n'est pas la publication du règlement qui peut engendrer ou qui peut modifier le régime international. Le règlement est simplement le moyen qu'a l'État riverain de faire connaître sa volonté ou un moyen qu'il a de faire connaître sa volonté aux autres États, et ce moyen n'est pas le seul. Ce n'est pas un moyen obligatoire.

Supposons qu'un État fasse savoir, par voie diplomatique ou par tout autre moyen, à un autre État que, pour des raisons de sécurité dont il est seul juge, il ne laissera pas passer ses navires de guerre. Sa manifestation de volonté souveraine est fort claire, elle est fort nette. L'État qui a été informé sait par conséquent exactement, comme s'il y avait règlement, quelle est la position prise par l'État riverain, et il est bien évident que, si cet État fait passer ses bateaux dans les eaux territoriales de celui qui l'a ainsi prévenu, il violera les règles du droit international.

Je pense que le temps est venu de conclure sur la question du droit de passage innocent dans les eaux territoriales pour les navires de guerre, et vous me permettrez de formuler mes conclusions de la manière suivante :

1° Le soi-disant droit de passage à travers les eaux territoriales n'est pas un droit véritable pour le navire de guerre ; il l'est pour le navire de commerce, il ne l'est pas pour le navire de guerre.

2° Surtout quand il est menacé par la guerre ou par des troubles ou quand il se trouve en présence de circonstances exceptionnelles, l'État riverain a parfaitement le droit — et l'on pourrait même dire parfois le devoir — d'interdire l'entrée de ses eaux territoriales aux navires de guerre étrangers. Tout au plus ceux-ci pourraient-ils se plaindre, je ne dis pas mettre en cause sa responsabilité internationale, mais se plaindre sur le plan de la courtoisie, s'il ne leur avait pas fait connaître sa décision d'interdiction. Mais s'ils connaissent cette décision, ils doivent évidemment s'incliner et la respecter.

3° Enfin — c'est un point que j'indique simplement d'un mot —, les États ont évidemment le droit de faire des discriminations entre les États étrangers. Ce pouvoir de faire des discriminations résulte d'une façon très nette de la comparaison des textes relatifs à l'Acte final de la Conférence de La Haye, entre ce qui concerne le navire de commerce et ce qui concerne le navire de guerre.

J'ajoute qu'il est évident, qu'il est normal que l'on puisse faire des discriminations, car l'appréciation de sa sécurité par un État l'oblige à faire des discriminations. Il est normal qu'on laisse passer dans ses eaux territoriales les navires de guerre d'un pays allié, d'un pays ami ou d'un pays qui ne peut avoir aucun différend avec vous. Mais il est anormal qu'en période de troubles on accorde les mêmes faveurs, sans aucune discrimination, à tous les navires de guerre étrangers. J'indique à ce propos — sans insister davantage — qu'il semble, tout au moins d'après l'opinion de certains auteurs et de certains délégués, que l'on devrait conclure qu'il est également normal que le droit de passage du navire de guerre, même envisagé simplement sous l'angle de la courtoisie internationale, ne puisse pas être revendiqué — tout au moins à trop haute voix — entre des États qui n'auraient pas entre eux des relations diplomatiques.

Il s'ensuit que si un État, fût-il le plus grand, voulait faire passer des navires de guerre dans les eaux d'un autre État, fût-il le plus petit, ce dernier pourrait lui en faire défense. La défense serait non seulement conforme au droit mais même, je dois le dire, aux règles de la courtoisie internationale, si elle était justifiée par des circonstances exceptionnelles ou par un danger de guerre. L'avantage du droit international est ainsi de permettre aux petits États de défendre leur souveraineté contre les empiétements des grands, mais à la condition évidemment que les grands s'inclinent devant le droit international.

Monsieur le Président, la seconde question juridique à examiner est celle de savoir dans quelle mesure les règles générales que je viens d'exposer sont applicables aux détroits et, notamment, au Détroit de Corfou.

D'après mes savants adversaires, le droit international aurait consacré le principe absolu de la liberté des détroits, de tous les détroits. Dès lors, sous aucun prétexte, les États riverains ne pourraient s'opposer au passage des navires de guerre étrangers à travers les détroits. On serait ainsi en face d'une sorte de droit commun spécial applicable à tous les détroits, et c'est sur l'existence de ce droit des détroits que la Grande-Bretagne fonderait ses prétentions.

Vous vous souvenez, Messieurs, sans aucun doute, de l'immense autorité avec laquelle sir Hartley affirmait, le premier jour des débats : « A maritime highway is a maritime highway. » Cette autorité m'avait beaucoup impressionné. Je me demandais si j'oserais jamais faire observer à sir Hartley que les choses ne sont peut-être pas aussi simples et qu'il y a en réalité *maritime highway* et *maritime highway*, ou même détroit et détroit. J'avais très peur d'être obligé de faire cette déclaration. Heureusement, le soir même, j'ai trouvé dans l'ouvrage classique de Hyde le mot que j'avais dans l'esprit et que je n'aurais jamais osé adresser en réplique à sir Hartley. Hyde, en effet, nous dit : « There are straits, and straits. » J'estime, pour ma part, que cette courte phrase peut nous servir à établir le droit applicable aux détroits, exactement comme celle d'Elihu Root éclaire tout le problème de la différence à établir, à propos du passage, entre le navire de guerre et le navire de commerce. « Il y a détroit et détroit. » Le droit international ne peut courber tous les détroits sous la même règle. Les auteurs de droit international et la pratique internationale ont été conduits à considérer que l'on ne pouvait pas, en effet, appliquer la même règle à tous les détroits.

Dans l'ensemble, je reconnais volontiers que les auteurs sont assez favorables à un élargissement du principe de la liberté du passage quand il s'agit de détroits, pour des raisons que je ne veux même pas rappeler, tellement elles sont évidentes. En somme, on conseille à l'État riverain de toujours laisser passer à travers les détroits.

Mais, Messieurs, on ne peut pas aller au delà, parce que prendre la formule absolue dont la Grande-Bretagne entend revendiquer l'application aboutirait à des résultats que le droit international positif ne peut pas sanctionner et n'a jamais sanctionnés.

Il y a au moins deux sortes de détroits : ceux qui constituent un passage nécessaire, au moins naturel, entre deux parties de la mer libre, qui intéressent la communauté internationale tout entière pour les besoins du commerce international ; puis les détroits dont la traversée n'est pas indispensable à la communauté internationale.

Rappelons-nous alors les différences que nous avons faites tout à l'heure entre le navire de guerre et le navire de commerce. Nous pouvons, *mutatis mutandis*, faire la même différence entre les détroits qui servent d'une façon nécessaire à la navigation internationale, au trafic international, et les autres détroits. De même que, dans le cas du navire de commerce, nous avons fait pencher la balance en faveur de la liberté et, dans le cas du navire de guerre, en faveur de la sécurité de l'État riverain, nous devons tout naturellement, quand il s'agit d'un détroit faisant vraiment partie d'une route de commerce internationale, faire pencher la balance en faveur de la liberté de la navigation, mais, quand il s'agit d'un autre détroit, laisser simplement le droit commun s'appliquer. C'est la raison pour laquelle tous les auteurs, ou du moins la grande majorité des auteurs de droit international, ont été amenés à considérer que cette question de la liberté de passage à travers le détroit était une question qui devait se résoudre par des conventions, parce que les situations sont tellement différentes, tellement peu comparables, qu'il est impossible d'appliquer une règle de droit générale. C'est ainsi, par exemple, qu'à la Conférence de codification de 1930, le délégué des Pays-Bas demandait que le droit de passage des bâtiments de guerre fût reconnu uniquement pour les détroits situés dans les eaux territoriales et qui peuvent être considérés comme principales voies de communication. Par conséquent, même si nous nous plaçons du point de vue des principes, du point de vue de la doctrine, nous trouvons cette différence entre le détroit « voie de communication principale » et ce que vous me permettrez d'appeler le « détroit secondaire » qui, lui, n'intéresse pas la communauté internationale, tout au moins au même degré, et qui, en tout cas, ne l'intéresse pas au point de justifier une dérogation au droit commun en matière de passage innocent des navires de guerre. C'est la raison pour laquelle, avant la guerre, un article sur le régime nouveau des détroits fut publié dans la *Revue de Droit international et de Législation comparée* (1924, nos 1 et 2), dont le passage suivant me paraît faire le point de la question :

« C'est seulement par des accords réglant le statut spécial de chacune des grandes voies de communication intermaritimes que le principe de la liberté de la navigation étendra progressivement son empire. »

Par conséquent, je résume ma pensée de la manière suivante :
Règle générale, constatation de bon sens : il y a détroit et détroit.

Application de cette règle : Il faut faire une distinction entre les détroits qui font partie des grandes routes de trafic international et les autres détroits.

Autre application : la question des détroits est tellement compliquée qu'il faut des conventions relatives à chaque cas particulier pour pouvoir déroger au droit commun de la mer territoriale.

Ayant ainsi dégagé ces principes, qui sont des principes évidents, qui sont des principes consacrés par la pratique, puisque la liberté des détroits dépend des conventions, essayons très rapidement de les appliquer à l'espèce actuelle et de nous demander ce qu'il faut penser de ce fameux Détroit de Corfou.

J'ai demandé que l'on plaçât ici une carte. Je veux vous dire pourquoi. C'est parce qu'elle nous sert simplement à apprécier l'ordre de grandeur des choses et à ramener cette affaire si importante à des proportions plus modestes du point de vue de la géographie.

Depuis dix jours, devant la Cour, en public, nous parlons du Détroit de Corfou. Depuis plus longtemps en ce qui nous concerne — n'est-il pas vrai, mes chers collègues ? — nous nous occupons du Détroit de Corfou et nous avons peut-être tendance à le considérer un peu comme le nombril du monde ou, du moins, comme quelque chose de particulièrement important pour la navigation internationale.

Vous pouvez voir par exemple une grande voie de communication maritime qui relie deux parties de la mer libre : c'est le canal d'Otrante. Vous pouvez discerner encore d'autres passages. Et puis, Messieurs, si vous avez une bonne vue, vous verrez, tout à fait contre la côte, la petite île de Corfou et un tout petit point : c'est cela le Détroit de Corfou. Voilà la grande voie de communication internationale ! Voilà *l'international highway !*

Je crois vraiment qu'il suffit de regarder la carte pour s'apercevoir que, sous aucun prétexte — sauf évidemment le prétexte du talent de nos adversaires — on ne peut considérer que le Détroit de Corfou soit un lieu de passage nécessaire à la navigation. Il sert en réalité — je reviendrai sur ce point dans un instant — à des usages particuliers et bien déterminés.

Mais, Messieurs, supposons que, par impossible, l'île de Corfou soit enlevée par un raz de marée : vraiment la navigation internationale continuerait. Ou bien supposons — ce qui est plus gentil pour les habitants de Corfou — que l'île de Corfou soit rattachée à la terre ferme : vraiment, il n'y aurait rien de changé sous la calotte des cieux. Dans ces conditions, considérer le Détroit de Corfou comme une partie nécessaire ou naturelle des grandes voies de communication me paraît simplement la conséquence de ces effets de magie que je signalais hier au bénéfice de l'un des avocats du Gouvernement britannique et que l'on peut certainement, étant donné leur talent, appliquer à tous.

Par conséquent, nous nous trouvons en présence d'un tout petit détroit, qui ne constitue pas une voie principale de communication. Tout au moins, telle est mon impression.

Mais c'est aussi l'impression du Gouvernement britannique. Pas à la barre. Mais, si vous voulez bien vous reporter aux documents qui ont été versés au débat, vous vous rendrez compte que ce sont, je le crois tout au moins, les autorités navales britanniques qui ont établi les cartes Médri. Ces cartes ont pu être ensuite adoptées par d'autres nations, mais ce sont les Britanniques — et nous les en remercions —

qui ont fait établir les cartes de navigation dans cette partie du monde.

Or, savez-vous comment, sur les cartes Médri, est signalé le Détroit de Corfou ? Croyez-vous qu'on le désigne comme un lieu de passage entre l'Adriatique et la Méditerranée ? Nullement ! Nos amis britanniques l'ont simplement dénommé, parce que c'est la vérité, *Corfu Approach !* C'est la façon d'aller à Corfou, et c'est tout. Et c'est vrai, parce que cela correspond à la réalité des choses.

En fait, le Détroit de Corfou ne sert qu'au cabotage et à la desserte du port de Corfou, car le port de Saranda lui-même, vous le constaterez, Messieurs, se trouve en réalité en dehors, au delà du Détroit de Corfou. Le Détroit de Corfou n'a d'utilité que pour la desserte de Corfou dans un sens, c'est-à-dire pour permettre aux bateaux quittant le port de Corfou d'éviter d'avoir à faire un détour quand ils se rendent, non pas dans les mers libres, mais simplement dans l'Adriatique nord.

Alors, j'ai été un peu surpris, car pour moi les choses étaient claires, quand sir Eric nous a apporté ses atlas. Il a apporté des ouvrages scientifiques et un petit livre pour les écoles primaires. Les ouvrages scientifiques, ce n'était pas pour moi, c'était pour vous. Le livre pour l'école primaire, je pensais que c'était pour moi. Je l'ai lu. J'ai essayé d'apprendre. Sir Eric nous a dit : « Il y a beaucoup de lignes de communication. Si vous prenez une loupe » — j'ai pris une loupe, je suis toujours les conseils de sir Eric — « vous vous rendrez compte qu'il ne faut pas confondre. Il y a des traits qui sont des câbles, mais d'autres qui sont des routes. »

C'est vrai, tout à fait vrai. Mais, comme les mauvais écoliers — car j'étais jadis un mauvais écolier et je passe encore beaucoup de temps sur mes leçons — j'ai regardé de près. Je me suis aperçu que si l'on regarde de près, comme un écolier pas très intelligent mais très appliqué, on constate d'abord qu'un grand nombre des routes dont parle sir Eric sont des lignes de cabotage, que d'autres ont simplement pour objet, semble-t-il, d'apprendre aux écoliers ignorants, dont je suis, la distance entre deux points, et qu'en réalité il n'y a pas, tout au moins je le crois, de grandes lignes de navigation qui empruntent de façon régulière ou même qui aient emprunté de façon régulière le Détroit de Corfou. Certaines lignes pouvaient passer dans le Détroit de Corfou pour les besoins des touristes, c'est entendu. Mais, ces besoins mis à part, mis à part également le ravitaillement de Corfou pour la partie qui venait d'Italie, le Détroit de Corfou demeure simplement un détroit utilisé pour la pêche ou pour les besoins du cabotage et des tout petits ports locaux.

J'ajoute que si l'on appliquait le raisonnement de sir Eric et les constatations qu'il entend tirer de ses atlas à tous les détroits, on s'apercevrait que l'on trouve, à peu de choses près, le même nombre de lignes pour tous les petits bras de mer qui séparent par exemple les îles d'un même archipel. Et, vous le savez, ces bras de mer n'ont jamais été considérés comme des détroits au point de vue du droit international.

Alors, comme je voulais tout de même avoir le cœur net, je me suis dit : les atlas élémentaires, c'est très bien, mais il faut aussi voir ce que disent les auteurs du droit international.

J'ai cherché un manuel de droit international qui se fût jamais occupé du Détroit de Corfou. Je n'en ai pas trouvé. J'ai cherché des études sur le Détroit de Corfou : je n'en ai pas trouvé. Je n'ai évidemment pas conclu de cela au travail insuffisant des juristes, j'ai conclu simplement à l'importance insuffisante du Détroit de Corfou.

Il existe des ouvrages de droit international qui citent de nombreux détroits, par exemple l'ouvrage récent de M. Bruel. Mais on n'y fait pas mention du Détroit de Corfou.

La liste la plus complète que j'aie trouvée, c'est une liste établie par la Commission des détroits et des canaux maritimes de l'Union interparlementaire. Cette liste énumère trente-cinq détroits. Je crois que ces détroits sont vraiment ceux qui sont considérés comme intéressant la navigation internationale. J'ai ce document à mon dossier, mais tout le monde peut le trouver dans l'Annuaire de l'Union interparlementaire (tome IV, 1914, pp. 38 et suivantes). Mes collègues pourront le vérifier, on parle dans ce document de tous les détroits qui existent et qui sont intéressants pour la navigation, mais pas du Détroit de Corfou.

Le petit point sur la carte est donc intéressant du point de vue local, mais certainement pas du point de vue international. Je pense que, pour ces raisons de fait, vous ne pouvez pas considérer le Détroit de Corfou comme un de ces détroits unissant obligatoirement deux parties de la mer libre et qui méritent un régime particulier.

De tout cela jaillit alors la conclusion suivante.

Quand il s'agit de régler le passage des navires de guerre, et sauf lorsqu'on est en présence d'une voie de communication importante, dont le sort est alors réglementé par une convention établissant un régime particulier, le détroit n'est rien d'autre qu'une partie de la mer territoriale. Il est donc soumis au droit commun des eaux territoriales.

Sans doute est-il désirable, souhaitable, que les États riverains permettent largement le passage de tous les navires, y compris les navires de guerre, à travers ces petits détroits qui n'ont pas mérité l'établissement d'une règle particulière. Mais ceci est désirable chaque fois que ce passage ne risque pas de mettre en cause leurs intérêts vitaux. Plus le détroit est large, plus l'intérêt de la circulation internationale est grand. Plus le détroit est étroit, plus c'est l'intérêt de la sécurité des États riverains qui est en cause. Il n'y a donc pas de règle de droit positif, il n'y a donc pas d'obligation juridique qui oblige les États riverains à permettre le passage de navires de guerre en toutes occasions, même dans les circonstances internationales, à travers un détroit qui n'est pas soumis à une convention internationale particulière. Il est dès lors impossible de soumettre les détroits à un régime trop absolu, car c'est surtout dans les détroits, et notamment dans les tout petits détroits, que, pour reprendre l'expression d'Elihu Root, le navire de guerre peut devenir menaçant.

Nous en aurons fini, Messieurs, avec cette revue rapide des principes du droit des gens applicables à notre espèce si nous arrêtons notre pensée pendant quelques minutes encore sur la dernière question que je dois traiter du point de vue des principes juridiques, et qui est celle du passage innocent ou du passage inoffensif, comme l'on veut. La Cour m'en voudrait certainement beaucoup si je ne bornais mes observations à l'essentiel, car il n'y a pas de grandes divergences de vues entre nos éminents collègues britanniques et nous. Nous examinerons les petites divergences qui peuvent se révéler à propos de l'espèce qui est déférée à la Cour. Nous aurons certes à discuter pour savoir si la venue des navires de guerre britanniques dans les eaux albanaises, en octobre et novembre 1946, était une opération de passage innocent. Mais, pour fixer les règles de droit que la Cour pourra peut-être avoir à appliquer,

il suffira de lire et de commenter très brièvement l'article 3 de l'Acte final de la Conférence de codification. Si l'on se reporte en effet aux travaux préparatoires à la rédaction de cet article, on s'aperçoit que les juristes qui étaient là se sont bornés à mettre en une formule ce qui est la règle générale. Par conséquent, lisons cette formule, et nous en saurons assez :

« Le passage est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser, sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures, soit pour prendre le large en venant des eaux intérieures. Le passage n'est pas inoffensif lorsque le navire utilise la mer territoriale d'un État riverain aux fins d'accomplir un acte portant atteinte à la sécurité, à l'ordre public ou aux intérêts fiscaux de l'État. Le passage comprend éventuellement le droit de stoppage et de mouillage, mais seulement dans la mesure où l'arrêt et le mouillage constituent des incidents ordinaires de la navigation ou s'imposent aux navires en état d'arrêt forcé ou de détresse. »

Cet article, Messieurs, vous le savez, s'applique à la fois aux navires de commerce et aux navires de guerre. Je pense que l'on peut le résumer en disant qu'il doit s'appliquer d'une façon plus particulièrement rigoureuse quand il s'agit de navires de guerre, car le navire de guerre — j'en reviens toujours à la fameuse formule — est par lui-même menaçant. Il peut contenir un élément de menace, de trouble, ce qui est beaucoup moins le cas du navire de commerce. D'où il suit que les règles en matière de passage innocent doivent être considérées comme particulièrement rigoureuses quand il s'agit de navires de guerre.

Si je pouvais, pour éviter des digressions inutiles, résumer ma pensée, je dirais que si nous voulions avoir un seul critérium très simple, nous dirions que le passage innocent, c'est le passage du navire de guerre quand ce navire ne menace pas. Dès que le navire de guerre prend un aspect menaçant, soit par son aspect propre, soit parce qu'il sera accompagné par d'autres navires de guerre, alors il s'agit peut-être là d'une affaire différente et peut-être ce navire ne peut-il plus revendiquer le droit de passage innocent.

Il ne faut pas, Messieurs — et c'est un point que je signale à l'attention de la Cour, parce que nous y reviendrons —, qu'une grande Puissance puisse utiliser le droit de passage innocent pour faire défiler, dans les eaux intérieures d'un État, des forces suffisamment importantes pour que le passage prenne tout l'aspect et toute la signification d'une démonstration de force. Cela, c'est une autre opération. Elle peut être licite ou illicite. C'est un cas que je n'entends pas discuter. Mais nous ne sommes évidemment plus sur le même terrain. Le passage innocent, je vous l'ai dit, c'est le moyen de se rendre d'un point à un autre, soit pour traverser simplement la mer territoriale, soit pour entrer dans les eaux intérieures ou pour en sortir. Mais le défilé d'une puissante flotte de combat est une affaire tout à fait différente. Et, au Comité qui s'est occupé de ces questions, je crois que c'est M. Schücking qui l'a noté dans des termes particulièrement précis.

Par conséquent, Messieurs, sur cette question de la définition du passage innocent, pas de difficulté. Nous avons des règles de droit coutumier bien établies. Ce que nous devons chercher, c'est l'intention de l'État qui a passé dans les eaux territoriales d'un autre État. C'est, dans cette intention, la marque, la révélation du passage innocent ou, au

contraire, du passage offensif. Ce que nous devons envisager, ce n'est pas seulement, comme on tentait de nous le faire croire, un bateau après un autre, mais c'est l'ensemble de la flotte qui peut, au même moment, se trouver dans les eaux territoriales. Ce que nous devons considérer enfin, c'est l'état des différentes unités de cette flotte ou l'état de chaque navire, s'ils sont en ordre de combat ou s'ils ne le sont point, s'ils manifestent une possibilité d'intervention ou s'ils ne la manifestent pas.

Et, parce que c'est la condition normale et essentielle pour que le droit international s'applique dans la réalité, toujours, dans ce cas comme dans les autres, nous envisagerons l'application de ces règles en tenant compte de ces circonstances exceptionnelles qui, tout à la fois, permettent à l'État riverain de prendre des précautions supplémentaires et obligent l'État qui n'est point riverain à prendre, lui aussi, certaines mesures de prudence pour que son passage soit vraiment innocent.

Messieurs, le Gouvernement britannique a violé le droit international en envoyant ses navires de guerre le 22 octobre 1946 dans les eaux albanaises. C'est à l'exposé et à la discussion de cette affaire que sera consacrée la seconde partie de mes observations relatives à la plainte du Gouvernement albanais, et c'est à cette partie que nous voici parvenus.

La Cour connaît les faits ; sir Eric les a exposés. Le 22 octobre, dans l'après-midi, quatre navires de guerre : deux croiseurs, deux contre-torpilleurs, se sont dirigés à travers les eaux territoriales de l'Albanie et sont passés devant Saranda. Ils venaient de Corfou et se dirigeaient vers le nord. La question que la Cour doit se poser est de savoir s'ils ont vraiment violé une règle de droit international en passant à travers les eaux albanaises, et, pour répondre à cette question générale, je développerai les deux thèmes suivants : les navires de guerre britanniques n'avaient pas le droit de passer sans autorisation dans les eaux albanaises, deuxièmement, même s'ils avaient eu cette autorisation, leur passage ne correspondit pas à la définition du passage innocent.

D'abord, le Gouvernement albanais prétend que les navires de guerre britanniques n'avaient pas le droit de passer dans les eaux albanaises. Le Gouvernement britannique connaissait parfaitement la position prise par le Gouvernement albanais. A la suite des incidents du 15 mai, une correspondance diplomatique s'était échangée entre les deux Gouvernements, et chacun avait précisé sa doctrine en matière de droit de passage des navires de guerre. C'est un point de fait que les adversaires ne contestent pas.

Le Gouvernement albanais n'avait pas dit : vos navires de guerre ne passeront pas et sous aucun prétexte — ce qu'il aurait pu dire. Il avait dit : vos navires de guerre ne doivent pas passer dans mes eaux territoriales sans autorisation préalable. Cette prétention était-elle justifiée ? Nos adversaires prétendent qu'elle ne l'était point et qu'elle aurait été émise de mauvaise foi. Je vais leur répondre très brièvement par deux observations.

La première, c'est que si jamais circonstances exceptionnelles autorisaient un gouvernement à interdire l'entrée de bâtiments de guerre étrangers dans ses eaux territoriales, c'était bien le cas. Vous vous en souvenez — le fait n'est point contesté —, l'Albanie se trouvait à ce moment dans un état de mauvais rapports de voisinage avec la Grèce. Celle-ci affirmait des prétentions territoriales sur l'Albanie. Ces prétentions étaient-elles justifiées ou non ? Nous prétendons que non, mais ce n'est pas le problème. Je ferai simplement observer à la Cour, me repor-

tant à ma carte, que la partie que réclame la Grèce s'étend jusqu'au nord du Détroit de Corfou, que par conséquent toute la bande de territoire qui longe ce détroit est revendiquée par la Grèce. Comment, dans ces conditions, pourrait-on même imaginer un gouvernement responsable, souverain, ayant des droits et des devoirs, qui ne prendrait pas les précautions élémentaires qui s'imposent dans ce cas ? Comment supposer qu'un État dont une partie des côtes est revendiquée par un voisin puisse déclarer à tous les navires de guerre étrangers : Passez donc ! Vous êtes invités ou vous êtes les bienvenus. C'est tout à fait inimaginable. Je ne veux même pas, pour bien des raisons, employer les expressions dont s'est servi le représentant officiel du Gouvernement d'Athènes vis-à-vis de l'Albanie et dire qu'il y avait un état de guerre « théorique » ou « technique » entre les deux pays. Mais il est de toute évidence qu'il y avait un état de trouble, que les circonstances exceptionnelles justifiaient les mesures de précaution que je viens d'exposer et que le Gouvernement albanais est heureux de soumettre en passant à la Cour, mais dont, permettez-moi de le dire, il n'avait pas à rendre compte à Sa Majesté britannique. Il agissait dans les limites de son droit et de ses attributions.

Ma seconde observation est plus juridique encore. Elle a trait aux relations existant à cette époque entre l'Albanie et la Grande-Bretagne. Rassurez-vous, Messieurs, je ne vais pas examiner ces relations du point de vue politique ou du point de vue des faits, mais seulement en juriste, m'adressant à une assemblée de juristes particulièrement éminents.

La Grande-Bretagne, vous le savez, avait refusé d'avoir avec l'Albanie des relations diplomatiques régulières. Elle avait certes le droit d'agir ainsi, mais c'est un fait que je constate et, pour éviter toute discussion à mes adversaires, je leur dirai que même si le contraire s'était produit, la situation juridique eût été la même. Supposons que ce soit l'Albanie qui, malgré la demande de la Grande-Bretagne, ait refusé d'échanger avec ce pays des représentants diplomatiques accrédités : la situation eût été la même. Je constate simplement qu'il n'y avait pas de relations diplomatiques entre les deux pays, et vous savez, Messieurs, que, dans ces conditions, les auteurs et la pratique considèrent que le droit de passage innocent peut être refusé, même s'il n'y a pas de circonstances exceptionnelles, et ne saurait être invoqué par un État qui n'a pas de relations diplomatiques avec un autre.

Dans ces conditions, sans me placer du tout sur le terrain politique, restant sur le terrain des précédents juridiques et de la courtoisie diplomatique, permettez-moi de m'étonner que la Grande-Bretagne ait demandé avec tant d'insistance — et quand nous aurons vu les faits, ce sera peut-être un autre mot qu'il faudra employer — le droit de passage pour ses navires de guerre à un petit État avec lequel elle n'entretenait pas de relations diplomatiques. Cela est étrange, pour ne pas dire plus. Cela ne peut s'expliquer que par ces raisons — je répète le mot de Pascal — « que la raison ne connaît pas » ; il vous suffira de jeter un coup d'œil sur la carte, de songer à la politique des grands États à cette époque, pour comprendre les raisons politiques qui ont amené la Grande-Bretagne à tenir ainsi un aussi faible compte des précédents.

Nos éminents collègues britanniques ont essayé de justifier la position de leur Gouvernement par les incidents du 15 mai. J'ai mal compris le lien juridique qu'ils essayaient d'établir entre ces incidents et l'insistance du Gouvernement britannique à obtenir le droit de libre

passage. Je ne vais pas suivre, je m'en excuse, l'exemple de sir Eric. Je ne reparlerai pas des incidents du 15 mai ; mon confrère et ami Me Nordmann l'a fait suffisamment, et je crois que la simple précision qu'il vous a donnée sur l'état des forces en présence, le nombre des canons des croiseurs qui passaient, la faiblesse des défenses albanaises, suffit à démontrer que s'il y a eu sans doute maladresse, ce ne fut pas autre chose et que, à moins de continuer à construire toute la thèse britannique sur l'hypothèse de la folie, il est difficile d'imaginer qu'un petit État disposant de quatre canons de quatre pouces avait vraiment l'intention, même avec les meilleurs artilleurs du monde, d'envoyer par le fond, sans se soucier des conséquences, deux croiseurs de bataille de Sa Majesté britannique.

Je voudrais simplement donner à la Cour quelques indications d'ordre purement juridique au sujet de ce passage du 15 mai ; la Cour verra tout de suite pourquoi.

La première indication, c'est que ce passage lui-même était illégal. Le Gouvernement albanais avait déjà pris position dans des formules dont nous n'avons pas à nous soucier, car nous ne sommes pas ici pour discuter la façon dont les États rédigent, bien ou mal, mais pour savoir s'ils respectent ou s'ils ne respectent pas le droit international. Dans des formules qui, en tout cas, étaient claires quant à ses intentions, le Gouvernement albanais avait déjà demandé au Gouvernement britannique de ne pas envoyer de navires de guerre dans ses eaux territoriales, étant donné les circonstances et la situation. Donc, ce premier passage dont nous n'avons pas l'intention de parler, dont la Cour n'est pas saisie, que vous revendiquez, que vous brandissez en quelque sorte contre nous, ce n'est pas un argument, c'est une illégalité.

Ma seconde observation, c'est qu'à la suite de ces incidents du 15 mai, une correspondance diplomatique plus complète s'était engagée entre le Gouvernement albanais et le Gouvernement de Grande-Bretagne et qu'à partir de ce moment, plus d'hésitation possible — vous avez lu, Messieurs, ou vous lirez cette correspondance —, les deux Parties ont pris position.

Je le reconnais, quelle différence entre les thèses de droit présentées — de quelle façon habile ! — par le Gouvernement de Sa Majesté britannique et celles du Gouvernement du petit peuple de bergers d'Albanie. Ce dernier sait évidemment moins bien rédiger, mais il a dit de la façon la plus catégorique qu'il entendait préserver son indépendance et ne pas permettre aux navires de Sa Majesté britannique de passer dans ses eaux territoriales. Il l'a dit simplement, en ajoutant l'expression de ses regrets pour le malentendu du 15 mai.

Si vous lisez cela, peut-être serez-vous un peu touchés par la volonté constante, à ce moment-là, du Gouvernement albanais d'expliquer ce malentendu, de demander à la Grande-Bretagne de ne pas en tenir compte et de ne pas s'arrêter dans la voie qui devait conduire à l'établissement de relations diplomatiques. Du point de vue humain, cela avait un certain ton. On lui a répondu par un cours de droit international qui, d'ailleurs, contenait des erreurs, puisque le Gouvernement britannique déclarait que, malgré l'opposition du Gouvernement albanais, il continuerait, s'il lui semblait devoir le faire, à passer sans notification, sans autorisation, dans les eaux territoriales de ce petit État.

Ainsi, la situation est bien nette. Le 22 octobre, le Gouvernement britannique sait parfaitement quelle est la position du Gouvernement

albanais. Il n'est pas d'accord avec ce dernier sur la règle de droit international. C'est le droit du Gouvernement britannique ; je vais plus loin : étant donné les intérêts les plus respectables de la Grande-Bretagne, il est normal qu'elle utilise ce droit de soutenir, contre la pratique, contre le droit des gens lui-même, tout au moins contre la coutume établie, que le droit de passage qu'ont les navires de guerre existe en toute occasion. C'est la thèse des Puissances qui ont beaucoup de navires de guerre, et il est normal qu'elles la défendent.

Il était et il est naturel que le Gouvernement britannique reste sur ses positions ; mais que devait-il faire pour se conformer aux règles les plus élémentaires du droit international ? Il avait le choix entre les trois solutions suivantes : Il pouvait continuer de négocier. Peut-être qu'à force d'envoyer des consultations de droit international au Gouvernement de Tirana, il aurait fini par le persuader. Il devait, il pouvait échanger des représentants diplomatiques, ce qui eût évidemment facilité les pourparlers. Il aurait pu parvenir ainsi à un *modus vivendi* qui, en partant de la situation de fait, respectât l'obligation où se trouvait l'Albanie de défendre sa sécurité sans avoir l'air — et je comprends fort bien la préoccupation du Gouvernement britannique — de renoncer à une position traditionnelle et conforme à sa sécurité.

Cela, Messieurs, c'était le bon sens, c'était l'équité, c'était, permettez-moi de le dire, la conduite que l'on pouvait espérer de la part d'un grand État vis-à-vis d'un petit : ce conseil fraternel donné par l'aîné au plus jeune, cet effort pour trouver un moyen de concilier les intérêts et les droits de chacun sans abandonner ses positions.

Que pouvait-il faire encore ? S'abstenir, se dire : je reste sur mon affirmation, je continue à penser que j'ai le droit de passer, mais comme il n'est pas très élégant, quand on est très fort, d'imposer ses manières de voir aux autres, je vais attendre que la situation soit éclaircie, que dans ce coin du monde la température soit moins élevée, le ciel moins chargé d'électricité. Et il semble bien que certains marins britanniques aient envisagé une telle attitude, puisque, d'après les déclarations des représentants britanniques au Conseil de Sécurité, des ordres précis avaient été donnés aux deux croiseurs qui avaient traversé les eaux territoriales le 15 mai, l'*Orion* et le *Superb*, de s'abstenir de passer désormais par le Détroit de Corfou.

Donc, attendre, gagner du temps, ce qui, vous le savez, est une façon généralement plus britannique que française de raisonner et de diriger sa conduite, et, en disant cela, je rends plutôt hommage à ce goût de l'approximation britannique qu'à notre rigueur un peu excessive qui nous fait désirer toujours de régler sur-le-champ les problèmes.

Et puis, troisième solution, et il n'y en a pas d'autre, du moins de conforme au droit : on pouvait soumettre le problème à un arbitrage. L'arbitrage, mes chers collègues britanniques, cela existe entre les États, la médiation aussi. Cela n'existe pas seulement entre les grands États : votre histoire a souvent prouvé qu'un arbitrage entre un grand État et un petit État n'est nullement déshonorant pour le premier.

Ainsi, l'Angleterre avait le choix entre ces trois solutions : gagner du temps, continuer la négociation diplomatique, ou bien soumettre sa contradiction sur le terrain du droit à des juges ou à des arbitres.

Quel procédé a-t-elle choisi ? Un quatrième : la force, le passage en force pour imposer sa décision; « pour aller voir si ces Albanais ont appris à se bien conduire », comme dit la dépêche de l'Amirauté. On

est passé là-bas sans autorisation. J'examinerai cet après-midi dans quelles conditions, je montrerai les faits qui caractérisent ce passage, n'oubliant pas quelle en fut la fin tragique, mais ayant le droit et le devoir de l'examiner tel qu'il fut, avant l'accident, dans les intentions du Gouvernement de Sa Majesté et dans l'application de ces intentions et de ces décisions par les navires britanniques.

Mais, pour le moment, il me suffit d'affirmer à la Cour ce qu'elle sait déjà. Le Gouvernement albanais avait manifestement déclaré qu'il n'autorisait pas le passage, il avait nettement dit qu'il donnerait des autorisations, qu'il regrettait notamment que, le 15 mai, on n'eût pas reconnu les navires britanniques mais que, étant donné les circonstances, les incursions grecques — car il donnait toutes ces raisons —, il ne pouvait pas, sans autorisation, accepter la venue des navires de guerre, et permettez-moi de dire qu'il n'était pas en reste sur le terrain de la courtoisie vis-à-vis du Gouvernement britannique en disant que l'interdiction était absolue, car il aurait même eu parfaitement le droit de déclarer qu'il édictait cette interdiction surtout à l'égard des alliés de ce Gouvernement d'Athènes qui était théoriquement en guerre avec lui.

J'ai fait ma démonstration. La règle internationale est simple, elle est claire. L'État a le droit d'interdire le passage des navires de guerre, et les autres États, quelle que soit leur force, ne peuvent pas passer ou, plutôt, ils le peuvent, mais alors le passage est question de force et non plus de droit. Ils peuvent passer, ils pourront toujours passer, mais ils pourront aussi se faire condamner par vous.

J'ai fait la preuve qui m'incombait. Il me restera cet après-midi, avant d'aborder l'affaire du 15 mai, à bien montrer que ce passage eut un caractère particulier. Passage innocent, passage simplement motivé par les commodités de la navigation ? Allons donc ! Disons plutôt : démonstration de force, affirmation de puissance entreprise par un grand État dont nous respectons les droits, mais qui doit s'incliner devant les règles générales du droit ; démonstration de force entreprise par une grande marine dont nous saluons les sacrifices, mais qui, ce jour-là, avait reçu pour mission de passer non pas innocemment, mais pour imposer ses conceptions, sa volonté à un petit État qui n'avait pas voulu s'incliner devant la grandeur et qui continue encore à préférer le droit à la puissance des canons.

[Séance publique du 18 novembre 1948, après-midi.]

Monsieur le Président, Messieurs, avant de reprendre mes explications, j'ai à présenter des excuses à la Cour et aussi à nos collègues britanniques. J'ai fait ce matin, en effet, dans ma plaidoirie, une erreur dont je m'excuse très vivement. J'ai dit que lors du passage du 15 mai — pour lequel je ne me suis pas reporté à mes notes, mais dont j'ai été amené à parler incidemment — le Gouvernement albanais avait déjà fait connaître son intention d'interdire aux vaisseaux de Sa Majesté le passage dans ses eaux. Or, c'est seulement le 17 mai que le Gouvernement britannique en a été avisé. Je crois que cela ne modifie en rien l'ensemble de mon raisonnement, puisque je raisonnais sur le passage du 22 octobre, mais je tenais à m'en excuser d'abord auprès de vous et à vous dire combien je regrettais cet incident et, permettez-moi de le dire, à m'en

excuser également auprès de nos collègues britanniques et auprès du Gouvernement britannique.

Monsieur le Président, j'ai montré à la Cour que l'opération britannique du 22 octobre avait été menée sans le consentement du Gouvernement albanais. Par suite, nous considérons que cette opération fut accomplie contrairement aux règles du droit international. Mais je voudrais exposer maintenant combien il serait vain de prétendre qu'elle eut les caractères d'un passage innocent, afin que, si d'aventure la Cour ne consacrait pas la thèse juridique que je lui ai exposée ce matin, elle voulût envisager que le passage de l'escadre britannique, le 22 octobre, était en tout état de cause contraire à la loi internationale, puisqu'il n'était pas innocent.

Pour juger l'action du 22 octobre, je pense que d'abord nous devons nous reporter rapidement par la pensée au temps et au lieu qui la virent se dérouler. Nous sommes dans le canal de Corfou et en 1946. Les Britanniques sont les alliés de la Grèce ou ses amis. Le Gouvernement d'Athènes se considère comme en état de guerre, techniquement parlant, avec l'Albanie, et cela crée le climat de méfiance réciproque, les circonstances exceptionnelles dans lesquelles les événements se déroulent. Selon nous, cela oblige évidemment ou aurait dû obliger en tout état de cause le Gouvernement britannique à prendre des précautions particulières qui tiennent compte de ces circonstances. C'est donc en tenant compte de cette atmosphère, de ce climat politique et moral, qu'il nous faut apprécier le passage de l'escadre commandée par l'amiral Kinahan dans les eaux albanaises. Pour vous permettre d'apprécier le caractère plus ou moins innocent de ce passage, je me propose d'examiner devant vous un certain nombre de questions.

D'abord — c'est la première question —, s'agissait-il vraiment d'un passage ? On nous a dit : le Détroit de Corfou est une route maritime. C'est le plus court chemin d'un point à un autre ; c'est un passage naturel et obligatoire, et l'on a semblé en conclure que, si l'amiral Kinahan n'avait pas pris ce détroit, il aurait été obligé de faire un long détour.

Nous sommes tous d'accord pour dire qu'un détroit est un lieu de passage qui mène d'un point à un autre ; mais justement précisons donc quels sont ces deux points : celui de départ et celui d'arrivée, qui devaient intéresser l'amiral Kinahan pour préparer son itinéraire ce jour du 22 octobre.

Depuis que les mémoires ont été rédigés et déposés devant la Cour, nous avons eu communication, grâce à la courtoisie de nos collègues britanniques, d'un certain nombre de documents qui permettent de répondre à cette question. Parmi ces documents figure, à l'annexe *e*), paragraphe *i*), le programme d'ensemble de la croisière entreprise par les forces britanniques de la Méditerranée du 18 septembre 1946 au 1er novembre. Pendant cette période, les forces britanniques qui étaient en Méditerranée ont accompli ce que les Anglais appellent une « croisière d'exercice ». Tous les navires se trouvant là-bas ont fait des exercices dans lesquels s'intercalaient d'ailleurs, suivant l'usage, ce que, je crois, sir Hartley appelait les « réjouissances habituelles », et qui fait que ces croisières sont appréciées non seulement des marins qui les font, mais aussi des populations qui ont le plaisir de recevoir ces visites.

Dans ce programme, nous trouvons un certain nombre d'indications extrêmement intéressantes. Vous verrez, Messieurs, que le croiseur *Mauritius* et deux contre-torpilleurs devaient séjourner à Corfou entre

le 15 et le 22 octobre et que, à la même époque, le *Leander* — qui était, vous le savez, le quatrième bateau de la croisière du 22 octobre — devait se trouver à Zante. Et le programme ajoute alors ceci : « Les navires quitteront les ports ci-dessus.... » (car les ports ci-dessus sont ceux donnés pour tous les bateaux de la croisière) « .... afin d'arriver au large d'Argostoli et de se mettre en formation avant d'entrer dans le port le mercredi matin 23 octobre. Tous les navires arriveront à Argostoli le mercredi 23 octobre », etc. A partir de ce moment-là, cela ne nous intéresse plus, du moins pour le procès.

Voilà donc la situation. Les navires sont à Corfou. Ils doivent aller à Argostoli. La très simple question que je pose à la Cour est de savoir si vraiment, dans ce cas, la route normale, la route obligatoire est la traversée du Détroit de Corfou. Argostoli est au sud ; le Détroit de Corfou est au nord. Évidemment, je ne suis pas marin — au temps de la marine à voile on était obligé de tirer des bordées —, mais je ne crois pas qu'actuellement, pour aller de Corfou à Argostoli, on soit obligé de traverser le Détroit de Corfou et de passer à travers les eaux territoriales d'un État qui, à ce moment-là — et ici je ne commettrai plus d'erreur — avait, depuis longtemps déjà, fait connaître de la façon la plus indiscutable sa volonté de ne pas permettre à des navires de guerre de traverser ses eaux territoriales sans autorisation.

Peut-être pourrait-on dire « passage », « passage naturel ou obligatoire » s'il s'était agi de raccourcir une route, ce que nous avions cru comprendre d'après certains passages des écritures de nos contradicteurs. Mais là nous sommes obligés de considérer qu'il ne s'agit pas d'un passage, mais d'un « allongement » et que, pour traverser le Détroit de Corfou, on a en réalité allongé la route.

On en a profité, me dira-t-on, pour faire des manœuvres ailleurs ; c'est bien possible. Ce que je sais c'est que, dans le programme général de la croisière, les navires devaient se rendre à Argostoli. Si, comme on l'a dit, ils voulaient manœuvrer dans la mer ouverte — ce qui était parfaitement leur droit — entre Corfou et Argostoli, ils le pouvaient, mais, vous vous en rendez compte, il n'y avait vraiment aucune nécessité à emprunter le Détroit de Corfou. Il résulte de ces explications que l'on est en présence non pas d'un passage, mais d'une *mission* accomplie par les navires de l'amiral Kinahan.

Continuons donc notre enquête à travers les documents britanniques. Quelle était cette mission ? C'est la seconde question que je désire examiner, et ici encore c'est probablement parce que nous avons tellement insisté que nos collègues britanniques ont tenu compte de notre insistance. Ici encore nous avons un certain nombre de renseignements que nous devons à leur dernière communication et même, je crois, à leur toute dernière.

Je fais allusion à ce télégramme de l'Amirauté en date du 21 septembre, dont j'ai déjà parlé. Je vais vous en donner lecture.

« L'établissement de relations diplomatiques avec l'Albanie est de nouveau à l'examen de la part du Gouvernement de Sa Majesté, qui désire savoir si le Gouvernement albanais a appris à se bien comporter.... » (l'expression anglaise *to behave* est, je crois, encore plus forte. Je n'insiste pas sur la différence) « .... Des renseignements sont demandés sur le point de savoir si des navires quelconques placés sous votre commandement ont depuis le mois d'août passé par le Détroit de Corfou et, sinon, si vous entendez le faire sous peu. »

Voici alors, j'imagine, ce que le commandant en chef s'est dit : Dans cette période de paix, quelle bonne aubaine ; on me donne le droit et même le devoir d'aller me rendre compte avec des bateaux de guerre si les Albanais ont appris à se bien conduire. Allons-y ! Chacun voit immédiatement dans quel état d'esprit on se trouve à partir de ce moment.

Réponse du commandant : « Ils ne l'ont pas encore fait, mais mon intention est que l'amiral Kinahan, arborant son pavillon sur le *Mauritius* et accompagné de deux contre-torpilleurs, s'y rende quand ils quitteront Corfou le 22 octobre. »

Par conséquent, le 22 octobre il ne s'agit pas d'un passage pour aller à Argostoli ; il s'agit de ce que vous me permettrez d'appeler un *passage d'essai*, un *test*. On va voir si les Albanais ont appris à se bien conduire. On va voir s'ils tirent toujours sur les bateaux, s'ils protestent ou non. En d'autres termes, on va voir s'ils ont compris et — je m'excuse auprès de mes collègues — comme les arguments des juristes n'avaient pas porté, on va voir si la démonstration de cette toute petite force (deux croiseurs importants et deux contre-torpilleurs) suffira à leur enseigner ces principes élémentaires de droit international, interprétés du moins par l'Amirauté et par le commandement britanniques.

Réfléchissons un peu, Messieurs. Si vraiment — et je ne mets pas du tout en doute ce que l'on nous dit — on avait voulu simplement savoir, non pas si les Albanais avaient appris à se bien conduire, mais s'ils avaient changé d'état d'esprit, il y avait d'autres moyens de le faire, comme je l'ai indiqué ce matin : la négociation, l'arbitrage. On aurait pu attendre, causer, négocier, soit directement soit indirectement. A la rigueur, on pourrait estimer que le Gouvernement britannique aurait pu envoyer un bateau pour se rendre compte, un bateau que l'on aurait choisi, j'allais dire, aussi peu offensif que possible, bien que d'après M. Schücking tout navire de guerre est une menace en soi. On aurait pris un bateau peu menaçant et, pour se garantir, on aurait pu, sur la route en dehors des eaux territoriales, avoir toute prête une autre force un peu plus importante. Je comprends fort bien les précautions, mais faire passer un bateau, le surveiller aurait permis de se rendre compte de l'état d'esprit du Gouvernement albanais, et c'était là, non pas peut-être dans l'ordre juridique, étant donné la position que j'ai définie ce matin, mais dans l'ordre pratique, une chose admissible. Envoyer deux croiseurs et deux contre-torpilleurs, dans les conditions que nous avons indiquées tout à l'heure, c'était vraiment faire tout autre chose. Mobiliser et faire passer une escadre importante — importante non par rapport à la marine britannique, mais par rapport aux lieux et par rapport aux forces de l'Albanie —, cela avait un tout autre sens et démontrait qu'en effet on était décidé à faire non pas un passage d'un point à un autre par la route la plus courte, mais un crochet important, et à aller voir si vraiment le Gouvernement albanais avait appris à se bien conduire.

Croyez-vous que ce soit un passage innocent ? Croyez-vous que le fait d'envoyer une force de cette importance en période de troubles, dans les eaux territoriales d'un État qui a notifié — étant donné cette période de troubles — qu'il ne voulait pas recevoir librement les navires de guerre de passage, puisse être considéré comme un passage innocent ? Pour ma part je ne le pense pas. Dans les travaux que j'ai évoqués ce matin, j'ai trouvé un passage où M. Schücking dit qu'« une flotte de guerre pénétrant dans les eaux intérieures d'un État en période de troubles, n'effectue certainement pas un passage innocent ».

Une flotte de guerre, ce n'est pas un bateau, et, quand cette flotte de guerre se rend dans les eaux intérieures d'un État en période de troubles, de menace, de tension internationale, c'est une mission. C'est peut-être une mission de guerre ou non, je n'en sais rien ; mais c'est une mission, ce n'est pas un passage innocent. J'ignore si l'amiral Kinahan avait lu les rapports de M. Schücking, mais en tout cas je pense que sa conduite est en contradiction avec ce que l'honorable rapporteur avait voulu faire, à moins évidemment qu'il ait voulu illustrer, par un exemple que l'on ne trouve pas cité dans les manuels de droit international, ce que Schücking avait précisément recommandé de ne pas faire. Dans ce cas-là, c'est différent.

Poursuivons encore un peu plus loin notre démonstration. C'est, dis-je, une escadre importante. En effet, j'ai fait faire un tableau qui montre d'un côté l'artillerie dont disposait l'Albanie à cette époque, les défenses côtières (je crois d'ailleurs que cela n'a pas varié), et de l'autre côté l'artillerie de cette escadre que l'on a fait défiler dans ses eaux territoriales. J'ai suivi les bons conseils qui nous avaient été donnés et j'ai fait établir le tableau à l'aide du *Jane's*. Comme le *Jane's* nous indique que, lorsqu'il s'agit des forces yougoslaves, il ne faut pas y faire attention et que la précision n'est pas complète, mais qu'il ne donne pas cette indication pour la flotte britannique, je crois que nous pouvons considérer — et je parle sous le contrôle de mes honorables collègues — que les renseignements sont exacts.

Pour l'Albanie, pas de canons lourds, 4 canons de 4 pouces. Pour la Grande-Bretagne, canons lourds : 12 de 6 sur le *Mauritius*, 8 de 6 sur le *Leander*, soit au total 20 de 6. Canons de 4 pouces : 8 sur le *Mauritius*, 8 sur le *Leander*, 4 sur le *Saumarez* (qui sont d'ailleurs un peu plus grands, 4,7), 4 sur le *Volage*. En outre, sur le *Saumarez :* 6 canons de 40 mm., sur le *Volage :* 20 canons ou grosses mitrailleuses de 20 à 40 mm.

Rien qu'en ce qui concerne l'artillerie moyenne, c'est-à-dire l'artillerie de 4 pouces, la proportion était de 1 pour les Albanais et de 4 pour les Britanniques. En ce qui concerne l'artillerie lourde, une supériorité écrasante de la Grande-Bretagne : 20 canons lourds qui sont venus dans les eaux intérieures, plus 16 canons plus petits et une trentaine de tout petits canons pour la défense aérienne mais qui, vous le savez, sont utilisables pour tirer au besoin sur les gens qui sont tout près. Ajoutez à cela que les bateaux étaient armés, que, tout au moins à bord des croiseurs, il y avait évidemment les compagnies de débarquement et vous vous rendrez compte de la disproportion des forces.

Là encore, je le répète, étant donné les règles du droit international, s'agit-il d'un passage innocent ? Défiler dans un port en période de troubles, quand déjà des difficultés, pour ne pas dire plus, ont surgi, avec des forces capables d'écraser immédiatement les défenses côtières, est-ce là un passage innocent ?

Continuant ma démonstration, j'en arrive à une autre question. Comment donc les navires se sont-ils présentés dans les eaux albanaises ? D'une façon tout à fait pacifique et, si je puis dire, d'une façon visiblement pacifique ? C'eût été normal. Or, il n'en fut nullement ainsi. Leurs canons ont une supériorité telle que, sauf évidemment le hasard des mines — ce hasard malheureux et tragique — ils ne craignent rien des défenses côtières des forces albanaises, de cette Albanie qui — nos adversaires nous l'ont dit — n'a ni bateaux de guerre, ni canons lourds, ni armée importante, qui n'a que des troupes de campagne mal équipées

sans doute, équipées comme on l'est dans les pays pauvres. Ces bateaux qui sont donc, eux, à l'abri, dont le caractère ne peut être que menaçant, comment se présentent-ils ?

Vous pensez sans doute que toutes les précautions ont été prises, que les hommes ne sont pas aux postes de combat. Vous trouverez, Messieurs, la réponse à cette question à l'annexe 31 de la Réplique. C'est un télégramme de l'amiral Willis, commandant les forces britanniques en Méditerranée : « Le passage fut fait avec les *ships at action* .... » (c'est-à-dire les hommes aux postes de combat) « .... *in order that they might be able to retaliate quickly if fired upon again.* »

Par conséquent, on prend toutes les précautions nécessaires. Les hommes sont aux postes de combat, les navires sont en ordre de bataille ; tout est prêt. Si les navires sont attaqués, ils sont tout prêts à riposter. C'était donc pour pouvoir riposter, et sir Hartley a bien voulu à ce propos, pour illustrer sa thèse, citer un vieux dicton français : « Cet animal n'est pas méchant ; quand on l'attaque il se défend. » Mais du point de vue international la question n'est pas de savoir si l'animal est méchant ou non. Au point de vue du passage innocent, c'est, comme disent les juristes, un critère objectif qu'il faut adopter. Il s'agit donc de savoir si l'animal montre ou non ses griffes. Or, le 22 octobre le lion britannique les montrait indiscutablement.

J'arrive maintenant à un point particulièrement délicat de ma démonstration. C'est un point sur lequel je ne prétends pas avoir complètement raison, mais sur lequel il y a au moins un point d'interrogation et qui est le suivant :

Le Gouvernement britannique prétend que les canons n'étaient pas en position de tir. Il dit : pour être tout à fait sûr de ne pas donner l'impression que je faisais une démonstration de force, j'avais donné l'ordre de mettre les canons dans l'axe du bateau.

Donner l'impression que l'on ne fait pas une démonstration de force quand on fait passer deux croiseurs et deux contre-torpilleurs dans les eaux d'un petit pays est assez difficile, mais enfin prenons son affirmation. Le Gouvernement britannique sait que, devant les tribunaux, les affirmations ne suffisent pas, il faut des preuves. Il a essayé de les donner. Devant le Conseil de Sécurité il les a présentées. Il a présenté les deux photographies que vous connaissez déjà et il nous a dit : Ce qui prouve que les canons étaient dans l'axe du bateau, c'est que sur ces photographies prises immédiatement après l'accident on voit très nettement les canons dans l'axe du bateau. Cela voulait indiquer — ou bien les mots n'ont pas de sens — que les canons avaient toujours été dans cette position. Après l'accident, nous dit-on, ce jour-là, voici la position de nos canons. Vous voyez bien que l'animal n'est pas méchant, c'est à peine s'il a sorti ses griffes.

Nous étions un peu perplexes, car nous avions la déclaration de l'officier du port de Saranda qui, lui, prétendait avoir vu les canons dans une position différente. Il était parti sur son petit bateau après l'explosion sans bien se rendre compte de ce qui se passait. Un peu impressionné à la vue, dans ces eaux territoriales, de bateaux comme il est difficile de s'imaginer, du point de vue du port de Saranda et de ses habitants, qu'il peut en exister d'aussi beaux, d'aussi forts et d'aussi nombreux, et s'étant approché après l'explosion, il avait vu les canons pointés vers la côte, certains peut-être même pointés vers lui. Évidemment, nous pensions qu'il avait été tellement impressionné qu'il avait mal vu. Je

disais en moi-même : Les Albanais sont des gens du sud, et vous savez qu'en France tout au moins les gens du sud ont quelquefois une vision un peu particulière. Mais les Albanais sont des montagnards et ils ont du sang-froid. En regardant de près — ce n'est pas moi qui ai fait cette découverte mais un de nos experts —, nous nous sommes aperçus que l'interprétation donnée par les Britanniques n'était peut-être pas tout à fait vraie. Nous nous sommes rendu compte que, si l'on considère les ombres, les éclairages et la direction générale, on arrive à déterminer que la photo n'a pas été prise dans l'après-midi mais dans la matinée. Je regrette vraiment de ne pas pouvoir faire cette petite démonstration. Nous avions fait préparer des maquettes, un petit projecteur, mais nos amis britanniques ont reconnu qu'ils s'étaient trompés, que la photographie a été prise le lendemain. Nous ne leur en voulons pas du tout. Nous reconnaissons seulement que tout le monde peut se tromper.

En somme, si ce que vous nous prouvez c'est qu'un jour X et dans un lieu Y les navires de Sa Majesté ont leurs canons dans l'axe, ce n'est pas la peine de nous donner une photo pour nous le démontrer ; cela arrive. Mais quand vous nous donnez cette photo en nous disant : Voici la preuve qu'immédiatement après l'explosion les canons sont dans l'axe, c'est une erreur.

Nous avons encore regardé d'autres photos, car nous avions un recueil complet. Les voici ; ce sont les trois photographies qui, elles, ont bien été prises peu de temps après l'explosion du *Saumarez*. Ces photographies sont prises du *Mauritius*, l'une immédiatement après (30 secondes après), et l'on voit encore l'explosion, l'autre quelques minutes après, au moment où le *Saumarez* commence déjà à être chassé vers la côte. La troisième enfin encore plus tard, lorsque le feu a été — c'est l'expression même — « contrôlé ». Voilà donc les photographies qui sont non pas très déterminantes, mais tout de même plus déterminantes que celles prises le lendemain ; elles sont prises dans les eaux intérieures, et la première quelques secondes après l'explosion.

En regardant ces photos, aucune illusion n'est possible. Les canons ne sont pas dans l'axe du navire ; ils sont tournés de chaque côté, les uns vers la terre, les autres vers le large. Vous pouvez les regarder, c'est très net. J'indique à la Cour que, sur la première photographie, on voit un tube. C'est tout à fait différent, semble-t-il, car c'est un tube de défense anti-aérienne qui paraît être à sa position normale. S'il n'y avait que cela, cela pourrait suffire à expliquer l'erreur de l'officier du port de Saranda, mais — nous le disons bien — sur l'autre photo on voit des canons qui, eux, sont des canons de tourelle et qui évidemment ne sont pas dans l'axe du navire. Je ne suis pas technicien et je demande donc à la Cour, sur ce point, de regarder les photographies et de les soumettre au contrôle d'experts. Ils verront que les canons ou certains d'entre eux sont pointés vers la terre.

Je sais bien ce que l'on va nous dire : c'est un réflexe naturel. Le *Saumarez* venait d'être atteint. Il était en perdition ou tout au moins en mauvaise condition. Nous ne savions pas ce qui arrivait et, comme les hommes étaient aux postes de combat, par une sorte de réflexe d'ordre automatique ou sur un ordre donné (nous ne reviendrons pas sur la question des ordres), on a pointé les canons vers la terre. C'est possible, mais alors pourquoi nous l'avoir caché ? Pourquoi avoir éprouvé le besoin de nous faire croire, à l'aide d'une photographie qui ne pouvait pas avoir été prise ce jour-là, que les canons étaient dans l'axe du

navire ? Ne croyez-vous pas que ce petit examen photographique suffit au moins à renverser la position de la preuve et à dire qu'il appartient alors à nos adversaires de démontrer la raison, légitime ou non, pour laquelle leurs canons, à un moment donné, ont été dirigés vers la terre ? Ce qui est certain, c'est qu'à un moment ils l'ont été et que ce n'est pas un passage innocent. Ils nous expliqueront quand ils les ont mis et pourquoi ils les ont mis. C'est à eux de faire leurs preuves, mais jusqu'à preuve du contraire, il faut bien que nous considérions que, sinon au début du passage du moins au cours du passage, les canons ont été pointés vers la côte albanaise. Et quels canons, et quelle artillerie !

Rappelez-vous, Messieurs, ce que nous disions ce matin. Je n'ai pas cité cette règle, car j'ai voulu abréger mes explications — et la Cour m'en excusera —, mais c'est une règle admise par tous les juristes, à savoir qu'un passage qui commence par être innocent peut cesser de le devenir et il cesse effectivement de le devenir si, pour une raison ou pour une autre, les canons sont pointés vers la côte de l'État riverain.

La vérité — nous le verrons dans un instant — c'est que l'escadre britannique entendait non seulement passer pour se rendre à Argostoli, mais aussi faire une démonstration de force, une manifestation de puissance et imposer ainsi, par la force ou par le fait qu'elle montrait cette force, la théorie de son Gouvernement sur le droit de passage innocent. La petite Albanie ne s'étant pas inclinée devant les arguments des juristes de Sa Majesté, on pensait qu'elle s'inclinerait devant les gros canons de Sa Majesté.

Messieurs, je dois d'abord indiquer qu'on vient de me signaler qu'à différentes reprises j'ai employé l'expression « eaux intérieures » à la place de celle : « eaux territoriales ». Je m'en excuse.

Je voudrais continuer ma démonstration en examinant deux autres questions qui vont nous permettre encore de préciser davantage les caractéristiques du passage de l'escadre de l'amiral Kinahan, le 22 octobre, dans les eaux territoriales.

La première question, c'est celle de la route exacte qu'ils ont suivie. Elle n'est pas par elle-même très importante, mais vous verrez qu'elle acquiert probablement une importance plus grande à cause de la seconde question, qui est de savoir à quelles activités, et notamment à quels relevés de côte on s'est livré pendant le passage.

La route que l'on a suivie est évidemment la route du chenal. Vous vous rendrez compte cependant qu'en adoptant les indications qui nous ont été fournies par nos amis anglais, on n'a pas pris le milieu du chenal, on a passé aussi près que possible de la côte albanaise. Et vous tirerez probablement comme conclusion, dans un moment, que le fait d'avoir serré autant que possible la côte albanaise était probablement un fait intentionnel.

Puisque j'en suis à ce point, je voudrais, Messieurs, appeler également votre attention sur la position du chenal, car vous verrez que tous ces points s'ajoutent les uns aux autres et que toutes ces démonstrations successives vont peut-être permettre à la Cour de discerner quelques éléments supplémentaires de lumière.

Nos amis britanniques nous ont dit : « on a repris le chenal allemand ». Ils ont dit aussi à un moment donné, dans les écritures — mais je ne veux pas chicaner sur des points de détail : « on a mis le chenal tout de même un peu plus près de la côte albanaise ». Nous leur avons demandé pourquoi. Ils nous ont répondu : pour des raisons de sécurité. Nous leur avons

demandé : pour quelles raisons de sécurité ? Ils ne nous ont pas encore répondu.

Il est évident que si vous examinez les profondeurs sur la carte, vous constatez qu'il n'y a aucune raison pour avoir mis le chenal si près de la côte albanaise, sinon des raisons qui n'ont rien à voir avec l'hydrographie ou même avec la géographie.

Je voudrais également rendre la Cour attentive à ce qui suit. Si vraiment le Gouvernement britannique avait simplement voulu rétablir une voie de communication dans le Détroit de Corfou, il n'avait aucun besoin de mettre son chenal là où il a été mis. Si vous considérez les champs de mines qui se trouvent dans le Détroit de Corfou, vous vous apercevez [l'orateur précise des points sur la carte] qu'il y en a ici, là et ailleurs encore. Vous vous rendez compte alors qu'il aurait été aussi facile pour les Britanniques d'établir, comme il est normal, le chenal non pas un peu plus près de la côte, mais un peu plus loin. Il existe des endroits où évidemment il n'y a pas de mines. On pouvait par conséquent, dans une large mesure, éviter de passer si près de la côte albanaise. Je me permets d'ajouter qu'il n'est pas plus difficile de tracer un chenal à un endroit qu'à un autre. Les experts pourront discuter sur ces points. En tout cas, nous trouvons étonnant que l'on n'ait pas essayé de mettre le chenal plus au milieu du détroit.

On nous a dit, dans les plaidoiries : « Mais c'est par considération pour Saranda qu'on a agi ainsi. On a voulu faire plaisir au Gouvernement albanais en faisant un chenal qui pût à la fois desservir Corfou et Porto-Edda, c'est-à-dire Saranda. »

La Cour jugera sans doute que cette explication n'est pas convaincante, pour la raison suivante : si l'on avait voulu déminer les abords de Saranda, on aurait évidemment déminé au moins un chenal pour aller à Saranda. Or, on ne l'a pas fait. Non seulement on ne l'a pas fait, mais si vous regardez les cartes de cette région qui ont été communiquées par les Britanniques, vous verrez que ceux-ci considèrent que les eaux de la baie de Saranda sont des eaux dangereuses. Par conséquent, il n'est pas exact qu'on se soit préoccupé de desservir le port de Saranda. On a pris l'ancien chenal allemand et, au lieu de le rectifier, comme il eût été normal, pour les besoins de la navigation, en le tirant de ce côté [M. Cot montre la carte], de manière à éviter de faire un chenal permettant de longer la côte albanaise, on l'a, soit laissé où il était — c'est ce qu'on nous dit aujourd'hui —, soit déplacé légèrement vers la côte albanaise. La Cour appréciera ces explications successives. Je ne veux tirer aucun argument de cette succession.

Il est bien certain, Messieurs, que si vous mettez bout à bout tous ces petits éléments de vérité qui commencent à apparaître, vous vous rendrez compte qu'il y avait un intérêt — évidemment, c'était un intérêt militaire — pour les Britanniques à pouvoir passer le plus près possible de la côte.

Alors, rapprochez tout cela. Rapprochez également le fait que — là encore c'est un simple regret que j'émets — vous n'avez pas de livres de navigation, de *logs*, qui vous permettent de dire exactement où l'on a passé. La seule chose que nous sachions — cela, évidemment, il fallait bien l'indiquer — c'est que, là, on était tout près du bord du chenal. Mais nous ne savons pas, tout au moins par une pièce officielle — puisque vous avez vu ce qu'il y a dans les pièces officielles — nous ne savons pas exactement où l'on a passé. Vous conclurez comme moi que nous avons

le droit de supposer — vous verrez dans un instant pourquoi je dis « supposer » — que l'on a eu le désir de passer aussi près que possible de la côte albanaise, non pas simplement pour donner la leçon qui convenait aux « sauvages » albanais, mais sans doute pour se livrer à quelques opérations de surveillance ou d'observation.

Là encore, je reviens à mes photographies, qui sont vraiment très intéressantes. Ce sont les photographies prises du bord du *Mauritius*. Si vous vous référez aux rapports qui sont au dossier, vous verrez que l'on dit que le *Mauritius* s'est arrêté, puis a continué sa route. Il sera facile, Messieurs, de faire vérifier par des experts le petit point suivant : c'est qu'immédiatement après l'explosion, le *Mauritius*, dont on nous a dit qu'il avait continué sa route, a tourné. Il est venu plus au sud. Il est venu, comme disent les marins — excusez un homme de la montagne, il n'y a chez moi que des lacs de montagne, où ne se fait pas de navigation — il est venu, je crois, à bâbord. On le voit très nettement sur les photographies. Ou alors, c'est la côte qui a tourné ; mais, quels que soient les miracles auxquels nous puissions être habitués, nous ne le croyons pas. C'est donc le *Mauritius* qui a tourné à bâbord.

Vous voyez alors se dessiner cette hypothèse — je ne dis pas autre chose — des navires s'en allant un tout petit peu trop par là. L'accident se produit et le *Mauritius* est immédiatement obligé de faire cette conversion que l'on n'a pas signalée, que le livre de bord ne porte pas mais que les photographies révèlent.

Vous en conclurez sans aucun doute, Messieurs, que, d'une façon indiscutable, je ne dirai pas l'objet de la croisière de l'amiral Kinahan, mais en tout cas la façon dont a été effectuée cette croisière a permis aux Britanniques de passer aussi près que possible de la côte albanaise. Peut-être même un peu trop près.

J'en arrive à ma seconde question, qui s'enchaîne à la première mais qui est beaucoup plus importante.

Je demande à la Cour si elle estime conforme aux règles du droit international de profiter d'un passage pour relever les défenses côtières d'un État étranger. Je lui demande de dire si de telles pratiques, surtout en période de troubles, sont de nature à encourager beaucoup les petits États à permettre le passage des navires de guerre étrangers par leurs eaux territoriales. C'est pourtant cela qu'ont fait indiscutablement les navires britanniques en longeant les côtes de l'Albanie. Cela vous permet de comprendre pourquoi j'ai insisté sur cette position des routes, que nous ne connaissons pas exactement mais dont il est en tout cas certain, d'après le dessin tracé par nos amis britanniques eux-mêmes, qu'elles auraient dû passer moins près de la côte albanaise.

Le Gouvernement britannique a versé au débat une carte que vous trouverez dans les annexes et qui reproduit toutes les défenses de la côte albanaise. On a tout relevé. Cela commence à Butrinto et cela va jusqu'au nord de Porto-Edda.

Vous avez entendu, Messieurs, les explications données à ce propos. On a fourni une explication qui est, si je puis dire, technique. On a dit : « Le *Saumarez* a heurté une mine. Le commandant du *Volage*, venant le prendre en remorque, a vu le *Saumarez* qui était chassé par le vent vers une côte qu'il avait de bonnes raisons de suspecter comme hostile. » Le commandant du *Volage* précise : « C'est dans ces conditions que j'ai fait relever les défenses de la côte, de façon à être bien sûr que l'on ne vienne pas s'opposer à ma mission. »

Précaution peut-être un peu supplémentaire, puisqu'il y avait, vous le savez, deux grands croiseurs à ses côtés. Mais je comprends très bien la déposition de cet officier. Et, comme il s'agit d'une déposition du commandant Paul, même si je ne la comprenais pas très bien, il a fait quelque chose de si magnifique que je n'aimerais pas beaucoup la discuter.

Mais, Messieurs, il y a autre chose. Sur la carte britannique, il n'y a pas que les positions de Porto-Edda qui aient été relevées. Il y en a d'autres. Il y a, nous l'avons fait vérifier, toutes les défenses de la côte dans cette région. Il n'y a pas grand'chose comme défenses, mais enfin, tout ce que les Albanais possèdent a été relevé.

Nos collègues britanniques nous ont dit : « Oui, c'est entendu, nous avons relevé quelques choses, parce que le *Superb* et l'*Orion*, en passant le 15 mai, avaient reçu des coups de canon.... » — c'étaient peut-être, comment dire ? des coups de semonce inamicale — « .... nous avons fait relever à ce moment-là, et c'était normal, la position de la batterie qui avait tiré ces coups de semonce inamicale. »

J'avais donc l'explication du commandant Paul pour le relevé des premières défenses qui sont ici sur cette carte [indication]. Ce sont les Anglais qui ont écrit cela : « Batteries qui ont tiré sur les navires de Sa Majesté le 15 mai. » Seulement, et cela ? Et cela ? Et cela ? [Indication sur la carte.] Ce sont des défenses qui n'ont rien à voir, ni avec la batterie qui a tiré sur l'*Orion* et le *Superb*, ni avec le sinistre du *Saumarez*. Ces positions n'ont pas été portées ici par une opération inexplicable et mystérieuse. On les a relevées. On a commencé à relever dès Butrinto, c'est-à-dire très au sud de cette carte.

Est-ce du passage innocent, Messieurs ? Pouvez-vous dire vraiment que ce soit du passage innocent ?

Je reviens au rapport du commandant Paul, que je considère comme exact d'un bout à l'autre. J'ai lu ce rapport avec intérêt, parfois avec émotion et avec admiration. J'ai trouvé, à la page 21 de ce rapport, annexe *e*), *ii*), la petite phrase suivante qui m'a beaucoup intéressé : « On utilisa alors au maximum l'occasion d'observer de près les défenses albanaises. Elles comprenaient [virgule], en ce qui concerne le XOU [virgule], à la position I, trois ou quatre canons mobiles », etc.

Je me suis dit : qu'est-ce que c'est que cela ?

J'ai vu les autres documents et je me suis aperçu alors, en lisant par exemple le rapport du contre-amiral Kinahan, ou bien d'autres rapports d'officiers, que ces chiffres, qui me demeuraient un peu mystérieux, représentaient les ordres de mission.

Par conséquent, Messieurs — à moins que je ne comprenne pas le sens des mots —, les défenses albanaises ont été relevées conformément aux ordres de mission.

Alors, nous avons bien le droit de demander : quels sont ces ordres de mission ?

Sur ces ordres de mission, quelque chose a trait — c'est le commandant Paul qui le dit — au relevé des défenses albanaises. Est-ce que c'est un ordre de mission de passage innocent ?

Nos confrères britanniques ont fait appel à un argument auquel il est bien difficile de ne pas être sensible et auquel, je le déclare, je suis pleinement sensible. Ils nous ont dit : « Dans toutes les marines du monde, il y a des choses qu'on ne peut pas communiquer complètement. »

Je pourrais leur répondre, Messieurs, que si, dans toutes les marines du monde, il y a des choses qu'on ne peut pas communiquer complètement, quand il y a des vaisseaux qui vont se promener dans les eaux territoriales d'un autre État, et lorsque l'on vient devant une Cour de Justice, alors, tant pis : on communique tout de même ces documents !

Mais, Messieurs, je ne voudrais pas ne pas répondre à l'appel qui nous a été adressé. Je pense qu'en effet la marine britannique, que nous respectons tous, ne désire pas que ses documents puissent tomber dans le domaine public et que, par exemple, à partir de l'année prochaine, dans toutes les écoles d'officiers de marine du monde, dans toutes les écoles de guerre du monde, on puisse s'amuser à faire du *Kriegsspiel* sur les ordres d'opération de la marine britannique. C'est normal.

Je vais vous faire une proposition. Nous avons des experts. Vous pouvez même, si vous voulez, nous en indiquer d'autres. Je demande que vous choisissiez un de nos experts qui, sous la foi du serment, pourra étudier ces ordres, ne les communiquera à personne mais dira simplement s'ils contiennent des choses qui lui paraissent contraires à la théorie du passage innocent. Nous nous en remettons ainsi à la disposition d'un homme qui sera un professionnel. Nous vous proposons l'amiral Moullec qui, sous la foi du serment, regardera ces ordres de mission avec vous, pourra peut-être en discuter avec la Cour en Chambre du conseil pour en extraire — ce qui serait normal — ce qui lui paraîtrait et paraîtrait alors à la Cour comme de nature à nous permettre d'étayer notre argumentation sur le caractère offensif ou innocent du passage. C'est une proposition que je fais à mes collègues. Ils ne pourront pas la refuser, parce qu'il est impossible que, dans un procès, quel qu'il soit, il y ait ainsi le secret du prince ou le secret du roi. Nous avons le droit de tout discuter. Je leur fais bonne mesure en leur disant que nous prendrons les précautions nécessaires, sous le serment prêté sur l'honneur par un officier de marine, et que ces documents ne seront communiqués à qui que ce soit, sauf ce qui a trait au passage innocent.

Sans cela, Messieurs, si vous refusez, j'aurai alors le droit d'en conclure, et la Cour devrait me laisser le droit d'en conclure, qu'il y a là des choses que vous voulez cacher.

Vous êtes passés dans nos eaux territoriales. Vous êtes passés en force et en force importante. Vous êtes passés sans l'autorisation du Gouvernement albanais. Vous êtes passés avec des canons, en nombre tellement imposant qu'ils suffisaient pour écraser toute l'armée albanaise. Permettez-moi de dire que j'ai le droit de savoir sur quels ordres vous êtes passés. J'ai le droit, en tout cas, de vous le demander. Mais la Cour, elle, a le droit d'ordonner une publication qui s'impose.

J'arrive, Messieurs, à ma conclusion sur cette affaire du 22 octobre. Je crois avoir prouvé ce que j'avais à prouver. Je crois avoir démontré que le passage a eu lieu sans notre autorisation, contre l'avis que nous avions donné. C'est assez pour que la Cour fasse droit à notre demande.

Mais je crois avoir également prouvé que, même si nous avions donné cette autorisation, on n'était pas en présence d'un passage innocent.

Alors, Messieurs, faisons une pause, car nous irons plus loin encore. Nous voyons déjà maintenant un certain nombre de choses qui clarifient cette affaire, et peut-être l'autre. C'est la volonté du Gouvernement britannique d'imposer ses conceptions, pour ne pas dire plus, au Gouvernement albanais. Le Gouvernement britannique, voyant que le Gouvernement albanais, ce Gouvernement si faible, ne s'inclinait pas, ne voulait

pas accepter sa loi, le Gouvernement britannique, qui déjà avait établi ou laissé ce chenal si près des côtes, le Gouvernement britannique a pensé qu'il fallait, non pas peut-être apprendre aux Albanais à se conduire, mais voir s'ils avaient compris que les lois de la bonne conduite, de la bonne éducation, consistaient évidemment à laisser passer les navires de Sa Majesté britannique dans leurs eaux territoriales, même en période de troubles et dans les circonstances les plus exceptionnelles.

C'est ainsi que les Britanniques ont pénétré en force. Ils n'ont pas envoyé « un » navire de guerre pour voir ce que ferait le Gouvernement albanais. Ils ont envoyé quatre navires de bataille, toute une escadre, avec ses hommes aux postes de combat, avec ses compagnies de fusiliers marins sur les croiseurs, en vêtements kaki. Cela, Messieurs, c'est une manifestation de force, ce n'est pas du passage innocent.

Après l'explosion du *Saumarez*, les navires britanniques ont pointé leurs canons sur la côte albanaise. C'est peut-être excusable, mais enfin, ce n'est toujours pas du passage innocent.

Les Britanniques ont relevé, avant et longtemps avant l'explosion du *Saumarez*, toutes les défenses de la côte albanaise, de Butrinto au cap Kiephali. Ce n'est pas du passage innocent.

La vérité, c'est que c'est une opération de force. C'est une opération montée pour imposer les conceptions et surtout les commodités britanniques à un petit État qui avait le tort de ne pas s'incliner.

Une telle opération s'apparente aux entreprises coloniales, et aux pires. Elle rappelle les procédés au moyen desquels les grandes Puissances ont si souvent étouffé les aspirations de peuples qu'elles tenaient pour inférieurs et dont elles considéraient qu'ils n'avaient pas encore de règles de bonne éducation suffisantes pour être traités en égaux.

La Cour internationale de Justice ne peut pas approuver ces méthodes ni sanctionner ces pratiques. Et je suis bien tranquille : elle ne le fera pas.

Mais avant d'examiner l'autre opération du Gouvernement britannique, voulez-vous me permettre, pour résumer ma pensée, de faire une hypothèse ?

Imaginons qu'un pays, par exemple l'Union soviétique, pour imposer ses vues, même légitimes, ou ses conceptions, même justifiées, fasse défiler, le long des côtes d'un petit pays qui n'a pas les mêmes conceptions que lui, par exemple la Grèce, une escadre composée de deux croiseurs et de deux contre-torpilleurs prêts à écraser toute velléité d'action ou d'attaque — car, nous le savons, ce sont toujours les petits pays, n'ayant pas de canons, qui attaquent les grands dans l'histoire ! Imaginez que cette action un peu brutale, tout au moins un peu menaçante, soit entreprise sans notification préalable, alors que le petit pays avait protesté contre un passage antérieur. Que dirions-nous ? Que penserions-nous ? Que dirait et penserait chacun de nous ?

Il me semble, dans ce cas, voir sir Hartley hocher un peu la tête sous sa perruque grise et l'entendre dire sans indulgence :

« Bad manners ! »

J'ai maintenant une bonne nouvelle à annoncer à la Cour : j'aborde enfin la dernière partie de mes explications, celle que je veux consacrer à l'examen de l'opération qui fut conduite les 12 et 13 novembre par les forces navales de Sa Majesté britannique dans les eaux territoriales de l'Albanie.

Il s'agit ici de la fameuse opération Retail. Nos savants collègues ont présenté cette opération comme une sorte d'opération judiciaire entreprise pour le compte de la justice internationale. Nous la considérons, nous, comme une nouvelle opération de force accomplie contrairement aux règles du droit international et mettant par suite en cause la responsabilité internationale de la Grande-Bretagne.

Pour vous permettre d'apprécier le caractère juridique de l'opération Retail, je suivrai le même plan que mon savant ami sir Eric : j'examinerai tour à tour la situation juridique et la situation de fait.

Voyons d'abord les aspects juridiques de la question. Étant demanderesse dans la seconde affaire, c'est à l'Albanie qu'il appartient de prouver le manquement à la règle internationale dont elle se plaint. L'opération Retail est évidemment une opération de caractère militaire qui a été conduite par les forces navales britanniques. Cette opération s'est déroulée dans les eaux territoriales de l'Albanie et sans le consentement de cette dernière ; nous verrons même qu'elle s'est produite malgré la volonté de l'Albanie. Par conséquent, à première vue, *prima facie*, elle constitue une violation de la souveraineté de l'Albanie. C'est une règle évidente qu'un État ne peut pas faire entreprendre par ses forces militaires une opération dans les eaux territoriales d'un autre État qui ne l'en a pas chargé. On reproche à ce propos parfois aux petits États, et donc à l'Albanie, d'être plus jaloux que les autres de leur souveraineté et de leur indépendance nationale. Permettez-moi de penser qu'il est normal qu'il en soit ainsi pour une raison fort simple que toute l'histoire démontre, hélas ! et qui est la suivante : c'est que la souveraineté des petits États est plus souvent menacée que celle des grands et qu'elle l'est généralement par l'action des grands.

Ne soyez donc pas surpris que l'État albanais ne s'accoutume pas aux violations répétées de sa souveraineté, qu'il proteste et qu'il vienne devant vous pour vous demander d'établir clairement quels sont, en pareille matière, ses droits souverains.

Quoi qu'il en soit, à première vue je le répète, la souveraineté de l'État albanais a été violée et le manquement à la règle internationale est évident. Que répond la Grande-Bretagne ? Elle ne nie pas le fait de l'opération Retail, mais elle invoque une exception, d'où il suit qu'elle devient demanderesse à l'exception suivant la règle bien connue *reus in excipiendo* .... que nous connaissons tous.

En effet, la Grande-Bretagne entend fonder son exception sur une application de la théorie de l'intervention. Elle se serait trouvée dans un cas dans lequel l'intervention d'un État dans les affaires d'un autre État est considérée par le droit positif comme légitime.

Mais mon éminent et savant ami sir Eric, avec une finesse et un talent que nous avons tous admirés, a évidemment immédiatement senti ce que pouvait avoir d'un peu choquant l'évocation dans un prétoire de justice de la vieille théorie de l'intervention d'un État dans les affaires d'un autre.

Ce ne sont pas des choses très faciles à plaider, car vous savez bien que la théorie de l'intervention n'est pas autre chose que la raison du plus fort appliquée aux affaires internationales. Aussi sir Eric a-t-il essayé de glisser cette théorie et, si je puis dire, de la faire passer devant vous sous un aspect aussi innocent que possible. Mais je crains fort que cette tentative de passage innocent dans le domaine juridique ne devienne un échec pour la Grande-Bretagne.

Qu'a dit sir Eric ? Il nous a montré la doctrine de l'intervention en la situant sous les perspectives de l'évolution du droit international. Il a concédé que la doctrine de l'intervention sous sa forme traditionnelle, sous ce que l'on pourrait appeler sa forme primitive, ne correspondait plus à l'état des relations internationales, et que la seule forme acceptable de l'intervention à notre époque, hormis évidemment le cas de légitime défense, serait l'intervention collective entreprise au nom de la communauté des peuples par les organes internationaux compétents. C'est, je dois l'indiquer, ce que très simplement le Gouvernement albanais avait dit lui-même dans sa défense.

Mais partant de cela, sir Eric a alors développé une théorie d'ailleurs fort intéressante et, à certains égards, séduisante du point de vue de la doctrine. Il nous a dit que l'organisation internationale était encore très imparfaite ; l'action du Conseil de Sécurité, a-t-il rappelé, peut être paralysée par l'exercice du droit de veto des grandes Puissances. La justice internationale, je m'excuse, Messieurs, n'est pas très rapide, et surtout elle n'a pas à sa disposition des auxiliaires capables d'entreprendre les mesures d'informations préliminaires, de rassembler les preuves, de chercher les pièces à conviction, de faire en somme toute cette besogne préliminaire à l'administration de la justice qui, vous le savez, est toujours extrêmement délicate et qui, disons-le, dans la plupart des pays, même les plus évolués, donne souvent lieu à des abus, mais qui est une nécessité technique en quelque sorte de l'administration de la justice et tout au moins de l'administration de la justice répressive.

Donc, pour que les organes d'autorité politique et judiciaire de la vie internationale puissent fonctionner, nous a dit sir Eric, à l'époque où nous nous trouvons de l'évolution du droit international, il est nécessaire que l'on puisse suppléer à ces insuffisances. Pour que ces organes puissent agir, il arrive que l'on soit souvent obligé d'agir sans délai et, pour cette action, l'intervention d'un État dans les affaires d'un autre État peut apparaître comme le seul moyen de permettre à la justice de fonctionner, et, en ce cas, nous a dit sir Eric, l'intervention doit être considérée comme légitime.

Je crois, Messieurs, avoir rapporté assez fidèlement la pensée de sir Eric. Si je ne l'ai pas fait, il m'en excusera. Et il m'en excusera d'autant plus que j'avoue avoir trouvé sa théorie extrêmement intéressante du point de vue théorique. Ainsi, c'est une intervention, une sorte de gestion d'affaires pour le compte de la justice, qui d'ailleurs n'est pas encore saisie, qu'aurait faite le Royaume-Uni en montant l'opération Retail, et, si j'ai bien compris mon savant ami, le Gouvernement britannique se trouverait en somme aujourd'hui par rapport à vous dans une double qualité, il aurait un double titre : d'une part, il est partie au procès, et d'autre part il aurait agi en auxiliaire de votre justice comme une sorte de commissaire de la police judiciaire qui prétendrait avoir arrêté lui-même celui qui l'aurait volé et se constituer en même temps partie civile au procès dont il aurait lui-même rassemblé les éléments, ce qui évidemment serait choquant du point de vue de l'instruction criminelle ordinaire.

Je le dis entre parenthèses : cette double situation rappelle un peu la comédie de Molière où Maître Jacques demande à changer de tenue parce qu'il est à la fois le cocher et le cuisinier. Il y a ainsi un double aspect du Gouvernement britannique.

Mais que penser, Messieurs, de cette doctrine juridique ? Séduisante, elle l'est certainement, mais je crois que, malgré son talent, sir Eric n'est point parvenu à rajeunir le droit d'intervention pour la simple raison qu'il n'y a pas de droit d'intervention. Dans le domaine international, l'intervention a été un fait, jamais un droit. Il y a eu une politique de l'intervention et même, hélas ! des politiques de l'intervention, et il est arrivé évidemment que le droit des gens tînt compte en fait de ces politiques et des faits qu'elles engendraient.

Mais le droit, en principe, c'est ici l'obligation pour tous les États de ne pas intervenir, sauf légitime défense, dans les affaires intérieures ou extérieures des autres États. Il se peut que dans le maniement de leur politique, les États, les grands États, soient appelés à violer cette règle de droit : ils le font alors sous leur responsabilité. Il est peut-être arrivé à certaines personnes qui se trouvent dans cette salle, lorsqu'elles étaient pressées et que la route était complètement déserte, de passer contre tout droit un signal lumineux rouge. Par exemple, devant se rendre au chevet d'un malade, un médecin peut vraiment faire le bilan entre l'avantage qu'il y a à observer complètement les règlements et — je m'excuse de cet exemple devant une cour de justice — l'obligation où il est d'aller vite pour sauver peut-être la vie d'un enfant. Ainsi, ce médecin, comme un État, peut avoir à violer une obligation juridique ; mais ce n'est pas parce qu'il la viole que sa violation devient légitime, ce n'est pas parce qu'il méconnaît l'obligation qu'il y a un droit de la rapidité sur les routes, si je puis ainsi m'exprimer.

Je le répète, l'obligation qui existe en droit international, c'est celle qui s'impose à tous les États de ne pas intervenir dans les affaires intérieures ou extérieures des autres. Faut-il justifier ma position ? Je ne le pense pas. Chacun de vous, Messieurs, connaît parfaitement ces choses. Je pourrais, en faveur de ma thèse, invoquer bien des autorités, citer bien des auteurs. Je veux me borner à l'essentiel en vous laissant vous-mêmes trancher ce point de droit public.

D'abord une définition. Je vais prendre celle d'Accioli dans son *Traité de Droit international public*, au tome I, paragraphe 364. Il écrit ceci :

« On appelle intervention l'ingérence d'un État dans les affaires intérieures d'un autre État avec l'intention d'obliger ce dernier à procéder conformément à la volonté du premier. »

Vous voyez que la définition correspond exactement au fait qui nous amène devant vous. Et Accioli poursuit :

« C'est, comme dit Lafayette Pereira, une substitution à la souveraineté de la nation qui la subit de celle de l'intervenant », ou, comme ajoute le même auteur : « une véritable usurpation d'attributions ».

En réalité, la définition l'indique, nous ne sommes pas sur le terrain du droit. Un État usurpe les attributions normales d'un autre et substitue dans le fait sa souveraineté à celle d'un autre.

Ensuite une constatation. Les auteurs — il y en a un grand nombre, surtout dans le passé, mais un certain nombre encore à l'heure actuelle, notamment aux États-Unis — qui ont essayé d'expliquer l'intervention se sont généralement placés sur le terrain des faits et des intérêts politiques, et ils ont eu raison de le faire. Je l'indiquais tout à l'heure : dans la vie des États, ceux-ci peuvent avoir à intervenir, et, sur le plan de la conduite des affaires politiques, l'angle peut être différent. Mais

ils ne disent pas pour cela qu'il y a un droit d'intervention, et c'est ce qu'a fait par exemple, dans un fameux article du *Dictionnaire diplomatique*, l'ancien président de la Cour suprême des États-Unis, le juge Charles E. Hughes, qui a ainsi justifié une certaine position américaine par des nécessités politiques, mais sans dire, tout au moins de façon précise, que cette politique engendrait un droit.

Enfin, j'ai parlé de la définition, je suis parti d'une constatation. Je voudrais ajouter simplement une condamnation que j'extrais aussi du *Dictionnaire diplomatique* et qui me paraît particulièrement forte :

« Loin d'être un principe juridique, l'intervention a toujours été un instrument d'hégémonie et d'impérialisme, isolé ou collectif. Parfois, elle eut pour objet le libre déploiement des intérêts matériels, d'autres fois, elle fut la conséquence d'un état psychologique qui n'est pas rare chez les peuples parvenus à l'apogée de leurs forces et de leurs richesses. »

Me sera-t-il permis d'ajouter que si l'intervention ne fut jamais un droit, mais toujours un fait et parfois un masque, les États Membres des Nations Unies ont, moins que d'autres encore, le droit de recourir à la force ou à la menace de la force dans la conduite de leurs affaires ? Ils ont renoncé, par l'article 2, paragraphe 4, de la Charte, à cette possibilité, à cette faculté, à cette politique, et nous avons le droit de rappeler à l'un des plus grands d'entre eux cette renonciation solennelle et les conséquences juridiques qu'elle comporte.

Étant donné ces grands principes, faut-il donc, Messieurs, admettre malgré tout l'exception britannique au devoir international, à l'obligation internationale de non-intervention ? Certainement pas. Nous connaissons tous évidemment les lacunes de l'organisation internationale; elles sont nombreuses. Dans l'ordre politique, dans l'ordre judiciaire, nous sommes dans un état de société internationale très imparfait encore. Il nous faudra beaucoup de temps, beaucoup de patience, beaucoup d'efforts pour combler ces lacunes. Votre haute juridiction est un des éléments principaux de cette évolution vers une société enfin fondée sur le droit.

Mais, Messieurs, voyons les choses en réalistes. Le remède que sir Eric nous propose serait pire que le mal. Seuls les puissants pourraient le mettre en œuvre. Mieux vaut une justice peut-être imparfaite, mais égale pour tous, qu'une justice réservée aux plus forts, car la justice comme le droit est à base d'égalité.

Songez-y, Messieurs, ce que le Gouvernement britannique vous demande, c'est de consacrer le droit, non pas pour n'importe quel État, mais pour les États les plus forts et pour ceux-là seuls, de se considérer comme les gérants d'affaires de la justice internationale. Si votre arrêt consacrait ce droit pour la recherche des preuves, quelle raison aurait-on de ne pas demain vous demander de consacrer le même droit pour l'exécution de vos décisions ? Et ne sentez-vous pas alors combien la porte s'ouvrirait à de grands abus ? Droit réservé, je le répète, aux grands, et j'ajouterai aux grands dans leurs relations avec les faibles. La Grande-Bretagne a pu venir sur le territoire de l'Albanie ou dans ses eaux territoriales pour ramasser des preuves ; elle ne serait pas allée sur le territoire d'un État aussi puissant qu'elle. Et vous consacreriez ainsi, sous prétexte de faciliter le progrès du droit, une théorie qui serait, me semble-t-il, une monstruosité dans l'ordre juridique et qui créerait un état de choses singulièrement dangereux dans la société internationale.

Pour ne pas insister davantage, mes chers collègues britanniques m'excuseront de clore ce débat par une simple phrase qui fut écrite, non pas à propos d'un État particulier, mais à propos du soi-disant droit à l'intervention qu'ont toujours réclamé ceux qui préfèrent la force au droit. Ici je cite : « Quel est donc l'État qui pourrait prétendre en remontrer aux autres comme n'ayant jamais violé le droit international ou les droits humains au cours de son histoire ? »

[*Séance publique du 19 novembre 1948, matin.*]

Le PRÉSIDENT. Avant de demander à M. Pierre Cot de continuer, j'aimerais dire aux agents des deux Parties que le juge *ad hoc*, M. Ečer, désire leur poser une question. Je lui demanderai bientôt de poser cette question aux agents. Bien entendu les agents ne sont pas obligés de répondre immédiatement. Ils peuvent, s'ils le désirent, répondre plus tard dans la matinée et même, s'ils ont besoin de renseignements plus précis avant de répondre, ils peuvent le faire plus tard.

M. EČER. Je voudrais tout d'abord poser une question à MM. les avocats de l'Albanie. Dans le Contre-Mémoire de l'Albanie, page 20[1], on trouve l'article 23 intitulé : La pratique de l'Organisation ; la non-admission de l'Albanie. Ceci se réfère à l'Accord du 22 novembre 1945. Vous citez dans l'article 23 de votre Contre-Mémoire l'article 9 de l'Accord du 22 novembre 1945 : il résulte de cet article 9 qu'en fait l'Albanie a été exclue de l'Organisation méditerranéenne Medzon ; et vous concluez ainsi : « parmi tous les nombreux pays riverains de la Méditerranée, y compris tous les pays neutres, dont les eaux territoriales étaient minées, l'Albanie n'est pas représentée au Comité méditerranéen ».

A la page 23[2], article 26, vous parlez de « la non-admission intentionnelle ». Me Nordmann, dans son plaidoyer du 16 novembre, a dit : « Par un veto constant et systématique du Gouvernement britannique, l'admission de l'Albanie au Comité méditerranéen a été rejetée à plusieurs reprises. » M. Pierre Cot, reprenant cette thèse, a déclaré le même jour dans son plaidoyer : « Enfin c'est un fait que la Grande-Bretagne s'était opposée constamment à l'admission de l'Albanie à l'Organisation internationale de Déminage et aux Nations Unies. »

Le Gouvernement britannique a répondu à l'affirmation albanaise contenue dans le Contre-Mémoire, dans l'article 23 de sa réplique : « The Agreement of 22nd November, 1945, setting up the International Organization for the Clearance of Mines in European waters (hereinafter referred to as "the Minesweeping Agreement"), which was accepted unanimously by the Four Powers, including the U.S.S.R., did not attribute to Albania membership of the relevant zone Board, the Medzon Board, nor did it provide for the representation of Albania even by an observer. » In the following Article 24, the British reply stated : "As stated above, the 'exclusion' of Albania from the Medzon Board was the result of unanimous agreement of all the Four Great Powers...."

Et voilà la question précise que j'ai à poser aux avocats de l'Albanie : Admettez-vous, ou non, que l'affirmation britannique que j'ai citée,

[1] Voir vol. II, p. 44.
[2] » » », » 46.

d'après laquelle l'exclusion de l'Albanie de cette organisation internationale a été le résultat d'un vote unanime, admettez-vous donc que cette affirmation est exacte ou non ?

Le PRÉSIDENT. Me Nordmann, si vous ne désirez pas répondre tout de suite, je donnerai alors la parole à M. Pierre Cot pour qu'il continue son exposé.

Me NORDMANN. Je préférerais répondre en fin d'audience, Monsieur le Président.

M. EČER. Monsieur le Président, j'ai encore trois courtes questions à poser aux avocats britanniques.

I just quoted the British reply, paragraphs 23 and 24. It is not necessary to quote them again, but you have stated that the reasons for the exclusion of Albania from the Minesweeping Organization were, first, in your Memorial, paragraph 9, the lack of techniqual equipment on the part of Albania for minesweeping operation and later on you added in your reply, Article 24, that the reason was also that Albania had only intermediate status, something lying between the Axis and the United Nations. My first question is this. Do you maintain your contention as stated in paragraphs 23 and 24 of your reply ? Secondly, is it your submission to this Court that all four Powers who were contracting parties in the Minesweeping Agreement agreed upon non-admission of Albania for the same reasons as stated in your Memorial, paragraph 9, and your reply, paragraph 24 ? The last question is this. Are you prepared to submit to this Court documentary proof as to both your contentions, as well as the unanimous vote and the reasons for this vote ?

Sir Frank SOSKICE. We are also prepared to answer these three questions at a later date if you will allow us to do so.

Le PRÉSIDENT. Le Gouvernement albanais désire-t-il répondre maintenant ?

M. KAHREMAN YLLI. Plutôt ultérieurement, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. Dans ces conditions, nous donnons la parole à M. Pierre Cot.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, Messieurs, au cours de l'audience qu'il a plu à la Cour de bien vouloir nous accorder hier, nous avons examiné la prétention juridique du Gouvernement britannique fondant ses opérations des 12 et 13 novembre sur une application spéciale du droit d'intervention. Il semble que le Gouvernement britannique ait aussitôt compris, après avoir indiqué sa thèse dans les écritures, que ce terrain était peu solide et qu'il risquait de se dérober sous ses pieds. Au paragraphe 22 de sa Réplique, il reconnaît que l'exercice du droit d'intervention doit être « exceptionnel et justifié par les circonstances ». Il reconnaît aussi que ce droit doit être exercé de manière raisonnable et afin « d'interférer au minimum avec la souveraineté de l'État contre lequel on intervient ». Il ajoute qu'il s'est amplement conformé à cette condition ou à cet ensemble de conditions.

Dans les déclarations du Gouvernement britannique, il semble que nous trouvions l'indication que ce Gouvernement se préparait à plaider devant vous ce que nous pourrions appeler en droit français les « circonstances atténuantes ». Je suis intervenu, nous dit-il, dans les affaires de l'Albanie, mais je l'ai fait de la façon la plus raisonnable qui soit

et je me suis préoccupé de troubler le moins possible la souveraineté de l'Albanie, qui paraît vraiment montrer une susceptibilité exagérée en se plaignant de mon action.

Pour bien caractériser cette opération, qui de toute façon — je l'ai dit hier — me paraît illégale pour des raisons juridiques, examinons si vraiment la Grande-Bretagne fut raisonnable dans sa façon de violer la règle internationale et abordons, en d'autres termes, la seconde partie des explications consacrées à cette dernière affaire.

Le mot « raison » en français, venant du latin *ratio*, a peut-être une sorte de double sens et indique à la fois la sagesse et la proportion ; mais je pense ne pas avoir de peine à démontrer à la Cour que l'opération « Retail » ne fut pas raisonnable et que les moyens mis en œuvre pour exécuter cette opération étaient vraiment hors de proportion avec le but allégué, qui était d'aller chercher les preuves pouvant se trouver dans les eaux territoriales albanaises.

Nous sommes en présence d'une opération que l'on appelle l'opération « Retail ». Je vais faire un aveu à la Cour, qui a dû s'en apercevoir par ma façon de prononcer l'anglais : je connais très mal cette langue.

Comme j'avais le souci de ne point comparaître devant vous en risquant des erreurs, je me suis rendu à la Bibliothèque, et j'ai consulté le dictionnaire philologique qui a été publié à Oxford en 1914, pour voir si je ne pouvais pas vous rapporter une indication sur le sens ou, tout au moins, sur l'étymologie du mot *Retail*. J'ai trouvé des choses assez intéressantes. Ce mot *Retail*, qui, dans le sens courant, veut dire, vous le savez, vente au détail, a aussi un vieux sens qui est, paraît-il, encore utilisé en Écosse, qui revient alors au sens étymologique et qui semble indiquer une opération destinée à « tailler en pièces » et à appliquer la loi de « retaillation », que nous connaissons bien. Le dictionnaire philologique renvoie, pour plus d'explications, au mot *retaliation*. J'ai trouvé alors, dans les exemples qu'il donne, quelque chose d'extrêmement intéressant. Je n'y attacherai évidemment pas grande importance, mais je ne résiste pas au plaisir de mettre sous les yeux de la Cour, dans une prononciation qui n'a aucun rapport avec celle d'Oxford, ce qu'écrivait Potter en 1797 :

« They should retaliate the injuries received from the barbarians by carrying the war into their own country. »

Je ne sais pas si l'amiral Kinahan est Écossais ou s'il a consulté le dictionnaire étymologique. Mais vous allez voir que, même s'il ne l'a pas fait exprès — ce qui arrivait à M. Jourdain quand il faisait de la prose —, il a évidemment suivi ces conseils et porté la guerre, ou tout au moins la menace de guerre, dans le propre pays de ces barbares qui étaient censés avoir fait injure à Sa Majesté britannique.

Nous allons voir que cette opération Retail fut moins une opération de police judiciaire, comme on tend à nous le représenter, que la poursuite de cette politique générale de la Grande-Bretagne que nous commençons, par les actions soumises à la Cour, à voir se dessiner nettement et qui tendait — d'une façon, d'ailleurs, que je ne veux point discuter, dont je n'entends point discuter les motifs — à imposer, par des manifestations de force, au Gouvernement d'Albanie l'adoption des conceptions britanniques et l'obligation de laisser passer des navires de guerre bri-

tanniques dans ses eaux territoriales, sans condition et sans tenir compte des circonstances exceptionnelles.

L'opération Retail ne fut pas une simple opération de dragage. Ce fut une opération de force et de prestige. Vous verrez qu'elle n'a pas, dans la façon dont elle fut conduite, d'autre explication acceptable pour l'esprit, pour la raison invoquée par nos éminents collègues, que le désir de faire impression sur la population albanaise et de contraindre le Gouvernement albanais à s'incliner enfin devant les thèses britanniques et la supériorité britannique.

Pour permettre à la Cour d'apprécier ces points, je me permettrai d'examiner les questions suivantes :

Primo, l'opération fut-elle décidée d'une manière conforme, sinon aux règles du droit international, tout au moins à cette raison, à cette sagesse invoquée par les Britanniques ?

Secundo, l'opération fut-elle menée, dans le détail, conformément à cette même raison, à cette même sagesse et de manière à interférer le moins possible — je devrais dire, en bon français, à intervenir, mais le mot interférer a un sens plus exact, plus précis — dans la souveraineté de l'Albanie ?

Première question: comment fut décidée l'opération Retail? Trois remarques vont me permettre de préciser ma pensée, et ces remarques, vous le verrez, vont être trois pas vers l'établissement de ma thèse. Je voudrais vous montrer rapidement que cette opération fut décidée non seulement sans le concours de l'Albanie, mais contre la volonté nettement exprimée du Gouvernement albanais. Je montrerai ensuite qu'elle fut décidée contre l'avis de l'Organisation internationale de déminage. J'indiquerai enfin qu'elle fut vraiment décidée par le Gouvernement britannique comme une opération qu'il entendait mener seul, sans contrôle, pour son compte et non point pour le vôtre.

Prenons d'abord, Messieurs, le premier point. Je prétends — je crois que j'ai à peine besoin d'insister — que l'opération fut décidée contre la volonté du Gouvernement albanais. Un peu de chronologie va l'établir.

Le 27 octobre 1946, le Gouvernement britannique, désireux — et il avait raison — de trouver les causes de l'accident tragique survenu au *Saumarez* et au *Volage*, notifiait au Gouvernement albanais sa décision de draguer le détroit.

Si le Gouvernement britannique avait raison de chercher les causes de l'accident, peut-être allait-il, dans cette notification d'une décision, au delà des limites permises. Aussi, le 31 octobre, le Gouvernement albanais, trouvant cette décision un peu cavalière, répondait qu'il ne pouvait évidemment accepter, en pareille matière, de décision unilatérale. Il ajoutait que si le Gouvernement britannique avait des opérations de dragage ou autres à effectuer en dehors des eaux territoriales albanaises, il était libre de le faire, mais que, dans les eaux territoriales albanaises, il y avait cette petite chose impalpable qui s'appelle la souveraineté albanaise et dont il fallait tenir compte.

Le 10 novembre, le Gouvernement britannique faisait savoir que, nonobstant la réponse du Gouvernement albanais, le détroit serait dragué le 12 — *quoniam ego nominor leo* —, et il donnait les deux précisions suivantes :

1° Le dragage suivra les décisions unanimes prises le 1er novembre par le Comité central de nettoyage de mines, qui a décidé que les détroits devront être nettoyés à nouveau.

2° Aucun navire ne sera stationné dans les eaux albanaises, et le nettoyage s'effectuera — j'appelle ici votre attention — de la même façon que les premiers nettoyages faits par des navires britanniques en octobre 1944 et février 1945. Vous savez que ces premiers nettoyages n'avaient pas donné lieu à protestation de l'Albanie.

Arrêtons-nous quelques minutes à peine. Deux points importants sont à signaler dans cette décision.

D'abord, l'essai de se couvrir par des décisions unanimes prises le 1er novembre par le Comité central de nettoyage des mines. L'Albanie — je m'excuse de revenir à la question posée au début de cette audience — ne faisait pas partie de ce Comité central. Mais on déclare que c'est lui qui a pris cette décision de faire procéder au dragage, de manière à apporter cet élément de poids dans l'ordre politique, tout au moins dans la pression que l'on fait peser sur le Gouvernement albanais.

Ensuite, engagement précis. Après avoir invoqué l'autorité, on va se faire très doux. On dit : d'ailleurs, ce n'est pas une opération dont vous puissiez avoir quoi que ce soit à redouter. Pas de manifestation de force. On va faire cela dans les mêmes conditions, de la même façon que les premiers nettoyages opérés par les navires britanniques en octobre 1944 et en février 1945. A ce moment-là, des dragueurs étaient passés sans appareil de combat, sans formation de guerre. Par conséquent, cette décision est présentée comme une décision approuvée par une organisation internationale ou même ordonnée par elle.

Voilà la couverture, voilà l'engagement.

Le 11 novembre, le Gouvernement albanais, qui vraiment ne comprend pas, qui ne veut pas comprendre qu'un petit gouvernement fait mieux de s'incliner devant l'autorité des grands, même quand il a le droit pour lui, répond par une phrase qui figure au premier paragraphe de la section V de l'annexe britannique n° 6, page 45[1]. Il répond que le Gouvernement albanais ne saurait admettre qu'un pays souverain soit mis de la sorte devant un fait accompli.

Il n'y a pas de juristes à Tirana, mais cette phrase pourrait être signée par n'importe quel juriste.

De plus, le Gouvernement albanais, qui, au début, peut-être à tort ou à raison, peu nous importe, peut-être encore mal informé, avait simplement dit : « Non, pas de dragage par les Britanniques ou avec les Britanniques dans mes eaux territoriales, je suis sur mon terrain », le Gouvernement albanais, comme après l'incident du 15 mai, va essayer de trouver des formules de transaction. Car, vous le remarquerez, quand il s'agit des relations diplomatiques, quand il s'agit de régler le premier ou le second incident, c'est toujours lui, et lui seul, qui tend la main et fait le premier pas. Il propose alors de créer une commission mixte qui aurait pour mandat de soumettre une solution pratique aux deux Gouvernements, afin de déterminer quelle partie de la mer devrait être déminée et quel chenal devrait être établi. C'était une proposition sage, on pouvait la discuter, l'adopter ou la modifier, d'une façon beaucoup plus large.

Pas de réponse britannique. Ou plutôt si, la réponse est la suivante : le 12 novembre, l'opération se fait, non plus sous la couverture, la protection morale de l'Organisation centrale de déminage, mais sous la couverture et la protection brutale ou menaçante des navires de guerre de Sa Majesté.

[1] P. 76 du vol. I.

J'arrive alors au second aspect de cette opération qui, je l'ai démontré, a été faite sans l'autorisation et contre la volonté du Gouvernement albanais.

Je voudrais maintenant insister sur le fait que cette opération a également été menée contre la volonté et sans l'autorisation, en tout cas, des organisations de déminage. Lorsque le Gouvernement britannique invoquait cet argument pour obtenir que le Gouvernement albanais acceptât plus aisément sa décision, je ne veux pas employer de grands mots, mais, sans doute, — je pense que mes collègues me sauront gré de cette forme atténuée, — sans doute était-il mal informé de ce qui s'était passé au Comité de déminage.

En effet, Messieurs, si la Cour se reporte à l'annexe britannique n° 15, page 85[1], elle verra que, le 28 octobre, le Comité Medzon — c'est-à-dire, vous le savez, le Comité spécialisé dans les opérations de la zone méditerranéenne, comme le nom l'indique — avait décidé à l'unanimité — y compris le représentant britannique — qu'il convenait de demander au Comité central d'inviter le Gouvernement albanais à approuver le déminage des parties des routes Médri 18/32 et 18/34 qui passent à travers ses eaux territoriales. Ce sont ses expressions. Le Comité Medzon transmet cette proposition au Comité central, qui, lui, est compétent pour prendre les décisions.

Si vous vous reportez à la page 68[2] de la même annexe britannique, vous verrez, au paragraphe 326, que, le 1er novembre, c'est-à-dire quelques jours après la décision du Comité Medzon, qui est du 28 octobre, le Comité central avait estimé « qu'il conviendrait de draguer à nouveau, à la première occasion favorable, le détroit de Corfou ». Et, sur une question précise posée par un membre du Comité à son président, le capitaine de vaisseau Nichols, qui est un officier britannique, ce président donnait la précision suivante et indiquait ce qui s'était passé au cours de la discussion, discussion que je ne vous lis pas mais que vous pourrez consulter.

« L'expression « occasion favorable » signifie, précisait le commandant Nichols, que toutes les conditions soient généralement acceptables, y compris l'absence d'objections de la part de l'Albanie. »

Voilà la décision de l'Organisation de déminage :

Proposition du Comité Medzon : demandez leur accord aux Albanais.

Décision du Comité central : il faudra nettoyer le canal de Corfou, non pas le 12 novembre, mais le plus tôt possible, quand les conditions favorables seront réalisées, c'est-à-dire quand le Gouvernement albanais n'y verra pas d'objections.

Du point de vue technique, du point de vue du bon sens, du point de vue de l'intérêt qu'il y a à ne pas créer sans raison particulière d'incident diplomatique, c'était évidemment la vérité. Chacun l'avait reconnu, et les officiers britanniques, qui jouaient — ce dont d'ailleurs nous les félicitons — un rôle immense au Comité Medzon et au Comité central de déminage, ces officiers britanniques, qui, en fait, dirigeaient ce Comité, dont ils étaient les présidents, avaient reconnu qu'évidemment on ne pouvait pas faire cela contre la volonté de l'Albanie.

Ces officiers, Messieurs, raisonnaient en hommes. J'ajoute qu'ils raisonnaient en marins. Mais la décision qui a été prise par le Gouver-

[1] P. 125 du vol. I.
[2] » 104 » » ».

nement britannique ne correspondait ni aux sentiments de ces hommes, ni à leurs opinions de marins. Ils ont donné leur opinion d'agents qui connaissaient la situation. Pour éviter toute erreur d'interprétation possible sur la position des différentes parties, je voudrais dire à nos collègues britanniques que ce n'est pas seulement le délégué de la Yougoslavie qui a insisté, à ce moment-là, pour que l'Albanie fût consultée. Quand bien même il l'aurait fait, il n'aurait fait que son devoir, et il l'a fait. Tout le monde a été d'accord, et je crois ne pas m'aventurer en disant que la première proposition fut faite par le représentant de la France dans ces organisations de déminage.

Qu'a fait l'Angleterre ? Elle n'a, nous le savons, tenu aucun compte de cette décision. Elle avait pris auparavant sa propre décision. Elle n'a modifié en rien les plans de l'action qu'elle avait entreprise, ou plutôt qu'elle se proposait d'entreprendre. Ce qui prouve bien à l'évidence que cette action avait des buts politiques, puisque les techniciens de la Grande-Bretagne à l'organisme technique chargé du déminage avaient recommandé que l'on prît l'assentiment de l'Albanie. Non seulement — nous l'avons vu, Messieurs — la Grande-Bretagne ne s'est pas conformée à cette décision, mais elle a essayé de faire croire à l'Albanie, comme plus tard d'ailleurs à d'autres organismes, que l'opération Retail était effectuée à la suite de la décision unanime du Comité central de déminage. Et le fait qu'elle ait procédé ainsi — je ne veux pas employer des mots qui pourraient être mal interprétés — a, je ne veux pas dire indigné, ni même choqué, mais mettons étonné ses propres représentants aux organisations de déminage. L'étonnement a été si grand que ces officiers britanniques, à l'indépendance d'esprit desquels je rends hommage, l'ont marqué dans une séance ultérieure des comités de déminage. Un communiqué de presse avait été donné par je ne sais qui, indiquant que l'opération des 12 et 13 novembre avait été faite sous les auspices du Comité de déminage. Le Comité de déminage adopta à l'unanimité la résolution suivante (annexe britannique n° 15, p. 72[1]) :

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

Il faut toujours féliciter les hommes qui disent la vérité, et je pense que tout le monde estimera que, ce jour-là, les officiers britanniques ont rendu service non seulement à la cause de la vérité, mais à leur pays lui-même, en montrant ainsi cette indépendance que nous respectons. Ils n'ont pas voulu que l'on pût dire, contrairement à la vérité, contrairement aux faits, que l'opération de déminage des 12 et 13 novembre était faite par un organisme international. Ils ont voulu qu'il fût bien précisé que cette opération engageait leur Gouvernement, et lui seul.

J'avoue qu'à ce moment-là — et je ne les en blâme pas — ils n'ont pas paru montrer beaucoup d'enthousiasme à la publication de ce communiqué dans la presse. Mais ceci est un autre aspect du problème.

Cependant, Messieurs, le fait que le communiqué existe, que les

[1] P. 108 du vol. I.

procès-verbaux officiels du Comité Medzon enregistrent cette protestation est suffisant pour nous, et, certainement, fera impression sur la Cour.

Et voici ma troisième observation relative à la manière dont fut décidée l'opération Retail. Elle prolonge les deux autres, elle en découle.

D'abord, Messieurs, un fait important à constater, c'est une affirmation de date. La Cour voudra bien relever une date dans le rapport présenté sur l'opération Retail par celui qui l'a commandée, l'amiral Kinahan : celle du 30 octobre 1946.

C'est le 30 octobre, c'est-à-dire avant d'avoir la réponse du Gouvernement albanais, avant de connaître la décision du Comité central de déminage, que le Gouvernement britannique a pris sa décision de monter l'opération Retail. Si le Gouvernement albanais avait accepté, rien n'aurait été changé sans doute. Mais les ordres ont été donnés avant. Par conséquent, qu'on ne vienne pas nous dire que, par une correspondance diplomatique, sous les façons peut-être un peu trop fortes d'un grand pays s'adressant à un petit pays, après ces accidents tragiques survenus à ses propres vaisseaux de guerre, ce grand pays cherchait vraiment l'acceptation, j'allais dire même la soumission de l'Albanie. Non. On voulait l'opération de force. L'opération Retail est une opération de force entreprise avec une grande flotte de guerre. Avant de savoir si l'Albanie consent, avant de connaître quelles recommandations seront faites par l'Organisation de déminage, on prend la décision : c'est en force, c'est par la force qu'on agira. Et l'on prétend qu'on a agi pour votre compte, pour faciliter votre tâche ! La vérité c'est que le Gouvernement britannique avait décidé d'agir seul.

J'entends bien que sir Eric, et je vais répondre à son argument, nous a déclaré qu'il fallait aller vite. L'urgence a été invoquée par lui comme une excuse ou comme une raison à l'opération britannique.

Voyons, Messieurs, réfléchissons. Le problème urgent, c'était celui de surveiller les eaux albanaises. Si l'Angleterre, soit en dehors de nos eaux territoriales, soit même dans ces eaux territoriales, avait organisé un réseau de surveillance, personne ne viendrait ici le lui reprocher. Si vraiment l'Angleterre désirait qu'une organisation internationale indépendante, neutre, pût ramasser tous les éléments nécessaires d'un dossier établi de façon impartiale, il était légitime qu'elle prît des précautions de surveillance. Rien ne l'empêchait de le faire. Ces précautions n'auraient pas interféré — je reprends l'expression britannique — avec le légitime exercice de la souveraineté albanaise.

D'autre part, Messieurs, — c'est ma seconde réponse à sir Eric, — rien n'empêchait la Grande-Bretagne de demander la réunion d'urgence de cette commission mixte proposée par l'Albanie. Et si, à ce moment-là, l'Albanie refusant, l'Albanie faisant traîner les choses en longueur, la volonté de l'Albanie était apparue de ne pas se prêter à cette sorte de constat d'huissier, alors, peut-être aurait-on pu penser que la Grande-Bretagne, contrairement au droit, mais suivant un intérêt supérieur, celui de sa politique, aurait entrepris elle-même une opération à laquelle le Gouvernement albanais semblait s'opposer.

Et puis, troisième solution — c'est une solution qui a été conseillée également par certains représentants dans les organisations de déminage, je le crois du moins —, on a proposé de faire draguer certaines routes par une flottille internationale de dragueurs. On pouvait organiser une telle flottille internationale de dragueurs. On pouvait aboutir à ce que

cette opération fût faite dans les conditions d'impartialité les plus grandes.

La vérité, Messieurs, c'est que le Gouvernement de Grande-Bretagne n'a rien fait pour arriver à ce résultat. Pourquoi n'a-t-il rien fait ? Pourquoi voulait-il être seul, sans témoins, sauf le commandant Mestre — dont nous aurons l'occasion de parler tout à l'heure, mais simplement d'un mot —, sans représentants d'un gouvernement étranger — car le commandant Mestre était là, il le dit dans ses rapports, en son nom personnel ? Pourquoi le Gouvernement britannique, non seulement n'a-t-il rien fait pour agir sous le contrôle international, mais encore — je crois l'avoir démontré — a-t-il tout fait pour empêcher ce contrôle international ? Pourquoi n'a-t-il recherché vraiment ni la collaboration ou l'observation de l'Albanie, ni une participation neutre ? Quelles raisons aviez-vous d'être seuls ? Ayant ramassé des preuves dans ces conditions, quelles raisons pouvez-vous avoir de croire que ces preuves seront admises sans au moins le bénéfice d'une discussion et sans l'obligation, pour le juge, d'un doute ?

J'arrive à ma conclusion. Non seulement l'opération fut décidée contrairement à l'autorité du Gouvernement albanais, non seulement elle fut décidée contrairement aux avis des organisations internationales, mais elle prouve la volonté très nette du Gouvernement britannique d'agir seul, sans contrôle. C'est encore un maillon de la chaîne. A chaque instant nous voyons le Gouvernement britannique essayer d'imposer, dans tous les domaines, sa volonté au Gouvernement albanais. Je ne pense pas, Messieurs, que ce soit le fait d'une sorte de perversité ou d'une volonté criminelle. Ce n'est pas le fond de ma pensée, ce n'est pas ce que je plaide. Je pense que c'est simplement l'habitude d'une grande Puissance, d'une trop grande Puissance, dans son comportement vis-à-vis des petites. Et je pense à ces mots que vous connaissez tous, que notre grand compatriote Montesquieu prononçait sur les tentations du pouvoir quand il n'est pas divisé ou quand il n'est pas contrôlé.

Mais, Messieurs, quittons ce terrain brûlant des intentions du Gouvernement de Sa Majesté britannique et tenons-nous en simplement aux faits. Je me borne à noter les faits incontestables. L'opération Retail n'est pas une opération entreprise pour votre compte ou pour le compte du Conseil de Sécurité par le Gouvernement britannique. C'est son opération, c'est sa chose. C'est lui qui l'a voulue ainsi, marquée et définie. C'est lui qui a voulu être seul responsable. Le voici devant vous. Nous allons maintenant examiner dans les faits comment ce Gouvernement britannique a procédé.

Voyons donc comment fut réalisée cette opération Retail. J'indique qu'elle le fut d'une façon parfaite du point de vue de l'exécution des ordres. Ce fut une opération montée dans le meilleur style britannique et, si je puis dire, dans la meilleure tradition même des drames shakespeariens, puisqu'il s'y mêla ce petit élément de fantaisie qu'il y a toujours dans ces drames et qui nous fut donné ici par la contradiction, sur laquelle je n'insisterai pas, des deux rapports Mestre.

Mais voyons comment s'est effectuée l'opération. Comme vous le savez, les Britanniques s'étaient engagés par leur communication au Gouvernement yougoslave à l'effectuer de la même façon que les nettoyages antérieurs. Ces premiers nettoyages s'étaient effectués sans déploiement inutile de forces, sans rien qui pût leur donner un caractère menaçant, et j'ajoute qu'ils avaient été accomplis suivant toutes les

traditions en honneur dans toutes les marines de guerre du monde, c'est-à-dire en prenant les précautions nécessaires pour que les mines qu'on pourrait relever ne s'en allassent point à la dérive et ne devinssent point menaçantes pour la navigation pacifique.

Voyons comment on a opéré. Ma première observation sera pour appeler l'attention de la Cour sur l'importance des forces de combat et non pas des unités de dragage qui ont été engagées dans l'opération Retail. En premier lieu, c'est 26 navires qui furent engagés. De ces navires, un certain nombre étaient des dragueurs, mais les plus forts, les plus puissants étaient des navires de guerre : un porte-avions, l'*Ocean*, 39 à 44 avions à bord, de nombreux canons de défense, etc. ; deux croiseurs : le *Mauritius:* 12 canons de 6, 8 de 4, nombreux canons plus petits; l'*Ajax :* 8 canons de 6, 8 de 4, nombreux canons plus petits ; un contre-torpilleur, le *Cheviot :* 4 canons de 4½, nombreux canons plus petits ; un autre, le *Childers :* 4 canons de 4½, nombreux autres canons plus petits; un autre encore, le *Raider:* 4 canons de 4,7, d'autres canons plus petits ; deux corvettes, le *St. Austell Bay :* 4 canons de 4, et le *St. Bride's Bay :* 4 canons de 4 ; deux sous-marins et un bâtiment de base pour des bâtiments sous-marins.

Telle est la flotte de guerre envoyée pour faire l'opération Retail.

Il serait évidemment intéressant — je ne le ferai pas — de comparer la puissance de feu que représentait à proximité des côtes albanaises cette flotte importante avec la maigre défense de ces côtes. J'ai déjà raisonné sur ce point hier ; je compléterai simplement mon information en vous disant que, d'après les techniciens, la puissance de l'artillerie varie évidemment avec les calibres, mais que pour comparer deux artilleries de différents calibres, il ne suffit pas simplement de faire le rapport des calibres, il faut multiplier par trois ou trois et demi, c'est-à-dire qu'avec un gros canon on obtient un résultat trois fois et demie plus important qu'avec un canon dont le rapport serait simplement de un à deux avec le premier. J'ajoute que vous trouverez toutes les précisions nécessaires sur l'artillerie que je viens d'indiquer en consultant l'ouvrage *Jane's,* déposé par nos amis britanniques.

D'autre part, ce n'est pas une flotte qui croise au loin. On aurait pu par exemple, au cas où on en aurait eu besoin, la laisser, toute prête à intervenir, dans la rade de Corfou ou dans le canal d'Otrante. Non, elle est sur les lieux et en état d'agir. C'est ainsi que pendant toute la durée de l'opération — vous le verrez en lisant les comptes rendus — des avions n'ont cessé de décoller du porte-avions et d'aller surveiller le lieu de l'opération et les alentours. Et comme les photographies font partie de la technique de l'exploration aérienne, il est vraisemblable que ces avions — car nous n'avons pas le compte rendu de ce qu'ils ont fait — ont pris des photographies, ce qui est, vous le savez, contraire à toutes les règles.

Le dispositif de combat était en place. En effet, si vous vous reportez au rapport de l'amiral Kinahan qui commandait l'opération, vous verrez à l'alinéa 9 que les détachements F. O. B. et les détachements de liaison aérienne se trouvaient à leur place autour du commandant en chef de l'opération. J'ignorais évidemment ce que signifiait « détachements F. O. B. ». Je me suis renseigné et j'ai trouvé non seulement la réponse verbale de nos experts, mais la définition de ces détache-

ments nous est donnée dans un livre qu'on vous a déjà cité, « L'Opération Neptune » du commander Kenneth Edwards. Ce sont les détachements composés d'officiers chargés d'observer les bombardements. Voilà donc des navires indiscutablement en position de combat.

Troisième observation : un tel déploiement de forces n'avait aucune justification, et, en tout cas, pour reprendre l'expression, la promesse britannique, aucune justification raisonnable. La raison, je l'ai dit, comporte une notion de mesure qui en est d'ailleurs la base. La raison, c'est un instrument de mesure. Aucune mesure, aucune proportion raisonnable entre ces forces considérables, comprenant même des sous-marins, et la petite Albanie qu'il s'agissait de surveiller.

Vous nous dites : nous agissions comme pour les opérations précédentes. Allons donc ! Dans les opérations précédentes, il y avait simplement des navires chargés de procéder au dragage. Ce déploiement de forces n'était pas justifié par des raisons techniques. A l'extrême rigueur, on aurait pu admettre qu'en dehors des eaux territoriales on postât quelques bateaux, par exemple deux contre-torpilleurs : un de chaque côté ; à l'extrême rigueur, pour le cas où dans la nuit, par exemple, l'Albanie aurait construit une flotte de guerre avec les cailloux de sa montagne balkanique, on aurait pu imaginer que, dans un luxe de précautions, on eût un croiseur à Corfou.

Mais, à voir cette force immense, ces quarante avions qui peuvent s'envoler de l'*Ocean* et qui patrouillent, ces gros canons qui sont en position de tir puisque les officiers chargés d'observer le bombardement sont à leur poste, à voir ce luxe de force, ces sous-marins, à qui fera-t-on croire que c'était simplement pour assurer la protection des dragueurs ? Une opération de guerre se monte toujours, je ne dirai pas de la manière la plus économique qui soit, mais en tenant compte des forces qui peuvent vous être opposées. Ici, on n'en a pas tenu compte, aucune raison technique ne peut être donnée de ce point de vue, et nous avons le droit de conclure, et la Cour, appliquant les règles du passage innocent — car du moment qu'on ne peut pas adopter la thèse de l'intervention, ce sont les règles du passage innocent qui doivent s'appliquer —, conclura que cette grande force n'avait évidemment aucune raison.

D'ailleurs, si vous vous reportez au rapport et notamment à celui du commandant Whitford, vous verrez qu'on avait donné des consignes précises : celles de ne faire usage de la force que si cela était indispensable, c'est-à-dire que si le Gouvernement albanais, comme il en avait le droit, était allé faire des observations ou dire qu'il voulait en tout cas avoir un observateur sur place, on était décidé à le repousser, et je ne crois pas qu'il y ait de meilleure preuve du mépris dans lequel on a tenu ce jour-là la souveraineté albanaise.

Autre observation : l'opération a été faite non seulement en ne tenant pas compte du droit de l'Albanie, mais au mépris complet non seulement des intérêts étatiques mais des intérêts des pauvres gens qui sont sur la côte. Une opération de déminage est destinée à créer la sécurité à 100 %, nous disait l'avocat du Gouvernement britannique. Celle qui nous occupe a peut-être accru la sécurité pour les gros bateaux de guerre de Sa Majesté en croisière illégale dans les eaux territoriales, mais elle a accru l'insécurité pour les gens de la côte.

Il y a une tradition en honneur dans toutes les marines du monde et des règles précises qui sont les mêmes partout : c'est que, lorsqu'on a détaché des mines, on les coule toujours. Même s'ils risquent de faire

sauter des barques de pêche ennemies, on ne libère pas ainsi des engins qui, sans cela, seraient destinés à assurer une protection contre les navires de guerre, en leur laissant toute latitude de s'attaquer à des gens sans défense et sans armes.

L'autorité britannique n'a pas pris cette précaution. C'est, je crois, — tous les marins du monde vous le diront, — une des choses les plus étranges dans cette opération. On nous dit : Cela tient au fait qu'on avait donné l'ordre de ne pas tirer vers la côte albanaise. Il serait facile d'ironiser, je ne veux pas le faire.

Les ordres que vous deviez donner, c'était d'abord de détruire les mines recueillies et les comptes rendus qui nous ont été donnés montrent que, pressés par le temps, la nuit qui venait, les ordres reçus, que sais-je encore ! les dragueurs ont bien pu couler quelques mines à coups de fusil, mais que les autres mines ont été laissées à l'aventure et que le flot les poussait vers la côte albanaise.

On vous disait il y a quelques jours : nous avons établi cette route pour permettre aux habitants de Saranda de pouvoir se ravitailler. Non ! vous avez libéré cette route sans penser aux gens de Saranda, aux pêcheurs, à la navigation côtière. Vous n'avez pas tenu compte de l'État albanais — il était trop petit —, vous n'avez pas tenu compte de ceux qui étaient encore plus petits que lui.

Permettez-moi de vous dire, Messieurs, que pour un juriste il y a là un exemple intéressant. Nous pensons souvent que la souveraineté est une construction de l'esprit, c'est une règle du droit que l'on peut admettre, que l'on peut combattre, mais qui existe. Dans la vie pratique, la souveraineté de l'État, c'est le pouvoir pour celui-ci de faire respecter non seulement son prestige, mais les intérêts de ceux qui vivent sur son territoire et dont il a la charge.

Il n'est pas douteux que si une commission mixte avait déterminé les conditions de l'opération, les choses ne se seraient pas passées ainsi, et cela aurait mieux valu pour les marins britanniques ou, plus exactement, pour ceux qui leur donnèrent ces ordres, contraires à la tradition de ces marins et à leurs sentiments, de laisser dériver des mines sans savoir si, le lendemain, un pauvre pêcheur ne disparaîtrait pas à cause de l'opération qu'ils avaient faite.

J'entends bien qu'ils avaient perdu leurs camarades quelques jours avant. Mais on nous dit que ce n'était pas une opération de vengeance des marins contre les gens de Saranda. J'en suis persuadé, mais j'ai le droit de conclure que c'était une opération de prestige montée avec une morgue complète et sans souci des intérêts des petits pêcheurs du pays.

Ma quatrième et dernière observation sera pour répondre à une remarque qui a été présentée par mon éminent contradicteur sir Eric. Ce dernier nous a dit : de quoi vous plaignez-vous ? La flotte de guerre n'était pas dans les eaux territoriales albanaises, elle était restée légèrement en dehors de ces eaux, surveillant le travail des dragueurs.

Il se peut, mais pour l'instant nous n'en savons rien : vous ne nous avez donné aucun document, pas de livre de bord, pas de journal de navigation, pas de compte rendu. Nous aimerions bien en avoir, car nous sommes persuadés qu'il existe tout de même des livres de bord sans erreurs dans les flottes se trouvant en Méditerranée, et nous voudrions bien avoir également les ordres donnés pour cette croisière commandée par l'amiral Kinahan.

Là encore, je renouvelle ma proposition. Je ne demande pas que ces renseignements soient publiés de façon telle qu'on puisse en discuter partout, je demande simplement à connaître les ordres donnés, à savoir jusqu'à quel point on avait poussé les préparatifs et les opérations de menaces, encore que nous sachions qu'ils avaient été poussés assez loin pour que les officiers chargés d'observer le bombardement fussent en place et pour que des sous-marins fussent sur les lieux avec un navire destiné à les réparer et à les aider en cas de besoin.

Voici ma seconde réponse. Au temps de la marine à voiles et des canons chargés à poudre noire et portant à quelques encâblures, c'était une nécessité de s'approcher tout près. Aujourd'hui, il est bien évident que lorsqu'une flotte croise même en dehors des eaux territoriales, surveillant ceux qui se trouvent dans ces eaux, la nature de l'opération change du tout au tout, car la présence d'une flotte de guerre en dehors des eaux territoriales donne à celle de navires qui se trouvent dans ces eaux un caractère tout différent.

Permettez-moi de faire une comparaison. Certains systèmes de droit prévoient une aggravation des peines quand un cambriolage a été commis à main armée. Supposons un cambrioleur qui pénètre sans armes dans votre maison et qui vous dit : « je suis entré, vous n'avez qu'à me dire de sortir ». Mais autour de la maison, des gens munis de mitrailleuses ont été postés.

Prenons un autre exemple. J'ai le droit de passer à travers votre jardin, et j'ai le droit en passant de vous dire : « Pourquoi ne me donnez-vous pas votre portefeuille ? » Vous avez évidemment le droit de refuser. Mais supposez que, exerçant mon droit de passage, je vous dise : « donnez-moi votre portefeuille », et qu'à l'extérieur de votre jardin, j'aie posté des gens avec une mitrailleuse, prêts à me protéger ; ne croyez-vous pas que ma simple demande aura un caractère un peu différent ?

Voilà la raison pour laquelle nous avons la possibilité, le devoir de conclure que cette opération Retail, engagée avec ce luxe de forces, même si les navires de guerre sont restés en dehors des eaux territoriales, était en réalité, non pas une simple opération de dragage, non pas une simple opération destinée à rapporter des preuves à la juridiction internationale, mais une opération de force et de prestige destinée à montrer aux populations albanaises qu'il fallait s'incliner.

Elle constituait ainsi le troisième degré — je ne veux pas donner à cette expression le sens qu'elle a dans une certaine langue — de la politique britannique à l'égard de l'Albanie, pour obliger celle-ci à accepter sa loi et ses conceptions.

Premier degré : la pression diplomatique, cette sorte de marchandage : pas d'échange de représentants diplomatiques si vous n'acceptez pas de laisser passer toujours nos navires de guerre. Quelles que soient les circonstances exceptionnelles, les revendications de la Grèce, peu nous importe ! nous passerons quand nous voudrons. Le droit d'invoquer les circonstances exceptionnelles appartient aux grands, non aux petits, et si vous n'acceptez pas cette façon de voir, vous n'aurez pas de représentant diplomatique. Voilà le premier degré. J'ai dit : « marchandage » ; la Cour sait qu'il y a dans la langue française un mot que je n'emploierai pas.

Deuxième degré : passage en force du 22 octobre. On verra bien, dit l'Amirauté, si ces gens ont appris à se conduire ; on ira défiler devant

ces populations, leur montrer les gros canons, alors sans doute apprendront-ils le droit international, du moins interprété par les juristes de Sa Majesté en faveur de ses intérêts.

Troisième degré : l'opération Retail. On va plus loin : les premiers canons n'ont pas suffi, on en mettra davantage. On refuse même d'admettre un observateur albanais. On prend, il est vrai, le commandant Mestre, mais à titre personnel, indiqué et invité sur la proposition du président britannique d'un comité de déminage, dont la présence n'est pas symbolique, je tiens à le dire, d'une coopération du Gouvernement français, ce qui par conséquent laisse à cette opération son caractère purement britannique. Alors qu'on pouvait agir autrement, on ne l'a pas fait.

J'en arrive à mes conclusions sur l'opération Retail. Ma première conclusion, c'est que la Cour doit ordonner la communication de tous les documents : journaux de bord, procès-verbaux, comptes rendus et autres qui nous permettront de caractériser cette opération. Vous êtes venus dans nos eaux territoriales, c'est un fait, vous y êtes venus entourés d'une grande force. Vous avez monté une opération militaire. Je pourrais, comme hier, en donner les lettres ou les chiffres : ils figurent au début du rapport de l'amiral Kinahan. Cette opération Retail, il faut que nous en connaissions dans les détails les buts, les ordres, les moyens d'exécution, la façon dont elle fut conduite. Cela ne nous intéresse peut-être pas beaucoup, mais ce n'est pas de nous qu'il s'agit, c'est de la Cour, qui a le droit de savoir, et, par courtoisie, la Cour nous mettra également en mesure de savoir, nous le lui demandons respectueusement, sous réserve de ne communiquer ces renseignements à personne d'autre que l'amiral Moullec, qui les recevra après avoir donné sa parole d'officier de garder le secret sur tout ce qui ne concernerait pas l'intérêt du procès, c'est-à-dire le caractère peu innocent de ce passage en force.

Ma deuxième conclusion, c'est que ce fut peut-être une opération de déminage, mais surtout une opération de force et non pas un passage innocent.

L'Albanie ne s'est pas inclinée. Permettez-moi alors d'arriver à une conclusion générale sur les deux affaires que j'ai eu l'honneur d'exposer devant vous. Je tiens à affirmer que, par ses conséquences, la première est plus grave, puisqu'il y a eu des morts.

En ce qui concerne la seconde, nous demanderions, si nous étions devant les tribunaux français, un franc de dommages et intérêts, si je puis ainsi m'exprimer.

Ce que nous voulons, c'est la sanction par la Cour, du point de vue du droit, de la politique de force, de la politique violant notre souveraineté, mais nous ne voulons pas tomber dans le ridicule en disant que l'opération que nous reprochons à Sa Majesté britannique a eu pour nous, sur le plan matériel, des conséquences aussi douloureuses que la perte de quarante-quatre hommes.

Si j'ai bien compris mes éminents adversaires, la coutume est de résumer le débat et de présenter, en un raccourci, les principaux arguments dont on s'est servi. Sir Hartley avait douze points à vous exposer. J'en ai beaucoup moins, peut-être sont-ils plus solides.

Je crois avoir prouvé que la Grande-Bretagne a violé le droit international en pénétrant sur le territoire albanais. Je crois avoir montré qu'il n'existe aucune preuve sérieuse que les mines ayant causé les accidents du *Saumarez* et du *Volage* aient été posées par la Yougoslavie, ce

qui est la thèse du Gouvernement britannique. S'il n'y a pas d'auteur principal, comment pourrait-il y avoir un complice, et si le plaignant n'ose pas poursuivre le soi-disant auteur principal de peur que celui-ci puisse trop facilement démontrer la fragilité de sa thèse, comment pourriez-vous admettre qu'il poursuive efficacement le soi-disant complice ?

Je crois enfin avoir démontré que le Gouvernement britannique n'apporte même pas un indice, même pas une présomption tendant à prouver que les mines soi-disant posées par le Gouvernement yougoslave l'auraient été avec la complicité du Gouvernement albanais. L'Angleterre n'ose même pas essayer d'établir qu'il existait un lien entre les Puissances qu'elle accuse d'avoir combiné ce crime épouvantable, et, par conséquent, elle n'a même pas essayé de prouver que, même si ses accusations étaient fondées, elle pouvait en tirer des arguments suffisants pour vous démontrer que nous avons violé une obligation internationale.

Et l'on arrive à ce paradoxe : L'Albanie est la seule, avec peut-être la marine suisse, qui n'ait pas pu matériellement poser les mines, nos adversaires eux-mêmes le reconnaissent ; c'est donc la seule sur laquelle ne pourrait pas peser l'obligation de notifier la pose de mines à la gation, et c'est pourtant l'Albanie que la Grande-Bretagne traduit en justice.

Messieurs, si l'on envisage les choses sous l'angle du droit, comme vous devez le faire, et non sous l'angle de la politique, comme nous n'avons pas à le faire ici, je ne vois ni comment l'Albanie pourrait ne pas gagner le procès qu'elle fait à l'Angleterre pour violation de sa souveraineté, ni comment la Grande-Bretagne pourrait vous faire juges que l'Albanie est responsable d'une action que, d'après la Grande-Bretagne elle-même, elle n'a pas pu commettre.

Dans les eaux du détroit de Corfou, la raison du plus fort appartient évidemment aux gros canons. C'est Napoléon qui disait : « Dieu est toujours avec les plus gros bataillons. » Devant vous, Messieurs, la raison du plus fort appartient à celui qui a le droit pour lui.

Il reste dans ce procès beaucoup de choses qui ne sont pas claires. Le Gouvernement albanais ne peut pas vous dire quels fous, quels criminels ont pu poser des mines dans ses eaux, il n'a pas encore démasqué ou découvert ceux qui pouvaient avoir intérêt à le déshonorer aux yeux de l'opinion publique internationale. On lui rendra cette justice que tout ce qu'il était en son pouvoir de faire pour aider la bonne marche de la justice, il l'a fait, sa présence ici le prouve ; son insistance à demander les documents qu'on apporte les uns après les autres, avec non pas des réticences dans l'esprit, mais du moins des réticences dans le temps, le démontre amplement.

Son seul tort, ce fut peut-être d'avoir bravé la puissante Angleterre et affirmé qu'un petit peuple a les mêmes droits, les mêmes devoirs de protéger la sécurité de ses frontières qu'un grand.

Je voudrais terminer en disant quelques mots qui effaceraient, s'il en était besoin, l'impression que certaines de mes paroles, un peu vives peut-être, auraient pu causer à nos amis britanniques.

Aucun de nous ne songe à oublier le rôle immense joué par l'Angleterre dans le développement de la civilisation occidentale, aucun de nous ne songe à oublier les sacrifices des peuples britanniques au cours de la dernière guerre, et notamment les actions magnifiques de la marine

britannique. Aucun de ceux qui ont participé à ce procès n'oubliera jamais les marins britanniques qui reposent dans les eaux de Saranda et qui ne méritaient pas ce destin tragique.

Mais, Messieurs, l'histoire d'un pays est toujours une affaire complexe. Une politique, et surtout une politique impériale, a toujours ses grands et ses petits côtés, ses hautes et ses basses œuvres, et l'on peut admirer les unes sans goûter les autres.

Ce n'est pas la nation britannique qui comparaît devant la Cour, c'est l'État britannique. La seule question qui se pose n'est pas de savoir si la nation britannique est une grande nation, elle est simplement de savoir si dans le canal de Corfou l'État britannique a toujours conformé sa conduite aux règles du droit.

L'Angleterre est un grand pays que beaucoup admirent, que quelques-uns redoutent, mais ce n'est pas de l'Angleterre qu'il s'agit. La Cour rappellera simplement à l'État britannique qu'il n'est pas au-dessus des lois.

6. — AUDITION DES TÉMOINS[1]
HEARING OF THE WITNESSES[2]

[*Séance publique du 22 novembre 1948, matin.*]

Le PRÉSIDENT. Avant de procéder à l'audition des témoins, il me semble que les agents des deux parties désirent répondre à la question qui a été posée par M. Ečer, juge *ad hoc*, au cours d'une audience précédente. En ce cas je donnerai la parole à l'un des deux agents, à sir Eric Beckett d'abord, à Me Nordmann ensuite.

Sir Erik BECKETT. Mr. President, Judge Ečer asked three questions : (i) Does the United Kingdom maintain its contentions as stated in paragraphs 23 and 24 of the Reply? (ii) Is it the United Kingdom submission to the Court that all four Powers who were contracting parties in the Minesweeping Agreement agreed upon non-admission of Albania for the same reasons as those stated in the Memorial, paragraph 9, and paragraph 24 of the Reply ? (iii) Is the United Kingdom prepared to submit to the Court documentary proof as to the United Kingdom contentions, as well as the unanimous vote and the reasons for this vote ?

Mr. President, our answer is as follows. The United Kingdom does maintain the contentions set forth in paragraphs 23 and 24 of the Reply. The Minesweeping Agreement was drawn up at the end of discussions between representatives between the Four Powers and all four Powers accepted it. The terms of the agreement, which all four Powers accepted, do not provide for any Albanian representation on the Medzon or any other minesweeping board. The Government of the United Kingdom submits no documentary evidence on this point other than the text of the Agreement itself. The motives of the Powers parties to the Agreement must be deduced from the Agreement itself and the historical facts set forth in paragraphs 19 to 22 of the Reply. As far as I am aware, there was no formal voting before the Agreement was adopted and the unanimity of the Four Powers is evidenced by the fact that they each of them accepted it.

Le PRÉSIDENT. Je m'adresse maintenant au Gouvernement albanais.

M. KAHREMAN YLLI. Je vous prie, Monsieur le Président, de donner la parole à Me Nordmann, qui répondra à la question.

Me NORDMANN. Monsieur le juge *ad hoc* a bien voulu poser au conseil du Gouvernement albanais la question suivante : Admettez-vous que l'affirmation britannique, d'après laquelle l'exclusion de l'Albanie de

[1] L'audition des témoins a eu lieu dans les deux langues officielles de la Cour (français et anglais). Lorsque les questions et réponses ont été énoncées dans la même langue, le texte de la traduction orale dans l'autre langue n'est pas publié. En revanche, lorsque les questions ont été posées dans une langue et les réponses données dans l'autre langue, le sténogramme de l'interprétation est reproduit ci-dessous à la suite du texte original. [*Note du Greffier.*]

[2] The hearing of the witnesses was conducted in the two official languages of the Court (French and English). When questions and answers were expressed in the same language, the text of the oral translation into the other language is not published. On the other hand, when questions were put in one language and the answers were given in the other, the verbatim record of the interpretation is published hereunder following the original text. [*Note by the Registrar.*]

l'Organisation internationale de Déminage a été le résultat d'un vote unanime des quatre Puissances énumérées dans le paragraphe 23 de la Réplique britannique, est exacte ?

En réponse à cette question, j'ai l'honneur de donner connaissance à la Cour de la déclaration suivante du Gouvernement albanais : Les écritures albanaises et notamment les paragraphes 21 à 27 du Contre-Mémoire doivent être complétés en tenant compte des procès-verbaux des commissions de déminage qui n'avaient pas été imprimés en annexe au Mémoire britannique et dont certains, notamment les premiers procès-verbaux du Comité méditerranéen, n'ont été déposés au Greffe de la Cour que postérieurement à l'envoi de la Réplique britannique.

Sous le bénéfice de cette observation, les conseils du Gouvernement albanais maintiennent les déclarations faites par eux au cours des débats oraux en ce qui concerne l'opposition constante et systématique de la Grande-Bretagne à l'admission de l'Albanie au Comité méditerranéen.

La séance constitutive du Comité méditerranéen eut lieu le 5 novembre 1945. Dans leurs discours d'ouverture, les représentants britanniques ont formulé les principes qui devaient servir de base à l'action du comité et qui furent acceptés par les délégués des autres Puissances représentées. Il fut précisé à plusieurs reprises que la charge du déminage incombait à chaque Puissance côtière en ce qui concerne ses eaux territoriales. Cette décision était conforme aux règles du droit international. En conséquence, la Grèce fut chargée de sa côte occidentale et de la Mer Égée, à l'exclusion des eaux territoriales turques. La responsabilité de la zone 17 contiguë aux côtes albanaises demeurait expressément réservée.

Telles furent les décisions prises à l'unanimité par les Puissances ayant participé à la réunion du 5 novembre.

A la suite de la guerre fut signée la Convention du 22 novembre. Les signataires de cette convention n'avaient pas été saisis de la question du déminage des côtes albanaises, qui était réservée. Il est donc inexact de dire que l'Albanie fut exclue à la suite d'un vote unanime des quatre Puissances signataires.

La délimitation de la zone 18 confiée à la Grèce résulte d'une carte annexe établie par les autorités britanniques, sur laquelle les membres du comité ne furent pas appelés à délibérer. Ceux-ci ignoraient d'ailleurs que les Britanniques avaient inclus une portion des eaux territoriales albanaises dans la zone confiée à la Grèce en contradiction avec la décision unanimement prise. Cette erreur aurait pu être aisément corrigée ; les Britanniques n'y ont jamais consenti.

La question de l'admission d'un observateur albanais fut posée au Comité méditerranéen dès le 26 février 1946 par le délégué yougoslave. Le comité, étant divisé sur ce point, décida de le soumettre au Comité central. Au cours de la séance du Comité central du 22 mai 1946, l'amiral King, représentant britannique, s'opposa formellement à l'admission d'un observateur albanais, la question étant selon lui, « liée à des problèmes politiques et diplomatiques ». L'amiral King maintint son opposition aux séances suivantes du 23 juillet et du 26 juillet.

A la suite de l'incident du 22 octobre, le Comité méditerranéen et le Comité central décidèrent à l'unanimité qu'il y aurait lieu de faire procéder au déminage des eaux du Détroit nord de Corfou avec l'accord du Gouvernement albanais. Les autorités britanniques chargées de l'exécution de toutes les décisions des deux comités ne transmirent pas ces demandes au Gouvernement albanais. La lecture des procès-verbaux

des séances ultérieures des deux comités montre que la Grande-Bretagne s'opposa constamment à ce que le déminage des eaux territoriales albanaises de la zone 18 fût retiré à la Grèce.

Le PRÉSIDENT. M. le juge Ečer se trouve-t-il satisfait des réponses qui ont été faites ?

M. EČER. Pour le moment, oui.

Le PRÉSIDENT. Je m'adresse maintenant à l'agent britannique.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, I think my learned friend, in answering a short question which I believe could be answered in a sentence, if not by the words "yes" or "no", has taken the occasion to present the Court with quite a long argument which certainly goes outside the answer to the question put by the judge *ad hoc*. In the circumstances, Mr. President, I hope you will agree that we may reserve our right to reply to this argument in the course of our reply.

Le PRÉSIDENT. Sans doute les deux Parties ont le droit de répondre et de se référer aux réponses qui ont été faites aujourd'hui.

Messieurs, nous allons procéder à l'audition des témoins. La Cour voudrait d'abord entendre le commandant Sworder, présenté par l'agent britannique. Mais auparavant je voudrais vous expliquer quelle procédure nous allons suivre.

L'agent présentera le témoin, et, après que celui-ci aura fait la déclaration prévue par le Règlement, l'agent lui posera la première question.

Celle-ci peut être d'ordre général, de sorte que le témoin pourra dire tout ce qu'il sait sans attendre de nouvelles questions de la part de son agent ; ou bien si l'agent le préfère, il peut aussi poser des questions successives. Ensuite, l'agent de la Partie adverse et les avocats-conseils auront aussi la possibilité, le droit de poser de nouvelles questions au témoin. Puis, le Président de la Cour et chaque membre auront également le même droit de poser des questions. Voilà en ce qui concerne les dépositions elles-mêmes.

Il y aura un compte rendu qui sera fait et qui plus tard sera présenté au témoin pour qu'il puisse l'examiner. Cela se passera au Greffe même, sous le contrôle de la Cour, et il pourra faire les rectifications des erreurs qui auraient pu se glisser dans les comptes rendus. Il aura ensuite la possibilité d'approuver et de signer les comptes rendus. Telle est la procédure que nous avons adoptée.

Je dois également dire aux agents que je voudrais que les témoins, après avoir fait leur déposition, restent encore à la disposition de la Cour pour le cas où elle aurait besoin de poser de nouvelles questions.

Je prie l'agent britannique de présenter le premier témoin, Monsieur le commandant Sworder.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] . . . . . .

We will now proceed to the hearing of the witnesses. I should like to point out how the Court would like this procedure to be. The Court would like to hear first of all Commander Sworder examined by the United Kingdom.

The procedure is as follows : the Agent will present his witness ; the witness will make the formal solemn declaration provided for in the Rules of Court, then the Agent will put to his witness his first question.

This may be a very general question, one that will allow the witness to say all that he wishes to say or that he knows, or the questions may be presented in detail, one after another. Then the Agent and the

Counsel for the opposite side will have the right to put new questions to the witness. The President of the Court and the members of the Court will then also have the right, if they think fit, to put questions to the witness.

There will be a verbatim report kept of this evidence, which will be made here during the public sittings. Later on the witness will have an opportunity in the Registry and under the control of the Court to correct this verbatim report—to correct any slips which might have crept into it. Afterwards the witness will approve and sign this verbatim report.

I should also like to tell the Agents now that after the witnesses have given their evidence, will they kindly remain at the Court's disposal in case the Court has other questions to put to them.

I call upon the United Kingdom Agent to present his first witness, Commander Sworder.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, may I first ask one question? You have described just now the procedure; you have described first the putting of questions to the witnesses by the Party which calls the witnesses. You have also said that the other Party then has the right to what we call "cross-examination", and at that stage also the President or members of the Court may ask questions. I wish to know, Mr. President, whether, after the cross-examination and after the questions by the President or members of the Court, the Party who calls the witness has a final right of asking questions if he wishes to clear up what he thinks may have been some misunderstandings resulting from the previous questions.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Je me permets de poser une question à la Cour. Vous venez, Monsieur le Président, de nous exposer la procédure selon laquelle une Partie qui présente un témoin l'interroge, puis l'autre Partie peut procéder au contre-interrogatoire ; enfin, vous-même et vos collègues pouvez poser des questions au nom de la Cour. Je désire savoir si, ce contre-interrogatoire et cet interrogatoire par la Cour étant terminés, la Partie qui a présenté le témoin conserve un droit ultime de poser des questions à ce témoin, de façon à tirer au clair certains points qui auraient fait l'objet de malentendus.

Le PRÉSIDENT. Notre procédure est très souple. Elle ne comporte pas de limitation. Ce que la Cour désire, c'est de jeter la plus grande lumière sur l'affaire et, en même temps, de donner aux Parties la faculté de défendre leur thèse.

Par conséquent, lorsque le témoin aura déposé, quand des questions seront posées par la Partie adverse et les membres de la Cour, l'agent qui a présenté le témoin continuera à avoir le droit de poser de nouvelles questions et même de donner des éclaircissements techniques, soit directement, soit à l'aide des experts qu'il aurait commis comme experts de la Partie.

De cette façon, la procédure est très souple. Il n'y a pas de limite en ce qui concerne le nombre de questions à poser.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Our procedure is very liberal. There is no limit to the number of questions which may be put. The Court has one wish, and that is that as much light as possible should be cast upon the matters discussed by the Court, and secondly the Court wishes to give the Parties every opportunity to defend their point of view, so after the examination and after the cross-examination have taken place, the Agent presenting the witness originally will have the

right to put new questions to him and also to add technical explanations directly ; or technical explanations may be provided by the experts, accompanying the declarations.

Me NORDMANN. En ce qui nous concerne, nous n'abuserons certainement pas du droit qui nous est accordé de poser des questions aux témoins. Mais il est possible qu'après les éclaircissements demandés par le conseil du Gouvernement britannique, nous ayons nous-mêmes à demander certaines précisions aux témoins.

Je répète que nous n'avons pas l'intention d'abuser de la faculté que nous demandons respectueusement à la Cour de nous donner. Mais je pense pouvoir interpréter votre décision, Monsieur le Président, dans le même sens en ce qui concerne les conseils du Gouvernement albanais.

Le PRÉSIDENT. Il me semble avoir été clair en disant que les conseils ont aussi le droit de poser des questions et de demander des explications.

Bien entendu, si vous nous les présentez comme des conseils, ils pourront déposer. Je n'aurai pas besoin de leur faire prononcer la déclaration, pour éviter l'erreur qui peut se glisser quant à la question du titre auquel ils sont ici présents, soit comme conseil, soit comme expert. Il me semble que les deux témoins que vous avez présentés sont deux conseils de votre délégation et non pas à proprement parler des experts, c'est-à-dire des conseillers experts, si vous voulez, mais appartenant à votre délégation.

Est-ce bien entendu ainsi ?

Me NORDMANN. Les deux experts maritimes qui appartiennent à la délégation du Gouvernement albanais ne viendront pas déposer comme témoins experts, car ils ont été totalement étrangers aux faits de la cause. Ils déposeront comme experts et en qualité d'experts conseillers du Gouvernement albanais, c'est-à-dire comme des techniciens.

Le PRÉSIDENT. Dans votre lettre vous les avez présentés comme conseils ; ce sont des techniciens.

Me NORDMANN. Oui.

Le PRÉSIDENT. Vous pouvez les appeler experts si vous voulez, mais ils sont des conseils ou bien alors comme experts sans avoir aucune attache avec la délégation.

Vous les avez présentés plus tôt qu'on ne pensait. J'attire l'attention sur le texte de l'article 53 du Règlement, en ce qui concerne le droit de poser des questions :

« Les témoins et experts sont interrogés par les agents, conseils ou avocats des parties, sous l'autorité du Président. »

Si vous les présentez, comme en réalité il me semble que vous l'avez fait, comme conseils techniques, ou conseils experts, ils ont alors le droit de poser des questions. Si, au contraire, ils ne sont pas vos conseils, ils n'auront pas le droit de le faire. C'est l'article 53 qui le dit. Il vaut mieux éviter toute équivoque. S'ils étaient seulement des experts, je leur demanderais de faire la déclaration prévue au même article 53.

Me NORDMANN. Au moment où nous avons posé la question à la Cour, nous n'avions pas en vue l'article 53 du Règlement.

Il est certain que les experts maritimes qui déposeront pour le Gouvernement albanais ne poseront pas de questions. Ils sont prêts à faire la

déclaration de l'article 53, c'est-à-dire à ne pas apparaître comme des conseillers, mais comme des experts, au même titre que les experts maritimes britanniques, sous cette seule réserve qu'ils ne sont pas témoins des faits dont peut-être les experts britanniques sont en même temps témoins.

Les experts maritimes britanniques apparaissent à la fois comme experts et comme témoins. Les experts maritimes du Gouvernement albanais n'apparaissent que comme experts. Mais nous sommes prêts à déclarer, au nom du Gouvernement albanais, qu'ils ne sont pas conseillers, mais experts. Par conséquent, ils ne poseront pas de questions.

Le PRÉSIDENT. La parole est à sir Eric Beckett.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I now call upon the Agent of the United Kingdom to present his witness.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, before I call Commander Sworder, I wish merely to inform the Court that Lieutenant Phillips, whose name is familiar to the Court as the officer who dealt with the two mines that were taken, is available as a witness if the Court desires to call him. We have not put him down on the list of witnesses whom we were going to call, because, as at present advised, we do not think that his evidence is necessary ; but I wish to inform the Court that he will be available if the Court desires to hear him.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Avant de vous présenter notre premier témoin, je vous signale que le lieutenant Phillips, qui est bien connu de la Cour comme expert du désamorçage des mines, est actuellement à la disposition de la Cour. Nous ne l'avons pas mis sur la liste des témoins, car, à moins qu'on ne nous dise le contraire, sa déposition ne présente pas d'importance. Mais, je le répète, il est à votre disposition.

Le PRÉSIDENT. Je vous remercie.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Thank you.

Sir Eric BECKETT. I now call Commander Sworder and wish to inform the Court that Commander Sworder will be examined by the Solicitor-General, Sir Frank Soskice.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Je désire maintenant vous présenter le commandant Sworder, en spécifiant que c'est le Solicitor-General, sir Frank Soskice, qui lui posera les questions.

Le PRÉSIDENT [s'adressant au commandant Sworder]. Vous m'avez été présenté comme témoin et comme expert. Je vous prie donc de faire la déclaration prévue à l'article 53 comme témoin, et ensuite la déclaration prévue à cet article pour les experts.

[*Le commandant Sworder fait la déclaration prévue à l'article 53 pour les témoins.*]

Je vous prie maintenant de faire la déclaration prévue pour les experts, car il peut se produire qu'au cours de votre déposition vous soyez conduit à donner votre avis plutôt comme expert que comme témoin.

[*Le commandant Sworder fait la déclaration prévue à l'article 53 pour les experts.*]

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Commander Sworder, you have been presented by the United Kingdom as both a witness and an expert, and I now call upon you to make two solemn declarations provided for in the Rules of the Court, first as a witness and then as an expert.

[*Commander Sworder then solemnly declared as a witness.*]

I now call upon you to make your declaration as an expert. It is possible that when we are hearing you, you may be called upon to make certain technical remarks involving your knowledge as an expert.

[*Commander Sworder then solemnly declared as an expert.*]

Sir Frank SOSKICE. Commander Sworder, you have already made two affidavits which are filed with the proceedings of the Court.

Commander SWORDER. I have.

Sir Frank SOSKICE. Your service and qualifications, and your qualifications as an expert, have, I think, already been fully set out in a letter addressed to the Court and also filed with the Court's proceedings. I want first to ask you with regard to the German maps and records which were captured and handed over by the Germans to the Allies when the Germans surrendered in May 1945. Is it correct that there were some maps and documents handed over in Berlin ?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Were there also captured the records of the German Naval Headquarters at Rhodes ?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Have you personally given close study to all the available maps and documents which were captured or handed over by the Germans on their surrender to the Allied Powers ?

Commander SWORDER. Yes, I have.

Sir Frank SOSKICE. Amongst your qualifications and appointments as set out in the letter to the Court to which I have referred, were you the British member of the Medzon Board and the Chairman of the Intelligence Committee of the Central Minesweeping Board ?

Commander SWORDER. Yes ; I was appointed the British member of the Medzon Board of the International Mine Clearance Organization at its inception on 5th November, 1945, and I remained as the British member until June, 1946. I was then appointed to the Admiralty, where I became Chairman of the Intelligence Committee of the same Organization.

Sir Frank SOSKICE. You have informed the Court that you personally studied those maps and records. Do they contain a description of the enemy minefields—the German and Italian minefields—in the Mediterranean and Ægean Seas ?

Commander SWORDER. Yes ; these documents and charts are thought to contain all the information of German minelaying in the Mediterranean.

Sir Frank SOSKICE. Are you able to inform the Court whether records are, at any rate, thought to have been obtained from those documents of all minefields laid in the Mediterranean and, in particular, in this area which the Court is now considering—the Corfu Channel and the immediately surrounding seas ?

Commander SWORDER. Yes. The records handed over by the Germans do contain all the information of the mines laid in the Mediterranean and in the Corfu area. I have the actual books—they are original German documents—which show these minefields.

Sir Frank SOSKICE. I am going to ask you in a few moments to place those documents at the disposition of the Court and to call the attention of the Court to certain pages of those records, but before I ask you to do that, could you tell me whether actual minesweeping experiences, that is to say, the results actually obtained by the various minesweeping flotillas which have swept the areas referred to and indicated in the charts and records, tend to show that those German records were accurate and complete or the reverse ? Just explain in your own words.

Commander SWORDER. Minesweeping experience since the war has confirmed that the minefields were in the positions laid by the Germans and reported in the positions where the Germans said they were. Mineclearance has now been completed in a large number of areas, so that the experience which minesweepers have had is very extensive. There is no doubt that these records handed over by the Germans are certainly accurate.

Sir Frank SOSKICE. You have told the Court about the results of actual minesweeping experience, and you have told the Court that those results confirm the records in the charts and documents taken over or captured from the Germans. I now want you as your next step to indicate to the Court which are the three documents which you referred to a moment ago as containing records of minefields laid by the Germans in the Ægean Sea and the West coast of Greece, including the Corfu area. Will you hold them up ? [The witness held up the documents.] Mr. President, from your rules I am not quite certain what procedure you would desire me to adopt with regard to the production of these three documents to which I have just referred ; but I take it that it would probably meet the convenience of the Court if the witness produces the documents, answers the questions which I ask him, and then places them at the general disposition of the Court, as the Court might subsequently like to verify his references and consider his evidence in relation to those documents.

Le PRÉSIDENT. Ces documents seront présentés au Greffe. Le Greffe les gardera à la disposition de la Partie adverse et des membres de la Cour pour leur permettre d'en prendre connaissance.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] That is all right. These documents will be presented to the Registry and they will be at the disposition of the opposite Party and of the members of the Court.

Sir Frank SOSKICE. I am very obliged to you, Mr. President, for that indication. [To the witness.] Commander Sworder, I want you now

to present in summary form and tell the Court about the contents of those documents. In the first place, what period do they cover? From what date do the records begin and up to what date do the records go?

Commander SWORDER. These documents cover the period June 1940 until the end of October 1944, when the enemy withdrew from the area which they cover, in other words, the West coast of Greece and the Ægean Sea. In these records, you will find the minelaying of every ship and German minelayer which carried out any operation at all, whether it was to sow magnetic mines or contact mines. These are the final records which were kept by the High Command.

Sir Frank SOSKICE. They are, you say, the German High Command record of all minelaying operations in these areas from June 1940 until the Germans withdrew from those areas in October 1944.

Commander SWORDER. Yes, the last minelaying operation shown in these records is dated 23rd October 1944 and relates to a minefield laid in the Gulf of Salonika.

Sir Frank SOSKICE. I want you to turn to the page in those records which deals with minelaying operations in the North Corfu area, and to tell the Court what minelaying operations are shown in those records as having taken place in those areas. Perhaps it would be convenient if, when you describe the minefields shown in those records, you would indicate on the chart behind you exactly that to which you are referring.

Commander SWORDER. In this first book there are recorded the operations of minelays Nos. 60, 61 and 62. These relate to the laying of three minefields which are marked on the chart to the south-west of the Channel. I will point them out. [The witness indicated on the chart.] Twenty Italian mines were laid off Point Barbara on 30th May, 1944, between the hours of 21.40 and 23.40. At the same time, a second minelayer was laying nineteen Italian mines off Cassopo point [indicating]. A third minelayer also, at the same time, was laying forty Italian mines just to the north-west of Barchetta Rock. That minelaying was carried out on the 30th May, 1944. There is also recorded in a second book this minefield which is, as you see, to the south of Cape Kiephali. There are no details as to the number of mines, and it was thought that it was laid very early in the war. The actual details of this lay are not shown in the German record beyond their position.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, it is not altogether easy to follow what the witness has been saying unless one perhaps has before one the actual document to which he is referring, and can see the various columns to which he makes reference. I shall, therefore, with your permission, now ask the witness to describe what the various columns show in relation to each minelaying operation, and I should then like to have your permission to place the actual document before you for a moment in order that you can see what it is he has been describing.

Commander SWORDER. In this book, on each page, there are several columns, and in the first column it gives the number of the operation—in the case of the Corfu Channel, 60, 61, 62. In the second column it

refers to the code-number given to that operation. In this case, it was recorded as G 146 (*a*), (*b*), and (*c*). These numbers are the same as those which are found on the German charts which have already been filed. The third column refers to the area in which the operation was to take place, and also gives the number of the chart. The fourth column gives the position where the mines were to be laid from the commencement of the lay, and the sixth column again gives another position which was how far the mines were to be laid. In other words, when plotted on a chart it gives the length of the minefield. The last column but one just gives the details of the mines themselves which were to be laid. In the last column it shows the date when the operation was actually carried out, and also records the time, in this case, as I said, 21.40 hours to 23.40 hours on 30th May, 1944. It also gives the pennant numbers of the minelayer which carried out the operation.

Sir Frank SOSKICE. In your evidence, a moment ago, you stated, I think I accurately report you, that the minefields shown in that book are the same as the minefields shown on the German charts which were captured.

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. The Court has before it as Annex 2 a German chart to which reference has repeatedly been made in the debates before the Court. Will you please take in your hands that Annex 2, and can you point on Annex 2 the minefields referred to in those two sets of columns which you have just read out ?

Commander SWORDER. Yes ; they are shown marked in heavy black ink and have been allocated the code-number G 146 (*a*), (*b*), and (*c*).

Sir Frank SOSKICE. Is the old Italian minefield also indicated ?

Commander SWORDER. Yes, this is shown between Cape Kiephali and Cape St. Katerina. It is marked with two lines and there are dotted lines in between.

Sir Frank SOSKICE. Was that chart, Annex 2, amongst the charts captured from the Germans in Berlin ?

Commander SWORDER. Yes, it was.

Sir Frank SOSKICE. I want you now, again looking at that book, to answer questions which I think are of great importance in this case. I shall ask you two questions and would like you to give your answers to the Court. The first question is : does that book show that any magnetic mines were ever laid in the North Corfu Channel ? My second question is : does it show any mines as having been laid to the east or the north-east of the Corfu Channel as marked on Annex 2 ?

Commander SWORDER. No. The records show that no magnetic mines were laid in the North Corfu Channel. It also shows that there were no mines laid to the north or east of the German route.

Sir Frank SOSKICE. You said : "No magnetic mines in the Corfu Channel." Is there any record of any magnetic mines having been laid in that vicinity, close to it, or immediately outside it ?

Commander SWORDER. No; the records show that no magnetic mines were laid in that area at all.

Sir Frank SOSKICE. Perhaps that follows from the answer that you gave before. Does the book, in other words, show any mines of any sort having been laid in those waters, inside or outside the Channel, or in the vicinity of it, other than the three minefields to which you pointed and the old Italian minefield further away to the west?

Commander SWORDER. No; the records show that no mines were laid in the Corfu area other than those in the minefields already reported.

Sir Frank SOSKICE. You say: "Already reported"; do you mean the ones to which you have referred?

Commander SWORDER. I mean the ones to which I have referred.

Sir Frank SOSKICE. Before I invite you, if the Court will allow me, to place the documents before it, may I just ask you one point by way of digression. Annex 9, the Court will remember, is also a chart, and if the Court looks at Annex 9 they will see a minefield marked in there as QBY 604. Will you first point, without troubling the Court to look at Annex 9, to where QBY 604 is marked on that chart and tell the Court what is QBY 604.

Commander SWORDER. QBY 604 is the danger area which was published on the 23rd October, 1946, as a result of the two ships being mined in the Medri Route. QBY are the particular or significant letters always given to a danger area where it is thought mines exist. As a result of the mining of these ships, QBY 604 was issued as a warning to shipping to stop other ships coming to the same fate.

Sir Frank SOSKICE. The Court will see that QBY 604 is not marked on the other annexes, and I will not refer again to it, because you have heard the witness say that that QBY 604 is a danger area put upon that chart because of the incident of 22nd October which the Court is at this moment investigating when the *Saumarez* and the *Volage* were mined.

Mr. President, I do not know whether it would be consistent with your procedure if the witness now advanced and put his finger on the two sets of columns which he was reading out in order that the Court might have an opportunity of seeing that to which he was referring, or whether you would prefer that that was not done. We are, of course, entirely at your disposition in that respect. If it would be convenient to the Court for him so to do, I would ask him to put his finger on the place in that book where the three minefields to which he has referred are shown, and then to turn to another page on which the old Italian minefield is also indicated. I am entirely at your disposition in that respect.

Le PRÉSIDENT. Cette procédure peut être suivie.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] You may do so.

Sir Frank SOSKICE. Commander Sworder, will you advance to the President's table, put your finger upon the part of the book which refers to the three German minefields, show him and the other members of the Court the columns from which you were reading, and then turn,

when they have had an opportunity at looking at those copies, to the other page which refers to the old Italian minefield and call their attention to that. [The witness indicates to the Court.]

Le PRÉSIDENT [au commandant Sworder]. Je voudrais vous prier de donner les mêmes explications à l'agent et aux avocats du Gouvernement albanais.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I ask you, Commander Sworder, to make the same explanations to the counsel to the Albanian Government.

[Le commandant Sworder montre les documents.]

Sir Frank SOSKICE. Commander Sworder, I now want you to turn to an altogether different point, and I want you to explain in your own words to the Court how it was that this particular route that we have been referring to as the Corfu Channel, came to be swept. Why was it that that particular Channel was swept ? You will remember that Maître Nordmann suggested that there was doubt, looking at Annex 2, as to exactly where the Channel was. How did the authorities concerned come to sweep that actual pathway through the waters ? Describe on what information they acted, and how they decided to sweep that particular part.

Commander SWORDER. In October 1944, when the Naval Allied Commander-in-Chief ordered a channel to be swept through to Corfu, we did not know where the German route was, but we did know that the Germans had a route through the Corfu Channel. We had gained this information, as one normally does in war, through various sources of intelligence by patrols in the air—who had watched the movements of ships, and so on. When it came to the actual sweeping of the Channel, we had to make it as easy as we could for merchant ships and convoys, and for that reason we decided that the best route for these ships to take would be to make Cape Kiephali first, in order to fix their position, and from there to navigate straight down to Denta Point. As soon as they got to Denta Point they then altered course to the south. We were scared at the time that if the ships did not go straight from Cape Kiephali to Denta Point that they might try and take a short cut through this minefield and become casualties. From Denta Point onwards the course, as you see, goes down past Cape Long and then is fairly straightforward.

Sir Frank SOSKICE. That, you have told us, was in October 1944. The Annex No. 2, I think you told us, was captured amongst German charts in Berlin. Had you in consequence ever seen or heard of Annex 2 when you decided, in October 1944, to sweep that Channel ?

Commander SWORDER. No. We had no knowledge of the chart shown in Annex 2 until after the war.

Sir Frank SOSKICE. Till after the war. The European surrender was not till May 1945, so several months later on you swept this Channel—did you get possession of German chart Annex 2 ?

Commander SWORDER. That is quite so.

Sir Frank SOSKICE. Would it be correct to say that the Channel you swept was the channel which you thought was probably where the German channel was, basing this upon your information from intelligence sources?

Commander SWORDER. Yes, it had been reported that the German ships hugged the Albanian coast when passing through the North Corfu Channel, and for that reason and for the reason that we knew of the minelaying in that area, we knew it was vital that we should keep close to the Albanian coast if we were to keep in safe, unmined water.

Sir Frank SOSKICE. Does it surprise you at all that the route marked out on the chart Annex 2 does not exactly coincide with the coordinates of the Channel which you in fact mined?

Commander SWORDER. No, that was no surprise to us, as we did not exactly know where the German route was but we knew that it was roughly hugging the Albanian coast.

Sir Frank SOSKICE. In Annex 27 of the Reply of Great Britain there is set out what is called a QBC signal—QBC 925. From what source would the bearings given in that signal QBC 925 be obtained?

Commander SWORDER. The bearings in QBC 925 would have been obtained from the senior officer of the minesweepers who swept the Channel. In this case it was the senior officer of the 153rd Minesweeping Flotilla.

Sir Frank SOSKICE. It can be verified, but are those the same bearings as are given on the Medri chart showing the channels, filed by the British Government?

Commander SWORDER. The bearings given in QBC 925 are identical with those published in the Medri routes.

Sir Frank SOSKICE. In other words, is that Medri route—the route shown on the Medri chart—is that the route which was swept by the 153rd Minesweeping Flotilla at the end of 1944, as you have just described?

Commander SWORDER. Yes, Sir, that is the same, identical Channel.

Sir Frank SOSKICE. Commander Sworder, that Channel having been swept, as you have described, by the 153rd Minesweeping Flotilla, would you have had any hesitation in advising the Commander-in-Chief Mediterranean that that was a safe route?

Commander SWORDER. No. The 153rd Minesweeping Flotilla had already had a great deal of experience in minesweeping. They had just before the sweeping of the Corfu Channel carried out some very difficult sweeping in heavily mined areas between the islands of the Dalmatian coast. This they had carried out very successfully.

Sir Frank SOSKICE. Have you in point of fact brought with you to show to the Court some specimens of the kind of minesweeping operations they carried out, to show the experience of that flotilla, and what was its experience and its reputation for such?

Commander SWORDER. This flotilla had a very good reputation for carrying out difficult operations. I have here the minesweeping report of their sweep of the Korcula and Scedro Channels. Attached to each report, in accordance with Admiralty orders, is a tracing showing the area which they have swept. I would particularly like to show this chart.

Sir Frank SOSKICE. Commander Sworder, before you do that, do you remember Annex 27—the first signal that is shown in Annex 27 of the British Reply? The Court no doubt remembers that was the signal picked up by the Admiralty wireless, and the Court will remember it contains a reference to a check sweep. When you are showing the tracing which you have brought to the Court as an example of the minesweeping operations carried out by the 153rd Flotilla, will you show the Court what you mean by a check sweep?

Commander SWORDER. This chart shows from the top the Islands of Hvar, Scedro and Korcula. Between those three islands there were thick minefields. The 153rd Flotilla were ordered to sweep these two channels, and this chart shows the result of their sweepings. Shown in black is the actual navigational route which the ships of the flotilla took in order to sweep this area. Each lap is shown. They started sweeping from the south, and then they gradually worked their way upwards, covering every inch of the water. To sweep the first part, which was the channel between Scedro and Korcula islands, they had to sweep no less than 50 laps backwards and forwards across this area. Having completed the area sweeping east and west, they then carried out a check sweep, and in this case they swept north and south. The route of the check sweep is shown marked in red. In the same way they went on and swept the Scedro Channel further to the north. During these operations they swept 128 mines.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, the Court will remember that Annex 27 begins "Sweep 100 % and check sweep completed to a depth of 5 fathoms—negative result", and then follow particulars. Now, Commander Sworder, referring to that language, both 100 % sweep and check sweep, what does that indicate to your mind was done by the 153rd Minesweeping Flotilla when it carried this minesweeping operation in the Corfu Channel?

Commander SWORDER. The signal from the 153rd Flotilla indicated to me that they had carried out a sweep down the Channel in order to clear any mines if there were any there, and they then followed that up with a check sweep. The result was that they had covered the area 100 %.

Sir Frank SOSKICE. Do you know what has become of the records of that sweep, kept by the commanding officer in charge of the flotilla at the time of that minesweeping operation?

Commander SWORDER. The minesweeping of the Corfu Channel terminated on 15th October. The flotilla then went south to carry out an operation in the Gulf of Patras. Unfortunately, on the 17th October the senior officer's ship BYMS—2077—was mined and sunk with heavy loss of life, including the senior officer of the 153rd Flotilla. As a result of this the reports must have gone down with the ship.

Sir Frank SOSKICE. Would it be normal for the 153rd Flotilla to carry out a check sweep along the edge of the channel?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Would that be along the edge, or would there be any overlap in order to make doubly sure, just outside the channel?

Commander SWORDER. When any minesweeping operation is carried out in order to sweep a channel, it is always understood that the area of the channel itself has to be swept and a small area outside the width of the channel. The channel, as a result of sweeping, always had a margin of safety apart from the actual width of the channel itself.

Sir Frank SOSKICE. There has been discussion before the Court as to whether a sweep of that kind would be 100 % safe, or whether it would not be. Will you indicate to the Court your own views, based on your own experience, upon that question; upon the question whether such a sweep would be 100 % safe or whether it would not.

Commander SWORDER. My opinion is that a sweep of this nature is 100 % effective. The reason is that these sweepers are equipped with minesweeping gear which, when stringed between either one ship and another, or alternatively when stringed to an otter, which I will explain on a diagram, covers the area 100 %. It is quite impossible for any mine not to be swept where the sweepers have passed over it.

I have drawn a rough diagram which shows a minesweeper towing a sweep. The sweep wire is shown suspended from the stern of the minesweeper going down some depth below the surface to a kite and then spread out across here [pointing to the diagram] to an otter. The object of the kite and the otter is to keep the sweep wire at a predetermined depth and to make the sweep run out on the quarter of the ship. The spread of this [pointing to the diagram] particular sweep is about 250 yards. When three or more ships of a flotilla are sweeping in formation, the leading ship will steer down the edge of the channel on a navigational course which has been set and followed closely astern of its sweep by the next ship. The sweep wires, as you will see, cover an area several hundred yards wide.

If there are any mines in the way, the sweep wire will cut through the moorings of the mines, and I have sketched on the right here a picture of a GY mine being cut by the sweep. On the left you will see a mine has already been cut. You will see the mooring line has been severed.

Sir Frank SOSKICE. I want you, in your own words, to describe to the Court how the ships move one after the other in order to make certain that every inch of the area is covered by their sweeps.

Commander SWORDER. I have a further sketch here which shows in the first place three ships sweeping, one ahead of the other. They have their sweep out in the same way that I showed on the first diagram.

Sir Frank SOSKICE. Which is the sweep?

Commander SWORDER. Here. The shaded area shows the water which has already been covered by the ships. You will see the leading

ship has streamed her sweep out to port; she is followed by a second ship which is protected by part of the sweep of the ship ahead. Then we have a third ship which is also protected by the second ship, and the result is we have three ships sweeping a channel, in this case of about 600 yards wide.

After they have done the initial sweep of the channel they then carry out a check sweep. I have indicated on the sketch the width of the channel which is to be swept, but you will see that the sweepers, in doing that check sweep, sweep an area well outside the actual width of the channel itself. This form of sweeping is therefore 100 % effective.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I thought it perhaps might assist the Court if I took a little time to ask the witness to explain what he meant by saying that a sweep was 100 % effective, and I hope that those plans will be of assistance to the Court and they are, of course, entirely at the disposition of the Court.

Commander Sworder, what sort of mines were you talking about as being swept up in that manner? We know that there are magnetic mines, there are moored magnetic mines, and there are moored contact mines. Will you just explain to the Court what mines that sweeping is directed to sweep up?

Commander SWORDER. That form of sweeping is designed to sweep all forms of moored mines—moored contact and moored magnetic mines.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, it was suggested in the course of discussion that if it was not moored mines it might have been a magnetic mine on the bottom of the sea which caused this damage, and it might have been a floating mine which had previously come away from its mooring which caused this damage, and I want now to ask the witness to express to you his view of these possibilities. In the first place I want to ask him what his view is and what his experience is, tending to show whether this damage could have been done by a magnetic mine, and I am going to ask him what he means by a magnetic mine. There are moored magnetic mines and there are other magnetic mines on the bottom of the sea, and I would ask him to explain his views on them.

Commander SWORDER. The damage to the *Saumarez* and *Volage* could not have been the result of magnetic mines. In the first place, if it had been a ground magnetic mine laid in the Corfu Channel, the water was too deep for this type of mine to be effective. If it had been a moored magnetic mine, in the first place it would have been swept in the same way that the ordinary contact mine is swept, and if by any chance this had been the cause of the damage, you would not have got the same damage as you had from a contact mine. For instance, the moored magnetic mine is laid at a certain depth below the surface of the sea, and the result of the explosion is that you get a certain corrugation in the ship; you may even damage the ship sufficiently to put her out of service, but it is not in contact with the ship itself. In other words, the magnetic mine is fired by the magnetic influence of the ship passing some distance from the mine, and in the case of the *Saumarez* and *Volage* they could not possibly have been mined by magnetic mines of any sort whatsoever.

Sir Frank SOSKICE. May I just ask you one or two questions about the detail of the answer you have just given? Do I understand you to say that there are magnetic mines which may be placed at the bottom of the sea, and there are magnetic mines which are moored in the same way as contact mines are moored?

Commander SWORDER. Yes, there are magnetic mines which are known as magnetic ground mines, which are laid at the bottom of the sea. There are also moored magnetic mines which are moored from the bottom of the sea. They are some distance below the surface.

Sir Frank SOSKICE. Would the moored magnetic mines have been swept up when the Channel was swept?

Commander SWORDER. Yes, moored magnetic mines are swept in exactly the same way as moored contact mines.

Sir Frank SOSKICE. Secondly, with regard to ground magnetic mines, beyond what depth do they become ineffective?

Commander SWORDER. It is considered that the magnetic mine is ineffective below 25 fathoms. Even if it does explode at that depth it does practically no damage to a passing ship.

Sir Frank SOSKICE. Had these two ships been fitted with what is called degausing apparatus?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Would that have afforded a protection against damage from magnetic mines?

Commander SWORDER. Yes. Both the *Saumarez* and *Volage* were fitted with degausing apparatus, which is a de-magnetising electrical system designed to protect them against magnetic mines.

Sir Frank SOSKICE. I think you told the Court, but I want to make it perfectly clear—does a ground magnetic mine rise up from the bottom and hit the ship, or does it explode at the bottom of the sea?

Commander SWORDER. A magnetic ground mine explodes on the bottom of the sea.

Sir Frank SOSKICE. Finally, perhaps a more cogent reason than any, did the German documents, as you have told us, which you put before the Court, show that there were no magnetic mines in that area?

Commander SWORDER. The records which have been shown before the Court show that there were no magnetic mines in that area.

Sir Frank SOSKICE. No floating mines, that is to say mines which were floating on the surface, could have done the damage to these ships, which was close to the bottom, by the keel?

Commander SWORDER. No. In the unlikely possibility that they were floating mines, the explosion would have occurred on the water line.

Sir Frank SOSKICE. Commander Sworder, I want now to turn to a different point altogether, and that is the stocks of mines that were found when the war came to an end. Now, in the first place, do you produce a document showing where stocks of mines were in the possession of the Germans ?

Commander SWORDER. Yes, I have here a book showing the stocks of mines left in the Mediterranean at the end of the war.

Sir Frank SOSKICE. In a moment I will ask you to place that book at the disposition of the Court, but first will you tell the Court how that book came into your hands ?

Commander SWORDER. As I stated earlier, at the end of the war, in accordance with the terms of the instrument of surrender, all German documents relating to mines were handed over to the Allies. This book was given to me by Captain Albertz, who was Chief-of-Staff to Admiral Loewisch, the Naval Commander (South) in the Mediterranean.

Sir Frank SOSKICE. Captain Albertz was Chief-of-Staff to Admiral Loewisch, the Naval Commander (South), and was that book given to you by him on the 11th May 1945 ?

Commander SWORDER. Yes, Sir.

Sir Frank SOSKICE. I referred to it as a book ; would it be more accurate to describe it as a folder—a dossier—containing various stock sheets showing deposits of mines ?

Commander SWORDER. Yes, it is a file showing the stocks of mines at certain dates in various ports which are indicated.

Sir Frank SOSKICE. From the form of these stock sheets, do they apparently show the stocks on hand and the stocks asked for by various port commanders in the various ports which are included in these stock lists ?

Commander SWORDER. Yes. This file shows on different pages the number of mines which were required and ordered for various operations, and also the number of mines which they had at these ports at any particular time.

Sir Frank SOSKICE. You say "stocks at the ports". I want to make it perfectly clear : does that seem to show any stocks in the hinterland, or only stocks in the possession of the various port commanders for particular operations ?

Commander SWORDER. These stock sheets only refer to the mines in hand at the various ports held by the port commanders themselves. They do not refer to any stocks of mines in the hinterland.

Sir Frank SOSKICE. Have you examined these stock sheets to ascertain what mines were on hand at the various ports on the latest date possible before the German surrender ?

Commander SWORDER. Yes I have.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, you will remember that Sir Hartley Shawcross indicated there would be evidence as to what countries possessed stocks of mines, particularly these Y mines. I am going to ask the witness now to say whether there is any evidence that any of these Y mines were in the possession of any persons concerned here at these dates when the Germans were just going to surrender. Would you look at the reference to Trieste and see what the evidence is with regard to Trieste and the possession of mines by the port commander of Trieste.

Commander SWORDER. One of the stock sheets which is headed "Trieste" shows that there were 171 German Y type mines in Trieste on the 25th April, 1945.

Sir Frank SOSKICE. I would like with your permission, Mr. President, for the witness to advance to your table and point to the stock sheet and the entry to which he has just made reference.

Mr. President, I was going to conclude on this particular topic by a very few questions covering Greece as well as Yugoslavia, and I will be very glad if I might finish those questions before the Court rises. I should only take about three or four minutes.

Commander Sworder, for the sake of clarity, are those mines in those stock sheets described as "Y" mines, or have the Germans got some different way of describing them, and if so, what is it ?

Commander SWORDER. The German equivalent of the GY mine is "EMC". They refer in all their documents to EMC, which is the same as the GY mine.

Sir Frank SOSKICE. When the Greek ports were reoccupied by the Allies, were there any mines of any sort found in any of the Greek ports, and if there had been, would they have been the subject of a report which would have come to your knowledge ?

Commander SWORDER. When the Allies advanced into Greece in October 1944, the various ports were searched and no German mines whatsoever were found in any of the ports. Subsequent sweeping led us to believe that the Germans, as a last resort, must have laid every possible mine available in order to try and delay our advance.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I do not know whether the Court thinks that that would be a convenient moment to adjourn. I shall be passing now to another topic.

[*Public sitting of November 22nd, 1948, afternoon.*]

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, there are two points which I omitted this morning and which I should like now to deal with very briefly. The first point is this. [To the witness.] You handed to the Court documents showing what mines the Germans had laid. I want you to tell the Court whether, by looking at those books which you handed in to the Court, in any of the three German minefields which were laid in the danger areas marked on the plan QBY 539 or in the Italian minefield in QBY 257, there were any German GY mines ?

Commander SWORDER. No; it is clearly shown in the German records in column 9 that these mines were of the Italian colonial type. This has also been recorded in the various annexes and on the chart which is shown on the easel.

Sir Frank SOSKICE. There were no German GY mines, and I assume from what you say, there were no German GR mines?

Commander SWORDER. No; there were no German mines in any of these minefields at all. They were Italian mines laid by German minelayers.

Sir Frank SOSKICE. There were no German mines at all?

Commander SWORDER. That is right.

Sir Frank SOSKICE. The second point is one of clarification. You said that when the Channel was swept in October 1944, the Admiralty did not possess the German chart, Annex 2. Did it then possess any German charts of that region?

Commander SWORDER. No; the Admiralty possessed no German charts of that area covering the Corfu Channel, or, as far as I know, the Central Mediterranean until after the war.

Sir Frank SOSKICE. I now want to pass to a different topic and I want you to take some of the photographs which are contained in Annex 19 of the British Memorial. The Court will recollect that contained in Annex 19 of the British Memorial there are photographs some of which are marked "Ocean, G. 360, 361, 362 and 363" [indicating]. Have you those photographs in your hand?

Commander SWORDER. Yes, I have.

Sir Frank SOSKICE. To save the Court the trouble of looking again at the Annex, I do not know, Gentlemen, whether you can see from that distance the photograph which I hold up in my hand. I want you, Commander Sworder, to tell the Court of what mines are those photographs, when were they taken, and what do they show happening to the mine?

Commander SWORDER. These photographs are of the second mine recovered after the sweeping on 13th November, 1946. They show this mine being towed towards the coast of Corfu by a motor-boat.

Sir Frank SOSKICE. On which lap was that mine recovered?

Commander SWORDER. This mine was cut on the second lap.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to take the photographs which are also contained in Annex 19 and which are marked "Mauritius G.A. 34 to 40". Gentlemen, I believe you can probably distinguish from where you are the photographs to which I am referring. I want you, Commander Sworder, to tell the Court when those photographs were taken.

Commander SWORDER. These photographs were taken on 14th November, that is the day after the minesweeping operation.

Sir Frank SOSKICE. When the mines were at what place?

Commander SWORDER. They were at a small bay opposite Port San Stefano on the island of Corfu.

Sir Frank SOSKICE. Do you mean two mines, one swept on the first lap and the second one swept on the second lap?

Commander SWORDER. Yes, the two mines which had been recovered.

Sir Frank SOSKICE. You will remember that there has been some discussion as to what types of mine are shown on the photograph. I want you now to take photograph "Mauritius G.A. 39". Gentlemen, may I hold up that photograph. I think you can probably see it from where you are. Looking at photograph "Mauritius G.A. 39", I want you to tell the Court what type of mine is shown on that photograph.

Commander SWORDER. The type of mine which is shown on this photograph is clearly the German Y-type mine. The reason is that in the centre of the photograph you will see the mechanism plate. This mechanism plate has 20 holes on the flange to retain it to the casing of the mine. This particular size of plate is the size which is used for the GY mine. A further point is that on either side of the photograph can be seen two elbow-joints with horns attached. In other words, at the extreme edge of the photograph you will see two elbow-brackets, and on those elbow-brackets can be seen the horns. That combined with this type of mechanism plate are exclusive identical features of the GY mine.

Sir Frank SOSKICE. I do not know whether that is clear. Do you observe the plaque which goes round the centre of the mine, and do you observe that there are in the circumference of that plaque 20 holes? [To the witness.] Supposing this had not been a GY mine but had been a GR mine. How many holes would there have been round that plaque or base?

Commander SWORDER. There would have been 18 holes.

Sir Frank SOSKICE. Does that in your mind leave any doubt whatever as to whether this was a GY mine or a GR mine?

Commander SWORDER. There is no doubt whatsoever. This was a GY mine and could not possibly have been a GR mine.

Sir Frank SOSKICE. Do you say that because of the 20 holes?

Commander SWORDER. Yes, that is one feature.

Sir Frank SOSKICE. You say that is one of the characteristics. Are the elbow-horns the second characteristic?

Commander SWORDER. Yes; the elbow-horns are a feature of the GY mine. If this were a GR mine, it would have three horns instead of two, and furthermore the horns would be switch-horns which stick out directly from the mines and are not mounted on elbows.

Sir Frank SOSKICE. There are two characteristics then, the 20 holes instead of the 18 and the elbow, the two bent horns, instead of three straight horns ?

Commander SWORDER. Yes, that is correct.

Sir Frank SOSKICE. Do those two characteristics taken together leave in your mind any doubt whatever as to the identity of these mines ?

Commander SWORDER. No, these features show clearly that this is a German Y-type mine.

Sir Frank SOSKICE. Will you now take photograph G.A. 38. [To the Court.] This is the photograph showing the cigarette to which, if you recollect, Professor Cot made reference. [To the witness.] Is there any reason at all, if you are dismantling a mine, you should not smoke a cigarette ?

Commander SWORDER. No ; there is no reason at all or danger in anybody smoking a cigarette.

Sir Frank SOSKICE. Is there any kind of gaseous substance or anything that comes out of a mine which a cigarette might set alight ?

Commander SWORDER. No, the action required to fire the mine is a mechanical one.

Sir Frank SOSKICE. Now will you take "Mauritius G.A. 35". That is the photograph which shows two persons, one of whom is wearing a cap. It also shows the mine. What are the respective dimensions of a GR and a GY mine ?

Commander SWORDER. A GR mine is 33½" in diameter and a GY mine is 46" in diameter.

Sir Frank SOSKICE. Have you made a little experiment on this photograph by measuring the dimension of this officer's cap against the dimensions of the mine which is shown in the photograph in order to show the dimension of that mine ?

Commander SWORDER. Yes ; I would say that the diameter of the mine would appear to be 3⅜ the size of the cap. In other words, assuming that the cap was approximately 13" across, which is about what mine is, it would mean that the mine is about 47" in diameter.

Sir Frank SOSKICE. You say that the cap is "approximately" 13" in diameter. One does not know the exact size of the cap, but you say your cap is that size, and you are assuming that this is an ordinary officer's cap.

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to answer something different. When the mine is floating in the water, whereabouts are the elbow-horns ? Do they stick out of the water or are they under the water ? Just describe what the mine looks like and what you can see of it when it is floating in the water.

Commander SWORDER. When the mine is floating in the water, the weight of the mechanism-plate is such that it makes the mine float so that the mechanism-plate is below the water. Therefore, it also means that the two elbow-horns, which are mounted close to the mechanism-plate, are also submerged. In fact, you only see the upper hemisphere of the mine when it is floating in the water, and you therefore only see the horns on the top of the mine, on the upper hemisphere.

Sir Frank SOSKICE. You only see the upper hemisphere and the horns which are on the upper hemisphere?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to tell the Court how many horns there are on the upper hemisphere of a GY mine, and how many horns there are on the upper hemisphere of a GR mine.

Commander SWORDER. There are five horns on the upper hemisphere of the GY mine and also five horns on the upper hemisphere of the GR mine.

Sir Frank SOSKICE. Are they the same shape or about the same shape in each type of mine—GY and GR—that is, horns on the upper hemisphere?

Commander SWORDER. The Germans use a horn known as the Hertzhorn which was the standard fitting for practically all their mines and certainly for that of the German R-mine and the German Y-mine.

Sir Frank SOSKICE. So that if you saw a GY mine floating, and if you saw a GR mine floating, what would you see of the mines in each case and how many horns would you see if you saw them floating?

Commander SWORDER. All you would see is the upper hemisphere of the mine with 5 horns on it, whether it was a GY mine or whether it was a GR mine.

Sir Frank SOSKICE. Would the difference be some difference in the diameter of the mine so far as you could see it in the water?

Commander SWORDER. Yes, that is so.

Sir Frank SOSKICE. So far as the detonator and the primer of the mine are concerned, do they differ in the case of the GY and the GR mine, or are they the same?

Commander SWORDER. They are the same.

Sir Frank SOSKICE. In photograph G.A. 38, what part of the mine is this hand grasping? [Indicating.]

Commander SWORDER. The hand is grasping the primer.

Sir Frank SOSKICE. I want you now to pass to a completely different topic, and that is the topic of the casualties which, according to Me. Nordmann and Professor Cot, took place in swept channels. The Court will remember that the Counter-Memorial of the Albanian Government in paragraph 53 and in Annex 15 and the Rejoinder in paragraph 63

set out certain instances in which it is alleged that in swept channels ships ran into mines and became casualties. I am now going to ask Commander Sworder about the various examples which were given of such alleged casualties in order to see whether they support what Me. Nordmann said, namely, that swept channels are unsafe. [To the witness.] Have you yourself knowledge of the contents of the minutes of the Central and Medzon Clearance Boards?

Commander SWORDER. Yes, I have.

Sir Frank SOSKICE. You have already told the Court of your connexion both with the Medzon Board and with the Central Mine Clearance Board in your capacity as Chief of the Intelligence, and in your work on these two Boards, has it been part of your function to study and to take part in the discussions of which those minutes record the result?

Commander SWORDER. Yes, that is part of my duty.

Sir Frank SOSKICE. Now will you tell the Court, have you studied each of the examples given in the Albanian Counter-Memorial and in the Rejoinder in paragraph 53 and Annex 15 of the former, and in paragraph 63 of the latter, and investigated closely the circumstances of each of those incidents?

Commander SWORDER. Yes, I have studied them.

Sir Frank SOSKICE. I am going to ask you in a moment to give some two or three examples of what you have found with regard to particular instances, but in order to abbreviate your evidence, can you tell me first in summary form, do those instances support the conclusion that swept channels nevertheless remain unsafe?

Commander SWORDER. No, the examples given are totally misleading.

Sir Frank SOSKICE. Now to take the examples given, do any of them, to begin with, disclose a case in which a vessel ran into a moored contact or moored magnetic mine in a swept channel?

Commander SWORDER. No, there is no record of any ships except the *Saumarez* and *Volage* being mined by a contact or a moored mine in a swept channel.

Sir Frank SOSKICE. You say you know of no case, but in particular taking the cases which are set out in those parts of the Counter-Memorial and of the Rejoinder, are any of them cases in which, if you investigate the real circumstances, ships ran into mines in swept channels?

Commander SWORDER. No, of the ten examples given, all except one were cases of casualties which strayed into minefields or were fishing boats which were actually fishing in a declared danger area where it was known that mines were. In the case of one other casualty, this was not a mine casualty at all, but was the case of a ship hitting an under-water obstruction.

Sir Frank SOSKICE. Which is that one case?

Commander SWORDER. This one case is referred to as reported in the Press. It is a ship called the *William Bursley*. Lloyd's *Gazette* reported on 20th May that the *William Bursley* had become a casualty. At that time they did not know the cause, and they included it under the list of mine casualties in error. It was not until later, when the ship was in dock, and when they had examined it and questioned the master that they found that actually this ship, the *William Bursley*, did not strike a mine but touched a submerged object. They then published a notice in the Press on the 14th July excusing their mistake.

Sir Frank SOSKICE. The 14th July—you did not say what year, in case anybody would like to verify it.

Commander SWORDER. 1948, Sir.

Sir Frank SOSKICE. Now, Commander Sworder, I said I was just going to ask you if you would take, say, three examples and just inform the Court what you found in the case of those three examples, just in order to give the Court a kind of idea as to the accuracy of the suggestion that they ran into mines in swept channels. Which one will you take first?

Commander SWORDER. It is quite immaterial as to which example we take first. I suggest perhaps the first one on the list in Annex 15 of the Albanian Government's Counter-Memorial.

Sir Frank SOSKICE. Which example is that, and will you give full details of what you found on investigation?

Commander SWORDER. The American tanker *Signal Hills*. This vessel is reported on 8th October 1946 to have struck a mine in a position 36 miles from Leghorn, while on a passage from Vado to Port Said. The actual position where this tanker was reported mined was in 43° 31′ N., long. 9° 34′ E., which is in a declared danger area and close to the German minefield L 27 and not in a declared swept channel.

If I may be allowed to just point this out on the chart, Sir.

This is a chart of the Gulf of Genoa. The ship was proceeding from Vardo across the gulf towards Leghorn in order to go down the west coast of Italy. At that time there were a large number of danger areas on the west coast of Italy where the minesweepers so far had not carried out post-war mine clearance. These are shown as red marks on this chart. Where the *Signal Hills* was mined is in minefield L 27.

Sir Frank SOSKICE. Is there any question at all that those coordinates that you gave—43° 31′ and 9° 34′—are not in a swept channel?

Commander SWORDER. No, this position is north of the swept channel.

Sir Frank SOSKICE. From where have you obtained the information that you have just given to the Court? What are you relying on?

Commander SWORDER. This information in the first place is recorded in the minutes of the Mediterranean Zone Board. It was also forwarded to the Admiralty, and this information also is obtainable from Lloyd's in the City of London.

Sir Frank SOSKICE. Sir, that is the first example. Now will you take a second example ?

Commander SWORDER. I suggest the second example should be a fishing vessel. On the 10th October 1946 the Danish fishing vessel *Nokken* was mined and sunk in position 56° 52 min. 5 sec. N., 11° 9 min. 5 sec. E. of V. . . . . The reason why she was mined was because she was fishing in a minefield. If I may be allowed to point it out on the chart, this is in the Kattegat, and it is shown that this position is just north of the junction of way 28 and way 38.

Sir Frank SOSKICE. Now one more example, Commander Sworder.

Commander SWORDER. The third example is the American Liberty Ship *Cassius Hudson*. On the 16th October this ship struck a mine when in the Northern Adriatic, in position 45° 32 min. N., 13° 12 min. E., which is in a declared danger area and close to German minefield AR 4. Minesweepers from Trieste went to her assistance ; two BYMS towing and two BYMS sweeping ahead, but the ship became unmanageable and struck a second mine. The record of this is shown in Minute 42 of the 9th May of the minutes of the Mediterranean Zone Mine Clearance Board. The vessel struck a second mine because the two small BYMS, which are only small wooden ships, could not hold the *Cassius Hudson*, a ship of 7,200 tons, and the ship drifted out of the channel into another minefield, namely AR 41.

Sir Frank SOSKICE. If you remember, Gentlemen, paragraph 51 of the British reply deals with this particular case, and it is stated in that paragraph of the British Reply that the ship was at that time several miles outside the Medri route.

Commander SWORDER. If I may be allowed to just point this out on the chart. Here is a chart of the Northern Adriatic. On the left hand side of the chart, here, we have Trieste, and the right-hand side, Venice. The whole of this area at that time was a declared danger area, with, as you see, a very large concentration of minefields. The *Cassius Hudson* must have lost her way, either due to weather trouble or some other reason, and she actually was on her way to Venice. As you see, she went right through this minefield and is approximately 10 miles off what should have been her normal course.

Sir Frank SOSKICE. Now, Commander Sworder, I want you to inform the Court what you have found with regard to the various examples cited by Me. Nordmann when he was addressing this Court on the 16th November. Gentlemen, you will remember that Me. Nordmann, when he was making his address to the Court, instanced other cases which had not been referred to in the pleadings in the Counter-Memorial and the Rejoinder, and referred to other passages of the minutes of the Mine Clearance Boards. What I was proposing to ask the witness now is to deal with those other instances which Me. Nordmann, in his address, cited to you. He cited them for the same or similar purposes.

For convenience of reference, those examples cited by Me. Nordmann appear on pages 6-9 of the Compte Rendu No. 15. I will not ask

the Court to look at them at the moment. The Court will probably remember in outline, at any rate, what Me. Nordmann said, and I will ask Commander Sworder to deal with the various examples which Me. Nordmann cited.

Commander Sworder, to take the first one. His first reference was to mines found at a depth of 35 fathoms, off Civita Vecchia and in the Dardanelles. What is your comment with regard to that ?

Commander SWORDER. These minefields were anti-submarine minefields. The surface mines which might be a danger to shipping had already been cleared some time before. It is, I feel, quite irrelevant to quote mines at a depth of 35 fathoms, when all we are concerned with at the moment is not anti-submarine mines, which are laid at a depth of 35 fathoms, but we are concerned with moored mines which are there to catch surface ships.

Sir Frank SOSKICE. Could anti-submarine mines be a source of danger to surface craft ?

Commander SWORDER. No.

Sir Frank SOSKICE. His second reference was to moored magnetic mines, and that reference occurs on page 6. What is your comment on that ?

Commander SWORDER. This mine is swept in exactly the same way as the contact moored mine. If there had been any magnetic moored mines they would have been swept in the same way that contact moored mines are swept.

Sir Frank SOSKICE. His next reference was to the meeting on the 4th—I think Me. Nordmann mistakenly said the "24th"—February, 1947, the reference being to 100 floating mines which were said to be a menace to ships in the Ægean Sea, page 6. Have you investigated the minutes of that meeting, and what is your comment on that reference ?

Commander SWORDER. This reference appears to refer to a remark by the Greek representative at the meeting when he was asking for more ships in order to clear up minefields in the Ægean. When he referred to floating mines, he was talking about there being 100 floating mines in the whole of the Ægean Sea, which was becoming a menace to shipping. He did not mean a large number of mines at one particular spot, but he was just implying that so long as there were a large number of unswept minefields, due to gales and so on, there were bound to be floating mines which had broken away.

Sir Frank SOSKICE. Is that, Commander Sworder, easy of reference, if one looks at the relevant minute of the meeting to which reference has been made—the meeting of the 4th February, 1947 ?

Commander SWORDER. Yes, I have the context here.

Sir Frank SOSKICE. Is it a long extract, or is it quite short ?

Commander SWORDER. Well, Sir, it covers about half a page, because, as I say, it is really a request for more ships to assist in sweeping the fields in the Ægean Sea.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President and Gentlemen, I would not propose to ask him to read the whole extract. As you have heard, it is about half a page long, but it can be verified, the point being that the Greek representative was arguing that he should have more minesweeping ships allocated to the Ægean Sea, and saying not in a particular area but in the whole of the Ægean Sea, there would be mines because of the gales and because of the many unswept minefields which would be a danger to shipping, but unless, Gentlemen, you indicate a desire that I should ask Commander Sworder to read it, I do not propose to ask him to, in order to save time.

Le PRÉSIDENT. Cela n'est peut-être pas nécessaire.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] This may not be absolutely necessary. We will recall this reference later.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, Commander Sworder, as you know, is entirely at the disposition of the Court, and if the Court should at any time desire to verify any of these references that he is making to the minutes of the Boards, of course he is at any time at your disposal, and he can show you the exact passage, but to read them all out to the Court would take a considerable time.

Now Me. Nordmann referred to the possibility that mines might become water-logged and sink low enough down under the surface of the water to be difficult to see. Would you inform the Court, Commander Sworder, what your comment is upon that suggestion?

Commander SWORDER. If a mine ceases for any reason to float, that must be because it has a leak and it would therefore sink.

Sir Frank SOSKICE. I do not know whether that answer is perfectly clear, Mr. President. What the answer was, I think, is that if the mine springs a leak it will not only sink down so that you can only see a little bit of the mine above water, but it will become water-logged and sink to the bottom of the sea. Me. Nordmann's suggestion was, I think, that the mine might get a little water in it and still just stick a little out of the water: that it would sink down a little only, but the answer is it would sink to the bottom of the sea.

Commander Sworder, on page 7 Me. Nordmann referred to the case of the *Christian Huyghens*. He referred to that as a case in which a ship had run into a mine in a swept channel. Would you give the Court the result of your researches with regard to that instance, so far as they appear from the minutes of the Boards.

Commander SWORDER. It would appear that Me. Nordmann has quoted part of a minute recorded at the Central Board meetings, but has not finished the paragraph, otherwise he would have seen that the wording in the last sentence reads as follows: "While there was some doubt as to the type of mine, it seemed possible to conclude that it was an oyster magnetic mine." Me. Nordmann rather implies that as there were in the neighbourhood other minefields which were 2-1½ miles

away, that it may have been some other type of mine. However, the conclusion of the Board was that there was a considerable possibility that it was an oyster magnetic mine. The point there is that these oyster magnetic mines are ground mines which lie on the bottom of the sea, and they were used for exactly this purpose where this ship was mined. In other words, for blocking approaches and entrances to harbours. They were laid by the Germans as they withdrew, and they should certainly not be confused in any way with moored contact mines.

I would just also like to read the last sentence of this paragraph: "It was impossible to completely guarantee the safety of large ships in shallow waters." In other words, in the approaches to these harbours where oyster mines and ground mines had been laid at the end of the war, although they had been swept over, due perhaps to the silting up of the approaches and so on, it was not always possible to ensure that this type of mine would be swept.

Sir Frank SOSKICE. In other words, if a ship is going in shallow waters, waters which are shallow enough for a ground magnetic mine to damage the ship, it is not possible to guarantee in shallow waters safety against those ground mines?

Commander SWORDER. That is so.

Sir Frank SOSKICE. The distinction being between moored mines which you sweep by cutting their wires, and ground mines which you do not touch in the sweep because they remain on the bottom of the sea, below the sweep?

Commander SWORDER. Yes, Sir.

Sir Frank SOSKICE. Would that apply otherwise than in shallow waters—shallow enough for the ground mine to do damage?

Commander SWORDER. No, it can only work in very shallow water.

Sir Frank SOSKICE. I am not sure whether you have explained to the Court, but in case you have not, I would ask you to now. A ground mine, which is at the bottom of the sea, does that explode at the bottom of the sea when the ship passes over it, or does it rise from the bottom of the sea to the bottom of the ship and explode against the bottom of the ship?

Commander SWORDER. No, Sir. The magnetic ground mine or oyster magnetic mine rests on the bottom of the sea and explodes on the bottom of the sea.

Sir Frank SOSKICE. The next reference to which I would ask you to direct your remarks is to an observation made by Admiral King on the 26th July, 1946, to which Me. Nordmann referred on page 7 of the Compte Rendu No. 15.

Remember, Gentlemen, that Me. Nordmann referred to that remark by Admiral King as implying that it was impossible that the safety of a swept channel should be in any way regarded as 100 per cent. You will remember the reference in his address to the Court on the 16th of this month.

Commander SWORDER. If we examine Minute No. 248 of the Central Board Minutes, we will see that the Board was broadly considering whether it was necessary to sweep areas laid prior to 1942. As a result of sweeping in similar areas, it was not considered justifiable to sweep this particular area. It was not as if the Board had any responsibility for accidents which might occur in these areas.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President and Gentlemen, that again is a case in which I would have wished, if time permitted, to cite a considerable extract from the minutes to which Commander Sworder has referred, but perhaps I might just summarize what I think would be found if either any member of the Court or my opponents desire to verify by looking at that minute. I do not know whether you would allow me to do so in order to save time.

I think it would be found on reference—and Commander Sworder will correct me if I am mistaken—to the exact minute that what was being discussed was whether it was justifiable, having regard to the limited minesweeping resources at the disposal of the Board, to sweep certain areas which had not been mined since 1942, sweeps having shown in those areas that they were very unlikely to produce any result. There were many demands for minesweepers in other areas, and they were considering whether it would be justifiable to use those minesweepers in this particular area. Admiral King was taking the view that it was not justifiable to resweep those areas, to allocate minesweeping ships to those areas. Other members present at the discussion took the opposite view and said that sweepers ought to go to those areas, and Admiral King, in the course of his argument at that meeting, was simply uttering the usual official caution that the Board were not responsible for safety; they did not accept responsibility for safety. He was simply saying that it was not justifiable with their limited resources to allocate them to an area which was so unlikely, on the whole, to produce any results. I will now ask Commander Sworder if he, having the minute before him, thinks that is, generally speaking, an accurate résumé.

Commander SWORDER. Yes; that is correct.

Sir Frank SOSKICE. The next example is a reference by Me. Nordmann on page 8 concerning an accident in the channel between the Humber and Heligoland, the casualty in question being the United States vessel *Clinton*. I shall ask Commander Sworder whether that is an example which, if one looks at the record of the meeting, demonstrates that swept channels could not be regarded as 100 per cent safe.

Commander SWORDER. This is a very misleading example. If you turn to Minute 135, you find that a further investigation was carried out as to the reason why this was thought to be a mine casualty, and it reads: "With regard to the casualty previously reported, the American ship *Clinton* in the Elbe-Humber route, a search has been carried out by a minesweeping flotilla with negative result." In other words, as soon as this casualty was reported, they said "we must ascertain whether there are any mines in that area", so they carried out minesweeping operations, but no mines were found. A further investigation of the ship showed that from the very small damage which

she sustained, she might have struck an explosive float. That is a small float with about 30 lb. of charge and it is quite often found. These floats drift about all over the sea, and there were a large number floating in the North Sea. They are of no danger to shipping, and we find that this American ship is not even recorded in the casualty-list of ships due to mining. Therefore, this minute is a misleading example. In the first place, she did not strike a mine, and nowhere is she recorded as being a mine casualty.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I think the interpreter in error referred to page 135. It is in fact Minute 135. [To the witness.] These explosive floats are small floating charges of 30 lb. which would cause slight damage but would be of no danger to ships?

Commander SWORDER. That is so.

Sir Frank SOSKICE. On page 8 of the translation, Me. Nordmann refers to the Norwegian tanker *Heron* and the United States ship *Antietem*. I should like you to indicate what you found, referring to the minutes, with regard to those two examples cited by Me. Nordmann.

Commander SWORDER. These two vessels were reported to have been mined in the approaches to the Gironde; on investigation it was found in the first place the United States merchant ship *Antietem* had turned out of the swept water while picking up a pilot; in other words, she was outside the swept channel. In the case of the Norwegian tanker *Heron*, she was mined by a groundmine but only slightly damaged; and it is believed that she was also outside the channel. It is actually reported as outside the channel in the official record of the Mine Clearance Board casualties.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I shall, with your permission, now ask Commander Sworder to go through certain other examples. This sounds a long process, but at the same time if I did not ask Commander Sworder to deal with it on reference to the actual minutes of the Clearance Board, I should, in my reply, have to deal with it myself. Therefore, I feel that on the whole perhaps we are not losing time unnecessarily. There are not many more examples to give. [To the witness.] The next example with which I should like you to deal is first of all a citation of Me. Nordmann who refers to Minute 135 and to three different accidents occurring in a single channel. Have you investigated by reference to the minutes of the Board that citation of Me. Nordmann?

Commander SWORDER. Yes, I have. I have examined Minute 135 and I cannot actually find among the casualties in that minute that there are three ships actually mined in one channel. However, there are one or two casualties, and I assume that Me. Nordmann was perhaps referring to these. The first ship we find is the Danish steamer *Linda*. She was reported to have detonated a groundmine near way 28, and in the casualty-list it is reported that she was outside the swept channel. The second casualty is an American Liberty ship, the *Nathaniel Bacon*, and she is reported to have been damaged by three mines. This ship was in a minefield and was well outside the swept channel. The third example is another American Liberty ship, the *Duncan L. Clinch*,

which was mined and sunk at the entrance to the river Seine. The position of the sinking lies within an area which contained oyster-mines, and it was expressed by the American member of the Board that sand-banks in the estuary of the river Seine had shifted and that this ship was mined in a minefield which contained oyster-mines.

Sir Frank SOSKICE. By "oyster-mines" do you mean ground mines?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Was the ship therefore sunk in water shallow enough to enable ground mines to do serious damage to the ship?

Commander SWORDER. Yes. A further casualty reported is the Danish fishing vessel *Rota*, but it is not confirmed whether this casualty was due to a mine. In fact, in the First Interim Report of the International Central Board on page 14, it shows that this vessel was trawling near an ammunition dump. In other words, it was most likely outside the swept channel and a mine was most probably not the cause of the sinking. A further casualty was the Swedish motor-vessel *Monica*. This vessel was mined off Lorient, but was undamaged. She apparently received a severe shaking from a ground mine exploding in deep water. In other words, this mine exploded in a depth of water which was ineffective to the ship itself. The position of this accident was in the approach channel to Lorient.

Sir Frank SOSKICE. On page 9, Me. Nordmann makes reference to a resweep which was carried out by the 160th British Minesweeping Flotilla and states that the mines were Greek mines. Have you investigated that by reference to the Board?

Commander SWORDER. I have investigated this and I find that in the first place Me. Nordmann refers to a resweep by the 160th British Minesweeping Flotilla, but actually it was the 160th Greek Minesweeping Flotilla. This sweep was carried out for anti-submarine mines which were known to be in this area, below the minefield which had been successfully cleared previously by the 8th Minesweeping Flotilla.

Sir Frank SOSKICE. In what area was that particular incident?

Commander SWORDER. It was approximately 50 miles south of Corfu.

Sir Frank SOSKICE. That was page 9 of the Compte Rendu. Was that a case, in other words, in which a minefield was successfully swept for moored mines and then there was a resweep for anti-submarine mines which were below the moored mines?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Now I come to one or two more examples. There is a reference to mines being found near Giulianova and Silvi in the Adriatic. Have you investigated that?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. What did you find on investigating that ?

Commander SWORDER. The reference to these mines was founded on a report by fishermen near Ancona in the Adriatic. They reported that they had found, while fishing, certain mines which they considered were in places which were not marked on the mine-charts. Of course, as a result of this, investigations were made, and if we refer to Minute 23 of the 8th Meeting of the Medzon Mine Clearance Board, which was held on 27th August, 1947, you will find that the Italians who had been specially asked to investigate this case reported that the mines were found to be non-existent. On interrogation of various fishermen, they found that these mines did not exist at all.

Sir Frank SOSKICE. One final example concerning an American antonnae mine in a minefield off the North African coast.

Commander SWORDER. This reference concerns three contact-mines which had escaped being swept. In the first place, these were American antonnae mines which had been laid in a minefield off the North African coast. This minefield was supposed to have been laid in 1943 during the North African invasion, or closely after, and when the sweepers went to clear this area, they actually cleared the area but found no mines. Sweepers had, in other words, swept an area where mines were supposed to be ; but the sweepers did not cover this particular position. It was not a case of the sweepers missing any mines ; it was just a question of their sweeping in the wrong place.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, for the sake of clarity, the reference which Me. Nordmann made to this particular example did not describe the mines as American antonnae mines. It is a reference he made on page 9 of the Compte Rendu under date June 2nd, 1946. That is simply for clarification in case anybody wishes to verify the instance. That brings me to the end of the examples, and I want you, Commander Sworder, to say in one answer whether, having investigated all the examples given in the Counter-Memorial, in the Rejoinder, and also referred to by Me. Nordmann in the speech to the Court, you have found on investigation a single case of a ship running into a moored contact or moored magnetic mine in a swept channel.

Commander SWORDER. No, there is not one example of that. In fact, it is not surprising as, as far as is known, there are no cases of any ships being mined by contact or moored magnetic mines in a swept channel except the *Saumarez* and *Volage*.

Sir Frank SOSKICE. I want now to pass to another topic, and that is the actual damage that was done to these ships. This morning, you informed the Court of the sort of damage which you would expect to be done by a ground magnetic mine on the one hand, and a floating mine on the other. I now want you to take the Memorial in your hand and look at Annex 10, which, Gentlemen, you will remember, is a report of the damage done to the *Saumarez* and *Volage* on October 22nd. It is a detailed report stating the nature of the damage. I want you to take that report in your hand and also take supplement No. 6 of the Security Council Records and look at Exhibit 2 B, photograph B. 3. [To the Court.] To save your turning up the actual photograph, I

do not know whether you can see, from where you are, the photograph to which I am referring. It is in this yellow book, Supplement No. 6, and it is Exhibit 2 B, photographs B.3 and B.4. [To the witness.] I want you to tell the Court, looking at the report of the damage to the *Saumarez* in the first place—I will ask you about the *Volage* in a moment —whether you can discern whereabouts upon the vessel the damage was done and the nature of the damage.

Commander SWORDER. The ship was holed below the water-line, and the plating and so on was cracked. A large hole was blown in the plating near the keel at approximately 38 station.

Sir Frank SOSKICE. You said that the damage is shown on the report as having been done near the keel.

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Will you just look at this photograph which I have held up to the Court. Does this photograph give you any indication by way of supplementation to the report of the nature of that damage ?

Commander SWORDER. Yes, it shows very clearly that the plating of the ship has been blown outwards ; in other words, that the explosion which must have taken place in the neighbourhood of the keel, blew up inside the ship and blew her plates outwards.

Sir Frank SOSKICE. How much water approximately would a ship of that sort draw ?

Commander SWORDER. About 12 ft. forrard and about 20 ft. aft.

Sir Frank SOSKICE. How deep under the water must the mine or other missile, whatever it was, have been in order to do that damage ?

Commander SWORDER. The explosion must have occurred at about 12′ below the water, as it distinctly says it was near the keel, and the photographs substantiate the fact that it was in the centre of the ship and blew the plates outwards.

Sir Frank SOSKICE. You said the centre of the ship. Do you mean the centre between the back and front or the centre between each side ?

Commander SWORDER. The centre between each side.

Sir Frank SOSKICE. The keel ?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Could that damage, in your opinion, possibly have been caused by a floating mine ?

Commander SWORDER. It would have been quite impossible for a floating mine to have caused this damage. In the first place, the explosion would have occurred on the water-line and, furthermore, the explosion would cause the plating to buckle inwards.

Sir Frank SOSKICE. Would it have been possible for that damage to have been done by a ground magnetic mine ? Before you answer that question—in the depth of water which is the depth round about the area of that Channel ?

Commander SWORDER. No, a ground mine in the depth of water around or in the vicinity where the *Saumarez* was mined—a ground mine on the bottom would have been quite ineffective.

Sir Frank SOSKICE. How shallow would the water have had to be for a ground mine to do anything like that damage to that ship?

Commander SWORDER. The destroyer would have had to have been in such shallow water that she was almost aground. The explosion is such that it was obviously made by a high explosive which was actually in contact with the bottom of the ship itself. I would say perhaps if the ship was in 25 feet of water she might have received a similar sort of damage.

Sir Frank SOSKICE. The Court will remember, and the Court will know that a fathom is six feet—and the Court will remember on reference to the charts that the depth of water anywhere in that region was, I think, 30 fathoms or even 35 fathoms. I think, Commander Sworder, I am possibly right in thinking that it was even deeper than that?

Commander SWORDER. Yes, the depths were 35 to 37 in some places.

Sir Frank SOSKICE. Was there anywhere in that vicinity where there was water as shallow as anything approaching 20 feet?

Commander SWORDER. No.

Sir Frank SOSKICE. Now I want to take you to a different point altogether. You know, having read the reports, that the mines which were cut, other than those which were sunk by small arms fire, had to be allowed to drift. That you know, and you heard comment made on it when you read it in the pleadings. When the mooring wire of a moored mine has been cut, is the mine dangerous or not when it comes to the surface? Will you just give the Court the benefit of your knowledge and experience of those matters.

Commander SWORDER. A moored mine, when it has been severed and the tension has come off the mooring wire, floats to the surface and becomes safe. All moored mines, Allied and German and Italian, were so designed that they should be safe when they broke away from their moorings. When these particular mines were cut in the Corfu Channel on the 15th November, when they were on the surface, floating about, they were safe and no danger to shipping. Actually, on examination of one of the mines themselves, it was found that the mine was safe for another reason which I will explain. In the German mines they designed what is known as an A and E switch—in other words a disarming switch. This is clearly shown in the photograph marked Mauritius G.A. 39. It is just to the right of the mechanism plate. This switch has two positions which are called "A" and "E".

Sir Frank SOSKICE. I think you said the right—do you mean the left of the mechanism plate?

Commander SWORDER. To the right.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, it depends from which angle you look at it. If you look towards the mine, it is on the left; if you

look the other way it is on the right. At any rate, Commander Sworder, will you point out to what you are referring ?

Commander SWORDER. I am referring to the small boss which appears on the plate very close to where the primer was extracted. In fact, if we look at one other photograph on which the hand of Lieutenant Phillips appears, we see that this is just above the hand ; in other words, the photograph marked "Mauritius G.A. 38". Now this disarming switch can either be put to A, which means "auf"—"safe"—or else to E—"ein", which means "on". When the mine is laid, it is decided beforehand as to which way the switch will be put. If it is to "auf", which means "safe", when the mine is cut, it comes to the surface and is safe. If the switch is to "ein"—on—as soon as the mooring is cut the mine explodes in the sea below the surface.

Sir Frank SOSKICE. It explodes under water and, I suppose, destroys the mine-sweeping apparatus which is cutting the wire ?

Commander SWORDER. That is the object of it.

Sir Frank SOSKICE. So there is no possible question of the GY mine on the surface being any danger either to ships or to property ?

Commander SWORDER. No.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to just think of that for one moment, Commander Sworder. One does from time to time hear of ships running into floating mines and becoming casualties in consequence. In any circumstances then, can a floating mine be dangerous and cause a ship to become a casualty ?

Commander SWORDER. It is possible with very old mines which have become encrusted with barnacles that the spring in the mechanism plate which holds back the mooring spindle may not be strong enough to allow the mooring spindle to return housed inside the casing. Again, if we refer to "Mauritius photograph G.A. 38", you will see just above where the primer is being extracted from the mine a shackle attached to the mooring spindle. Now that is spring-loaded, and if that is not allowed to go back into its housing when the tension comes off the wire, due to the fact that it has become corroded or fouled with barnacles or what have you are on it, which happens with mines which have been in the sea for some time, well, then it may be that the mine is dangerous.

Sir Frank SOSKICE. We know now that these were new mines. Would there be any likelihood of new mines of that sort being dangerous, or of that particular apparatus not functioning properly after the tension being taken off due to the wire being cut ?

Commander SWORDER. No.

Sir Frank SOSKICE. Is it a fair summary of what you are saying that in the case of a new mine, if you cut the mooring wire and you thereby relieve the tension, the mine comes up to the surface and will be safe, but in the case of mines which have been in the sea for some considerable time and are encrusted with barnacles or corroded, you might, in the case of those mines, if you cut them, nevertheless find

that they are still dangerous on the surface, and is it in the case of mines of that sort that you hear of ships being blown up when they run into such mines floating ?

Commander SWORDER. Yes, that is so, but it is very rare that a casualty occurs from such an old and damaged mine.

Le PRÉSIDENT. Je demande à l'agent ou à l'avocat de la Partie adverse s'ils désirent poser quelques questions au témoin.

Me NORDMANN. J'aurai un certain nombre de questions à poser au témoin. La première est relative au type des mines mouillées dans le champ de mines QBY 539. Le témoin nous a dit qu'il s'agissait de mines italiennes du type colonial. Peut-il nous décrire les caractéristiques de ces mines ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] My first question relates to the type of mine that was laid in minefield QBY 539. The witness said that these were Italian colonial-type mines. Would the witness be kind enough to describe the characteristics of such a mine ?

Commander SWORDER. The Italian colonial-type mines which were laid in minefield QBY 539 are moored contact mines. They are approximately 44 inches in diameter but they are very distinguishable from any of the German mines. For instance, on the upper hemisphere they have a central horn which is mounted on a boss which protrudes and is proud of the casing and sticks well out, and it is very easy to see when an Italian mine is swept whether it is an Italian mine or not.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Les mines italiennes de type colonial qui ont été placées dans le champ de mines QBY 539 sont des mines de contact amarrées. Elles ont à peu près 44 pouces de diamètre, mais elles se distinguent très nettement des mines allemandes en ce sens que, parmi les antennes qui sont sur l'hémisphère supérieur, il y a une antenne centrale qui se trouve sur une protubérance particulièrement visible, de sorte qu'au premier coup d'œil on reconnaît bien les mines italiennes.

Me NORDMANN. Quelle est la charge contenue dans ces mines ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] How powerful a charge does such a mine have ?

Commander SWORDER. I do not know without looking into the technical handbooks.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Je ne pourrais pas répondre à cette question sans consulter les manuels techniques.

Me NORDMANN. Toujours en ce qui concerne les types des mines : Est-il possible de retirer le détonateur et la charge primaire d'une mine GY sans retourner la mine, sans la faire basculer ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Again, with reference to the types of mine, is it possible to withdraw from a GY type mine the detonator and the primer without rocking the mine back and forth ?

Commander SWORDER. I do not understand the question. I am sorry.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Is it possible to withdraw from the GY type mine the detonator and the primer without turning the mine upside down ?

Commander SWORDER. Naturally, it is necessary to turn the mine over so that you can get at the mechanism plate.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Il est effectivement nécessaire de faire basculer la mine de façon à pouvoir atteindre la plaque de mécanisme.

Me NORDMANN. Il est par conséquent nécessaire que la mine soit retirée de l'eau pour procéder à cette opération ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] It is therefore necessary, in order to achieve this end, for the mine to be withdrawn from the water?

Commander SWORDER. I am not a mine recovery officer, and I am afraid I cannot answer that question. After all, the mine is afloat in the water and therefore it should be possible, with the aid of a small boat, or if it is in very shallow water, to turn the mine up so that you have access to the mechanism plate. That is all you require—to have access to the mechanism plate.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Je ne suis pas officier spécialiste dans le désarmement des mines. Je crains donc de ne pouvoir répondre à cette question. Il me semble cependant que l'on pourrait faire basculer la mine en partie pour avoir accès à la plaque de mécanisme et que l'on pourrait le faire soit dans une eau très peu profonde, soit même sur une mine en train de flotter en se servant d'un petit bateau.

Me NORDMANN. Lorsqu'on procède à cette opération, on voit nécessairement l'hémisphère inférieur de la mine, n'est-ce pas ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] When you carry out such an operation, you are able to see the lower hemisphere of the mine, are you not ?

Commander SWORDER. As soon as you have inspected the mechanism plate, you would also naturally see the lower hemisphere of the mine.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Dès que vos yeux peuvent se porter sur la plaque de mécanisme, vous voyez en effet l'hémisphère inférieur de la mine.

Me NORDMANN. L'hémisphère inférieur de la mine GY porte, d'après le commandant Sworder, deux antennes coudées, alors que l'hémisphère inférieur de la mine GR en porte trois. Est-il possible de retourner la mine sans voir ces antennes coudées ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] We have heard that the lower hemisphere of the GY type mine has two elbow horns while on the GR type of mines there are three elbow horns. It would be possible not to see this, would it not, when you examined the lower hemisphere ?

Commander SWORDER. No, on the lower hemisphere of the GY mines there are two elbow horns, but on the GR mine there are three switch horns, which is quite different.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] En réalité, sur la mine GY il y a deux antennes coudées, tandis que sur la mine GR il y a trois antennes sortant directement de la coque.

Me NORDMANN. C'est exact. C'est ce que le témoin nous a dit tout à l'heure. Je répète donc ma question : Est-il possible de voir l'hémisphère inférieur de la mine sans voir en même temps les antennes du type coudé ou de type droit qui se trouvent fixées sur cet hémisphère inférieur ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] That is what the witness told us. I will repeat my question. Is it possible to see the lower hemisphere without seeing these two types of horns, whether they are elbow horns or straight horns ?

Commander SWORDER. No.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Non, ce n'est pas possible.

Me NORDMANN. Je vous remercie. Je passe maintenant à une autre question : celle des rapports de déminage transmis par les autorités chargées de ces opérations.

Le commandant Sworder, dans un affidavit, a expliqué que deux sortes de rapports de déminage pouvaient être faits : des rapports n° 1 et des rapports n° 2. Les rapports n° 1 seraient de simples signaux lorsqu'aucune mine n'est découverte. Les rapports n° 2 seraient des rapports transmis à l'Amirauté relatant les découvertes de mines. Est-ce bien ainsi que le commandant Sworder a voulu s'exprimer ou l'ai-je mal compris ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I now come to the question of the minesweeping reports which are communicated and transmitted by the competent authorities.

As I understand what was said in Commander Sworder's affidavit, there are two kinds of reports—report No. 1 or report No. 2. Reports No. 1 are signals which are given when no mines are found ; reports No. 2, on the other hand, are reports sent on to the Admiralty indicating the discovery of certain mines. Is this correct ?

Commander SWORDER. That is correct.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Il en est bien ainsi.

Me NORDMANN. Lorsque le rapport n° 1 est transmis, il s'agit d'un simple télégramme par sans-fil, si j'ai bien compris l'affidavit du commandant Sworder ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] When a report No. 1 type is sent, what is actually sent is simply a wireless telegraph, if I understood the affidavit.

Commander SWORDER. That is correct.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Oui, c'est le cas.

Me NORDMANN. A quel moment ces sans-fil sont-ils transmis à l'autorité supérieure ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation*]. At what moment are such wireless telegraphs transmitted to the higher authorities ?

Commander SWORDER. On completion of the sweeping of any particular area, or alternatively to report the progress which is being made from day to day of any minesweeping operation.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Soit à la fin d'une opération de déminage, soit, si elle dure plusieurs jours, à la fin de chaque journée, pour indiquer quelle partie du travail a été faite.

Me NORDMANN. Par conséquent, lorsque l'opération de déminage dure une seule journée, le rapport par sans-fil est transmis le soir même. Lorsque l'opération dure plusieurs jours, un premier rapport est transmis à la fin de la première journée, un deuxième rapport à la fin de la deuxième journée et ainsi de suite jusqu' à la fin de l'opération ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Then when a given minesweeping operation lasts only one day, this wireless report is transmitted the same evening ; however, on the other hand, if I understand correctly, when several days are dedicated to the minesweeping operation, one message is sent at the end of the first day, a second message at the end of the second day, and so on and so forth.

Commander SWORDER. No, not necessarily. It would be left to the discretion of the senior officer of the flotilla as to when he made his reports.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Non, cela ne se produit pas nécessairement ainsi. C'est l'officier commandant la flottille qui décidera chaque fois du moment où il envoie ses rapports.

Me NORDMANN. Ces rapports sont-ils envoyés en tout cas lorsque l'opération est terminée ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Such reports are sent at least at the end of the operation ?

Commander SWORDER. That is correct.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Certainement.

Me NORDMANN. Sont-ils transmis le jour même ou le lendemain ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Are they sent on the same day or on the next day ?

Commander SWORDER. It depends entirely when the minesweeping operation is completed.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Cela dépend entièrement du moment où l'opération de déminage est terminée.

Me NORDMANN. Par conséquent, si l'opération de déminage est terminée en temps utile pour l'établissement d'un rapport le jour même, ce rapport est envoyé en fin de journée. Si elle se termine trop tard, il est envoyé le lendemain ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] In other words, if the operation ends soon enough for a report to be made on the same day, such a report is sent the same day, otherwise if the operation ends too late the message is transmitted the next day. Is that right ?

Commander SWORDER. It quite often happens that a minesweeping operation does not complete on the end of any particular day for the simple reason that it may get dark before the minesweepers have completed their particular lap. They therefore anchor in the vicinity for the night and finish the following morning, so the signal to report having completed any particular section may be sent at any time.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Il se produit ceci : quelquefois une opération de déminage ne se termine pas forcément en une journée exactement, en ce sens que la nuit tombe alors qu'on est en train de déminer. Les dragueurs restent à proximité et terminent le lendemain matin. Ils font le rapport lorsque l'opération est terminée.

Me NORDMANN. A quelles autorités ces signaux sont-ils transmis ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] To what authorities are such signals transmitted ?

Commander SWORDER. If it is a question of a No. 1 report, which we are discussing at the moment, the signal is made from the senior officer of the minesweepers to his local commander, probably to the commander of the area or the commander of the forces to which he is attached.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Lorsqu'il s'agit de rapports du type n° 1, ils sont envoyés par l'officier le plus ancien de la flottille à son commandant local, c'est-à-dire probablement au commandant de la zone ou au commandant de la force navale à laquelle il se rattache.

Me NORDMANN. Lorsqu'il s'agit d'un rapport du type n° 1, c'est-à-dire lorsqu'aucune mine n'a été trouvée ; c'est bien cela, n'est-ce pas ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] This is what happens in the case of No. 1 type, that is when no mines have been found ?

Commander SWORDER. That is correct.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Oui, c'est bien cela.

Me NORDMANN. Lorsqu'une mine est trouvée, lorsqu'une mine vient à la surface, c'est un rapport écrit qui est transmis par le commandant de la flottille ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] And when a mine is found—when a mine comes to the surface, it is then that a written report is transmitted to the commander ?

Commander SWORDER. That is correct.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] C'est bien cela.

Me NORDMANN. En ce qui concerne les opérations d'octobre 1944, est-ce le rapport du type n° 1 ou celui du type n° 2 qui a été transmis ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] In the case of the operation undertaken in October 1944, was a report No. 1 or a report No. 2 transmitted in that case ?

Commander SWORDER. A report No. 1.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Il s'agissait d'un rapport du type n° 1.

Me NORDMANN. Cependant, un affidavit du lieutenant Jacobs, qui a participé aux opérations d'octobre 1944, nous fait savoir que des mines sont venues à la surface au cours de ce déminage. Comment le commandant Sworder explique-t-il ce fait ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] And yet according to an affidavit from Lieutenant Jacobs, who was present at the operation in 1944, he states that mines came to the surface during that operation. How would Commander Sworder explain this ?

Commander SWORDER. As I mentioned before, the senior officer's ship BYMS 2077, containing the senior officer of the 153rd Flotilla, two days after completing this operation was sunk ; the captain was lost, his ship was lost, practically the total crew was lost, and certainly all the books and papers which he had on board were lost. [Commander Sworder then produced a tracing attached to a No. 2 report of the S.O. of 153rd M.S.F. concerning an earlier operation.] To make out a No. 2 report, as you see, is a laborious business, and he would certainly not have had time while he was minesweeping to make out a report. To make up this report you want to plot exactly the position of the ships on each lap, and the positions of any mines which were cut, and also the limits of the check sweep. He would not have had time to do that report on the Corfu Channel sweep before he was sunk on the 17th October.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Comme je l'ai déjà indiqué, l'officier le plus ancien en grade commandant cette flottille a coulé avec son navire (BYMS 2077) deux jours plus tard. Il est évident aussi que pratiquement tout son équipage a coulé avec lui et qu'il n'a pas eu le temps de rédiger un rapport du type n° 2 pendant qu'il était en train de draguer. Vous désirez connaître exactement la position du navire à chaque passe, s'il a procédé à un déminage de contrôle, ce qu'il n'aurait pas eu le temps de faire dans le détroit de Corfou avant d'avoir coulé le 17 octobre.

Me NORDMANN. Je ne comprends pas bien, alors, pourquoi le témoin nous a dit tout à l'heure que c'était un rapport du type n° 1 qui a été transmis alors qu'il nous dit maintenant que c'est un rapport du type n° 2 qui aurait dû être transmis si le bateau n'avait pas été coulé.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I do not quite understand why a little while ago the witness said that a report No. 1 was transmitted, whereas now he tells us that what should have been transmitted is a report No. 2.

Commander SWORDER. That is rather misleading. The sweeping of the Corfu Channel was carried out and no mines were found. It was when an exploratory sweep was carried out to the westward to find out whether there were in fact any mines in this minefield, which is the instance which Lieutenant Jacobs refers to—I think he refers to the ship being detached to just explore and see whether there were any mines in this minefield—having found a mine in the minefield, not in

the Channel—yes, he would most certainly have made out a report No. 2 when he had time to do it. Those mines were not swept in the Corfu Channel, and therefore it was of no interest to us in the Higher Command as to when this report arrived.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Ceci risque de conduire à un malentendu. Le déminage du chenal de Corfou a été opéré et l'on n'a pas trouvé de mines. Le cas auquel se réfère le lieutenant Jacobs est celui où un déminage d'exploration a été opéré vers l'ouest afin de découvrir s'il y avait en fait des mines dans ce champ. Je crois qu'il a fait mention du fait que le navire avait été détaché simplement pour explorer et pour voir s'il n'y avait pas de mines dans ce champ ; alors l'officier ayant trouvé une mine dans le champ de mines et non pas dans le chenal aurait certainement présenté un rapport n° 2, quand il aurait eu le temps de le faire. Ces mines n'ont pas été draguées dans le Détroit de Corfou, c'est pourquoi le moment auquel ce rapport arrivait ne présentait pas d'intérêt pour le haut commandement.

Me NORDMANN. Cependant, il fallait que le commandant de la flottille connût les limites du chenal pour savoir s'il était hors des limites de ce chenal ou dans les limites de ce chenal. Comment le commandant de la flottille connaissait-il les limites du chenal à draguer ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] And yet it would have been necessary for the commander of the flotilla to know of the limits of the Channel to be swept and where those limits were.

Commander SWORDER. He was ordered to sweep a channel one mile wide through the Corfu Channel. This he carried out, and during that sweep he encountered no mines.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Il avait reçu l'ordre de draguer un chenal d'un mille à travers le Détroit de Corfou. C'est ce qu'il a fait, et au cours de ce dragage il n'a pas relevé de mines.

Me NORDMANN. Il connaissait cependant l'existence du chenal allemand, d'après le lieutenant Jacobs ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] However, he did know of the existence of the German channel, according to Lieutenant Jacobs.

Commander SWORDER. He did not know any more than he had been told by the Commander-in-Chief, and that was it was known that there was a German channel or German route through the North Corfu Channel. Its limits were not known, nor did we know exactly where it was. We did, however, anticipate that it hugged the Albanian coast, so as to avoid the minefields which are shown in the chart as QBY 539 and QBY 257.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Il ne savait pas davantage que ce que lui avait dit son commandant en chef, à savoir qu'il existait une voie de navigation allemande à travers le Détroit de Corfou. Les limites de ce chenal n'étaient pas connues, le site exact n'en était pas connu. Tout ce que l'on pensait, c'est qu'il devait serrer la côte albanaise de façon à éviter les deux champs de mines QBY 539 et QBY 257.

Me NORDMANN. Par conséquent, le lieutenant ne connaissait pas les limites du chenal allemand ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Consequently, Lieutenant Jacobs did not know the limits of the German channel ?

Commander SWORDER. No, nobody knew the limits of the German channel.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Non, certainement pas.

Me NORDMANN. Comment le témoin explique-t-il que le lieutenant Jacobs ait pu parler alors des « limites du chenal allemand » et dire que des mines avaient été trouvées à la limite du chenal allemand ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] How does the witness explain, then, that Lieutenant Jacobs could have spoken of the limits of the German channel, stating that the mines were found on the edge of the German channel ?

Commander SWORDER. He made that statement in trying to recall what happened in 1944, in October. I do not think he really meant that he knew the limits of this Channel. We certainly did not. As a matter of fact, Lieutenant Jacobs, I should say here, was the first Lieutenant of one of the junior ships in the flotilla. The senior officer's ship was commanded by Lieutenant Commander Call—he was the man who would have had all the available knowledge of this area that we could have given him ; I, as the staff minesweeping officer, naturally gave him all the information I could. Lieutenant Jacobs, the first lieutenant of the other ship, in making that statement, was trying to recall in the best way he could what had actually occurred, but in his capacity I do not think he could really mean that he knew the limits of the German channel.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Il me semble que, si le lieutenant Jacobs a parlé de la limite du chenal allemand, c'est qu'il essayait de se remémorer les données de ces événements d'octobre 1944. Il n'a certainement pas voulu dire précisément qu'il connaissait les limites de ce chenal.

Il est à remarquer à ce propos que M. Jacobs était le premier lieutenant et non pas le commandant du navire à bord duquel il se trouvait, qui n'était d'ailleurs pas lui-même un des navires principaux, et que le chef de la flottille — le commandant Call — aurait, lui, pu connaître, si nous avions eu ces données, les limites du chenal allemand. Mais nous n'avions pas de données de ce genre. Si nous les avions eues, nous les aurions certainement fournies au commandant de cette flottille, car en notre qualité de chef des opérations de déminage nous avions à cœur de faciliter leurs opérations au maximum. Je ne pense donc pas que le lieutenant Jacobs ait vraiment voulu dire qu'il connaissait précisément les limites du chenal allemand.

Me NORDMANN. Comment le témoin connaît-il les limites du chenal qui fut exploré ou dragué en 1944 ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] How does the witness know the limits of the channel which was swept or searched in 1944 ?

Commander SWORDER. On completion of the sweeping, the senior officer of the 153rd Flotilla notified by signal to his naval commander of the area, as to what area he had swept, and that he had completed the operation. Before the sweeping was carried out, which was ordered by the Commander-in-Chief Mediterranean, it was known where these ships would sweep; in fact, we gave them the orders as to what channel to sweep and exactly as to what limits the sweep was to be carried out in.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Lorsque, à la fin du dragage, le commandant de la 153me flottille, par le message donné par signal, a fait connaître au commandant de sa zone quel secteur il avait déminé et a indiqué qu'il avait terminé le travail. En fait, lorsque cette flottille est partie, qu'elle a reçu la mission de procéder à ce dragage, c'est nous-mêmes qui avons délimité sa mission et indiqué quel était le territoire qu'elle devait draguer.

Me NORDMANN. Lorsque le commandant Sworder dit «nous-mêmes», il veut parler du commandement en chef naval de la Méditerranée?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] When Commander Sworder says "we" determined the limits, am I to understand he means the C.-in-C. Mediterranean?

Commander SWORDER. Well, his staff would do the detail work and probably submit it to him for approval.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] C'est son état-major qui faisait le travail de détail et probablement le soumettait au commandant en chef aux fins d'approbation.

Me NORDMANN. Par conséquent, les ordres qui ont été donnés alors à la flottille de déminage existent toujours à l'état-major du commandant en chef de Méditerranée?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Therefore the orders that were given to the minesweeping flotilla must still be in existence in the staff of the Mediterranean C.-in-C.?

Commander SWORDER. Not necessarily. During that particular period, if you will remember it was October 1944 and it was one of the busiest times in the whole of the Mediterranean war. You will recall that on the 15th October, for instance, the Allied forces advanced into Greece, and that meant that there were several minesweeping flotillas sweeping routes through very dangerous areas to land the army in Greece. There were also other sweeps going on in the area, and there was the army advancing up the east coast of Italy, and that required more sweeping in order to bring supplies for the army into Ancona on the east coast of Italy. The army was also advancing up the west coast of Italy at that time, to just north of Leghorn, and it was absolutely vital that we swept a large convoy channel up the west coast as well. This sweeping of the Corfu Channel, then, is really rather a small, although efficiently carried out, operation, compared with these other, vaster and wider channels which had to be swept for the furtherance of the war.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Il n'en est pas nécessairement ainsi. En effet, il faut se souvenir des conditions générales dans

lesquelles on se trouvait en octobre 1944, alors que les Alliés avançaient en Grèce et que plusieurs flottilles de dragueurs de mines devaient déminer des zones très dangereuses en Grèce pour débarquer des troupes. Par ailleurs, l'avance des armées alliées en Italie impliquait des opérations de dragage importantes et dangereuses pour permettre le ravitaillement des armées d'Italie à Ancône. Il était absolument vital d'effectuer le dragage dans des zones extrêmement larges. Ces opérations très importantes comparées à celle du dragage de Corfou faisaient apparaître cette dernière comme de minime importance.

Me NORDMANN. Tout à l'heure, le témoin a dit qu'il connaissait les limites du chenal dragué en octobre 1944 grâce au rapport qui avait été transmis par l'officier commandant la flottille de déminage. Je ne comprends pas comment il a pu connaître ces limites s'il n'a pas vu le rapport ou si ses subordonnés n'ont pas eu connaissance de ce rapport.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] A few moments ago the witness said that he knew the limits of the sweep which took place in 1944; he knew them through the reports of the officer i/c the sweep. I do not see how he could have known of these limits if this report had not been kept by the Staff of the Mediterranean C.in-C. or by some of the junior officers.

Commander SWORDER. A signal such as is shown in Annex 27, which is broadcast to all Allied shipping at the time by the flag officer of the Eastern Mediterranean, is sufficient information for him to know what the limits of the channel are.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Les télégrammes qui figurent à l'annexe 27, télégrammes envoyés à tous les navires alliés par le commandement en chef en Méditerranée orientale, fournissaient des informations à mon avis suffisantes quant aux limites de ce chenal.

Me NORDMANN. Par conséquent, le témoin n'a connu les limites du chenal, nous dit-il maintenant, que lorsqu'il eut connaissance du télégramme figurant à l'annexe 27.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Therefore the witness only knew of the limits of the Channel, according to what he has just said, through the contents of the telegram which is included in Annex 27.

Commander SWORDER. This appears not to quite make sense to me. The point is that this Channel through the Corfu Strait was ordered by the Commander-in-Chief. As it was ordered by the Commander-in-Chief, he told the sweepers where to sweep. He told them that they must sweep a one-mile channel through the North Corfu Strait. All right. They carried out that operation, and when they had done so they reported by signal to their local commander. The local commander passed that information to his superior officer—the flag officer Eastern Mediterranean—and he made this message known as QBC 925, saying that the Channel had been swept, so we knew the limits of the Channel before it was swept and we knew the limits of the Channel after it was swept, and we knew it had been well swept.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Cela ne me paraît pas très clair. Le déminage du Détroit de Corfou avait été décidé par le commandement en chef, lequel avait indiqué à la flottille de dragueurs qu'il

s'agissait d'établir un chenal large d'un mille. Cette opération fut exécutée. Le commandement de la flottille transmit à ses supérieurs immédiats l'avis d'exécution de cette opération, et ce fut le signal de l'opération QBC 925. On a donc eu connaissance des limites du chenal avant le dragage et connaissance également de ces limites après le dragage.

Me NORDMANN. Existe-t-il des dossiers afférents au chenal QBC 925 ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Are there any documents at present in existence which refer to these various channels QBC right up to the QBC which has just been mentioned—QBC 925 ?

Commander SWORDER. As each channel is swept during a war, a QBC—depending on the area—but if it is in the Eastern Mediterranean and off the west coast of Greece, a QBC message is published for each minesweeping operation which had been carried out, and a channel declared. The significance of the message which starts QBC means that it is a swept channel and a safe route for shipping.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Une fois que chaque chenal était dragué, l'opération faisait l'objet d'un message QBC. Cet indicatif désignait les opérations à l'est de la Méditerranée et était publié après chaque dragage. La portée de ce message était la suivante: il signifiait qu'un chenal sûr pour la navigation venait d'être établi dans la zone dont il s'agissait.

Me NORDMANN. Je suppose que les limites de ce chenal étaient connues, afin qu'il puisse être utilisé pour la navigation.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] And therefore I must take it that the limits of these different channels were known, in order that they could be transmitted so that the channel could be used for navigation ?

Commander SWORDER. Yes, the QBC message, as you will see in Annex 27, is a typical example of the way in which this information was promulgated.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Tel est bien le cas. L'exemple qu'on trouve à l'annexe 27 d'un message QBC est caractéristique de ce genre de messages.

Me NORDMANN. Le chenal Médri, tel qu'il figure sur la carte placée derrière vous, est-il bien le même que le chenal QBC 925 ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I would now like to ask the witness if the Medri channel as is shown on the map which is pinned behind us on the blackboard does correspond with QBC 925 ?

Commander SWORDER. Without exactly checking the bearings, I should say it does. The chart is more diagrammatic, it is not supposed to be strictly correct as to position, but I expect it is. It is intended to be.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Sans vérifier les données et les coordonnées de cette carte, je dirais oui. Mais cette carte n'a qu'une valeur de schéma et n'est pas un relevé exact des positions.

Me NORDMANN. De toute manière ce chenal ne passe pas par la baie de Saranda ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] In any case this Channel does not go through Saranda Bay ?

Commander SWORDER. No, that is correct.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Non. C'est exact.

Me NORDMANN. Le témoin peut-il nous montrer sur la carte quelles sont, selon lui, les limites de la baie de Saranda ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Could the witness show us on the map what he considers to be the limits of Saranda Bay ?

Commander SWORDER. Say a line drawn between Cape Baladha and Denta.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Cette baie est délimitée par une ligne qui serait tirée du cap Baladha jusqu'à la pointe Denta.

Me NORDMANN. Je voudrais poser maintenant au témoin des questions relatives aux débats du Conseil de Sécurité. Je crois que le témoin a été l'expert du délégué britannique au Conseil de Sécurité, sir Alexander Cadogan.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I would now like to ask the witness some questions concerning the debates which took place in the Security Council. Am I right in stating that the witness was the British expert to the British representative to the Security Council, Sir Alexander Cadogan ?

Commander SWORDER. That is correct.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Il en est bien ainsi.

Me NORDMANN. Sir Alexander Cadogan a déclaré au Conseil de Sécurité que les mines draguées le 13 novembre avaient été posées dans la baie de Saranda. Comment le témoin explique-t-il cette erreur ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Sir Alexander Cadogan, before the Security Council, stated that the mines which had been swept on the 13th November had been laid inside Saranda Bay. How does the witness account for this discrepancy ?

Commander SWORDER. I think he was speaking in general terms.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Je pense qu'il s'exprimait en termes tout à fait généraux.

Me NORDMANN. Mais le témoin lui-même ne peut pas commettre une telle erreur.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] The witness himself, however, could not have committed such an error ?

Commander SWORDER. It is also recorded in Commander Whitford's report that apart from the mines which are shown on the chart which were swept in the Channel, it is also thought that mines were probably laid inside Saranda Bay. However, it may be that Sir Alexander Cadogan perhaps got confused over this part.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Peut-être cette erreur résulte-t-elle d'une légère confusion commise par sir Alexander Cadogan

sur un passage du rapport du commandant Whitford, indiquant qu'indépendamment des mines du chenal à déminer certaines mines se trouvaient probablement dans la baie de Saranda.

Me NORDMANN. Je lis dans le rapport fourni, nº S/340, que le commandant Whitford a déclaré au Conseil de Sécurité que des mines avaient été posées dans la baie de Saranda. S'agissant dans son esprit d'une simple probabilité et non pas d'une certitude, je pense que le témoin ne verra pas d'inconvénient à rectifier cette information et à dire qu'aucune mine n'a été découverte dans la baie de Saranda.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Reading from the report which is in S/340 of the Security Council reports, you will see that Commander Whitford stated before the Security Council that mines had been laid in Saranda Bay. Inasmuch as this was an assumption on his part and not a statement based on direct knowledge, I am quite sure that Commander Sworder will rectify this statement here and now and say that no mine was discovered in Saranda Bay.

Commander SWORDER. The mines are laid off the Bay of Saranda, but they are so very close that it is quite possible some of them may be in the bay itself. I am referring to those which have not been swept but are referred to in Commander Whitford's report.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Les mines avaient été mouillées en dehors de la baie de Saranda, mais si près de la limite de cette baie qu'il était possible que quelques-unes de ces mines se trouvassent dans la baie de Saranda elle-même. Je veux parler des mines non draguées mais dont il est question dans le rapport du commandant Whitford.

Me NORDMANN. Je suppose qu'il s'agit dans l'esprit du témoin d'une probabilité et qu'il ne base pas son témoignage sur une probabilité.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I take it that this statement is based on a possibility on the witness's part, and that the witness does not give his evidence upon a probability.

Commander SWORDER. If we refer to Commander Whitford's report, it will be seen that when these mines were swept, he said: "These mines are reported to have been in the following positions", and he then gives a list of positions. If you look at the chart on the easel, you will see from that, for instance, that the mines which are marked in blue are within one cable of their position, so they may, in fact, be nearer the coast than is actually indicated on the chart. The ones marked red are $2\frac{1}{2}$ cables, that is 500 yards, within the position shown on the chart. When you are minesweeping, and mines come to the surface, the first sight you get of them is, naturally, when they are on the surface, and that is the position which you plot them on the chart.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Si l'on examine le rapport du commandant Whitford, on constate que, lorsque les opérations de déminage ont eu lieu, il a indiqué les positions dans lesquelles il avait trouvé les mines. Les mines indiquées en bleu sur le schéma ont été trouvées à une encâblure de leur emplacement, de sorte qu'elles peuvent être plus près de la côte que ce n'est indiqué sur la carte, et les autres mines se trouvaient à une distance de deux encâblures et demie. Les

positions relevées des mines sont celles des mines lorsqu'elles émergent à la surface après avoir été coupées par le dragueur.

Me NORDMANN. Je remercie le témoin de cette déclaration. Je demande à la Cour la permission de lui poser encore une ou deux questions dans la journée de demain ; car je devrai opérer certaines vérifications à la suite des déclarations du témoin et je ne suis pas en mesure de poser toutes mes questions aujourd'hui.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I wish to thank the witness for the way he has answered my questions, and I beg to crave the indulgence of the Court and request permission that I may ask this witness some further questions,—two or three only—to-morrow, when I have had time to check certain statements which he has made.

[*Public sitting of November 23rd, 1948, morning.*]

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, a question has arisen as to the order in which witnesses should be called. We would respectfully like to call our witnesses in an order which we have prepared, and which we think will best meet the convenience of the Court.

There are, as you know, a number of complicated facts to put before the Court, and for that reason we had prepared ourselves a sequence of witnesses which we thought would make the matter as clear as possible. It would be of great convenience to us if you would allow us, after Commander Sworder has finished his evidence, to call Commander Kovacic. We have a number of witnesses, and we are afraid that if we do not call them in the order which we have prepared, it may be difficult to make clear the complicated facts about which we want them to give evidence. For that reason, we had the intention, subject to the direction of the Court, of calling Commander Kovacic next ; and we should be very grateful if the Court would allow us to proceed in accordance with that sequence.

We had an intimation that the Court was thinking of asking Commander Whitford to be called next. That would, we are afraid, very much lead to the danger of confusion, because Commander Whitford's evidence deals with the end of the story. It deals with the Operation Retail, and we are therefore very anxious to keep the witnesses in their proper order. If we call Commander Whitford, who deals with the Operation Retail, right at the beginning of our sequence of witnesses, it will, we are afraid, make it very difficult to expose clearly before the Court the complicated issues which we wish to place before it. We therefore very earnestly hope that you will allow us to follow the sequence which we have prepared which provides that Commander Kovacic should be the next witness.

Whilst we are of course most anxious to follow the wish of the Court in every possible respect, we have been studying your Rules and we would very respectfully submit to the Court that under the Rules, although there is no very precise indication in the Rules, it would appear to be the intention that it must be for the Parties concerned to decide in which order they would call their witnesses ; because, after all, they know what the witnesses are going to say and the Court cannot know until the witnesses give evidence what they are going to say. For that

reason, if one looks at Article 53, I would respectfully submit that the intention upon a true construction of the Rules is that it must be the Parties and their advocates who decide and who prepare the order in which to call the witnesses. If I may call the attention of the Court to the Rule, it states: "Witnesses and experts shall be examined by the agents, counsel or advocates of the Parties under the control of the President." It does not say that the Court is to control the sequence in which witnesses are called. That, presumably, is left to the decision of the Parties.

I would, therefore, respectfully submit if one bases oneself on the strict wording of the Rules of the Court, it should be for us to decide and, in any event, we do very earnestly ask that in order that we may best serve the convenience of the Court and provide the maximum assistance we can in elucidating the facts, we should be allowed to follow that order which we have very carefully thought out.

The interpreter, if I may say so, did not quite make clear the submission that I was making on the Rule. Article 53 states that the witnesses shall be examined, that is to say, that the actual interrogation —the actual putting of questions—shall be carried out by the agents. counsel or advocates under the control of the President, that is, the examination itself, the putting of the questions; but it does not say that the President of the Court is to control the sequence in which the witnesses are to be called. That was the submission in law which I was making on the true construction of the Rule.

If it would be convenient to the Court, I could state the sequence which we propose, if you think it right that we should follow our sequence, to call the witnesses. The sequence which we had proposed—because this is the sequence which seems to us to correspond best to the logical sequence of events—was this. We proposed to call next Commander Kovacic. We then proposed to call Captain Selby, who was the commanding officer of the *Saumarez*. We then proposed to call Commander Paul. We then proposed to call Lieutenant-Commander Lankester. We then proposed to call, subject to eventualities as the evidence may develop, Captain Mestre, and then Commander Whitford. That was the sequence in which we proposed to call the witnesses, subject of course to the convenience of the Court, and subject to any particular question which might arise in the evidence. We do respectfully submit that this follows logically in the best sequence the evolution of the facts which we are investigating to-day.

M. Pierre COT. Je n'ai pas l'intention de discuter sur les pouvoirs de la Cour, que je crois tout à fait maîtresse en cette matière. Mais je désire poser une simple question de fait et, mes collègues m'en excuseront, presque de convenance personnelle.

Nous avions cru hier en toute bonne foi, d'après les indications qui nous avaient été données, que le commandant Whitford serait appelé deuxième sur la liste des témoins, le capitaine de corvette Kovacic devant faire sa déposition dans les derniers. C'est pourquoi je n'ai pas devant moi le dossier des questions que je me proposais de poser au capitaine de corvette Kovacic. Je demande simplement, quelle que soit la décision de la Cour, de ne pas avoir à poser mes questions au capitaine de corvette avant cet après-midi.

C'est la seule réserve que je fais. Pour le reste, je m'incline par avance devant la décision de la Cour, et je ne voudrais pas gêner les convenances de mes collègues britanniques.

Sir Frank SOSKICE. If I may just add one word, so far as we are concerned, there certainly could not be any question of our having given any intention to call Commander Whitford next, because we never had any such intention. Therefore, there must be some misunderstanding between us. We have not Commander Whitford here at the moment. We should have to get him, and he was not preparing himself to come and give evidence. Therefore, we are in the same personal embarrassment as Professor Cot, but I have no doubt that Professor Cot will have the whole afternoon in which to prepare the cross-examination of Commander Kovacic before the Court reassembles again this evening, and I hope that he will be able to prepare his cross-examination during that period.

Le PRÉSIDENT. La règle de la Cour est de s'en tenir à l'ordre présenté par les agents, et c'est ainsi qu'elle agira. Nous n'avons eu aucune notification officielle sur la place que devait occuper respectivement dans l'ordre des témoins le capitaine de corvette Kovacic et le commandant Whitford. La Cour avait eu l'intention d'appeler comme deuxième témoin le commandant Whitford parce que celui-ci ne pouvait rester longtemps à La Haye. Nous avions donc cherché à lui donner la possibilité de faire sa déposition et de quitter ensuite La Haye. Mais, sans aucun doute, nous suivrons l'ordre suggéré par la délégation britannique, et le capitaine de corvette Kovacic témoignera après le commandant Sworder.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, it only remains for me to express my sense of gratitude to the Court for considering our convenience in the matter of Commander Whitford. It is very good of the Court to consider that he should be called next to avoid a longer stay in The Hague, and we are very grateful. But at the same time we are anxious that he should be available at all times both at the disposition of the Court and in order to deal with any matters that may arise at any time, but I repeat, we are very grateful to the Court for having considered our convenience in that respect.

Le PRÉSIDENT. Je prie le commandant Sworder de prendre sa place. Le Gouvernement albanais désire-t-il poser quelques questions à ce témoin ?

M. Kahreman YLLI. Nous poserons encore quelques questions. Je vous prie de donner la parole à Me Nordmann.

Me NORDMANN. Je n'ai qu'une question à poser au commandant Sworder. Mon ami, M. Pierre Cot, lui posera ensuite quelques questions sur d'autres points.

Ma question a trait aux procès-verbaux des Comités de déminage. Avant de la poser, je demande à la Cour la permission de lui exposer brièvement les conditions dans lesquelles nous avons travaillé sur ces procès-verbaux des Comités de déminage. Des centaines de documents ont été remis au Greffe de la Cour sans que ces documents aient pu être communiqués aux Parties. Nous avons donc travaillé sur des extraits de ces procès-verbaux qui, eux-mêmes, sont des résumés des débats. Si bien que le commandant Sworder était infiniment plus qualifié pour

donner des explications à la Cour, car non seulement il a appartenu à ces Comités de déminage depuis leur création, mais encore il est l'un des experts les plus compétents en la matière. Il a, par conséquent, la possibilité non seulement de retrouver à travers ce monceau de documents la suite des travaux du Comité concernant tel ou tel navire, mais encore de faire part à la Cour de son expérience personnelle en la matière, expérience très précieuse pour que la Cour puisse connaître exactement les faits. Cette expérience et cette connaissance nous faisaient défaut. Nous avions simplement à notre disposition des textes dont nous avions parfaitement le droit de tirer des conclusions, conclusions que nous avons tirées en ce qui concerne l'incertitude des doutes exposés au cours des réunions des Comités de déminage.

Nous tirerons dans nos dupliques les conséquences des explications données par le commandant Sworder. Pour l'instant, je me bornerai à lui poser une question et à lui lire le document que j'ai entre les mains en lui demandant d'exposer devant la Cour ses explications.

Je lis au procès-verbal de la 39me réunion du Comité central de déminage du 29 janvier 1947, à la minute 377, le résumé suivant :

« Le bateau à moteur hollandais *Tromp* de 391 tonnes a été miné le 8 décembre 1946 à l'intérieur de la voie 28 » (52° 30′ nord et 10° 45′ est).

A la même séance, un second incident est ainsi relaté : « Le pétrolier *British Earl* a été miné le 18 janvier sur la position 54 degrés 59 minutes 15″ nord, 10 degrés 59 minutes 6″ est. Ce point est juste dans la voie 28. »

Par conséquent, il s'agit là encore de deux accidents qui se sont produits à l'intérieur d'une même voie, c'est-à-dire d'un même chenal, et je voudrais demander au commandant Sworder comment il explique ces deux accidents.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Mr. President, I have only one more question to put to Commander Sworder. My friend and colleague, M. Pierre Cot, will have other questions to put to him. I would like to make one remark before putting the question, and that refers to the minutes of the Minesweeping Boards. I would like to explain to the Court in what conditions we have been able to work on these documents. Hundreds of documents were sent into the Registry by the United Kingdom without them being able to be communicated to the Parties. These documents were consulted here in the Registry. We worked on these extracts, and our conclusions, such as we have reached them, are based upon these extracts which in turn are résumés of discussions of the Board in question, so it would be extremely useful for Commander Sworder to explain to us certain questions now, inasmuch as on the one hand he belonged to the Minesweeping Boards from the very beginning, and secondly, he is one of the most competent experts in these matters. He was able to follow the work very closely, and therefore we can have recourse to his experience in this matter as a member of the Board and also to his own personal experience as an expert. I would like to repeat, we did not have the benefit of such explanations or information. We had the texts which were communicated to the Registry and which were extracts based upon résumés of the minutes of the Minesweeping Board—the debates of the Minesweeping Board—and the conclusions we drew were based upon such

limited information as we had in those documents. Later on in our rejoinder we will have an opportunity to discuss the conclusions that have been reached by Commander Sworder.

May I ask him now the following question, and refer to the document of the minutes of the 39th Meeting of the Central Board dated 29th January 1947 ? In Minute No. 377 it is stated that the Dutch ship *Tromp* of 391 tons was mined on the 8th December 1946 in position 54° 30 min. N. 10° 45 min. E. This point is within Way 28. At the same meeting a second accident is noted. The tanker *British Earl* was mined on the 18th January in position 54° 59′ 15″ N. 10° 59′ 6″ E. This point is just within Way 28 also. I should like to ask Commander Sworder to explain these two accidents.

Commander SWORDER. The two casualties which the Albanian representatives have referred to were both in the Baltic Sea. In the Baltic it was a very different problem from the Mediterranean, and the minefields which were laid in the Baltic were almost entirely ground mines. It is known now that the Allies and the Germans together laid approximately 12,000 ground mines in the Baltic Sea. In the Mediterranean of course there were practically no ground mines laid. When we come to study, therefore, the question of casualties in the Baltic, we are only concerned with these casualties which are due to ground mines.

Now the first ship which is reported is the Dutch ship *Tromp*. This was a Dutch motor vessel of 391 tons, and as the records show in the Minute 377, she was mined just inside Way 28 in the Langeland Belt. This, as I say, was a magnetic ground mine in fairly shallow water. The second case is the tanker *British Earl*, which was mined on the 18th January, also in the Langeland Belt, and although she was reported to be just inside Way 28 when the accident occurred, a further report from that area reports that she was damaged, and it is believed she was outside the swept channel when the accident occurred.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Les deux accidents qui viennent d'être cités ont eu lieu dans la Baltique. Or, les conditions qui existaient dans la mer Baltique sont tout à fait différentes de celles qui existaient dans la Méditerranée, et les deux problèmes se situent sur deux plans tout à fait distincts.

En effet, dans la Baltique, les mines qui avaient été mouillées étaient presque exclusivement des mines de fond, et l'on sait que près de 12.000 mines ont été posées tant par les Allemands que par les Alliés dans la mer Baltique. En fait, dans la Méditerranée presqu'aucune mine de fond n'a été mouillée. Lorsque nous considérons les accidents qui ont pu se produire dans la mer Baltique, il s'agit donc uniquement d'accidents imputables à des mines de fond.

Si l'on considère maintenant les deux cas visés par le conseil du Gouvernement albanais, on peut faire les commentaires suivants : Dans le cas du bateau à moteur hollandais *Tromp* de 391 tonnes, le procès-verbal 377 du Comité de déminage révèle que ce navire se trouvait juste à l'intérieur de la voie 28. Il s'agissait là d'eau très peu profonde, et ce navire a subi des avaries à la suite de l'explosion d'une mine magnétique de fond.

Dans le cas du deuxième navire, il s'agissait du pétrolier britannique *British Earl*, qui se trouvait également juste à l'intérieur de la voie 28,

et un rapport ultérieur de la marine montre que ce navire se trouvait probablement en dehors du chenal déminé.

Me NORDMANN. Je voudrais alors demander au commandant Sworder, avec la permission de la Cour, si l'explication qu'il fournit en ce qui concerne le premier accident, à savoir qu'il a été occasionné par une mine magnétique de fond, résulte du procès-verbal du Comité de déminage.

Ma deuxième question a trait à la seconde explication : le rapport ultérieur dont nous parle le commandant Sworder se trouve-t-il dans les minutes du Comité de déminage et à quelle date ?

J'indique à la Cour que je pose ces questions non pas comme une sorte de piège tendu au commandant Sworder, mais exclusivement pour être exactement informé, car ce sont des renseignements que nous ne possédions pas et que nous ne pouvions pas obtenir.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I should like to put the following question to Commander Sworder, less to lay a trap for him than to find out information which was not available to us when we studied these minutes of the Minesweeping Board. I should like to ask Commander Sworder this. Is his explanation covering the first accident, mainly that it was caused by magnetic ground mines, based upon the minutes of the Minesweeping Board, and secondly, are this accident and the explanations recorded in the minutes of the Minesweeping Board, and could he give me the date of that meeting ?

Commander SWORDER. The information on casualties to the two ships is reported from the area through the Mine Clearance Board which covers that area. In this particular case it is in the Baltic, not in the Mediterranean, and therefore the details can be found in the meetings of the Kattegat-Baltic Straits and their Approaches Zone Board minutes. These minutes are forwarded to the International Mine Clearance Board, and then they are submitted at the following meeting to the Mine Clearance Board. In most cases just a rough reference is made, rather a brief reference, to the fact that a casualty has occurred in a certain area. It does not generally give all the details, as these are already shown in a report from that particular area.

Might I suggest, Mr. President, it might be helpful if, in referring to casualties, perhaps we kept to casualties which were caused in the Mediterranean, because we have the full details of those already submitted to the Court in the Mediterranean Zone Mine Clearance Board minutes. If we now start discussing casualties in the Baltic, it really means we should try and collect further copies of the Kabzon Board meetings—in other words, the meetings of the Kattegat-Baltic Straits and their Approaches Zone Board—which I think would take a certain amount of time and would mean going into a lot of questions which really do not concern the Mediterranean.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Les informations sur les accidents qui surviennent aux navires sont envoyées de la zone sous forme de rapports aux Comités de déminage régionaux compétents. Dans le cas d'espèce, il s'agissait non du Comité méditerranéen, mais du Comité de déminage de la zone Kattegat-Baltique. Ensuite, le comité de la zone intéressée envoie au Comité international de déminage un rapport énonçant les détails de cet accident, et à la prochaine séance du Comité

international un rapport très bref est donné, rapport qui ne comporte aucun détail.

Monsieur le Président, puis-je me permettre respectueusement de suggérer que nous examinions les accidents qui sont survenus en Méditerranée et non point dans d'autres régions ? Nous avons en effet ici des procès-verbaux et des documents tout à fait complets relatifs aux accidents qui sont survenus dans la Méditerranée, mais si nous commencions à étudier les cas qui ont pu se présenter dans la Baltique, nous devrions alors faire venir ici de nombreux autres documents, notamment les procès-verbaux du Comité de déminage de la zone Kattegat-Baltique. Cela prendrait un temps très long et donnerait lieu à une discussion qui n'aurait pas grande pertinence.

Me NORDMANN. Je n'ai pas d'autres questions à poser, Monsieur le Président.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I have no other questions.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, mes questions n'ont pas tout à fait trait au même problème. Je voudrais demander au commandant Sworder de nous préciser certains points relatifs au fonctionnement de l'Organisation internationale de déminage.

Ma première question est la suivante : Quels étaient les présidents et les secrétaires du Comité central et du Comité Medzon, de quelle nationalité étaient-ils ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] My questions refer to different matters. I should like to ask Commander Sworder to explain to us the functions of the International Minesweeping Board, and my first question is the following : Could you give a list of the Presidents and Secretaries of the Central Minesweeping Board and the Medzon Board, and indicate in each case their nationality ?

Commander SWORDER. The international organization which was set up by agreement by the participating countries is designed to meet the needs of all interested maritime powers by providing machinery for the direction of policy and general control of mine clearance operations in European waters, according to coordinated plans based upon an examination of the various interests involved, e.g. shipping and fishing, and taking into account the various resources of minesweepers available. The organization comprises the Minesweeping Board which exercises control through the medium of four Zone Boards, corresponding to the zones in which the waters are to be cleared. The first Zone Board is the East Atlantic Zone Board, the second is the Mediterranean Zone Board, the third is the Barente, Baltic and Black Sea Zone Board, and the fourth the Kattegat-Baltic Straits and their Approaches Zone Board. The agreement, which was signed by the four Powers, appointed that Admiral King, the organiser in London of this Board, should be the President of the Central Board. It was also agreed by these four Powers that the President of the Mediterranean Zone Board should be a British naval officer. Naturally, therefore, the secretaries of the Boards, which again was agreed by all the members of the Boards, were the secretaries to, in the first place, Admiral King, and secondly the secretary to the President of the Mediterranean Zone Board. The agreement which I referred to is shown in Annex 3 of the Memorial.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] En ce qui concerne le but et la forme de l'organisation internationale, l'Organisation internationale de déminage fut établie en vertu d'un accord entre les pays participants et a pour but de faire face aux besoins de toutes les Puissances maritimes intéressées en établissant un mécanisme pour diriger la politique et pour contrôler de manière générale les opérations de déminage dans les eaux européennes, conformément à des plans coordonnés, qui sont fondés sur l'examen des intérêts divers mis en cause, en particulier des intérêts de la navigation et des pêcheries, et en tenant compte également des ressources disponibles en dragueurs.

L'Organisation comprend le Comité central, qui exerce un contrôle général par l'intermédiaire de quatre comités de zone correspondant aux zones entre lesquelles les eaux doivent être déminées, à savoir : 1) une zone de l'Atlantique est ; 2) une zone méditerranéenne ; 3) une zone de la mer Noire, et 4) une zone du Kattegat et de la Baltique et des eaux adjacentes.

Cet accord avait été signé par les quatre Puissances qui s'étaient entendues pour désigner l'amiral King — donc un ressortissant britannique — comme président du Comité central. Les quatre Puissances décidèrent également que le président du Comité méditerranéen serait un officier naval britannique. Le secrétaire de ce Comité était également désigné d'accord entre les quatre Puissances, entre les membres du Comité central, et il devait remplir les fonctions de secrétaire de l'amiral King, puis du président britannique de ce Comité central.

L'accord auquel nous nous référons figure à l'annexe 3 du Mémoire du Royaume-Uni.

M. Pierre COT. Ma seconde question est la suivante : Le commandant Sworder ne me contredira probablement pas si j'indique ceci — je voudrais simplement lui demander de le confirmer : A la première réunion du Comité Medzon, il a été désigné également un comité exécutif de deux membres, et ces deux membres étaient bien également britanniques ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I should like to ask Commander Sworder for confirmation. At the first meeting of the Board there was also appointed an executive committee of two members. I believe that these two members were also British. Is that so ?

Commander SWORDER. I take it you refer to the first meeting of the Mediterranean Board. Is that so ?

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Je pense que vous vous référez à la première séance du comité de la zone méditerranéenne ?

M. Pierre COT [*No interpretation.*] Yes.

[M. Pierre COT fait un signe affirmatif.]

Commander SWORDER. At the first meeting of the Mediterranean Zone Board a perusal of the minutes will show that the President considered it wise that those members of the Naval Allied Commander-in-Chief's staff who had, up to that date, been responsible for mine clearance in the Mediterranean, should continue to give their assistance and knowledge and experience to the Board in order to assist in its organization.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Si tel est le cas, en examinant le procès-verbal de cette première séance, on peut voir que le président

jugea utile que les membres de l'état-major allié qui s'étaient spécialisés dans les opérations de déminage jusqu'à cette époque-là, continuent à prêter leur concours au Comité de déminage.

M. Pierre COT. Et ces deux membres étaient britanniques, n'est-ce pas ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] And these two members were British, were they not ?

Commander SWORDER. That is correct.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Oui, c'est exact.

M. Pierre COT. Autre petite question encore de détail, je m'excuse : Le Comité Medzon, le Comité de la zone méditerranéenne était domicilié à l'Amirauté britannique ? Les procès-verbaux étaient rédigés par le personnel britannique et les archives gardées par l'Amirauté, n'est-ce pas ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Another small question. Excuse me for asking so many detailed questions. The Medzon Committee met in the Admiralty, the minutes were prepared there, and the archives were kept at the Admiralty, were they not ?

Commander SWORDER. No. The Mediterranean Mine Clearance Board held its meeting first in Naples, then in Rome, then in Cannes in the south of France, then in Greece, and then finally again in Rome, to assist communications. The Mediterranean Zone Mine Clearance Board has never met in the Admiralty, nor in London.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Non, il n'en est pas ainsi. Le Comité de la zone méditerranéenne se réunit successivement à Naples, à Rome, à Cannes, en Grèce, puis de nouveau à Rome. Il ne s'est jamais réuni dans les bureaux de l'Amirauté à Londres.

M. Pierre COT. Je m'excuse, je me suis mal fait comprendre. J'ai demandé au commandant Sworder s'il était exact que le Comité de la Méditerranée et le Comité Medzon étaient domiciliés au commandement britannique, plus exactement je crois à Malte. En parlant de l'Amirauté, je m'excuse, je n'avais pas pensé au terme britannique. J'ai voulu dire que le Comité était domicilié et les archives gardées au siège du commandement naval interallié en Méditerranée, c'est-à-dire de l'amiral britannique qui commandait ces forces ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am afraid I did not make myself quite clear. What I wanted to ask was this. Did the Medzon Board have its headquarters at Malta, at the British Naval Command there, or in other words the Allied Command, and were the archives kept there ?

Commander SWORDER. No. The Mediterranean Zone Board has never on any occasion met at Malta.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Non, le Comité de la zone méditerranéenne ne s'est jamais réuni à Malte.

M. Pierre COT. Je n'ai jamais parlé de réunion au commandant Sworder. J'ai dit que l'adresse du Comité était sur les documents —

et nous pouvons le vérifier très facilement — à Malte. Je n'ai pas parlé du lieu où le Comité Medzon tenait ses réunions. Je pose une question que je crois, cette fois, claire : Est-il exact que, sur les minutes du Comité, l'adresse est la suivante : « Au commandement des forces alliées à Malte » ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I made no reference at all to the place where the meetings of this Committee were held ; what I was asking was this—is it not true that the address given of the Committee on the documents is at Malta ?

Commander SWORDER. In the first place, the office records were kept in Rome. As time went on, it was considered more convenient that the records should be kept at Malta. This was accepted by all the members of the Mediterranean Board.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Tout d'abord, les archives furent conservées à Rome, puis il fut considéré plus pratique de les transférer à Malte, ceci en vertu d'une décision unanime du Comité méditerranéen.

M. Pierre COT. Autre question : Le travail du Comité Medzon était bien préparé par le président et le secrétaire, c'est-à-dire par un état-major britannique ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The work of the Medzon Committee was prepared, was it not, by the President and Secretary of that Board, in other words, by two British officials ?

Commander SWORDER. No, that is not correct. The Mediterranean Mine Clearance Board consists of members from Greece, France, the U.S.S.R., the U.S.A., Yugoslavia, and the United Kingdom. Each of these members is asked to bring any information he has to the Mediterranean Zone Board, either reports on minesweeping, or, alternatively, he may have information to report on other matters such as ships which require refitting, and so on ; in other words, each member will bring a report from his particular country to show how mine clearance in his area is getting on, and that will be discussed at meetings. It cannot in any way be said that it is a British controlled organization.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Non, cela n'est pas correct. On ne peut dire en aucun cas qu'il s'agit d'une organisation contrôlée par les autorités britanniques. En effet, les membres du Comité de la Zone méditerranéenne sont délégués par les États suivants : la Grèce, la France, l'U. R. S. S., les États-Unis d'Amérique, la Yougoslavie et le Royaume-Uni. Chaque membre apporte à ce Comité toutes les informations qu'il a à sa disposition, informations relatives aux opérations de dragage dans les zones qui intéressent les pays en question, ou autres informations relatives aux navires à réparer, etc. Chaque membre apporte une information complète, et il est inexact de dire que le Comité soit en quoi que ce soit contrôlé par les Britanniques.

M. Pierre COT. Je suis d'autant plus heureux que ce soit inexact que je n'ai jamais dit que le Comité était contrôlé par les Britanniques. J'ai demandé s'il était vrai que le travail de préparation, matériel si je puis dire, de ce dossier et le travail de rédaction étaient faits par les secrétaires du comité.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am very happy to hear this, all the more because what I asked was not whether the Medzon Board was controlled by United Kingdom officers. What I was asking you was whether the actual material work in the preparation of the files and documents was done by the secretaries to the Committees.

Commander SWORDER. The secretary naturally carries out the orders which are given to him at the meetings of the various Zone Boards. The members of the various countries will make statements and submit reports, and the secretary naturally will have these put into suitable form as minutes, which are then approved by the members at the next meeting and accepted by the members before they are distributed.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Naturellement, le secrétaire exécute les instructions qu'il reçoit. En particulier, il assiste aux séances, et c'est lui qui rédige les procès-verbaux, lesquels sont approuvés par tous les membres du Comité compétent avant d'être distribués.

M. Pierre COT. Le commandant Sworder veut-il me permettre de lui demander, en se reportant au besoin à la première réunion du Comité Medzon, si je ne transforme pas quoi que ce soit du procès-verbal en disant que l'amiral Packer, qui présidait la première réunion, a déclaré — page 2 du procès-verbal — que c'était un principe établi de droit international que les pays sont responsables pour nettoyer les mines qui sont le long de leurs côtes. Pour enchaîner la même question, je lui demande si l'amiral King, à la séance du Comité central du 22 mai 1946, n'a pas déclaré que ce principe s'appliquait à l'Albanie en disant — je cite le procès-verbal — : « L'amiral King fait remarquer que, selon le droit international, l'Albanie est responsable du déminage de ses eaux, qu'elle soit ou non membre du Comité de La Haye. »

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Referring, if necessary, to the first meeting of the Medzon Board, I should like to ask Commander Sworder whether I am expressing the terms and spirit of the minutes when I say that I interpret them to mean that Admiral Packer, the first President, declared that a State is responsible under international law for the clearance of the waters along its coast, and to continue the question, did Admiral King suggest, on the 22nd May 1946, at a meeting, that this principle of international law applies to Albania when he said that Albania, under international law, is responsible for the clearance of those waters along its coast, whether or not Albania adheres to the Hague Convention ?

Commander SWORDER. Admiral Packer was not the President of the Mediterranean Zone Mine Clearance Board. At the opening meeting which was held in Naples on the 5th November, Admiral Packer did, however, open the meeting by making a speech on behalf of the Naval Allied Commander-in-Chief who was absent at the time, and the gist of his speech was in the first place to welcome these members who had come from the various countries, as we were meeting for the first time. He does refer to the question of the responsibility of the members of this Board, and he does say : "Each Power will undertake the clearance of its coastal waters and in addition the adjoining areas of the open sea in proportion to the minesweeping forces avail-

able or made available to it." I take it, Sir, that this is what you are referring to.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] L'amiral Packer n'était pas président du Comité méditerranéen. Il a certes présidé la séance d'ouverture à Naples, le 5 novembre, et ouvrit la séance en prononçant un discours de bienvenue aux lieu et place du commandant en chef des Forces alliées en Méditerranée.

Il a fait alors, effectivement, allusion à la responsabilité qui incombait à chaque État membre du Comité de déminer les eaux près des côtes de son pays. Il dit à cet égard que chaque Puissance est responsable du déminage de ses eaux côtières et en outre des zones de haute mer adjacentes, proportionnellement aux forces des dragueurs qui sont à sa disposition.

M. Pierre COT. [*No interpretation.*] Yes, but I would prefer that you read the two paragraphs in that case.

M. Pierre COT. [*Interprétation.*] C'est bien le cas, mais j'aimerais que vous lisiez les deux paragraphes.

Commander SWORDER. I will now read the two paragraphs. Admiral Packer was saying in this connexion it is an established principle of international agreement that the countries are responsible for the mine clearance near their own coasts. The wording in the directive issued by the International Mine Clearance Board in London is this: "Each Power will undertake the clearance of its coastal waters and in addition the adjoining areas in the open sea in proportion to the minesweeping forces available or made available to it." He was, of course, addressing the members of the Mine Clearance Board, and he referred, of course, to the countries and the coasts of those countries which are represented at that Board.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Voici les deux paragraphes dont il s'agit : « A cet égard, c'est un principe bien établi de droit international que les pays sont responsables du déminage près de leurs propres côtes. Le texte des directives données par le Comité international de déminage à Londres s'exprime de la manière suivante : « Chaque Puissance entreprendra le déminage de ses eaux côtières et entreprendra le déminage des eaux adjacentes de la haute mer, proportionnellement aux forces de dragueurs qui sont disponibles ou qui sont mises à sa disposition. »

Bien entendu, l'amiral s'adressait alors aux membres du Comité, et il s'agissait ici de la responsabilité qui incombait à chaque Puissance membre du Comité Medzon.

M. Pierre COT. Je ne voudrais pas que le commentaire du commandant Sworder ne fît penser que l'amiral Packer commettait une erreur. Il sera sans doute d'accord avec moi pour estimer que le principe posé par ce dernier était un principe général et qu'il n'y a pas un droit international pour les Puissances qui sont à Londres et un droit international pour les autres.

Je voudrais alors poser une autre question. Lors de la première réunion du Comité Medzon, mais à la séance de l'après-midi, on a présenté — je crois que c'est le commandant Sworder qui l'a fait — un plan pour nettoyer les eaux de la Méditerranée. Est-ce que, d'après ce plan,

il n'a pas été décidé qu'en l'absence de la Yougoslavie, le problème de savoir comment les eaux yougoslaves pourraient être déminées devrait être réservé ?

Je lis ce qui a trait à la Yougoslavie. Le commandant Sworder voudra bien me dire si ma lecture est exacte :

« Un membre exécutif » — c'est-à-dire, je crois, le commandant Sworder — « remarqua qu'il y avait des champs de mines très denses le long de la côte dalmate, mais, en l'absence d'un représentant de la Yougoslavie, il fut admis d'une façon générale que ce problème ne pouvait pas être discuté davantage ». Est-ce que ma citation est exacte ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I should not wish to use the remarks made by Commander Sworder to make me feel that Admiral Packer was wrong. I think Commander Sworder would agree that the principle is laid down here in general terms by Admiral Packer, and that there is not one international law for a Power in London and another different kind of international law for a Power somewhere else.

I should like to put another question to Commander Sworder. At the first meeting of the Board, I think it was Commander Sworder who presented a plan for the clearance of the Mediterranean waters. In this plan, as I understand it (and Commander Sworder will correct me if necessary), it was decided that in the absence of Yugoslavia matters relating to the clearance of Yugoslav waters should be reserved for later discussion. I quote (and Commander Sworder will indicate whether I am quoting correctly) :

"For the information of the Board, the executive member remarked that there were some very thick minefields off the Dalmatian coast, but in the absence of a representative from Yugoslavia it was generally agreed that this problem should not be further discussed."

Commander SWORDER. With regard to the first half of M. Pierre Cot's statement, I would like to say that the International Mine Clearance Organization is a naval committee of naval officers. We are all men in blue, and our problem was to clear the mines from the minefields left after the war. We were not concerned with politics, and we were not concerned with anything outside our main problem, which was, I might add, a very difficult problem—and that was to clear the mines which had been left during the war from these very extensive minefields off the coasts of these various countries.

With regard to the second statement, it is true that we organized as quickly as possible and allocated the areas which were to be swept to the various countries. With regard to his statement about Yugoslavia, although the Yugoslav member had been invited to attend the Mine Clearance Board, he apparently failed to turn up.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] En ce qui concerne la première partie de la question posée par M. Pierre Cot, je dirais que l'Organisation internationale de déminage était un comité naval composé d'officiers de marine qui n'avaient qu'une seule et unique préoccupation, celle de déminer aussi rapidement que possible les eaux infestées de mines. Le Comité Medzon n'était pas un comité politique. Il ne s'occupait pas de questions politiques, il n'avait pas en vue d'autres questions en dehors de la solution du problème qui lui était confié, problème suffisamment difficile en lui-même.

Quant à la deuxième question, il est exact que des zones ont été attribuées à différents pays. En ce qui concerne la Yougoslavie, la déclaration que M. Pierre Cot a lue est bien exacte. Cet État avait été invité comme membre du Comité central. Pour une raison que nous ne connaissons pas, l'officier yougoslave intéressé n'a pas paru depuis.

M. Pierre COT. Ma question suivante est ainsi rédigée.

Toujours dans ce plan de nettoyage des eaux méditerranéennes, est-il exact — je lis le procès-verbal — que, en ce qui concerne la Grèce, il fut décidé, en réponse à une proposition du membre exécutif, que la zone grecque comprendrait la côte occidentale de la Grèce et toute la mer Égée à l'exclusion des eaux territoriales turques et que cette seule mention se trouve au procès-verbal, car avant ce que je viens de lire on parlait de la France et après on passe à la Yougoslavie ?

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] C'est exact.

M. Pierre COT. Est-il exact que dans l'annexe B on trouve déterminée la zone de responsabilité nationale, que cette annexe, d'après le procès-verbal, ne semble pas avoir fait l'objet d'un vote et que c'est dans cette annexe que nous trouvons les deux mentions suivantes sur lesquelles j'appelle l'attention de la Cour et du témoin. La première mention est la suivante : s'agissant des eaux qui sont purement des eaux territoriales albanaises, on leur attribue le n° 17 et on met en note que la responsabilité pour le n° 17 n'a pas été décidée, ce qui est l'application de la règle du droit international.

La seconde mention est la suivante : s'agissant de la Grèce, on trouve simplement dans l'annexe le n° 18, et cette zone 18 comprenait à la fois, ce qui était normal, les eaux territoriales grecques et les eaux territoriales albanaises au détroit du canal nord de Corfou.

La lecture que je viens de faire est-elle bien exacte ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] My second question deals with this plan for sweeping Mediterranean waters, and I shall read from an extract from the minutes. It was decided, in answer to a question put by the Executive Committee, that Greece was responsible for sweeping the west coast of Greece and the Ægean sea excluding Turkish territorial waters. This, incidentally, is the only mention which is made of this, inasmuch as the reference before this concerns France, and the reference following concerns Yugoslavia. Further, is it true that what you find in Annex B—which are details of the zones of national responsibility—is that no vote was taken on the findings of this Annex ? In this Annex you will find—and may I draw the attention of the Court to this as well as the attention of the witness—the two following points. Firstly, concerning the Albanian territorial waters, which are known as Zone 17, you find that responsibility for this zone or area has not yet been decided. This is fully in accordance with international right. Secondly, the zone which concerns Greece, which is Zone 18, is to include quite naturally Greek territorial waters, also Albanian territorial waters, on the right of the North Corfu Strait. Is this correct ?

Commander SWORDER. The Appendix which is referred to—Appendix B to the minutes of the first meeting—was approved by the members at the second meeting of the Mediterranean Mine Clearance Board. It

was accepted in the same way as the other matters which were discussed, and it actually says there: "The minutes of the last meeting were read and agreed by the Board."

As regards this further question of Area 18 allocated to Greece, in order to answer that question I really feel I ought to ask M. Pierre Cot one question. If I may, I should like to ask him whether the minefields shown on the chart in QBY 539 are closer to the coast of Corfu or closer to the coast of Albania.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] L'annexe en question, dont vient de parler M. Pierre Cot, a fait l'objet de l'approbation du Comité méditerranéen, au cours de sa deuxième séance, et a été acceptée quand toutes les autres matières furent traitées. Au début du procès-verbal de la deuxième séance, le procès-verbal de la première séance a été lu et approuvé.

Quant à la seconde question concernant l'attribution de cette zone 18 à la Grèce, je ne crois pas pouvoir répondre avant de m'être permis moi-même de poser une question à M. Pierre Cot. Cette question est la suivante : Pense-t-il que le champ de mines qui apparaît sur la carte avec la mention QBY 539 est plus rapproché de la côte de Corfou ou plus rapproché de la côte albanaise ?

M. Pierre COT. Je suis très heureux de cette question, qui va me permettre d'être en plein accord avec le commandant Sworder.

Si l'on avait attribué à la Grèce la responsabilité du déminage de cette zone, nous sommes bien d'accord : on n'aurait pas violé les règles du droit international en lui attribuant la responsabilité sur les eaux territoriales albanaises.

Je pense que le commandant Sworder et moi-même nous sommes bien d'accord sur ce point que les champs de mines figurant sur la carte ne sont point dans les eaux albanaises et sont situés dans les eaux grecques. En réponse à ces questions, je suis heureux de penser que je répondrai également au désir d'accord que nous avons tous les deux.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am very glad that Commander Sworder put this question to me, as it enables me to agree with him, that is to say, if this particular minefield had been put under Greek responsibility, there would have been no violation of international right by giving to Greece a responsibility for sweeping Albanian territorial waters. I completely agree with Commander Sworder that these minefields are in Greek territorial waters and are not in Albanian territorial waters.

Commander SWORDER. That is exactly the reason why the minefields in that area were allocated to Greece for mine clearance, in order that the mines should be swept. It is a misconstruction to suggest that the area which is referred to as No. 18 in the Annex was allocated to Greece for any other reason.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] C'est la raison précise pour laquelle les champs de mines de cette région ont été attribués à la Grèce en vue du déminage, et ce serait faire un raisonnement erroné que de dire que la zone désignée par le chiffre 18 aurait été attribuée à la Grèce en vue de quelque autre fin.

M. Pierre COT. Je remercie le commandant Sworder. J'essaiera ide ne pas tenir de raisonnement erroné. Nous sommes bien d'accord sur le fait que les champs de mines n'étaient pas dans les eaux territoriales albanaises. Ne résulte-t-il pas tout de même de l'annexe — de l'appendice comme on dit en anglais — qu'au lieu de donner simplement la responsabilité à la Grèce pour la partie dans laquelle se trouvaient les champs de mines et qui était dans ses eaux territoriales, on lui a donné la responsabilité pour l'ensemble de la zone, y compris, semble-t-il, une partie des eaux territoriales albanaises ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I thank Commander Sworder very much for his answer, and in future I shall avoid any false lines of thought. Nevertheless, it does prove that these minefields were not in Albanian territorial waters. We are both agreed on that point, but does not Commander Sworder agree with me that as a result of these appendices, instead of giving Greece the responsibility for the part where the mines were, they gave her the whole area, including a part of Albanian territorial waters ?

Commander SWORDER. The object of the International Mine Clearance Board is to sweep minefields in certain areas. The areas which were allocated were purely defining lines in order that the limits of the areas of each particular country might be clearly stated.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] L'objet de toute l'activité du Comité international de déminage était de procéder au déminage de certaines régions, et les régions qui ont été attribuées ont été fixées de telle manière que l'on soit bien assuré que chacune de ces régions soit nettement définie.

M. Pierre COT. Je vais poser ma question de façon plus précise. Est-ce que le commandant Sworder interprète la décision relevant de l'appendice B comme soumettant à la responsabilité de la Grèce simplement les eaux territoriales grecques ou également une partie des eaux territoriales albanaises ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I shall put my question in a more precise way. Does Commander Sworder interpret the decisions of Appendix B as submitting to Greece just the minefields which were in Greek territorial waters, or a part of Albanian territorial waters as well ?

Commander SWORDER. The area was allocated to Greece in order that the Greeks should clear minefields which were off the Greek coast, such as off the island of Corfu and so on. As I say, we are purely interested as members of the International Mine Clearance Board in clearing mines. We are not concerned with other matters.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] La zone en question a été attribuée à la Grèce afin qu'elle puisse procéder au déminage des champs de mines qui se trouvaient au large des côtes grecques, qu'il s'agisse du large de Corfou ou d'autres côtes. Comme je l'ai déjà indiqué, la seule préoccupation que nous ayons eue au Comité de déminage, c'était le déminage. Nous n'avions pas d'autre intérêt.

M. Pierre COT. J'ai très bien compris les motifs qui inspiraient le commandant Sworder ; mais je lui demande de comprendre ma question. Elle est précise. Est-ce que l'annexe B attribuait à la Grèce uniquement

la responsabilité de ses eaux territoriales ou également une responsabilité sur les eaux territoriales albanaises ?

Même si vous pensez que cette attribution était justifiée, je vous demande de répondre à ma question.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I understand perfectly well the motives as explained by Commander Sworder, but I would request him also to understand and to answer my question, which is very clear. I will repeat it. Did Annex B give Greece responsibility for her own territorial waters only or did it give her control over part of Albanian territorial waters as well ?

Whether that is to be justified or not, I should like Commander Sworder to answer this question.

Commander SWORDER. The Greeks were given this area to sweep in order to clear the minefields. If sweeping were required in this particular area, well, they would be asked to do it or else it would be done with their permission.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Les Grecs ont reçu cette zone en vue du déminage, et si un dragage était nécessaire, ils devaient y procéder ou bien il y serait procédé avec leur autorisation.

M. Pierre COT. Quand le commandant Sworder dit « cette zone », entend-il la zone qui comprenait uniquement les eaux territoriales grecques ou aussi les eaux albanaises? Je lui demande de bien vouloir répondre à ma question aussi directement que je la lui ai posée.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] When you mention in your answer "this area", do you mean exclusively Greek territorial waters, or do you include a part of the Albanian territorial waters ? I should like you to answer this question as directly and as clearly as I am putting it to you.

Commander SWORDER. I am referring to the whole of Area 18 which is referred to in Appendix B. This was a decision of representatives of France, the United States of America, Greece, the U.S.S.R. and Great Britain. I do not think that I am in a position to argue that decision.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Je me réfère pour répondre à cette question à la zone n° 18 telle qu'elle est définie dans l'annexe B dont nous parlons, annexe qui a fait l'objet d'une décision de la part de la France, des États-Unis, de la Grèce, de l'U. R. S. S. et de la Grande-Bretagne. Je ne crois pas être habilité pour discuter cette décision.

M. Pierre COT. Je n'ai jamais demandé au commandant Sworder de discuter cette décision. Je lui ai simplement demandé, je lui demande une dernière fois si, dans la zone 18 à laquelle il fait allusion, il y a ou non des eaux territoriales albanaises.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I have never asked you to question in any way the decisions or that which is included in Appendix B. What I am asking you is this. Does this Area 18, this area submitted to Greek control, include a part of the Albanian territorial waters ?

Commander SWORDER. It only concerns Albanian territorial waters as far as minesweeping is concerned.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Cela ne concerne les eaux territoriales albanaises que dans la mesure où il est question de déminage.

M. Pierre COT. Nous, juristes français, nous sommes si peu habitués à cette procédure qu'il m'a fallu beaucoup de temps pour obtenir ma réponse.

Je poserai au commandant Sworder une question connexe. Y a-t-il eu des cas dans la pratique du Comité Medzon ou dans la pratique du Comité central où des eaux territoriales d'un État qui ne faisait pas partie de cette organisation internationale aient été attribuées pour le déminage, dans les mêmes limites que l'ont été les eaux albanaises, à la responsabilité d'un autre État ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I must state that French jurists are not used to this procedure. It takes me some time to obtain an answer to my first question.

I will now ask you a question which is relevant to the last one. Do you know of any other cases which have been approved by either the Medzon or by the Central Committee where the territorial waters of a State which was not a member State of these Boards were made the responsibility of a third State ?

Commander SWORDER. Yes ; there are examples of this. For instance, the minefields and routes off the island of Iceland were swept without reference to them. A coastal route off the coast of Holland, which is now an international route, in several positions is inside territorial waters, and that was swept by ships other than those belonging to Holland. The same thing happened off the coast of France. At the end of the war you may recall that the French had not many minesweepers, and as it was for the International Mine Clearance Board to open these routes as quickly as possible, in those cases ships were used which were not French. There were several occasions on which ships swept in territorial waters of other countries without making any application to those countries. I might add that these countries welcomed the assistance which was given to them for sweeping channels off their coasts.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Oui. Il y a des exemples de ce genre. Ainsi, les champs de mines et les routes de navigation autour de l'Islande ont été déminés sans la participation de ce pays. Il en est de même d'une route maritime le long du la côte de la Hollande, maintenant route internationale qui, sur plusieurs de ses tronçons, traverse les eaux territoriales hollandaises. Cette route a été draguée par des navires d'une nation autre que la Hollande. Enfin, il est un cas d'une semblable opération exécutée au large des côtes françaises. On se souvient qu'à l'époque la France n'avait pas de dragueurs. C'est le Comité international de déminage qui s'est chargé de l'ouverture des routes nécessaires à la navigation en utilisant des navires autres que des navires français. Il y a donc plusieurs cas où des navires étrangers ont dragué des eaux territoriales d'un autre pays sans adresser de demande au pays en question. Je note que ces pays se sont félicités de l'aide qui leur était donnée pour ouvrir des chenaux dans leurs eaux.

M. Pierre COT. Si le commandant Sworder comprend si mal mes questions, c'est que je les pose très mal. Je ne lui ai pas posé la question de savoir — je la poserai dans un instant — dans quelles conditions des dragueurs avaient déminé les eaux territoriales qui n'étaient pas les leurs. Je lui ai posé une question très précise que je vais essayer de formuler une deuxième fois d'une façon très nette :

Y a-t-il eu des cas dans lesquels l'Organisation internationale de déminage a placé, par une décision de principe, les eaux territoriales d'un État sous la responsabilité d'un autre État ?

Si de tels cas ont existé, je serais obligé au commandant Sworder de bien vouloir lire les décisions du Comité central, du Comité Medzon qui ont ainsi pris ces décisions.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If you misunderstand my questions, it is obvious that I am not putting them clearly. I did not ask you to give any explanation, although I shall ask you to do so later, as to how minesweepers carried out their particular minesweeping tasks in waters other than their own. The question which I put to you was this. Do you know of any cases which had the full approval and sanction of the International Mine Clearance Board when it was decided that the territorial waters of one State should be made the responsibility of another State ? If you do know of any such decisions, I should be grateful if you would read the appropriate extracts from the appropriate minutes.

Commander SWORDER. I have nothing to add to my former answer.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Je n'ai rien à ajouter à la réponse que j'ai faite précédemment.

M. Pierre COT. Je vous remercie de cette réponse négative.

Y a-t-il eu des cas dans lesquels des navires en temps de paix ont effectué des dragages dans les eaux territoriales d'un État sans l'approbation de celui-ci ?

J'indique, puisque vous avez cité le cas de la France, que, dans une des séances du Comité de déminage, du Comité Medzon pour être exact, le délégué britannique ayant cité cet exemple, on lui a fait observer que le Gouvernement français avait consenti à ce que le déminage fût fait par les forces britanniques ; nous sommes tous reconnaissants que ce déminage ait été fait par les forces britanniques. Mais ma question est bien précise :

Y a-t-il des cas dans lesquels on a procédé à des déminages sans l'autorisation de l'État exerçant la souveraineté sur ces eaux territoriales ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I wish to thank Commander Sworder for his negative answer.

The question which I now wish to put to you is this. Do you know of any cases of ships which, in peace time, have swept the territorial waters of another State without the permission of the said State ?

Since you made a reference to the sweepings of French territorial waters, perhaps I might explain that in a Medzon Board meeting, when the British delegate informed the Board of this, the French delegate further informed the Board that the French Government had agreed to this sweeping being carried out by British minesweepers, and that

the French Government was very thankful that this sweeping was to be carried out. My question, if I may repeat it, is, do you know of any cases of territorial waters of any State being swept without the permission of that State?

Commander SWORDER. I will repeat again that the minefields off the coast of Iceland were swept without first referring to that country. I am not absolutely certain, but I think I am right in saying that sweeping off the Dutch coast was carried out by other than Dutch minesweepers without former reference to Holland. For the moment, without referring to the minutes, I cannot think of other examples.

As far as the example which M. Pierre Cot quotes is concerned, that was in the Mediterranean and was, I remember, a question of who should sweep these particular waters. It was first asked if the French would like to do it and they rather replied that as a matter of fact their sweepers were already occupied in other work, and they would be obliged if somebody else could do it for them. I do not think that is quite the same thing.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Je vais répéter un des exemples que j'ai déjà indiqués. Les champs de mines au large de l'Islande ont été dragués sans référence préalable à ce pays. De même, je crois, sans en être certain, que les dragages qui ont été faits dans les eaux hollandaises ont également eu lieu sans référence préalable à la Hollande. Je n'ai pas d'autres exemples présents à l'esprit.

Quant à l'exemple dont il vient d'être question, qui se rapporte à la Méditerranée, je crois me souvenir que l'on s'était demandé qui procéderait à ce déminage. Lorsqu'il a été question des Français, on leur a demandé s'ils désiraient s'en charger. Ils ont répondu qu'en fait leurs dragueurs étaient trop occupés ailleurs et qu'ils seraient heureux que quelqu'un d'autre procédât pour eux au déminage. Je ne crois pas que ce soit tout à fait la même chose.

M. Pierre COT. Le commandant Sworder ne m'en voudra pas si je le prie de nous donner la preuve du fait que, dans les deux cas, des opérations ont été effectuées dans les eaux territoriales d'un État sans son autorisation et que l'on a procédé ainsi par application d'une décision des quatre Puissances représentées au Comité de déminage.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I should be very grateful if you could give us proof of the two cases which you have quoted of minesweepers being in the territorial waters of a State without the prior permission of that State, and of a sweep being, as a result, carried out by decision of the four Powers on the Minesweeping Board.

Commander SWORDER. I am speaking from memory, but I will endeavour to get proof in the course of the next two or three days. It will mean correspondence.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Je parlais de mémoire, mais je m'efforcerai de fournir la preuve demandée dans deux ou trois jours par voie de correspondance.

M. Pierre COT. Revenons à la question de l'attribution à la Grèce de la responsabilité sur les eaux albanaises. Les Grecs disposaient-ils à ce moment de moyens suffisants, insuffisants ou en excédent, pour draguer leurs propres eaux?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] To return to this question of the attribution to Greece of responsibility for sweeping Albanian territorial waters, at that time could you tell us if the Greek Government possessed sufficient means, insufficient means, or ample means for carrying out this task ?

Commander SWORDER. At the end of the war, the Greek navy was somewhat depleted, and they only had a small force of minesweepers. Considering the task before them, perhaps it really was not sufficient to cover all the minesweeping required in the Ægean Sea and west of Greece. However, they were capable of sweeping channels and doing a certain amount of mine clearance.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] A la fin de la guerre, la marine grecque avait subi certaines réductions. Elle ne disposait que de forces de déminage réduites et qui, étant donné la tâche, n'auraient peut-être pas suffi à faire tout le déminage dans la mer Égée et ailleurs. Mais en réalité ces forces ont été capables d'ouvrir des chenaux et de procéder à des déminages plus amples.

M. Pierre COT. La marine grecque n'a-t-elle pas été obligée de recevoir le concours de la marine britannique et les délégués de la Grèce n'ont-ils pas constamment demandé que l'on augmente le nombre de dragueurs mis à leur disposition ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Is it not a fact that the Greek navy, in order to carry out these operations, received the help of the British navy, and that the Greek representative on the Board constantly asked for the number of minesweepers which were allotted them to be increased ?

Commander SWORDER. It was always understood at these Mine Clearance Board meetings that any member who considered that he required assistance should say so at the meetings. In the case of the Ægean Sea, it was considered that as there are one or two international routes there—for instance, there is one from Alexandria and the Suez Canal up to the Dardanelles from the east and also through the Doro Channel up to the Dardanelles from the west—that it should not be left entirely to Greece to sweep the heavy traffic routes, and therefore assistance was given them.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Il avait toujours été entendu au cours des séances du Comité de la Méditerranée que tout pays qui aurait besoin d'aide le dirait. Dans le cas de la mer Égée, il existait une ou deux routes internationales de trafic important, notamment les routes venant d'Alexandrie et de Suez pour passer les Dardanelles et la route venant de la Méditerranée occidentale, traversant la mer Égée, pour passer les Dardanelles. Là, toute la charge du déminage de ces routes très importantes n'a pas été laissée à la Grèce.

M. Pierre COT. Dois-je conclure que l'on considérait que la marine grecque, en dehors du cas de ces routes internationales, avait suffisamment de moyens pour se charger de toutes ses côtes et pour entreprendre même des tâches supplémentaires ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Must I infer from that answer that besides the international highways which you have just mentioned,

the Greek navy considered that it had sufficient means to carry out sweeping, not only of its own territorial waters, but also extra tasks which had been allotted to it?

Commander SWORDER. No, I do not think that is quite correct. The Greek minesweepers, as I said, were a comparatively small group of ships, and whereas they were capable of sweeping the approach channels and doing a certain amount of mine clearance, it was really a question of how quickly this mine clearance could be done, and it was therefore considered that they should be given assistance.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Ceci n'est pas tout à fait exact ; comme je l'ai dit, les dragueurs grecs étaient relativement peu nombreux. Ils étaient capables d'ouvrir des chenaux d'approche et même de faire certains déminages de grande surface, mais le problème qui se posait était d'agir rapidement. Une aide a été donnée aux dragueurs grecs.

M. Pierre COT. D'où il suit que c'est à un pays qui n'avait pas suffisamment de navires pour draguer ses propres eaux que l'on a confié en plus la responsabilité des eaux territoriales d'un pays voisin.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Therefore, it follows that although Greece was a country without sufficient ships to sweep its own territorial waters, it was allotted the responsibility of sweeping the territorial waters of a neighbour?

Commander SWORDER. No; that is not correct. A little earlier on I explained that the only interest the Greek force had in helping in the Corfu area was (*a*) the minefields, and (*b*) the route. I will point to the chart. The Greeks were only interested in clearing these minefields off the Corfu coast. [Indicating.] They were also responsible for sweeping this Channel if at any time it was required. This Channel had been in constant use since 7th November, 1944, and it was never expected that they would be called upon to sweep it.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Il n'est pas tout à fait exact de résumer ainsi les événements. J'ai dit plus haut que le seul intérêt des Grecs dans la zone de Corfou était de débarrasser les champs de mines et de tenir les routes ouvertes. [Le commandant Sworder montre sur la carte les champs de mines dont il veut parler.] Les Grecs étaient de plus rendus responsables du dragage du chenal. Mais à vrai dire on ne s'attendait pas à ce qu'un tel dragage soit nécessaire, car ce chenal a été constamment utilisé depuis le 7 novembre 1944.

M. Pierre COT. Nous sommes d'accord.

Revenons à la séance du 5 novembre. A cette séance, l'annexe B attribue à la Grèce la responsabilité du déminage dans les eaux territoriales de l'Albanie. Ma première question est celle-ci : Quand avez-vous préparé cette annexe et qui a fait cette proposition?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] We fully agree.

I will now return to this meeting of 5th November and to Appendix B, which allotted the Greeks responsibility for sweeping the Albanian territorial waters. On this point, I have a few questions which I should like to put, the first one of which is: Who prepared this appendix? Secondly, who put this proposal to the Board?

Commander SWORDER. This proposal, which was accepted by the members of the International Mine Clearance Organization in the Mediterranean, was prepared by the staff of the Naval Allied Commander-in-Chief, as it was considered that this was probably the best method of putting forward a plan for mine clearance for the members of the Mediterranean Board.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Ce plan, qui a été accepté par les membres du Comité méditerranéen international de déminage, avait été préparé par l'état-major du commandant en chef naval allié. On a pensé que cette méthode était la meilleure pour établir un plan général de déminage pour les membres du Comité Medzon.

M. Pierre COT. A-t-on appelé l'attention des membres du Bureau sur le caractère de l'opération qu'on leur proposait ? J'entends par là, a-t-on appelé leur attention sur le fait qu'on leur demandait de confier la responsabilité des eaux territoriales d'un pays à un autre pays et leur a-t-on signalé que cela posait — pour dire les choses en termes très gentils — au moins un problème juridique ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The next question which I should like to put to you is this. Was the attention of the members of the Board drawn to the actual character of the proposal which was being made to them? By this I mean, was the attention of members of the Board drawn to the fact that they were being asked to give their sanction to the responsibility for sweeping the territorial waters of one country being allotted to another country, because this, to put it mildly, at least raises a pretty legal problem ?

Commander SWORDER. As will be seen in the minutes of the meeting of 5th November, 1945, there was considerable time and discussion spent on these areas. Naturally, the areas themselves were plotted on charts and these were placed before the members. Considerable discussion took place as to which minefields, particularly the question of minefields on the border of two countries, should be swept by whom. I would repeat once more that when it came to this question of the minefields in the Corfu Channel, it was obvious that the minesweeping of these fields which are close to the island of Corfu should be swept by the Greeks, and that this Channel, which again is shown on the chart, is also in their area. They were not concerned with sweeping in territorial waters beyond just sweeping the minefields which were off the Corfu Channel, and, if necessary, maintaining the Medri Route.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] D'après le procès-verbal de la séance du 5 novembre 1945, des discussions assez longues ont été consacrées à la question de la répartition des zones. Bien entendu, les zones proposées avaient été reportées sur les cartes qui étaient présentées aux membres du comité. Des discussions assez longues ont porté particulièrement sur l'attribution des champs de mines qui étaient à la limite des zones ainsi délimitées. Lorsque le cas de Corfou a été examiné, il est apparu évident qu'il convenait de demander aux Grecs de déminer les champs à proximité immédiate de l'île de Corfou, et il était bien entendu que le chenal qui apparaît sur la carte était également dans leur zone. Mais il n'était pas question d'attribuer le déminage d'eaux territoriales en dehors d'eaux qui auraient été infestées de mines ou d'eaux faisant partie du chenal Médri qu'il convenait de tenir ouvert.

M. Pierre COT. Je vais essayer de me faire mieux comprendre. Suis-je exact en disant qu'il ne résulte nullement des procès-verbaux que nous avons, vous et moi, sous les yeux, que l'aspect juridique de cette question ait été appelé à l'attention des membres du Comité ?

Suis-je exact en disant qu'il ne résulte aucunement de ce procès-verbal que cet aspect ait été posé devant eux par ceux qui avaient préparé l'annexe ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May I repeat my question. Is it true—and this is inferred from the minutes which we have in front of us—that the legal problem of this particular solution had not been drawn to the attention of the members of the Board, that is, that this particular aspect had not been mentioned by the Board and by those who had drawn up the appendix ?

Commander SWORDER. I do not think that at that time there was a discussion on the legal rights of territorial waters. As I say, we were only interested in clearing minefields and maintaining the routes through these minefields.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Je ne crois pas que les problèmes juridiques relatifs aux eaux territoriales aient été discutés à cette époque. Comme je l'ai dit, notre seul intérêt était d'éliminer les mines et de tenir les chenaux ouverts.

M. Pierre COT. L'aspect juridique n'a donc pas été signalé.

La question suivante se pose ainsi : A-t-on alors au moins signalé l'aspect politique ? Par aspect politique, j'entends que les eaux territoriales albanaises bordent une partie de l'Albanie revendiquée par la Grèce. A-t-on appelé l'attention du Bureau sur le fait qu'on lui demandait, sans même lui poser le problème juridique, de placer sous la surveillance de la Grèce une partie des eaux albanaises, alors que cette partie faisait précisément partie des revendications formulées dès ce moment publiquement par la Grèce ? En d'autres termes, a-t-on appelé l'attention du Comité Medzon sur le fait qu'on lui proposait, par la voie d'une annexe, d'agir exactement du point de vue légal comme si d'ores et déjà la Grèce avait acquis les droits qui appartenaient encore à l'Albanie ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I take it therefore that the legal aspect had not been drawn to the attention of the members.

My next question is this: Was the political aspect of this problem drawn to the attention of the members of the Board; that is to say, did the members of the Board realize from the political point of view, since the legal point of view was not put to them, that Albanian territorial waters which were being put under Greek care were part of that country which was being publicly claimed by Greece at the time ? Was the attention of the Medzon Board drawn to the fact that by means of this Appendix the legal problem was being, as it were, settled—the problem of the Greek claims to Albanian territory ?

Commander SWORDER. At the time, we understood that Greece had no claims on Albanian territorial waters. The only interest we had in this particular area was to clear the minefields off the Corfu coast. This was obviously a Greek problem, as the mines were on the Corfu side of

the Channel. They also had the responsibility of maintaining this Channel.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Nous avions à ce moment tenu pour acquis que la Grèce n'avait pas de prétentions sur les eaux territoriales albanaises, et nous étions seulement intéressés par le déminage des champs au large de Corfou. Ceci était un problème grec, puisque ces champs de mines se trouvent dans le chenal à proximité de la côte de Corfou. Les Grecs avaient la responsabilité de tenir ce chenal ouvert.

M. Pierre COT. D'après les paroles du commandant Sworder, je tiens pour démontré qu'à ce moment les officiers britanniques ignoraient les prétentions territoriales de la Grèce, non seulement sur les eaux, mais sur les territoires, à l'endroit de l'Albanie.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Am I to understand from what you have just said that the British officers at the time did not know of the Greek claims not only to Albanian territorial waters, but to Albanian territory ?

Commander SWORDER. No, that is so. The members of the International Mine Clearance Board were only interested in clearing the minefields in that area.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] En effet, les membres du Comité Medzon n'avaient qu'un intérêt, celui d'enlever les mines de cette zone.

M. Pierre COT. Et ils ne se posaient jamais la question de savoir si leur conduite était ou non conforme au droit international, si je comprends bien ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] And they never bothered to think or wonder whether the various actions which they were proposing to take were in agreement or not with international law ?

Commander SWORDER. It was never envisaged at that time that there were any other minefields in that area beyond those on the Corfu coast. The question of having to sweep Medri 18/34 at that time was not considered, as it was known that this was a channel which had been in continual use since 7th November, 1944.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] A cette époque, on n'avait jamais envisagé la possibilité de procéder au déminage d'autres champs que de ceux indiqués au large de Corfou. Notamment, on n'avait pas envisagé la nécessité de draguer à nouveau la route Médri 18/34, constamment utilisée depuis le 7 novembre 1944.

M. Pierre COT. La Cour reconnaîtra que, malgré mes efforts, nous courons sur deux voies parallèles. Je ne parle pas de dragages ; je parle d'affectations de responsabilités. Mais je n'insiste pas sur ce point.

Je veux prendre la défense des membres du Comité Medzon et du Comité central. Est-il exact — et je le crois — que ces Comités ont constamment considéré qu'il eût été impossible de faire un travail de dragage dans les eaux territoriales de l'Albanie sans le consentement de ce pays ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I think that the Court will have to admit that notwithstanding my efforts Commander Sworder and

myself are advancing on two parallel tracks. I am not referring in any way to the sweeps. My question was concerned entirely with the attribution of responsibility. However, I shall not press this point any further and shall pass on to my next question which, incidentally, is in defence of the members of the Board ; namely, is it not so that the members of these Boards always stated that there should not be any sweeping of Albanian territorial waters without the permission of that country ?

Commander SWORDER. Off the coast of Albania at the end of the war there were left seven minefields. The Allies had swept substantial shipping routes into Albanian ports. The remaining minefields off Albania being old Italian minefields laid in 1940, it was not considered that what remained there would be of any danger to shipping. It was not considered that we should require, at any time, to approach Albania regarding sweeping in her waters.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] A la fin de la guerre, il se trouvait au large des côtes de l'Albanie sept champs de mines. Les Alliés avaient dragué plusieurs routes conduisant à certains ports. Quant aux autres champs de mines non dragués, il s'agissait de vieux champs italiens mouillés en 1940, et l'on pensait soit qu'ils n'existaient plus, soit qu'ils ne présentaient guère de danger, de sorte que l'on n'a guère examiné le cas où l'on aurait besoin d'approcher l'Albanie pour procéder à leur déminage.

M. Pierre COT. Hier j'avais beaucoup goûté la clarté des explications du commandant Sworder. Je crois qu'il doit considérer que j'ai moi-même l'esprit bien confus, car je n'arrive jamais à lui présenter mes questions de façon telle qu'il y réponde. Je vais donc les lui poser de nouveau.

Est-ce que la pratique du déminage (je vais donner des dates) n'a pas été de dire constamment que l'on ne pourrait pas, qu'il serait contraire au droit international d'entreprendre une opération de déminage dans les eaux territoriales albanaises sans le consentement de l'Albanie ? Pour me faire tout à fait bien comprendre, je vais préciser par deux exemples.

Est-ce que, après les incidents du 22 octobre, les décisions du Comité Medzon et ensuite du Comité central n'ont pas consisté à dire que le dragage du canal passant dans les eaux territoriales albanaises ne pouvait pas s'effectuer sans avoir pris contact : vec l'Albanie ?

Autre question : Est-ce qu'ensuite, le 28 octobre pour être exact, lorsqu'on a envisagé la possibilité de refaire une autre route qui aurait emprunté les eaux territoriales de l'Albanie, le délégué britannique lui-même, le commandant Nichols, n'a pas déclaré qu'il faudrait, pour faire cela, des arrangements diplomatiques avec l'Albanie ? Ce qui prouve bien — et je les en félicite — que les officiers de marine, les « officiers en bleu » dont parlait le commandant Sworder, considéraient à ce moment-là qu'il eût été contraire au droit international de faire des opérations dans les eaux territoriales de l'Albanie sans son consentement.

Les citations que je viens de faire sont-elles correctes et le commandant Sworder veut-il avoir l'obligeance de répondre à ces questions, après quoi il pourra répondre à d'autres s'il le veut ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Yesterday, I considered that Commander Sworder's evidence was crystal clear; to-day he must think I am rather muddle-headed, because I never seem to ask him questions in such a way that he can answer them. So I shall repeat my question very slowly and clearly.

Was it not the practice of the Medzon Board always to state that it would be against international law to sweep the Albanian territorial waters without the consent of the Albanian Government? I shall bring two examples. Is it not so, that after the incident of the 22nd October you will find in the minutes and the decisions both of the Medzon Board and of the Central Board that the sweep of the channel in Albanian territorial waters should not take place without prior consultation with the Albanian Government; and a second example: on the 28th October, when the question of the new route through the Albanian territorial waters was raised, did not Captain Nichols, the British representative, himself state that such a new route could not be made without having first entered into some diplomatic relations with the Albanian Government? This would show, so much to their glory, that the British naval officers—the officers in blue, as Commander Sworder himself said—were against any violation of international law; that there could not be any sweeps without the consent of the Albanian Government.

Now the first question which I would like Commander Sworder to answer is this: is this correct? After he has answered this he might answer my two prior questions.

Commander SWORDER. When the information was first received that these ships had been mined, the *Volage* and *Saumarez*, in the Medri channel, and at the first meeting of the Central Board when this incident was reported, there were present the French, American, Russian, and British members; and Captain Nichols referred to the casualties in the North Corfu Channel. He described the circumstances, which he said appeared strange, and added that the waters were charted as 37 fathoms. He went on to say that whilst a second destroyer was rendering assistance to the first, she also was mined. Only one course of action appeared possible. As the British were responsible for the sweep, they would then carry out a further one to find if any more mines were there, and they would carry out a sweep during the coming week. When that statement was made on the 30th October, and it is recorded in the thirtieth meeting of the Central Mine Clearance Board, there was no opposition or suggestion that application should be made to Albania. I was there at the time, and the reaction of the naval officers was that they were horrified to think one of the Medri routes which had been in use so long should suddenly have caused casualties. Therefore when further discussions took place at the following meetings and also in the Medzon Board, the confusion started not as to whether the Channel should be reswept or not, but it was over the procedure as to whether Albania should be asked or whether it should be carried out without her consent. It was generally agreed, I think, in the Central Board, that this sweeping must at all costs be carried out. The members of the Medzon Board and the Central Board got into considerable confusion when they tried to consider the matter from a political angle, and it was therefore considered to be outside the scope of the Board.

They did, during this confusion of discussion, say in the Medzon Board —and it is recorded—that they thought Albania should perhaps be asked.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Lorsque, à la première réunion du Comité central qui suivit l'accident, nous avons été informés que le *Saumarez* et le *Volage* avaient été minés, se trouvaient présents les représentants de la France, des États-Unis, de l'U. R. S. S. et de la Grande-Bretagne. Le capitaine Nichols avait alors fait la déclaration suivante, se référant aux accidents survenus dans le chenal nord de Corfou. Il a décrit les circonstances qui, à son avis, étaient étranges, et a fait remarquer que « dans cette région les eaux, selon les sondages, étaient profondes de 37 brasses. Alors que le second contre-torpilleur donnait son assistance au premier, ce second navire fut également miné. » Il a ajouté qu'une seule procédure apparaissait désormais possible. Comme les Britanniques avaient pris la responsabilité du premier dragage, ils procéderaient à un nouveau dragage afin de déterminer s'il y avait encore des mines là-bas et le chenal serait dragué probablement au cours de la semaine subséquente.

J'étais présent à cette séance et je me souviens que nous avons été tous horrifiés à l'idée qu'un chenal Medri avait été si longtemps en usage et avait été le théâtre d'un accident. Ensuite, les discussions se poursuivirent tant au Comité central qu'au Comité Medzon, et une confusion se produisit non pas quant au point de savoir s'il convenait de déminer, mais quant au point de savoir s'il convenait de demander ou non à l'Albanie la permission de déminer. Je peux dire d'une façon générale que l'on a été d'accord au Comité central qu'il fallait en tout cas et à tout prix procéder au déminage. Ensuite le Comité Medzon et le Comité central sont tombés dans une certaine confusion au sujet des aspects politiques de l'affaire, et ils ont fini par conclure que ces aspects étaient hors du champ d'activité de l'Organisation de déminage. Et en effet le Comité Medzon a exprimé l'avis qu'il faudrait peut-être demander la permission à l'Albanie.

M. Pierre COT. Si j'ai bien compris, le représentant britannique avait évité toute confusion en disant : « ce seront les autorités britanniques qui dragueront », et le commandant Sworder a dit que la confusion ensuite était née parce qu'on a pensé qu'il fallait demander à l'Albanie.

Je me permets d'indiquer que c'est le représentant des États-Unis qui est responsable de ce que j'appelle, moi, « la soumission au droit international » et de ce que le commandant Sworder appelle « l'introduction de la confusion ».

Répondant au capitaine de vaisseau Nichols, le commandant Besson dit qu'il était tout à fait favorable à l'idée de demander aux Albanais d'autoriser le Comité central à entreprendre le déminage. Je remercie le commandant Sworder d'avoir, à la fin de ses explications, reconnu que l'avis du Comité Medzon était de demander l'autorisation de l'Albanie. Je lui demande simplement de bien vouloir reconnaître également que ce fut l'avis du Comité central.

Suis-je exact en disant que ce fut l'avis du Comité central ou dois-je lire la décision ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I understand Commander Sworder states it was the British representative who, to avoid any confusion, stated this operation would be undertaken by British minesweepers,

and that the confusion only arose when the question of Albanian permission was raised. It was the United States representative who raised the question of this "regard for international law", and then, as Commander Sworder calls it, "the confusion arose".

In reply to Captain Nicholls, Commandant Besson said he was altogether favourable to the idea of asking Albania to authorize the Central Board to undertake the sweeping. I thank Commander Sworder for admitting that the Medzon Board thought that before the sweep took place Albanian permission had to be sought. Does Commander Sworder also admit that this was also the opinion of the Central Mine Clearing Board ? Does he wish me to read the relevant extract of their minutes ?

Commander SWORDER. The reaction of the members of the Central Mine Clearance Board was that here were mines obviously newly laid, found in the Medri route. This, to them, was a very great shock. At that time we maintained a very large number of channels, and to suddenly have two serious accidents in a route which had been in use since the 7th October 1944 was to them a great shock. Their first reaction, therefore, was "we must resweep this Channel", and when it came to the question, as I say, as to exactly how it was to be done and who was going to do it, then I think the question did arise as is recorded in the minutes—"All right, well we perhaps ought to ask Albania." The members of the Central Board, and, of course, the Medzon Board, said : "We must sweep this Channel because here apparently are two casualties in a well-used well-known route, and we must at once clear up this point. It appears to us that mines must have been laid in this route."

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] A mon avis, la question se pose ainsi : Les membres du Comité central eurent comme première réaction de s'étonner et même de subir un véritable choc lorsqu'ils apprirent que des mines — des mines neuves évidemment — avaient été trouvées dans un chenal Médri. A l'époque, le Comité international de déminage maintenait un grand nombre de chenaux de navigation. Soudain, il apprit que deux accidents s'étaient produits dans un de ces chenaux qui était en usage depuis le 7 novembre 1944, et sa première réaction fut de dire : « Il faut draguer à nouveau ce chenal. » Ensuite se posèrent les questions de procédure. On se demanda qui le ferait et, en effet, la question fut soulevée, à savoir : il faudrait peut-être demander l'autorisation de l'Albanie ; mais le fond du tableau en quelque sorte, tant au Comité central qu'au Comité Medzon, fut la réaction selon laquelle il était nécessaire de procéder au dragage. Deux accidents venaient de se produire dans une route déclarée ouverte et des mines avaient sûrement dû être posées.

M. Pierre COT. Tout le monde était d'accord sur la nécessité de draguer le canal, y compris le Gouvernement albanais qui proposait une commission mixte pour le faire. Mais, ce point ayant été clarifié, je demande encore au commandant Sworder et je le prie de préciser s'il est exact qu'à la séance du 14 novembre du Comité central, ce Comité a pris la décision suivante : il protestait contre la nouvelle parue dans la presse et d'après laquelle le dragage aurait été entrepris avec l'autorisation ou sous les auspices du Comité central.

Est-il exact, en d'autres termes, que le Comité Medzon a protesté contre un communiqué de presse tendant à déclarer que l'opération des 12 et 13 novembre s'était faite sous les auspices de l'Organisation de déminage ?

Annexe britannique n° 15, page 12, séance du jeudi 14 novembre 1946. A la fin de la séance, voici le texte qui a été adopté : « A propos de la récente nouvelle de presse concernant le déminage effectué par des dragueurs britanniques dans les eaux territoriales albanaises du canal nord de Corfou, le Comité central constate que le dragage dont il s'agit n'a pas été effectué par son ordre ni sous ses auspices. »

Est-il bien exact que cette décision a été adoptée par le Comité central après une discussion assez longue, mais qui portait d'ailleurs uniquement sur de petites modifications de termes ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] It is quite understood that everybody agreed the sweep of the Channel was necessary. Albania also agreed to this. Indeed, Albania had proposed a joint commission in order to do so. May I now ask Commander Sworder to state if it is true that at the meeting of the Central Mine Clearance Board on the 14th November, in the minutes you will find it had been decided to protest against the news which had appeared in the Press that the Channel had been swept, either with the permission or the sanction of the Central Mine Clearance Board. I regret that at the moment I have not got the exact minutes from which to read. [*In English.*] I have got it.

[*Interpretation.*] This is the exact quotation from Annex 15 page 12 of the meeting of the Central Mine Clearance Board which was held on the 14th November, 1946: "Concerning the recent news which has appeared in the Press with regard to the mine sweeping which was taking place and was carried out by British minesweepers in Albanian territorial waters and in the North Corfu Straits, the Central Mine Clearance Committee notes that the sweep which is in question was not carried out either under its sanction or under any order which had been given by it."

Is this fact true? A discussion with regard to the drafting terminology took place, and this was the final draft as published in the minutes.

Commander SWORDER. This is recorded in the minutes, and there was considerable discussion. Actually the notice referred to, owing to disagreement on the Central Board, was never communicated to the Press, because there was some argument as to whether the sweep had been done or not.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Cela résulte en effet des procès-verbaux, et l'on voit également dans ces procès-verbaux qu'il y a eu de longues discussions. En raison d'un désaccord quant à la notice elle-même, cette communication n'a jamais été transmise à la presse. On voit par les procès-verbaux suivants qu'il y a eu un débat sur le point de savoir si le dragage avait ou non été effectué.

M. Pierre COT. Mais je n'ai pas posé au commandant Sworder la question de savoir si cela avait été ou non communiqué à la presse ! Je lui ai posé la question de savoir si le communiqué était exact. J'ajoute — ayant retrouvé le texte — que le texte final fut proposé par

le capitaine de vaisseau Nichols lui-même. Il me suffit que le commandant Sworder ait confirmé que ce texte avait été approuvé.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I had not asked Commander Sworder if the communiqué had been transmitted to the Press ; I only asked if the communiqué was true.

Mr. President, inasmuch as this has been a free translation of the communiqué, I shall be glad if you will read the original. I note that Commander Sworder agrees that this actual draft had been proposed by Captain Nichols himself and had received the approval of the Board.

[*Séance publique du 23 novembre 1948, après-midi.*]

M. Pierre COT. Je ne poserai qu'une seule question au commandant Sworder. Elle concerne les mines dérivantes.

Il nous a indiqué ici le système qui fait que, en principe, lorsqu'elles sont vieilles, les mines GY qui ont coupé leurs amarres ne sont plus dangereuses. Est-il exact — comme je le crois, si je suis bien informé, d'après des extraits du Manuel britannique — que lorsqu'il s'agit de mines GR, le système de sécurité est différent ? Il s'agit, me semble-t-il, d'après le Manuel britannique, d'une sécurité hydrostatique coupe-circuit à moins de six pieds qui peut être bloquée, si bien que lorsque ce système est bloqué la mine reste dangereuse.

Je pose cette simple question pour éclairer un point. On sait bien qu'il ne s'agit pas en l'occurrence de mines GR ; mais on a cru que c'en étaient. C'est pourquoi je vous pose cette question. Ce sera, je le répète, la seule.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In order to save time, I shall only put one very short question to Commander Sworder. It refers to drifting mines.

He said yesterday that very old mines of the GY type when they were cut loose from their moorings were no longer dangerous. Is this so, and does it also apply to GR mines ? Basing myself on the United Kingdom Manual it would seem that the GR type mine has a different system of security—a system which is hydrostatic and which cuts the circuit at six feet. Now if this system in the GR mine were blocked, would the GR mine not remain dangerous ? We know that they were not in this case GR mines, but it was thought that they were. That is why I ask the question.

Commander SWORDER. The position with all moored mines is that when a moored contact mine is swept, such as the GY or GR mine, as soon as it comes to the surface it is safe. The reason is that the tension comes off the spindle which connects the mine to the mooring wire. As soon as the tension is off that wire the spindle goes home into a housing in the mechanism plate, and the mine is then safe. The reference to the hydrostatic valve is something quite different. This hydrostatic valve in the GR mine is for when the mine is laid, when there is a delayed action between actually laying the mine and when the mine becomes active. It is quite a short period—I think something about 20 minutes. That has nothing to do with the mine being safe on the surface after it has been cut from its mooring. Is that clear ?

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Le système est le suivant pour toutes les mines amarrées, qu'elles soient du type GR ou du type GY. Quand elles viennent à la surface, elles n'offrent plus aucun danger. En ce qui concerne les mines GR, la valve hydrostatique est un système tout différent. La valve hydrostatique produit une certaine action à retardement.

M. Pierre COT. Ma question est plus précisément celle-ci : lorsque dans une mine GY le *self-detonating* system est bloqué, lorsqu'il est mis sur l'indice *auf*, qui est le terme allemand, dans ce cas vous nous avez dit que lorsque la mine était draguée elle explose. Voici le point sur lequel je voudrais avoir une précision : lorsqu'il s'agit d'une mine GR, si le système hydrostatique a été bloqué, je crois que dans ce cas la mine n'explose pas. Si je suis bien informé, il y a un dispositif qui peut couper le fil ; mais la mine n'explose pas à la surface.

C'est le seul point de détail au sujet duquel je voulais obtenir une précision.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] My question was rather as follows. We understood that in the case of the GY mine, if the self-detonating system were blocked—if it were switched to *auf* I think it was, in the German terms—then you said that when the mine was swept it would automatically explode. Now if the mine is a GR mine, what I want to know is : if this hydrostatic system is blocked, am I right in assuming there is no explosion ?

Commander SWORDER. The GR mine has a mechanism plate which is called type E, and the mechanism plate on the German Y mine, of which we have a photograph, is type C. In the type E mechanism plate you also have a similar fitting which is called an A-E switch, as you have on the GY mine. Therefore, apart from anything else, when both of these mines are swept and come to the surface, they are safe—that is if the switch is to "A"—*auf*, which means "safe" ; if the switch is to "E", which means *ein*—"on"—then the mine will explode as soon as the tension comes off the mooring wire. I do understand, in fact I have had experience myself, that this A-E switch is not always fitted on the GR mine, but whether or not it is fitted it does not matter, because whenever a GY or GR mine comes to the surface, it is safe.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Il y a un certain nombre de malentendus. Les mines GR ont un bloc de mécanisme du type dit E, tandis que les mines GY ont un bloc de mécanisme du type dit C. Dans le type E, il y a généralement une pièce dont nous avons parlé hier, à savoir le commutateur qui peut être le même sur les mines GY. Si une mine R ou une mine Y remonte à la surface, elle se désarme si son commutateur était sur la position A, c'est-à-dire la position *auf*. En revanche, si ce commutateur est sur la position E, c'est-à-dire *ein*, elle explose dès que cette espèce de ressort qui se trouve entre la mine et le câble perd sa tension. J'ai d'ailleurs moi-même fait l'expérience que, assez souvent, le commutateur A-E n'est pas toujours installé sur la mine du type R, mais cela n'importe pas beaucoup puisque toutes les mines R ou Y, lorsqu'elles sont à la surface, se désarment automatiquement.

M. Pierre COT. [*In English.*] When the switch is alive ?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I am most anxious not to interrupt my learned opponent, but I do so with great hesitation in order to avoid, I think, a confusion that might arise. It was no doubt not the interpreter's fault, but the previous answer about the hydrostatic appliance which he gave was only half interpreted by the interpreter. I know it is extremely difficult to do, but on the other hand if the interpreter only gives half the answer it is very difficult, I should have thought, for the Court. I do not know, Mr. President, if you would think it convenient before my learned friend continues with another point, if the interpreter could have a reading from the shorthand writer in English and then again interpret back into French in its complete form.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je m'excuse d'interrompre l'interrogation dirigée par notre savant collègue. Je le fais avec beaucoup d'hésitation, mais je voudrais éviter toute espèce de confusion. L'interprète n'est certes pas fautif si la première réponse du commandant Sworder relative au mécanisme des mines GY et GR n'a pu être traduite que partiellement en ce qui concerne le système hydrostatique qui est important. Je voudrais savoir si vous acceptez que le sténographe anglais relise la première réponse faite par le commandant Sworder, afin qu'il en soit donné une traduction complète.

Le PRÉSIDENT. Oui.

[*Le sténographe anglais donne lecture de la réponse faite par le commandant Sworder à la première question de M. Pierre Cot.*]

Interprétation de la première réponse du commandant Sworder [1]. La situation est la suivante. Pour toutes les mines amarrées ou ancrées à contact, qu'il s'agisse des mines R ou des mines Y, dès qu'elles apparaissent à la surface, elles se désarment elles-mêmes, selon le processus approximatif suivant : Il y a entre le câble et la mine elle-même une pièce qui semble être un ressort — *spindler*. Lorsque le câble cesse de tendre cette pièce, elle rentre dans son logement à l'intérieur de la plaque et cela a pour effet de désarmer la mine.

Quant à la valve hydrostatique, il s'agit d'autre chose. Elle se trouve sur la mine R et fonctionne au moment du mouillage de la mine. Elle a un effet de retardement. Ce n'est que lorsqu'elle a fonctionné que la mine devient active et pour que cette valve hydrostatique ait terminé son fonctionnement, il faut à peu près une vingtaine de minutes. A ce moment-là, la mine est active. Mais cela n'a rien à voir avec le processus de désarmement automatique lorsque la mine remonte à la surface.

M. Pierre COT. Je n'ai pas d'autre question à poser au témoin. Je remercie la Cour et je m'excuse auprès d'elle comme auprès du témoin d'avoir été aussi long.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I have no further questions. I thank the Court, and I present my excuses to the Court and to the witness for having taken so much time to put my questions.

[1] Voir ci-dessus.

Le PRÉSIDENT. La Cour désire poser quelques questions au témoin. Je le ferai en son nom.

Sir Frank Soskice, préférez-vous prendre la parole avant ou après l'interrogatoire par la Cour ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The Court will need to put certain questions to the witness. Sir Frank Soskice, would you prefer to speak before or after that is done ?

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I personally would much prefer to re-examine when you have yourself also put questions. My reason for saying so is that I assume the function of a re-examination is to clear up points of doubt that have arisen both in the cross-examination and in any further questions that may be put by the Court. I would therefore prefer to re-examine the witness when all questions have been addressed to him, not only by our opponents but also by the Court.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Pour ma part, je préfère procéder à un nouvel interrogatoire du témoin après que la Cour aura posé ses questions.

En effet, ce nouvel interrogatoire aura pour objet de tirer au clair des points qui seront apparus comme douteux, soit au cours du contre-interrogatoire soit au cours de l'interrogatoire par la Cour.

Le PRÉSIDENT. Pour ma part, au nom de la Cour, je vous poserai, commandant, cette première question :

Dans votre affidavit du 22 octobre 1948, au n° 6, vous mentionnez le passage, après le 7 novembre 1944, de contre-torpilleurs et d'autres navires. S'agit-il bien du passage par la route Médri dans le détroit du nord de Corfou et pouvez-vous donner des précisions à ce sujet en dehors du passage de l'*Orion* et du *Superb*, le 15 mai 1946 ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The Court would like to put the following question to the witness :

In paragraph 6 of your affidavit you mention that after 7th November, 1944, destroyers and other ships passed through this channel. Are you referring to passage through the Medri route in the North Corfu Strait, and can you give us any detail on the matter other than this relating to the passage of H.M.S. *Orion* and H.M.S. *Superb* on 15th May, 1946 ?

Commander SWORDER. The route which was used after the 7th November, 1944, was the route as shown on the chart, and is identical to that published later as "Medri 18/54" and subsequently "18/34". The channel published on the 7th November and shown in Annex 27 was in continual use from that date. When I refer to the fact that the Allied Commander-in-Chief sent his destroyers down there I am referring to the situation which arose during November and December of 1944 and, I think, February 1945 when, if you will remember, due to a rising in Greece, Corfu was used as one of the main ports for transporting refugees. We had to evacuate refugees and also a certain amount of soldiers and equipment from Preveza on the west coast of Greece, and other parts, and this channel was therefore in constant use at that time.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] La route utilisée après le 7 novembre 1944 est celle qui est indiquée sur la carte. Elle coïncide exactement avec le tracé de la route Médri, qui avait d'abord été désignée comme route 18/54 puis comme route 18/34. Il s'agit de ce chenal utilisé depuis le 7 novembre, qui apparaît dans l'annexe 27 et a été en usage continu depuis cette date. Lorsque je lis dans le document en question que le commandant en chef avait envoyé un contre-torpilleur par cette route, je fais allusion à une situation qui s'était présentée en novembre-décembre 1944 et en février 1945. On se souviendra qu'un soulèvement s'est produit à cette époque en Grèce et que Corfou a été utilisé comme centre soit de tranport des réfugiés, soit de transfert de soldats et d'équipements militaires en provenance de Preveza.

Le PRÉSIDENT. Voici une autre question, commandant :
L'exploration effectuée en janvier et février 1945 et mentionnée au n° 7, s'est-elle étendue au détroit nord de Corfou ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Another question, Commander Sworder :
Did the search mentioned in paragraph 7 of your affidavit, which took place in January and February 1945, reach as far as the North Corfu Strait ?

Commander SWORDER. Yes, Sir.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. Pouvez-vous nous dire, commandant, quelle est la différence entre « dragage » et « exploration » ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Commander Sworder, would you be good enough to explain the differences between a sweep and a search ?

Commander SWORDER. When a sweep is carried out in an area for the first time, it implies that the sweep shall be followed by a check sweep in order to make that sweep 100 % effective. When we refer to a "searching sweep", it implies that probably 60 % of the area has been covered by the sweep and is purely an exploratory sweep to ensure that the channel is still clear. It is generally considered that if a channel is in constant use, a periodic search to cover 60 % of the area is sufficient.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Le terme *sweep*, qui signifie dragage, désigne la première opération faite à la surface et qui est suivie d'un dragage de contrôle, de façon à obtenir un efficacité de 100 %.
Le terme « exploration » signifie que la route a été ouverte à 60 % et que l'on fera ensuite une opération de contrôle. Lorsqu'on a affaire à un chenal, en usage constant, on admet qu'un dragage de 60 % donne des garanties suffisantes.

Le PRÉSIDENT. Voici une autre question, commandant. Nous voudrions que vous nous expliquiez, en ce qui concerne leurs effets, la différence entre les mines GR et les mines GY.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Would you explain, Commander Sworder, the differences between GR and GY type mines as far as the effect produced by them is concerned ?

Commander SWORDER. Do you mean, Sir, the effect of the explosion ?

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Voulez-vous parler, Monsieur le Président, des effets de l'explosion ?

Le PRÉSIDENT. Oui.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Yes.

Commander SWORDER. The GY mine is a mine which contains approximately 600 lb. of explosive. When this mine explodes under a ship there is, of course, a tremendous explosion, and it does very very serious damage indeed. In fact, if you look at the photographs which are shown of the *Saumarez* and the *Volage*, the *Volage*, as you see, had her bow blown completely off. That is the type of explosion which one would expect from a GY mine which contains 600 lb. of explosive.

The GR mine is a smaller mine ; in actual circumference it is not very much smaller, but it only has a charge of some 90 lb. An explosion resulting from 90 lb. would do very much less damage and would certainly not have done anything like the damage which was done to the *Saumarez* and the *Volage*.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] La mine GY contient à peu près 600 livres d'explosif et, si elle éclate sous un bateau, elle produit une explosion terrible et cause des dégâts extrêmement graves. Les avaries causées au *Saumarez* et au *Volage* sont bien celles auxquelles on peut s'attendre de la part de ces mines. On se souvient, en effet, que l'étrave du *Volage* avait été complètement arrachée. C'est le genre de dommages que l'on peut attendre d'une quantité aussi considérable d'explosifs, soit 600 livres.

La mine GR est plus petite, non pas tant par sa circonférence que par sa charge, qui n'est que de 90 livres d'explosif environ. L'explosion de cette charge produit évidemment des dégâts beaucoup moindres, qui ne sont pas comparables à ceux qu'ont subis le *Saumarez* et le *Volage*.

Le PRÉSIDENT. Nous référant au dernier paragraphe de votre affidavit, nous voudrions savoir quelles sont les raisons techniques qui empêchent le mouillage par des avions de mines du type GY.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] With reference, Commander Sworder, to the last paragraph of your affidavit, what are the technical reasons why German GY type mines cannot be laid by aircraft ?

Commander SWORDER. German GY type mines weigh 2,500 lb. They are fitted on to a form of sinker which is fitted to rails on a ship and is launched by that means. Moored contact mines of this type—in fact any moored contact mines—have never to my knowledge been laid by aircraft. I think the reason probably was in this case that apart from anything else the mine would probably disintegrate on hitting the sea if dropped from the air.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, la mine GY pèse 2.500 livres environ. Le crapaud de ces mines, le poids qui les retient au fond de la mer, est construit de telle manière qu'il est adapté à des rails qui se trouveraient sur un navire pour permettre

de les faire glisser dans l'eau. Je puis soutenir qu'on n'a jamais lancé d'un avion des mines amarrées de contact d'un type quelconque. La raison principale en est que, probablement, ces mines se démonteraient au moment où elles subiraient le choc avec l'eau.

Le PRÉSIDENT. Est-ce que ce sont les mêmes raisons qui empêchent le mouillage par des avions des mines GR ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Commander Sworder, do the same reasons render impossible the laying of GR type mines by aircraft ?

Commander SWORDER. Yes, Sir. The GR mine would also disintegrate on hitting the water if dropped from the air.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président, les mines GR se démonteraient également au contact de l'eau.

Le PRÉSIDENT. Voici une autre question. Un bateau dépourvu de rails destinés à la pose de mines ou d'un autre mécanisme spécial analogue, pourrait-il mouiller des mines de l'un ou l'autre de ces types ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Another question, Commander Sworder. Could a ship not having any rails intended for the laying of mines, or without any other similar special equipment—could such a ship lay mines of one or other of these types ?

Commander SWORDER. No, it would be necessary to rig up a form of rail in order to mount the mine sinker on to it. The mine sinker when united to the mine, as I say, weighs about 2,500 lb., and it is necessary to have this sinker and mine unit, which is all in one, mounted on rails so it can be slid over the side. It is quite simple to fit rails of this type to the deck of any ship, and that would be the normal practice.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Non, Monsieur le Président, il faudrait monter des rails sur le pont d'un navire, parce qu'il est nécessaire de procéder au montage même de cet ensemble constitué par la mine et son crapaud. Ce crapaud, comme je l'indiquais, pèse 2,500 livres, et l'ensemble doit être monté sur des rails de façon à pouvoir faire glisser la mine par-dessus bord. Il est d'ailleurs facile d'adapter des rails sur le pont de n'importe quel navire.

Le PRÉSIDENT. Quel temps faudrait-il pour mouiller 20, 40, 80 mines des types GR ou GY, soit de jour, soit de nuit, en utilisant un ou deux mouilleurs de mines comme les bâtiments *Mljet* et *Meljine*, tels que ces bâtiments sont décrits dans le *Jane's Fighting Ships ?*

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Commander Sworder, the Court would like to know how much time would be required for the laying of 20 or 40 or 80 mines of the type GR or GY, either by day or by night, by using one or two minelayers of the type of the *Mljet* and *Meljine* as described in *Jane's Fighting Ships.*

Commander SWORDER. A minelaying operation is simple to carry out once the mines are on board a ship. In the case of the *Mljet* and the *Meljine*, if it was decided to lay mines in a certain position, the actual time taken to lay the mines is just the same time that it takes for the ship to steam over the course where the mines are to be laid.

If I may refer to the chart, Sir, assuming that one ship steamed down here and laid a row of mines, shall we say from Limion Bay down past Denta Point, the time taken to lay those mines would be purely the time taken for that ship, having reached one position, to steam down to the other position at her normal cruising speed. The cruising speed of those ships was 6 knots, and they would have steamed, as you can see on the chart, about two miles, so it would have taken 20 minutes for the *Mljet* or *Meljine* to lay that one lay of mines. It might be that she would take a little time to approach her exact position, and having arrived there she might check up her actual position, but the actual minelaying operation for one ship would have taken 20 minutes. For the two ships, of course, they would have laid twice as many mines in the same time: in other words, one ship laying mines up here, and another ship to the westward. That can be compared with the German minelaying operations with these mines. In the book, Mr. President, which I showed you yesterday, you will recall that these three operations were recorded as being carried out simultaneously within two hours. That time, of course, included exactly fixing their position and actually laying the mines, but if we state the actual minelaying operations for each ship would take twenty minutes, or say half an hour at the outside, then I think, Sir, that is a fairly good estimate.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Le mouillage des mines est une opération relativement simple dès que les mines sont à bord d'un navire. Dans le cas du *Mljet* et du *Meljine*, lorsque la décision a été prise de poser des mines à partir de tel ou tel point, les navires n'ont besoin que du temps effectif qu'ils emploient pour parcourir la ligne sur laquelle ils veulent déposer les mines. Si l'on suppose qu'un ou deux navires sont partis de la baie de Limion, le temps qu'il leur faudra dépendra de la vitesse normale de croisière des navires en question. Nous savons que leur vitesse était de 6 nœuds et que la ligne est à peu près 2 milles marins. Il leur faudra donc 20 minutes pour parcourir cette distance. Peut-être auront-ils consacré un certain temps au début de la ligne pour bien fixer leur position et à la fin pour bien vérifier s'ils ont suivi le trajet indiqué, mais, pour parcourir la ligne elle-même, il leur faudra environ 20 minutes. Deux navires effectuant le trajet ensemble poseront deux fois plus de mines qu'un seul.

Les opérations allemandes dont j'ai parlé à propos du livret allemand que j'ai déposé à la Cour nous donnent une illustration de ce genre de raisonnement. Vous vous souvenez que le livret allemand indique que trois mouillages simultanés qui ont été effectués par deux navires simultanément ont pris deux heures en tout. Le temps que les navires ont pris pour fixer leur position de départ est certainement compris dans cette indication, de sorte que l'on peut admettre que l'opération elle-même a duré 20 ou 30 minutes.

Le PRÉSIDENT. Combien de temps faudra-t-il pour la même opération si elle est effectuée par un ou deux navires non-mouilleurs de mines?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] What time would it take for the same operation to be carried out by one or two ships which were not minelayers?

Commander SWORDER. If a ship is going to lay mines, whether she is a minelayer or a minesweeper or a destroyer, she will have these

rails fitted and therefore to all intents and purposes she is really a minelayer. It is a very simple matter to put these rails on the deck of any ship and put the mines in position so that when we come to the actual minelaying operation, whether the ship is officially a minelayer or was originally built as a minesweeper or even a destroyer, the time taken to lay mines is really the same as the time which the ship will take to steam over that particular course. If I might draw your attention to Exhibit 10, which is a photograph of a small craft prepared for minelaying (in Supplement 6), you will see she is not really a minelayer, although she is equipped for minelaying in this particular case.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Pour poser des mines, un navire, qu'il soit mouilleur de mines, dragueur de mines ou contre-torpilleur, doit avoir des rails fixés sur son pont. Pratiquement, n'importe quelle sorte de navire peut devenir mouilleur de mines. En effet, il est simple de fixer des rails et de disposer des mines sur ces rails. Lorsque cette opération est effectuée, peu importe la qualité du navire ; la durée de l'opération de mouillage de mines sera celle que met le navire à parcourir l'espace voulu.

Je me permets d'attirer l'attention de la Cour sur la pièce 10 du volume jaune dont il a déjà été question hier. Il s'agit du supplément n° 6 du Conseil de Sécurité. La photographie d'un petit navire non spécialement construit comme mouilleur de mines mais auquel des rails ont été adaptés y figure. Ce navire peut désormais mouiller des mines.

Le PRÉSIDENT. Dans quelle mesure estimez-vous qu'une mine appartenant à un champ de mines amarrées risque de se détacher ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] What, in your opinion, are the chances of a mine belonging to a field of moored mines becoming detached ?

Commander SWORDER. This depends very much on where the mines were laid and also how long they have been laid. Our experience, for instance, in home waters around the British Isles is that a moored minefield will only last between three and four years. That is, of course, due to the tidal waters. In the Mediterranean, a minefield will last a little bit longer, but it will only last so long as the mooring wires remain intact and are not corroded or rusted so that the mines break away. In the Mediterranean, we find that the minefields—it is difficult to say exactly how long—do seem to last quite a long time. There is however something else which happens occasionally, and that is that mines are badly laid. In that case, they break away as they are being laid, but that is a thing which depends on how the mines are themselves laid.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Cela dépend de l'endroit où les mines ont été mouillées et de la durée de leur séjour dans l'eau. Dans les eaux anglaises, nous admettons qu'un champ de mines ne dure guère plus de trois ou quatre ans. Les mines sont constamment ballottées par les marées. En Méditerranée, un champ de mines aura donc une durée un peu plus grande ; cela dépend du temps qu'il faudra pour que le câble d'amarrage se rouille, se corrode et finisse par se casser. Il est donc difficile de dire quelle sera la durée d'un champ de mines en Méditer-

ranée, mais elle sera probablement plus longue que dans d'autres mers. Il peut arriver que des mines mal posées se libèrent au moment même où on les mouille. Mais cela dépend de la qualité technique du travail de mouillage.

Le PRÉSIDENT. Dans quelle mesure l'opération de mouillage de mines peut-elle s'effectuer sans bruit ? En d'autres termes, quand le temps est beau et la mer calme, à quelle distance peut-on entendre le mouillage d'une mine ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Would you kindly tell the Court to what extent a minelaying operation can be carried out without noise ? In other words, at what distance can the laying of mines be heard when the weather is fine and the sea is calm ?

Commander SWORDER. From the experience which I have had in escorts to minelayers and from discussions with other officers during the war, we came to the conclusion that you could sometimes hear the mines being dropped from minelayers up to 1½ miles away. From the shore I imagine that, depending on how high up you were, you would be able to hear it, I should think, within half a mile to one mile away from the shore.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] D'après l'expérience personnelle que j'ai pu acquérir lorsque j'escortais des mouilleurs de mines et d'après les discussions que j'ai pu avoir avec d'autres officiers, il semble que l'opération de mouillage de mines puisse être entendue d'une distance d'un mille et demi. Si l'observateur se trouve sur la côte, cela dépendra de la hauteur à laquelle il est placé. J'imagine que, dans ce cas, l'opération pourrait être entendue d'une distance de ½ à un mille.

Le PRÉSIDENT. Même question lorsque la mer est houleuse et à proximité d'une côte rocheuse.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] And the same question when the sea is rough and the coast is rocky.

Commander SWORDER. If the sea is rough and the coast is rocky, if there was an onshore wind I think you would probably hear the mines being laid up to ½ to ¾ of a mile away, because the wind would carry the noise towards you.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Si la mer est houleuse, la côte rocheuse et qu'en outre le vent vienne du large, j'ai l'impression que l'on entendrait la chute de la mine d'un demi mille ou de trois quarts de mille, parce que le vent du large porte le son.

Le PRÉSIDENT. Je remercie le commandant Sworder.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Thank you very much, Commander Sworder.

Sir Frank SOSKICE. I want to ask you first about the questions which have just been put to you by the Court. Taking them in their order, you were asked about how far away you could hear mines being launched, and I just want you to tell the Court what are the sort of noises which you would hear. What is it that makes the noise when the mine goes on the rails and out through the back of the ship into the water ?

Commander SWORDER. You might hear the clanking noise which is made by the release slip being knocked off the mine as it is prepared for sliding down the rail. You might not, however, hear that. When the mine leaves the deck of the ship, it has a certain distance to drop before it goes into the sea, and you would then hear a tremendous noise from its splash. When all is said and done, this unit GY weighs over a ton, and the sinker is shaped square, so it hits the water a tremendous crack. I think you would hear that very distinctly under normal conditions.

Sir Frank SOSKICE. I think you said it weighed a ton.

Commander SWORDER. Just over a ton.

Sir Frank SOSKICE. Would you hear just one splash or a succession of splashes ?

Commander SWORDER. You would hear a succession of splashes.

Sir Frank SOSKICE. You were asked, how far away you might hear it if the sea were disturbed. To start off with, is it possible to lay mines in a rough sea ?

Commander SWORDER. It is possible to lay mines not in a rough sea but in a fairly disturbed sea. If you were in a small ship it would be very difficult to lay mines in a rough sea, because the ship would be rolling and pitching, and that would probably have the effect of creating some difficulty in releasing the mines over the stern.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, I should inform the Court that it is my intention to call further and very detailed evidence as to the actual operation which is performed when a mine is laid in order that the Court may be able to form its own opinion as to how far away you would hear and see that operation ; that is to say, I propose to deduce that evidence from a witness other than Commander Sworder who will give evidence specifically upon that point. It will be Commander Whitford.

[To the witness.] You were asked about the time that it would take to lay 20, 40 and 80 mines if you were using one ship or two ships of the *Meljine* type. The actual laying, you said, would take, say, 20 minutes, namely, the time the ship takes to steam over the course. Supposing, however, you had one ship laying twenty mines in a particular area. How long, in your opinion, taking account of the time it would be necessary for it to take its bearings and do what else was necessary, would one ship laying 20 mines in an ordinary sea probably be on the scene of operations ; that is to say, from the time that it arrives at the scene of operations until the time it finally leaves ?

Commander SWORDER. I should say about two hours at the maximum.

Sir Frank SOSKICE. That is to say, one ship laying 20 mines would be a maximum of two hours on the scene of operations.

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. What would the ship be doing on the scene of operations during the time that it was not actually steaming down

the course; in other words, during the excess of the time over the 20 minutes that it would be necessary to steam down the course—the difference between the maximum of two hours and the 20 minutes. [*After interpretation.*] That is not quite what I am putting, and I will put the question again. What I asked was this: You told us that one ship laying 20 mines would take 20 minutes to steam down the course. How long would it be on the scene of operations altogether? In reply to that, the witness said: "A maximum of two hours." I then said: "What would be the operations that it would be carrying out in the difference between the 20 minutes and that maximum period of two hours."

Commander SWORDER. On arriving at the scene of operations where the mines were about to be laid, the first important thing for the captain would be to fix his position exactly. He would, for instance, find out exactly where his position was in relation to the nearest shore-mark, and he would also probably have to get the mines ready for laying. The point is that when the mines were on the ship and the ship was on passage, it requires a short time to prepare them ready to push over the side. I think that would probably take half an hour or, shall we say, perhaps three quarters of an hour to carry out.

Sir Frank SOSKICE. Now take the case of two ships laying 80 mines. How long do you think that two ships laying 80 mines would be upon the scene of operations altogether?

Commander SWORDER. I do not think that the two ships carrying 80 mines between them would take very much longer than one ship. The point is that there would be 40 mines on each ship and each ship would steam upon a prearranged course; and again, the actual time of laying would be the time the ships took to steam 2 miles or whatever is required for the minelaying. I think they would probably not be on the scene of operations for more than two hours, as was the case with the one ship.

Sir Frank SOSKICE. I just want to make one thing quite clear on that point. You told us that a ship laying 20 mines in a row would take 20 minutes to steam down the course. Supposing it is laying 40 mines, would it have to steam up the course again or could it lay all 40 mines at the same time in two rows from each side of the ship?

Commander SWORDER. It could be done either way. It really depends on the concentration of mines required in that particular area. For instance, if the minelaying is two miles long, then you might lay your 40 mines within those two miles all in one row, or else you might steam down the two miles, turn round, and repeat your laying of 20 mines on the second lap. It could be done either way.

Sir Frank SOSKICE. You have your mines on the port side of the ship and on the starboard side of the ship. Can you, at the same time, drop mines both from the port side and from the starboard side or can you not?

Commander SWORDER. Yes, you can.

Sir Frank SOSKICE. I want you to give a bit more in detail exactly what you would be doing during this half an hour and three quarters of an hour when you were not actually steaming down the course. You said it would be taken in fixing your position and in preparing mines, and in doing the preparatory work of launching the mines which you could not do when the ship was moving on its passage to the scene of operations. Just describe in more detail what it is which would take that half an hour to three quarters of an hour.

Commander SWORDER. The first thing you do would be to take off the securing chains from each mine which hold it securely to the rail and in position during the passage of the ship. The second thing you would have to do would be to place the detonators in the mines so that they were ready for launching and ready for action. Quite apart from that, as I say, the captain of the ship would be very carefully sounding his position for depths, because he would want to know at what depth he was going to lay his mines. Therefore, he would be exploring the depth by using a depth recorder. He would also be exploring from a navigational point of view as to what the currents were, if any; in other words, he would be working out exactly what he was going to do and what course he was going to steer in order to put these mines in their correct position.

Sir Frank SOSKICE. I want now to pass to another point. You were asked about the possibility of laying mines by aircraft. What sort of mines are laid by aircraft?

Commander SWORDER. Magnetic ground-mines.

Sir Frank SOSKICE. You stated that one reason—not *the* reason—why you cannot lay GY or GR mines by aircraft is that they would disintegrate. To start off, would not magnetic mines disintegrate on contact with the water?

Commander SWORDER. The magnetic or acoustic ground-mines which were laid by aircraft had a parachute attachment, and when the mine left the aeroplane of course the parachute operated and the mine therefore came down and hit the sea comparatively gently.

Sir Frank SOSKICE. Is the casing of a mine very stout and strong—before you answer that, just look at photograph "Ocean G. 367". Do you see there a sign of a dent in the casing of that mine?

Commander SWORDER. Yes; the casing of the mine is quite thin. Actually I think it is $^1/_8$" thick. It would appear to me from this photograph that the mine, in being lifted by the crane over the side of the ship, perhaps has been dented by contact with the crane or something else.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] This is a photograph which you probably remember, and this is the dent to which the witness is referring on the righthand side of the mine [indicating to the Court]. [To the witness.] Now I want to ask you one or two questions about the matters put to you by Professor Cot. He asked you about the hydrostatic valve apparatus—before I ask this question it would be

of great help if I could be given the reference of the English Mining Manual to which Professor Cot referred in his question in order that I can put that actual reference to the witness. I do not know whether it is available or not.

M. Pierre Cot. Je serais très heureux de l'avoir moi-même ! Nous vous l'avons demandé et nous serions très heureux que vous le communiquiez. J'ai indiqué à la Cour que, d'après nos renseignements, je pensais qu'il y avait certaines indications dans le manuel britannique, mais puisque vous me posez la question directement, je dois vous faire observer qu'il y a quelques jours nous vous avions demandé ce manuel.

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] I should be very happy indeed to be able to tell you. We asked a short time ago where this manual was which was referred to, and it has not been produced.

Sir Frank Soskice. At any rate, without referring to the reference in the Manual, what did you mean by your reference to "delayed action"? You referred to a delayed action of 20 minutes before which the mine becomes operative. Will you explain by way of amplification, because I do not think it was quite clear from your answer what you referred to with regard to that hydrostatic apparatus.

Commander Sworder. The hydrostatic valve is fitted in mines with the object of making them operative after they have been laid in the sea. If this hydrostatic valve or, alternatively, a soluble plug ....

Sir Frank Soskice. I do not want you to go into too much technical detail. I want to know what the hydrostatic valve does, and whether it has anything whatever to do with the mine becoming safe on reaching the surface.

Commander Sworder. The hydrostatic valve is fitted in a mine to make the mine operative as soon as it is laid. The reason for this is that when a mine is dropped over the stern of the ship, it hits the water with considerable impact, and if some safety device were not fitted, such as the hydrostatic valve, the mine would probably explode. Therefore, this hydrostatic valve gives a delay of probably 20 minutes before the mine becomes active.

Sir Frank Soskice. Has it anything at all to do with the mine becoming safe on rising to the surface?

Commander Sworder. No.

Sir Frank Soskice. This morning, you were asked a very great number of questions as to what appears in the minutes of the Medzon Board and the Central Mine Clearance Board. Have you the slightest doubt in the world that Professor Cot read out with complete accuracy what appears in those minutes?

Commander Sworder. No.

Sir Frank Soskice. Do they bear the meaning obviously on their face and can anybody ascertain what is in those minutes by just reading them?

Commander SWORDER. No.

Sir Frank SOSKICE. You mean, you cannot determine upon looking at them what they say or you can determine ? Are they to some extent abbreviated so that you cannot get the meaning but, at any rate, are they also perfectly open to anybody to read ?

Commander SWORDER. Certainly.

Sir Frank SOSKICE. I just want to ask you one question with regard to the first meeting of the Medzon Board to which Professor Cot referred quoting what had been said by Commander Packer. You remember the questions which were put to you on that score this morning ?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. It was put to you that Commander Packer was giving expression to certain views on international law which was applicable. Was he doing anything else, in point of fact, than just quoting from Article 12 which appears in the International Agreement which was signed in November, 1945 ?

Commander SWORDER. Yes ; that is right. He was quoting from that Agreement.

Sir Frank SOSKICE. I just want to get perfectly clear the point about the position with regard to Area 18 and the responsibility which was allocated to Greece. First, was Area 18 the area which was allocated to Greece as its minesweeping responsibility ?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Is Area 18 referred to in Annex B to the minutes of that meeting ?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. I want you to indicate to the Court precisely what were the limits of that area ; in what terms is it referred to in that annex ?

Commander SWORDER. The references are two areas given in Medri Part 1 and shown on Medri index charts Nos. M. 6502 A and M. 6502 B.

Sir Frank SOSKICE. Will you take in your hand Annex 5 of the British Memorial. Does that annex show a portion of a Medri index chart ?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Is it No. M. 6502 B, Serial No. 7, dated 8th April, 1946 ?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Is there marked on that chart not the whole of Area 18 but part of Area 18 ?

Commander SWORDER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Whereabouts is that marked? How is it marked?

Commander SWORDER. It is marked by a red dotted line, and the area which is known as 18 A is coloured pink.

Sir Frank SOSKICE. Is Area 18 A in other words part of Area 18?

Commander SWORDER. Yes, Sir.

Sir Frank SOSKICE. You will see that that area, at a later date referred to in Annex 5 of the British Memorial, is shown here marked pink; the area starting up here, going down there, and going to the Albanian coast, as you will see clearly enough from the outline on the map.

You, I think, are in no sense a lawyer, Commander Sworder?

Commander SWORDER. No, Sir.

Sir Frank SOSKICE. But in the International Agreement entered into in November 1945, is there an Article 7, which Article states the position with regard to ex-enemy territories and the allocation of responsibility for minesweeping in the waters of these territories?

Commander SWORDER. Yes, Sir.

Sir Frank SOSKICE. I am not going to ask you to interpret the Article 7, that is a matter for the Court, but is that where you look to see what the position is with regard to the powers given by the Agreement in relation to sweeping the territorial waters of ex-enemy territories?

Commander SWORDER. Yes, Sir.

Sir Frank SOSKICE. Just one final question on a small point, and that is you were asked about the Italian colonial type mine, which were the mines shown in the German books as having been used for these three—I think indeed the four—minefields. Do these mines, when their mooring wire has been cut, become safe, or do they remain dangerous?

Commander SWORDER. They become safe.

Le PRÉSIDENT. Le conseil du Gouvernement albanais voudrait-il poser encore des questions?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Has Mr. Pierre Cot any further questions?

M. Pierre COT. Oui, Monsieur le Président. Je serais très heureux de poser une seule petite question: c'est à propos de l'interprétation fort importante de la pensée de l'amiral Packer, qui, je crois bien, est amiral et non pas commandant. Je voudrais demander au commandant Sworder et éventuellement à mes distingués collègues britanniques comment ils peuvent déclarer que l'amiral Packer, le 5 novembre, à la première réunion du Comité Medzon, en faisant la déclaration que j'ai citée ce matin, se référait dans son esprit, comme on nous l'a dit, à une convention internationale qui est du 22 novembre?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I have just one question that I would like to put. It is with reference to the interpretation which is based upon the statement made by Admiral—I believe he is an admiral and not a commander as has been stated—Packer. I would like to put this question to commander Sworder, and indirectly, to my British adversaries. How can they possibly state that the statement which was made by Admiral Packer on the 5th November at the Medzon Board meeting refers to an international agreement which was only signed on the 22nd November?

Commander SWORDER. Although this Agreement was signed on the 22nd November, a draft had already been sent to the presidents of the prospective Zone Boards in order that they might prepare for their particular organization, so that Admiral Packer would have had a draft of this agreement before him, although not actually signed.

Commandant SWORDER. [*Interprétation.*] Bien que cet accord n'ait été signé que le 22 novembre, le projet de cet accord avait déjà été envoyé à titre d'information aux présidents des Comités de zone en vue de se préparer, et l'amiral Packer avait déjà entre les mains à cette date ce projet d'accord.

Sir Frank SOSKICE. I think he is an admiral now—he was a commander then.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Il est amiral aujourd'hui ; à cette époque il était commandant.

M. Pierre COT. Je m'excuse. Il est qualifié d'« amiral » dans le compte rendu que nous avons ; c'est pour cette raison que je m'étais trompé. Je lis: « Admiral Packer in his opening speech.... » C'est pour cela que j'avais eu pleine confiance dans votre communication, mais je m'excuse....

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I apologize, but he is referred to as an admiral in the minutes which I have before me, but of course everybody can make mistakes during life, including in minutes. I quote from your statement : "Admiral Packer, in his opening statement, stated...." Obviously I had placed full trust in your documents. I regret it was my error to do so.

Sir Frank SOSKICE. The error should be put right, Mr. President, and it lies on my part. He was a rear-admiral then, he is a vice-admiral now. So we will have it completely right.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] L'erreur m'est imputable. Il était contre-amiral à cette époque. Il est vice-amiral aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT. Commandant Sworder, je vous remercie. Bien entendu vous pouvez assister à la suite du débat dans la salle d'audiences quand seront interrogés les témoins suivants.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Commander Sworder, you may stand down. You are naturally fully at liberty to stay in the Court when the other witnesses will be heard.

[*Séance publique du 24 novembre 1948, matin.*]

Sir Eric BECKETT. The second witness is Commander Kovacic, and the Solicitor-General will examine him.

[Commander Kovacic called.]

Le PRÉSIDENT. Conformément à l'article 53 du Règlement, vous êtes invité à faire la déclaration prévue à cet article.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] In accordance with Article 53 of the Rules of the Court, you are hereby invited to make a formal solemn declaration contained in that article.

[The witness solemnly declares.]

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, the witness, as you may have observed, speaks English—pretty good English, but very far from perfect English, and I think probably it would be preferable if he gave his evidence in English rather than in French. I hope, however, that the Court will bear in mind by way of indulgence to him that he finds some difficulty in expressing himself in a language which is not his own. [To the witness.] Your name is Karel Kovacic.

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. You were formerly a lieutenant-commander in the Yugoslav navy.

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. You have already sworn an affidavit in this case which is included in the record of the Court.

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Is what you stated in that affidavit true and correct ?

Commander KOVACIC. Yes, it is true and correct.

Sir Frank SOSKICE. You are no doubt aware that the Yugoslav Government issued a communiqué referring to you and making certain statements with regard to you.

Commander KOVACIC. Yes, I know all about the Yugoslav communiqué.

Sir Frank SOSKICE. The first thing that I want to ask you about is this. The circumstances of your escape from the enemy were suspicious, and I would ask you to give to the Court in outline—not in full detail but in outline—how you escaped on more than one occasion from the enemy, and the names of any persons who effected escapes together with you. I am talking about the Italians and the Germans.

Commander KOVACIC. I escaped for the first time from a prisoner of war camp at Gonars, near Udine, in June 1942. With some friends we succeeded to make a tunnel out of the camp into the field and we escaped. If I remember rightly, it was on the night of 13th/14th June. My three friends who escaped with me on that occasion are Franc Dermota, Sava Konvalinka and Alojs Kosi.

Sir Frank SOSKICE. The Court will observe that that is the escape which is referred to on page 1 of the affidavit which reads: "I was arrested by the Italian police on 19th February 1942 and sent to a concentration camp at Gonars, near Udine. I escaped and was recaptured in June, 1942." Is that the occasion to which you have just referred in your evidence when you said you escaped in June 1942?

Commander KOVACIC. Yes, that is the occasion.

Sir Frank SOSKICE. In your affidavit, you say you were again recaptured in June, 1942, the same month?

Commander KOVACIC. We went in the direction towards the Yugoslav border, and when we were in the valley of Soča, north of Gorica, in the night we were recaptured by Italian sentries, because we were unaware that at exactly the same time Mussolini had made a speech in Gorica attacking Slovenes, and there were guards and sentries all round Gorica.

Sir Frank SOSKICE. If Professor Cot desires to ask you further details, are you prepared to give any further details that he requires to know concerning that escape and recapture?

Commander KOVACIC. Yes, I am ready to give full details about the circumstances in which we were recaptured or about the circumstances in which we escaped from the camp.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, in examining the witness in chief, I do not propose, unless the Court desires me so to do, to elicit more detail than I have elicited. I will leave that to Professor Cot if he thinks it necessary so to do. Of course, if the Court gives me any indication that they would like me to go more into detail, I shall be only too happy to do so.

Le PRÉSIDENT. C'est plutôt à M. Pierre Cot qu'il faudrait demander s'il désire des précisions supplémentaires de la part du témoin.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] M. Cot, do you wish to put any questions on this particular point?

M. Pierre COT. Je pense qu'il vaudrait mieux que je pose toutes mes questions au témoin après qu'il aura été examiné. J'ajoute que, sur ce point particulier, je ne poserai pas de question.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I should prefer to wait until the end of the examination, at which time I will put all my questions. I have no questions to put on this beyond the matter now being adduced.

Sir Frank SOSKICE. [To the witness.] We will continue with the account of your escapes. When you had been recaptured, were you put back into the prisoner of war camp at Gonars?

Commander KOVACIC. After interrogation and examination by the Italian police and the Italian military organs, I was put back and sent to the camp. I served in the camp-prison for twenty days as punishment for this escape.

Sir Frank SOSKICE. Were you later on transferred to a camp in Chiesanuova, near Padua, in North Italy?

Commander KOVACIC. Yes, in November 1942 I was transferred to another camp in Chiesanuova, near Padua in Northern Italy.

Sir Frank SOSKICE. When did you next escape from the prison camp?

Commander KOVACIC. I escaped from the same camp in Chiesanuova on the day of the Italian armistice, which was 8th September, 1943, on the day when the camp was captured and commanded by German troops.

Sir Frank SOSKICE. Are you equally perfectly ready to give full details of that escape if anybody asks you about them in this Court?

Commander KOVACIC. Yes, I am ready to give full details regarding my escape from the camp in Chiesanuova.

Sir Frank SOSKICE. Can you give the name, for example, of another person with whom you succeeded together in effecting your escape?

Commander KOVACIC. Yes, a friend of mine, Iljko Poljanec.

Sir Frank SOSKICE. Having escaped from that camp, did you ultimately succeed in crossing the German lines and joining with the New Zealand troops?

Commander KOVACIC. When I escaped from Chiesanuova camp I went south in order to reach Allied troops, and after crossing North Italy, keeping to the mountains and small villages away from the main roads and so on, I succeeded in crossing the German and Allied lines on the river Sangro, near the village of Quadri, in South Italy, and I reached New Zealand troops.

Sir Frank SOSKICE. I will not, Commander Kovacic, ask you further details about that escape, but equally are you ready to give details of your escape on that occasion also if you are asked?

Commander KOVACIC. I am ready to give full details of my escape and about my passage and crossing to the Allied lines.

Sir Frank SOSKICE. Well now, we know from your affidavit what your subsequent career after that was, and that in August 1945 you came back to Yugoslavia and you reached Sibenik on 18th August 1945. That is stated in your affidavit.

Commander KOVACIC. That is right.

Sir Frank SOSKICE. Now we know that you left Yugoslavia and came to England. What was the date on which you left Yugoslavia?

Commander KOVACIC. I left Yugoslavia by small boat on 13th July 1947.

Sir Frank SOSKICE. I want you to answer this question. When you left Yugoslavia—this, I should remind you, is another matter which

is alleged in the Yugoslav communiqué—when you left Yugoslavia, as you have just described, in July 1947, had you had any assistance from, or been in any sense in touch with, any non-Yugoslav intelligence service or anything of that sort—any foreign intelligence service?

Commander KOVACIC. When I was in Yugoslavia between 1945 and 1947, I had never been in touch with any agents of foreign Powers or any representatives of foreign Powers, and I have not had any help for my escape from Yugoslavia from any foreign Power or any agent of a foreign Power.

Sir Frank SOSKICE. Professor Cot in his address to the Court said that you may well have had perfectly respectable political reasons for leaving the country. I think I am reporting him correctly. I do not propose to ask you what reasons you may have had, but had you good reasons for leaving Yugoslavia at that time?

Commander KOVACIC. Yes, I had a very good reason to leave Yugoslavia, simply because sooner or later my life would have been in danger.

Sir Frank SOSKICE. Was it because you felt that sooner or later your life would be in danger that you left Yugoslavia?

Commander KOVACIC. Yes, that was the reason.

Sir Frank SOSKICE. Having left Yugoslavia, as you have described, did you next reach Bari and make contact with the British Consul in Bari?

Commander KOVACIC. Yes, after approximately two and a half days voyage by sea I reached Bari, and as I had served in the Royal Yugoslav Navy during the war and I had had contact with the British Royal Navy, I contacted the British Consul in Bari.

Sir Frank SOSKICE. In your affidavit, Commander Kovacic, you do state that after you had escaped from the Germans and the Italians, you joined the Royal Yugoslav Navy and were sent to Taranto and Malta. Mr. President, that appears at the end of paragraph 1 of his affidavit. I want to ask you this. When you saw the British Consul at Bari did you tell him anything about what you knew about this minelaying?

Commander KOVACIC. In a conversation I had with the British Consul at Bari I explained to the Consul why I had left Yugoslavia, and at the same time during the conversation we came to the point of the mining of British destroyers in Corfu, and on that occasion I said to the British Consul what I knew might be connected with the mining of the British destroyers.

Sir Frank SOSKICE. I am not sure, Commander Kovacic, whether you have given the Court the actual date on which you saw the British Consul at Bari.

Commander KOVACIC. I came to Bari on 16th July, and two or three days later I met the British Consul.

Sir Frank SOSKICE. I want to pass to the next allegation made in the Yugoslav communiqué, the allegation that your wife was executed as a Gestapo agent.

Commander KOVACIC. Yes, after returning to Yugoslavia and even before when in Malta, I knew, not officially of course at first, that my wife had been executed as a Gestapo agent, and when I came to Yugoslavia that was confirmed by the Political Commissar.

Sir Frank SOSKICE. Do you know anything of the circumstances in which she came to be executed, or anything about the evidence which was produced against her, if any?

Commander KOVACIC. No, I do not know anything about the circumstances in which she was executed, nor do I know anything about the evidence which was against her.

Sir Frank SOSKICE. It has been said in the Yugoslav communiqué that you are a person with no means of livelihood. Some people might think that was a misfortune rather than anything else, but what is the situation in which you are at present with regard to a livelihood? Have you been offered any form of employment, and are you ready to accept it when you are free to do so?

Commander KOVACIC. I have been offered a position on an American merchant ship and a position on another merchant ship under Panama flag, but unfortunately I have not been able to accept that position because of this particular case, and as soon as I am free from the case and I am no longer required by the Court, I will accept this offer.

Sir Frank SOSKICE. As soon as this case is over, do you hope to take up regular employment and earn your living as any ordinary citizen?

Commander KOVACIC. Yes, I do hope so.

Sir Frank SOSKICE. I now want to ask you about these two ships, the *Mljet* and the *Meljine*. The Yugoslav communiqué states that there were no such ships in existence. To start off with, did the *Mljet* and the *Meljine* belong to a particular class of ships of which they were the surviving ships?

Commander KOVACIC. *Mljet* and *Meljine*, small minelayers and minesweepers belonged to the so-called M-class of minesweepers, and they had been built in Kraljevica, in Yugoslavia, before the war, and during the war they had been captured by the Italians, and three of them survived and were handed back to the Royal Yugoslav navy in Malta at the end of 1943, and three again of these particular ships returned to Yugoslavia in August 1945.

Sir Frank SOSKICE. You say that there were three survivors of this particular class—which class did you say it was?

Commander KOVACIC. The M-class.

Sir Frank SOSKICE. Three survivors of this M-class. What was the name of the third survivor of the M-class?

Commander KOVACIC. The third ship of the same class is the *Marjan*.

Sir Frank SOSKICE. In your affidavit, on page 1, you state: "On several days I performed the same duty on minelayers of the *Marjan*

class, of which there were then eight." Is it correct that there were originally eight of that class, of which these were the three survivors?

Commander KOVACIC. Yes, in the pre-war Royal Yugoslav Navy we had eight sister ships of the same class: eight M-class minesweepers.

Sir Frank SOSKICE. You continue in your affidavit: "The two ships *Mljet* and *Meljine* are of this class." Did you actually serve on those ships, or did you know those ships from personal contact with them before the date we are talking about, in October 1946?

Commander KOVACIC. Yes, I know the ships very well, both from my pre-war experience and war-time experience, and as a matter of fact just after the *coup* of 27th March 1941, we, the Royal Yugoslav Navy, at that time laid minefields outside and inside the Gulf of Boka Kotorska, and on that particular occasion I served on two of those ships as navigator during the operation of minelaying.

May I correct, Mr. President, the interpretation which is excellent, but from my scarce knowledge of the French language I think the interpreter said "after the attack of 27th March", whereas I said "after the *coup* of 27th March".

Sir Frank SOSKICE. Have you seen the photograph of one of these M-class of ships in *Jane's*, and do you recognize that as a photograph of the ships you have been describing?

Commander KOVACIC. Yes, I have seen a photograph of the particular class of ships. I think it is actually an "MN"—the *Marjan* class in *Jane's Fighting Ships*, and I do recognize that ship very well.

Sir Frank SOSKICE. Just one thing I want to make perfectly clear, and I am not quite sure that you have made it clear in your evidence. You said when you were minelaying you had personal knowledge of these ships. I did ask you whether you had served on these actual two ships yourself or not. I do not quite know whether you have or not. What is the answer? I am referring to the *Mljet* and the *Meljine*.

Commander KOVACIC. On the occasion of the minelaying inside and outside the Gulf of Kotor in 1941, I actually served on these particular two ships as navigator.

Sir Frank SOSKICE. On both of those two ships?

Commander KOVACIC. Yes, as navigator, just for the occasion of the operation of minelaying.

Sir Frank SOSKICE. That is to say you were the navigator for particular mining operations on each of those two ships?

Commander KOVACIC. Yes, I served as navigator on several occasions, first on one ship and than on another, because at that time there was a great lack of navigating officers, and so I served on several ships just for a particular operation of minelaying.

Sir Frank SOSKICE. Now I want to ask you this. When those ships were handed back to the Yugoslav navy, what was their official denomination in the Yugoslav navy? What was their name and number?

Commander KOVACIC. May I know on what occasion? When the ships were handed back to the Yugoslav navy—either in Malta to the Royal Yugoslav Navy, or in Sibenik in 1945 to the Yugoslav navy?

Sir Frank SOSKICE. I should have made that perfectly clear. They went to the Royal Yugoslav Navy at Malta first, and later on to the present Yugoslav navy at Sibenik. What I want to know from you is this—when they were handed over and became part of the present Yugoslav navy at Sibenik, what was the number and the name given to the ships then? That is to say, when they became part of the present Yugoslav navy?

Commander KOVACIC. At the time when the ships came back to Yugoslavia in August 1945, they had been known officially as *Marjan*, *Mljet* and *Meljine*.

Sir Frank SOSKICE. And then?

Commander KOVACIC. Later on the present Yugoslav authorities changed almost all the names of both naval and merchant ships. I do not know why—probably for some political reason—and the three minesweepers in question, *Marjan*, *Mljet* and *Meljine*, became officially known as "M. 1", "M. 2" and "M. 3" ships.

Sir Frank SOSKICE. I now want to pass to another statement in this Yugoslav communiqué. The statement that Drago Blazevic does not exist. I want you, if you can, just to give a little more information, if you have any, about this Drago Blazevic, in order to enable the Court to judge whether or not he does exist. What more do you know about him?

Commander KOVACIC. I met Drago Blazevic for the last time in 1947. I think it was in Sibenik, and he was at that time a sub-lieutenant engineer serving in the Yugoslav navy. He is an ex-petty officer of the Royal Yugoslav Navy of pre-war times, and during the war, according to his remarks, he served in the partisan army and later on he joined the partisan navy under the command of Černi.

Sir Frank SOSKICE. Did he tell you what rank he reached?

Commander KOVACIC. Yes, he reached the rank of sub-lieutenant engineer under the partisan navy.

Sir Frank SOSKICE. When did you first get to know him?

Commander KOVACIC. I knew him by name from pre-war times because he served in the Royal Yugoslav Navy, as I did. But in 1946 in Sibenik I met him on several occasions, both during my service and privately.

Sir Frank SOSKICE. I do not suppose you know his exact age, but can you give the Court what his approximate age is?

Commander KOVACIC. He is a Slovene—I mean he was born in Slovenia—and he might be now about thirty.

Sir Frank SOSKICE. I now want to pass away from the Yugoslav communiqué and ask you about certain other matters. I do not know

whether you have noticed a reference that Professor Cot made to coaling facilities at Boka Kotorska. Were these two ships coal users? Were they driven by coal, or how were they driven? What form of power were they driven by?

Commander KOVACIC. These two M-class ships in question are oil-burning ships.

Sir Frank SOSKICE. How long, in point of fact, would it take to refuel these ships?

Commander KOVACIC. In Malta, which has very good refuelling facilities, we succeeded in refuelling the ships in about half an hour, and in Yugoslavia, with somewhat poorer facilities, it would take to refuel any time between one hour to two or two and a half hours.

Sir Frank SOSKICE. Are you acquainted with the actual fuelling facilities at Boka Kotorska?

Commander KOVACIC. Yes, I know the facilities in Boka Kotorska.

Sir Frank SOSKICE. How long would it take to refuel these two ships in Boka Kotorska?

Commander KOVACIC. I should say about two to two and a half hours.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I am not sure that perhaps I ought not to go back to make quite sure there was no mistake on the record. I used the expression "*ces deux navires*"—I think it should appear on the record that that was what the witness actually said because it may be of some importance. Commander Kovacic, did you say "two of these ships", or "these two ships"?

Commander KOVACIC. I said these two ships—the M-class ships in question.

Sir Frank SOSKICE. You said that it would take two and a half hours to refuel these two ships. I am not quite clear from your answer whether you mean you would want two and a half hours to refuel each ship or whether, in two and a half hours, you could refuel both ships—which did you mean?

Commander KOVACIC. I mean two to two and a half hours to refuel both ships; because they are oil burning ships it is possible to refuel both ships at the same time.

Sir Frank SOSKICE. I want now to pass to another subject matter. Mr. President, you will remember, and the members of the Court will bear in mind, what Professor Cot said with regard to a particular passage in the affidavit sworn by Commander Kovacic. The particular passage is that which appears in paragraph 8 and paragraph 9 of his affidavit. It is the passage in which he is saying what he could see of this mine-laying as he passed on his way in the motor launch. It might be for the convenience of the Court if I just reread some four or five lines from the two paragraphs in the affidavit to which I refer, in order to make

clear what it is about, which I now propose to ask the witness. The passages in question, Mr. President, are: "When the launch reached a point about 100 metres beyond Kulina Point at the tip of Mandalina Poluotok (Mandalina Peninsular), I saw the two ships *Mljet* and *Meljine* in Panikovac Cove, about 500 metres to the west. I am positive that at this distance, with sun about 30° to the left, I could easily see the mines and the rails and distinguish the round contact mines from the oval magnetic mines. The two ships were partly loaded with mines. There were about 20 mines in each, mostly contact moored mines, with horns, global in shape. The mines I saw were about 1¼ metres diameter and they were undoubtedly the German Y type mines."

Now first of all, before telling the Court exactly what it was that you meant to say you could see with your own eyes, I want you to tell the Court what, from your knowledge, there was at Panikovac Bay, so far as mines were concerned. Did you know whether there were any mines there, and if you knew that there were mines there, what did you know about them?

Commander KOVACIC. I knew there were mines in Panikovac Cove—mine stores—and I knew from my own experience that there were GY type, or we called them at that time in the navy "great global mines", and there were also magnetic mines which are oval in shape, and I knew the mines, both great global mines and magnetic mines oval in shape, had been brought to Sibenik, from Fiume, and Bakar.

Sir Frank SOSKICE. Just then you used the expression "global". I am not quite sure whether we know in English what you mean by global; whether you mean round or what shape you mean. But in order that there may be no confusion, could we have on the note what you call them in Yugoslavia?

Commander KOVACIC. I used the term "global", but I mean round balls—a ball—and we call it in Yugoslav language *velike okrugle mine*.

Sir Frank SOSKICE. Could we have on the note just exactly what you call them in the Yugoslav navy? Mr. President, I am anxious, in order that there should be no confusion between the term "globular" and "round", or whatever term is used, I thought it would be safe to have the actual Yugoslav expression that they use on the note. Perhaps I might just spell the Yugoslav expression which is *velike okrugle mine*.

Is the contrast then that you are trying to make between German Y mines which are round, and magnetic mines which are oval?

Commander KOVACIC. Yes, I would like to point out the difference in shape between the GY mines which are round mines—as balls—and magnetic mines which are ovals.

Sir Frank SOSKICE. And to make the matter perfectly clear you were telling us what you knew was at Panikovac Bay. Did you say there were GY mines and magnetic mines, or only GY or only magnetic mines? What mines were there, that you knew, at Panikovac Bay?

Commander KOVACIC. I knew from my own experience there were both GY and German magnetic mines in Panikovac mine store.

Sir Frank SOSKICE. Both round and oval mines?

Commander KOVACIC. Both round GY and oval magnetic mines.

Sir Frank SOSKICE. And now I want you to take a plan that we have had prepared showing Sibenik. First, is that an accurate plan, so far as you can tell on looking at it, of Sibenik and the surrounding area?

Commander KOVACIC. Yes, I can recognize this plan as a sketch map of Sibenik.

Sir Frank SOSKICE. And so far as you can see, is it accurate? So far as you can tell on looking at it?

Commander KOVACIC. Yes, so far as I can see it is accurate enough.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, what I want to do now is to ask the witness to mark with a pencil his route as he was going in the motor launch and about where he had got to on the map when he could see these mines away to the west. [The witness marks on the map.] I do not know whether the members of the Court can see what he has marked, but before I ask that the chart should be made part of the records of the Court, perhaps I might place it before you in order that you may see that to which I am pointing. [Sir Frank Soskice indicated to the Court the route taken by the witness.] I should point out that this is a tracing on an Admiralty chart, and you will observe that there is a scale on it in cables. I might point out that a cable is about 200 yards. [To the witness.] I now want you to explain—this is a matter of great importance and I want you to be very careful—to the Court in your own language and entirely in your own phraseology exactly what it was that you could see from that motor launch as you passed along that part of your journey which you have marked in red on the plan which has been handed up to the Court. Just explain in your own words exactly what it was you could see, how much you could see, how much you could not see, and give such descriptive detail which you think will assist the Court to appreciate what you are saying.

Commander KOVACIC. I returned every day at about 4 or 4.15 by motor launch from Mandalina to Sibenik town. Every day the motor launch goes from Fornaza—the Court will see that on the chart—and calls at Kulina in order to collect some other people. From Kulina it goes to Sibenik town somewhere here. This motor launch was off Kulina Point, and when the boat came off Kulina Point and Panikovac Bay came in sight, I saw two minesweepers, two of the M-class minesweepers, *Mljet* and *Meljine*, lying at the jetty inside Panikovac Cove just opposite the entrance to the tunnels where the mines are stored. I saw that a few mines were already aboard the ships, and I saw the actual operation of unloading the mines on board the ships. I saw minelaying rails which stretch from the stern of the ship to the sea. I saw that the mines were in place, they were on the ships and on the minerails. In other words, the mines were unloaded on to the ships in order later on to be discharged in a minelaying operation. All the mines which I saw on that particular occasion were spherical mines—I mean the GY type of German mine—and I wondered why the mine-

sweepers—because I knew that in the autumn of 1945 we were busy sweeping and clearing mines from the North Adriatic—which were engaged on clearing mines had loaded mines apparently for minelaying operations. I wondered why and all the other people in the same boat watched carefully and some dockyard workers remarked on it and said: "Look, mines."

Sir Frank SOSKICE. I shall ask you one or two questions on that because I want you to tell the Court exactly how much detail you could see. Take the mines themselves to begin with. Could you, from the distance that you were away, say whether they were round or oval shaped mines?

Commander KOVACIC. Yes; I was perfectly able to see clearly from that distance, which was around 500 metres, as far as I remember. I saw clearly the mines being unloaded on to the ships, and they were spherical mines; in other words Y type mines. It was broad daylight at the time, and from that distance—I mean from the distance from the launch to Panikovac Cove—it was perfectly possible for everybody with normal eyes to see the mines, because the diameter of the mines —as I knew from my experience of minesweeping in the North Adriatic— is about 1¼ metres. I think I saw the photograph....

Sir Frank SOSKICE. Do not deal with the photograph just yet. You say you could see that the mines were spherical, and you further state that these mines were of 1¼ metres diameter. Are you saying, to be perfectly clear, that you could see that the mines were mines of 1¼ metres diameter, or are you saying they were mines which you could see and which you knew from your previous experience were 1¼ metres in diameter?

Commander KOVACIC. I said I saw the mines which I knew were about 1¼ metres in diameter from my previous experience on minesweeping operations, and from my previous experience of seeing mines being transported from the North Adriatic down to Sibenik. At that particular moment, as a naval officer I knew that the mines were of 1¼ metres in diameter, and I was able—I remember very well—to see even the details, not all of the details of course, but some details of the mines, such as the mine itself, the sinker, and something of stretching horns, and so on.

Sir Frank SOSKICE. You say you saw something of "stretching horns". What could you see of the horns of the mines? What could you discern?

Commander KOVACIC. Well, I said that from that distance I could see horns or something stretching or sticking out. Of course, I was unable to see the details of the horns which I knew.

Sir Frank SOSKICE. You said you could see that part of the rails on the ships which projected from the back of the ship. Would you please draw on a piece of paper exactly what you mean when you say you saw the rails projected from the back of the ship? [The witness made a sketch.]

Commander KOVACIC. I have drawn a rough sketch of what I said before. Rails are placed on each side of the ship, all along the ship from the stern up to the bridge, and right at the stern, rails are coming out of the ship—outside the ship—and they are going in a gentle curve toward the sea. The part of the rails stretching out of the ship going toward the sea, and the mechanism adjoining that particular part of the rails—the mechanism for releasing the mines and laying the mines—I saw from the motor launch.

Sir Frank SOSKICE. Incidentally, before we go further, you said "going back to the bridge of the ship". Do you actually mean the bridge of the ship?

Commander KOVACIC. May I have a silhouette of a ship which will enable me to explain?

Sir Frank SOSKICE. I think it would be better if you just drew a rough sketch. [The witness drew a sketch.]

Commander KOVACIC. I have drawn a sketch of the M-class of ship, and I should like to clear up my point about the rails. The rails are placed on each side of the ship—the starboard and port side—and they are going from behind the bridge, along the deck to the stern, and from the stern they keep going in a gentle curve toward the sea.

Sir Frank SOSKICE. Will you just mark in where the release mechanism is? [The witness places a mark to indicate release mechanism.] Will you now put an arrow showing which part of the rails you could see? [The witness illustrates.] Is that approximately an accurate drawing of the kind of curve which the rails make at the end of the ship?

Commander KOVACIC. Yes; that is a very approximate sketch, of course, of the curve of the rails, and a very approximate sketch of the position of the releasing mechanism. I have marked with arrows what part of these rails and mechanism I saw.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, I should like, if I may, to place this drawing before the Court as part of the records of the Court; but I should first of all point to what the witness has done. What he has drawn are the rails going along the ship and out of the back, and you will remember that he said what he could see of the rails was that part which projected out from the back of the ship. He has marked that part of the rails with an arrow here [indicating] and he has also said he could see the release mechanism for releasing the mines which he has drawn here [indicating]. He has also drawn an arrow showing the release mechanism. [To the witness.] I should like you finally to draw where the mines are carried on those rails when they have been loaded on to the ship. [The witness makes a sketch.]

Commander KOVACIC. Some of the mines were already on the rails, just at the beginning of the rails, and I remember seeing the actual operation of unloading mines. I must apologize to the Court for my approximate sketch and drawing of these particular mines.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, may I place that drawing before the Court and ask that it might be included in the

records of the Court? While the members of the Court are looking at that one, they can get some idea of the mines from this Exhibit 10 to Supplement No. 6. You can see, taken from a closer distance, the mines loaded on to the back of the ship. This is just to give the Court some idea of what you see when the ship has been loaded. I do not know whether these are GY mines or what, but it is simply to give the Court some idea of what would be seen. [To the witness.] You referred a few moments ago to a photograph.

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Is that the photograph to which you were referring [indicating]?

Commander KOVACIC. Yes, it is.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, that is the photograph which the Attorney-General referred to when he was addressing you, and it is already part of the records of the Court. I think the photograph which the Court has is an enlarged version of the photograph which the witness has in his hands. [To the witness.] I want you to tell the Court where is that large building which is shown on the left-hand side of the photograph.

Commander KOVACIC. This large building on the left-hand side of the photograph is the building of the Naval Command in Sibenik, or, as we call it, Mornarska Komanda.

Sir Frank SOSKICE. Where is it on this plan?

Commander KOVACIC. It is situated on Kulina Point, and with the permission of the Court may I just draw the approximate position of the building?

Sir Frank SOSKICE. It is not possible to tell exactly from the photograph where it was taken, whether it was taken from the water or from the piece of land opposite Mandalina Peninsula; but can you tell from the photograph exactly where it is taken? From what direction is the photograph taken?

Commander KOVACIC. I am very familiar, of course, with Sibenik harbour, and particularly Mandalina, and I should say that the photograph is taken from the so-called Šipad jetty. That is opposite Kulina Point on the opposite side of the Uvala Fornaza.

Sir Frank SOSKICE. Just mark that on the sketch, will you?

Commander KOVACIC. Yes. [The witness marks on sketch.]

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, I do not know whether the Court can see, but I am pointing to this building here [indicating]. You will no doubt remember the photograph which was exhibited by the Attorney-General, and I am pointing out this building because I want you to observe how much you can see of this building from the place where this photograph was taken. I am pointing to this building which the witness has shown as being at the tip of Mandalina Peninsula.

The witness says that if it was taken on land, it must have been from this direction—presumably from this point here on the jetty of land opposite Mandalina Peninsula where he has marked an arrow [indicating]. By measuring two cables on the bottom of the plan, two cables being 400 yards, you can see that supposing it was taken from there, it is a full 400 yards from the building. You can see, therefore, if it were taken from the piece of land opposite that which you can see from 400 yards distant. The witness has said perfectly frankly that he cannot tell from the photograph whether it was taken from this piece of land, or whether it may have been taken from a boat on the water between the two, but I shall ask him what his opinion is from his knowledge of that part of the district. [To the witness.] You have already told the Court that you passed by that particular point, I think you said, daily in 1946 when you were stationed there. I want you now from your knowledge of that particular area to tell the Court as far as you can to the best of your judgment whereabouts or how far away that photograph was taken from that building, which is marked.

Commander KOVACIC. To the best of my judgment and from my knowledge of that part of Sibenik harbour, I should say that this particular photograph has been taken not from a boat but from dry land and, as I said before, from Šipad jetty.

Sir Frank SOSKICE. Is that what you have marked with an arrow on the plan?

Commander KOVACIC. Yes, that is what I marked before.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, in a few moments I shall ask permission to place the tracing which he has marked, and also the photograph, before the Court in order that you can judge for yourselves how much can be seen at that distance whatever the distance was. One cannot fix it exactly. Before doing that, however, I want to ask the witness one or two questions about another building which is shown on that photograph as to which we can be quite precise with regard to how far away it is. The question I now ask you is this. Is Panikovac Cove shown on that photograph?

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Where is it?

Commander KOVACIC. Panikovac Cove is clearly shown on this photograph, and I can clearly see the concrete structure of the entrances into the tunnels which were the mine stores.

Sir Frank SOSKICE. Just mark with your red pencil Panikovac Cove. [The witness indicates.]

[To the Court]. Mr. President, I do not know whether the members of the Court can see the place he has marked, but it is a little white building on the photograph and there is a red arrow drawn which points to that building.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to answer this, Commander Kovacic. Can you first just tell the Court what is this little white building in front that you have marked with an arrow?

Commander KOVACIC. It seems on a photograph like a small house, a small concrete house, but in fact it is not. It is just a concrete structure of the very entrance into the tunnels. It is not a house or a building or anything like that, but just a concrete structure of the entrance to the tunnels.

Sir Frank SOSKICE. The tunnels in which the mines are kept?

Commander KOVACIC. The tunnels which serve as a store of mines.

Sir Frank SOSKICE. Now, Commander Kovacic, I am going to call it the little white structure, and in that little white structure on the photograph there are shown what look like three—and then more faintly—four windows. They seem to be windows—what are they, in fact?

Commander KOVACIC. Yes, on the white structure, as it is called, and clearly seen on the photograph, it is possible to see three—and another one—four like windows. In fact they are not windows, they are entrances into the tunnels.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, when you look at the photographs you will be able to see three black marks of these entrances, and one other, which is rather fainter, to the left. Now I want to ask Commander Kovacic how big are those entrances? In relation to a man, how big are they?

Commander KOVACIC. The entrances are slightly higher than a man.

Sir Frank SOSKICE. Show with your hand.

Commander KOVACIC. I should say slightly higher than me, so that every man can enter completely into the tunnel.

Sir Frank SOSKICE. You show it with your hand: would I be correct in saying that your hand was about a foot above your own head?

Commander KOVACIC. Yes, I cannot say precisely whether one foot above a man's height or half a foot, but anyway any grown up man can quite comfortably enter into it.

Sir Frank SOSKICE. Would it be correct to say "high enough for a normally sized man to walk in without bumping his head"?

Commander KOVACIC. Yes, that is correct. Anyway, the entrances are not too high. They are not high enough for two men's height, or something like that, but as Sir Frank said, they are high enough to allow for every normal grown-up man to enter without any difficulty.

Sir Frank SOSKICE. I want to get an accurate record on the note. Would it be right to say the height of a normal man and perhaps a foot or so over?

Commander KOVACIC. Yes, it is possible to say that, and I should say the height to the entrances is about the height of a man and a foot or so over.

Sir Frank SOSKICE. Now will you show with your hand how high off the ground these German GY mines stand, when the mine is standing on its anchor plate ?

Commander KOVACIC. Yes, the GY mine complete with sinker is about that height—sinker and mooring equipment and all.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, you can get from the photograph "Mauritius G.A. 35" some kind of idea of the size of a German GY mine in comparison with a man. The mine, I think, in "Mauritius G.A. 35" is not standing upon its anchor plate, but its anchor plate, of course, has been cut away in that photograph. Now I want you to tell the Court—would you mark on the tracing that you have got—well, Mr. President, I think it is perfectly clear from the photograph where this photograph must have been taken. I would like now, if I might, to put it before you, and you will see if you compare the size of a man with the size of this entrance—or rather of these entrances—which you can see perfectly clearly at a distance which you can measure out from the tracing you have got, because you can see from the photograph it has been taken somewhat this side of Kulina Point. I would like to put that formally before the Court, and perhaps I could have from the witness some indication, from his knowledge of Kulina Point, whereabouts that photograph must have been taken. I think really he has already done that ; he has already indicated where the photograph must have been taken from, and you can see it must have been taken at a point away from Panikovac Cove which is obviously considerably further way than the tip of Kulina Point, and therefore must have been very much more than 500 yards. The Court can perform exactly the same process as I have just performed, Mr. President. Supposing that photograph was taken somewhere in the middle of the channel between the two pieces of land that jut out—between Kulina Point and this piece of land—if one measures from there to Panikovac Cove and measures that on the scale at the bottom of the map, one can see it works out at 5 cables ; that is to say 1,000 yards, so that photograph must have been taken about 1,000 yards from Panikovac Cove, and you can see on the photograph that you can distinguish perfectly clearly these entrances to that little white construction which are only a little bit bigger than a mine standing upon its anchor platform. At any rate, that is the conclusion which I invite the Court to draw on looking at that photograph and hearing the witness's comments on it.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Will you indicate, when you find it convenient, and tell us when the Court might adjourn until this afternoon.

Sir Frank SOSKICE. Thank you very much, Mr. President. What I would like to do is just to conclude by asking one question, and I will then have finished my interrogation of Commander Kovacic.

I was just going to ask you, in conclusion, Commander Kovacic, about what you say in paragraph 11 of your affidavit. Could you, when you were actually in Sibenik itself, which is further away still, still see at any rate a good deal of what you have been describing to us this morning?

Commander KOVACIC. The same day in Sibenik it was still daylight, and I had been in a private house situated quite high above the sea,

because Sibenik is situated on a hill, and from the terrace of this particular house I had a very good view all around Sibenik, of Sibenik harbour and all the islands out of Sibenik harbour, and I had seen both ships still lying at the jetty in Panikovac Cove, but at that time almost fully loaded with the mines.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, that concludes, but may I just, in order to make sure that I have placed before you the right documents, record that I asked that this photograph may be made part of the records of the Court because it has the red mark on it—the red arrow—and that the two tracings which the witness marked to show the various positions might also be made part of the records, and also the drawing that he made in red pencil of a ship with the rails running over the back and the mines being loaded on to it might be made part of the records of the Court. In other words, four separate documents in all.

That completes my interrogation of Commander Kovacic.

[*Public sitting of November 24th, 1948, afternoon.*]

Sir Frank SOSKICE. In one of the tracings which I have put in this morning, I desire to point out what might be a small source of error. It is tracing No. E.11/1/60. It is a tracing of the area, and marked in pencil on that tracing is what purports to be the route of the motor launch in which Commander Kovacic travelled. That particular mark was not made by the witness and is incorrect. It does not show the route. The correct route is that which the witness marked partly in red pencil and partly in black. I wonder whether on Exhibit E.11/1/60 a note could be made to the effect that that pencil route was not made by the witness and is in point of fact erroneous as an indication of the passage which the ship took. He marked his route correctly on the other tracing, and on tracing 11/1/60 there are other markings which are correct. I think they are the marks showing where the photograph was taken and so on. If I could see the two tracings I could then say exactly what it is I am referring to.

Le PRÉSIDENT. Ces documents vont venir au cours de l'audience. En ce moment, ils se trouvent dans les archives.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] These exhibits will be brought down very shortly. They are upstairs.

Sir Frank SOSKICE. I am much obliged.

Le PRÉSIDENT. M. Kovacic, voulez-vous reprendre la place que vous occupiez ce matin. Est-ce M. Pierre Cot qui va poser les questions?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Commander Kovacic, will you be kind enough to take up the position which you had this morning. M. Pierre Cot will now put his questions to the witness.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, ma première question sera la suivante: M. Kovacic nous a dit ce matin qu'il avait quitté la Yougoslavie, parce que tôt ou tard sa vie eût été en danger. Pourrait-il préciser ce qu'il entendait par là et quelle menace pesait plus particulièrement sur sa tête ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Commander Kovacic, you told us this morning that you left Yugoslavia because you felt that sooner or later your life would be in danger. Would you explain exactly what you meant by this, and in particular what threat you felt was directed against you.

Commander KOVACIC. I was able to see my so-called "characteristica", which is a confidential report. As a matter of fact Lieutenant Ljubo Paparela, the political commissar under whom I served in Sibenik, left a typed example of my "characteristica", which is highly confidential of course, on his table in my office-room. In this characteristica it was stated that I was reactionary-minded, not prepared to transfer my technical knowledge to other people. They are the main points, and I knew that in the Marxist-Leninist theories such reactionary elements had to be got rid of. As this theory is in full force in Yugoslavia, I think I was well-advised to decide to leave the country as soon as possible.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'ai pu prendre connaissance d'un rapport très confidentiel à mon sujet, rapport qui avait été laissé sur ma table par le commissaire politique sous les ordres duquel je servais à Sibenik, lieutenant Ljubo Paparela. En prenant connaissance de ce document, j'ai vu que l'on considérait que j'étais réactionnaire, que je n'étais pas disposé à communiquer mes connaissances techniques à d'autres personnes. J'étais donc qualifié d'élément réactionnaire, et je sais que, selon les théories marxistes-léninistes, on cherche à se débarrasser de tels éléments. Comme cette théorie est pleinement appliquée en Yougoslavie, je crois avoir été bien inspiré en quittant le pays aussitôt que possible.

M. Pierre COT. M. Kovacic était, je crois, officier dans la marine yougoslave. Je vais lui demander s'il reconnaît cette pièce comme étant sa carte d'identité d'officier [1] et si elle est bien signée par lui ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I believe you were an officer in the Yugoslav navy, and I shall now ask you whether you recognize this document which I hand you as being your identity card, and as having been signed by you [same handed to witness].

Commander KOVACIC. I have seen the document and I must apologize to the Court because I am unable to say whether the document is an original one or not. It seems to me that it is rather a sort of copy. As far as my signature is concerned, it seems to be a copy of the original signature, but the document is not the original one—at least, that is my opinion.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je viens d'examiner ce document, mais—je m'excuse auprès de la Cour — je ne suis pas en mesure de dire s'il s'agit là d'un document original ou simplement d'une photocopie. Quant à ma signature, il s'agit d'une copie. Le document lui-même n'est pas un document original, du moins à mon avis.

M. Pierre COT. Bien sûr, il s'agit d'une photographie ! J'ai demandé ceci : est-ce bien la photographie de l'écriture de M. Kovacic ? Il est

[1] M. Pierre Cot précise qu'il s'agit non pas d'une « carte d'identité » mais d'une « fiche d'officier ».

évident que je n'ai pas prétendu que ce fût l'original, mais la photographie de ce document. Je lui demande si cette photographie est bien celle de sa signature ? Sinon, il voudra bien prendre une feuille de papier et écrire sa signature pour que nous puissions faire la comparaison. Mais je crois qu'il peut nous dire si cette photographie représente vraiment sa signature.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Of course this was a copy of an original document. I would add it is a photostatic copy of an original document. What I would like to know is if, in this photostatic copy, the signature and the handwriting of Commander Kovacic appear before us, otherwise we shall have to ask Commander Kovacic to sign his name on a piece of paper and compare the two signatures. I think, however, he can tell by looking at this document whether what we have before us is a photostatic copy of his signature.

Commander KOVACIC. The photostatic copy of my signature on this document seems to be a true copy of my original signature, and that applies only of course to the copy of my signature. As regards the document, I am unable to say whether it is an original one or not, because the whole piece of paper is a photostatic copy and not an original document.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] En ce qui concerne ma signature, je puis dire qu'elle paraît être une copie photographique exacte. Quant au document lui-même, je ne suis pas en mesure de dire si c'est l'original ou non, car le document que l'on m'a présenté est simplement une copie photographique.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I hesitate very much to interrupt, but I would very much like your permission to make an observation. I do not know what procedure with regard to evidence this Court thinks it would be right to follow. In our own rules at home one cannot produce a copy of a document unless one can account for the fact that the original is not being produced. I do not know why the original is not being produced. What is being produced to the Court is manifestly a photostat copy, and one does not know whether a photostat copy corresponds with the original—whether it is a photograph of the original—and one has no opportunity of verifying whether the contents of the photostatic copy are the contents which were originally in the document to which the signature is appended. I would respectfully submit that a photostatic copy should not be produced unless the original can be proved to have been lost or destroyed, and can be shown to have been lost or destroyed by some witness who can testify to that fact, from his own knowledge.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, vous m'excuserez d'interrompre ici, mais je voudrais faire une remarque, étant donné mon ignorance de la procédure adoptée devant cette Cour en matière de preuves. Dans notre procédure nationale, il n'est pas possible de produire un document en copie ou en copie photographique, à moins d'expliquer pour quelle raison on ne peut produire l'original de ce document. Or, le document produit en ce moment est à l'évidence une copie photographique d'un autre document, et nous n'avons aucune preuve relative à la correspondance de cette

copie avec le document original. De plus, nous ne pouvons vérifier la concordance des deux documents quant à leur contenu.

Je demande donc respectueusement à la Cour de dire que l'on ne peut produire une copie d'un tel document à moins qu'il ne puisse être prouvé que le document original a été perdu ou détruit, et que cette preuve ne soit fournie par un témoin qui peut attester qu'à sa connaissance personnelle il en est bien ainsi.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, pourrais-je ajouter un mot ? Je n'entends pas demander à la Cour de prendre ce document en lui attribuant une valeur authentique. J'ai voulu simplement faire authentifier ce qui paraissait être l'écriture du témoin.

Je me permets une autre observation ; mon savant collègue a entre les mains la copie du document. Je me permets de lui faire observer qu'en me servant des documents, je lui communique les copies. Nous aurions été heureux qu'il en soit de même pour les documents britanniques. Il verra sur la traduction qu'il y a une authentification du document par la légation de la République de Yougoslavie à La Haye. Par conséquent, je crois que l'on peut prendre le document non pas comme un document authentique — ce n'est pas du tout ce que je demande —, mais comme un document ayant été envoyé par le Gouvernement yougoslave. Je me permets d'ajouter que, si la Cour veut vérifier tous ces documents et ordonner une enquête, je ne serai certainement pas le dernier à m'en féliciter.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I did not have the intention of asking the Court to consider this document as an original. I was asking it only to compare the signature and have the witness identify his signature in the photostatic copy. An additional copy of this photostatic copy is in the hands of my learned opponents. I would be very happy if similar United Kingdom documents had already been presented to us in extra copies as well. In the translation at the foot of it there is a reference which states that the authenticity of this document is certified by the Legation of the Federal People's Republic of Yugoslavia in The Hague. What I am interested in is not that it is an original but that it is a document which has been communicated by the Yugoslav Government. If the Court decides to order an enquiry into this matter, I would not be the last to agree with that.

Sir Frank SOSKICE. If I may only just make one further observation, Mr. President. So far as I can see, the certificate is that it is a correct translation ; the certificate certifies nothing with regard to the authenticity of the document at all. It simply certifies that the French translation which is appended to this photostat page of some book or another—it is only part of some record—is only a true copy of that photostat translated into French. It is simply an extract from a page and one does not know anything more about it. I have made my objection, and I would respectfully ask the Court to consider it, subject to the reservation at least that the authenticity is by no means established, and one would have thought somebody could come here and establish its authenticity.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation*]. Monsieur le Président, je voudrais me permettre ici une remarque. L'attestation dont vient de parler mon adversaire se borne à certifier l'exactitude de la traduction

française, elle n'a pas d'autre portée. Cette attestation ne concerne en rien l'authenticité du document ; elle se borne à dire que la traduction du serbo-croate en français est bien correcte, et rien d'autre. C'est simplement un extrait d'une page, et l'on ne sait rien de plus à son endroit.

J'ai soulevé une objection et je prie la Cour de bien vouloir l'examiner, sous la réserve, tout au moins, que l'authenticité de cette pièce n'est nullement établie et que l'on aurait pu penser que quelqu'un viendrait ici pour prouver cette authenticité.

M. Pierre COT. Je ne considère pas moi-même ce document comme étant démontré authentique ; je le donne comme élément d'indication à la Cour qui, elle, verra ce qu'elle doit faire en présence de ce document.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I do not consider that the authenticity of this document is proved. I merely submit it to the Court as an element which will enable the Court to decide how it should look upon this document.

Le PRÉSIDENT. Ne vous serait-il pas possible de présenter l'original ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Would it not be possible to produce the original of this document ?

M. Pierre COT. Monsieur le Président, j'indique immédiatement à la Cour qu'après l'audience dans laquelle la Cour avait ordonné que le chargé d'affaires de Yougoslavie ne serait pas entendu comme témoin, l'agent du Gouvernement albanais a écrit à ce chargé d'affaires à La Haye en lui demandant de nous remettre un certain nombre de documents pouvant servir de support à la déclaration du Gouvernement yougoslave. Ce sont ces documents que je vais avoir l'honneur, avec l'autorisation de la Cour, de lui déférer à titre d'éléments d'information. Il va de soi que nous pourrons transmettre le désir de la Cour, si elle y consent, ou que la Cour d'ailleurs pourrait le demander au Gouvernement yougoslave lui-même. Mon seul but, je le répète, est de découvrir la vérité. Je fais usage des documents que j'ai entre les mains, et il appartient évidemment à la Cour, si elle ne se considère pas comme suffisamment éclairée, de demander que les originaux lui soient communiqués. Si la Cour le désire, je transmettrai, ou plutôt je demanderai à M. Ylli de transmettre cette demande.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] After the hearing of the Court in which it was decided that the Yugoslav Chargé d'Affaires in The Hague would not be heard, the Albanian Agent, Mr. Ylli, wrote him a letter asking him for a certain number of documents which might be brought before the Court in support of the Yugoslav declaration. These are the documents which I shall have the honour to submit to the Court, to allow the Court to judge and to reach a decision. My only purpose is to arrive at the truth. I use whatever means I have on the basis of the documents which I possess. If the Court should decide that any special measures should be taken in this matter, I am at the disposal of the Court. Mr. Ylli might be asked to write the necessary letters.

Sir Frank SOSKICE. It now apparently emerges that this is only one of a series of documents, as I understand from what Professor Cot says. Does that mean to say that the witness is to be asked about a

series of documents, none of which are the originals ? As I understand Professor Cot, he thinks, apparently, it is the responsibility of the Court to obtain the originals. I should have very respectfully submitted that if he wishes to use documents he should obtain himself through his own clients, the Albanian Government, the proper and original documents from which to put questions to the witness, and it really is putting a burden upon the Court which should not be placed upon the shoulders of this Court to expect the Court to get his evidence for him. It must be surely the responsibility of the Albanian Government to obtain and produce from its neighbour, Yugoslavia, the correct documents. What we have now are apparently the photostat copies, of which this is one, and they are copies of originals which must be in existence and which are not produced. I would respectfully submit that these photostat copies ought not to be used.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, il semble que l'on puisse déduire de ce qui précède que le document qui vient d'être présenté au témoin est le premier de toute une série. Cela veut-il dire que le témoin sera interrogé au sujet de toute une série de documents dont aucun n'est produit en original ? Selon ce que vient de dire M. Pierre Cot, il semble qu'il incomberait à la Cour d'obtenir les originaux de ces documents. Or, à mon sens, ces documents devraient, s'il désire les utiliser, être obtenus par le Gouvernement albanais lui-même. C'est au Gouvernement albanais qu'il incombe de trouver l'original de ces documents, puisqu'ils servent de base à l'interrogatoire du témoin. Ce serait imposer à la Cour une charge qui ne lui incombe pas que de lui demander de fournir elle-même les moyens de preuve de la Partie adverse. C'est à l'Albanie qu'incombe la responsabilité d'obtenir de la Yougoslavie et de produire ces documents originaux. Or, tout ce que nous avons jusqu'à présent — jusqu'à preuve du contraire —, ce sont des photocopies de documents originaux. Je me permets de suggérer que ces copies photostatiques ne devraient pas être utilisées.

Le PRÉSIDENT. Pour le moment, nous allons retenir ces documents comme des éléments d'information tout simplement, et si la Cour décide plus tard d'obtenir les originaux, nous nous adresserons alors à l'agent du Gouvernement albanais.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] For the moment the Court shall consider these documents purely as a means of information. Should the Court later decide to request the original copies, it shall forward this request to the Agent of the Albanian Government.

M. Pierre COT. Je vous remercie, Monsieur le Président.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I thank you, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. I was just, if you will allow me, going to make one further observation on this document. It appears to me to be a series of questions addressed to this witness in writing, but it only begins with question No. 25, so that in some document or other there must be twenty-four other questions which apparently are not going to be shown to the Court. I would respectfully submit, if the witness has some questions put to him, in fairness to this witness and in order

that one can see the totality of his reply to all the questions, one should have all the questions and not only twenty-five to twenty-eight. There are twenty-eight questions apparently altogether, and this extract begins with part of question twenty-five.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Permettez-moi une autre remarque. Ce document paraît être une série de questions posées par écrit au témoin. Or, je constate que le document qui nous est présenté commence à la question n° 25. Il se trouve donc quelque part un autre document où figurent vingt-quatre autres questions, et il me semble que, par loyauté envers le témoin, il conviendrait de lui présenter un document qui ne soit pas tronqué, mais où figurent bien les vingt-huit questions qui ont été posées en tout, et non pas seulement les trois dernières. Il y a en tout, semble-t-il, vingt-huit questions, et l'extrait dont il s'agit débute par une partie de la question n° 25.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, j'ai la plus grande admiration pour la procédure et les procéduriers, mais je me permettrai de faire observer à mon honorable contradicteur que je n'ai point dit que j'entendais tirer un argument quelconque de ce qui figurait sur le document. Je n'entends l'utiliser que comme élément d'identification de la signature du témoin M. Kovacic. Par conséquent, ce que je demande c'est, quitte même à couper le reste du document, si le témoin M. Kovacic reconnaît que ce photostat de cette signature correspond bien à sa signature, et c'est tout.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I have the greatest admiration for procedure and for those who uphold procedure, but may I point out to my learned colleague that I have no intention, as I have already stated, of inferring or proving any particular argument from this particular document. All that I wish to identify on this document is the signature of the witness. Indeed, it would have been sufficient just to cut out this signature and to present it to him, just for the use which I intend to make of it. That is the only question which I desire to put to the witness concerning this document—does he agree that this photocopy of his signature is a photocopy of that signature of his?

Le PRÉSIDENT. Si vous estimez suffisant de couper la signature figurant sur ce document, quel intérêt y a-t-il à ce que vous ayez à faire reconnaître cette signature?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Professor Cot, if, as you state, it would have been sufficient to cut out the signature and identify the signature, what, may I ask, is the point of actually recognizing the signature?

M. Pierre COT. C'est afin, le cas échéant, de comparer l'écriture de M. Kovacic avec d'autres documents qui ont été écrits par lui et que je soumettrais à la Cour. Je l'avoue tout simplement.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The point of identifying the signature by the witness is in order to compare the writing of the witness Kovacic with other writings, allegedly his own, which are to be found in other documents which will be furnished to the Court at a later date.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I am sorry to be persistent on it, but may I respectfully submit the difficulty can be very easily got

over if Mr. Kovacic would write on a piece of paper his signature. He can write any number of signatures and Professor Cot can make any number of comparisons without using this document. If all he wants is to obtain a signature which he can compare with the signature on other papers, then, without the use of any photostatic copies, Commander Kovacic would, I am sure, be very pleased to write his signature on a piece of paper and give it to Professor Cot, and in that way the object which Professor Cot says he has in mind would be achieved straight away. I would respectfully suggest that that course should be adopted.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je m'excuse d'insister, mais il me semble que la difficulté à laquelle nous nous heurtons serait très aisément levée si nous demandions au témoin, le commandant Kovacic, d'apposer une ou plusieurs fois sa signature sur une feuille de papier. De cette manière M. Pierre Cot aurait satisfaction, sans avoir à produire le document incriminé.

M. Pierre COT. Il eût été désirable, en effet, que ce matin vous posiez cette question à votre témoin. J'en pose une différente, ce qui est mon droit. J'ai demandé au témoin s'il reconnaissait comme conforme à sa signature la signature photographiée que je lui ai présentée, et je pense qu'il est de mon droit de poser cette question au témoin. Si vous préférez que nous continuions cette discussion, je suis à votre disposition, mais je préférerais que nous continuions l'agenda.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] It might perhaps have been desirable if you had asked this particular question of your witness this morning. In any case, the questions which you asked your witness this morning you did so with all right which was incumbent on you. I am asking another question of this witness, and it is my right to ask this question of the witness in cross-examination, and the question which I asked him is to recognize the photostatic copy of his signature as a copy of his signature. I am quite willing to continue this discussion, though personally I would prefer to continue with the cross-examination.

Le PRÉSIDENT. Au lieu de continuer ce débat contradictoire, je préfère que la Cour se retire pour prendre une décision. Nous reprendrons ensuite les débats dans quelques minutes.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Instead of continuing this discussion, the Court will adjourn in order to decide upon this point. It will inform you of its decision when the meeting is resumed. The Court is temporarily adjourned.

(*L'audience, suspendue à 16 h. 10, est reprise à 18 heures.*)

Le PRÉSIDENT. L'audience est reprise.

Voici la décision que la Cour vient de prendre :

« La Cour

1° Rappelle aux deux Parties les dispositions de l'article 48 ainsi que l'article 43, paragraphe 1, de son Règlement.

2° Décide, dès maintenant, que le document invoqué à l'audience de ce jour par le conseil du Gouvernement albanais ne pourra être reçu par elle que s'il lui est présenté un original complet.
3° Ordonne que tous documents dont les Parties se proposent de faire usage devront être préalablement déposés au Greffe.
4° Se réserve de faire connaître ultérieurement aux Parties quels sont ceux de ces documents dont la production de l'original ou de la copie certifiée conforme lui paraîtra nécessaire.
5° Décide qu'entre temps aucune question ne peut être posée aux témoins sur la base de documents pour lesquels cette procédure n'aura pas été suivie. »

Sur la base de cette décision, je donne la parole à M. Pierre Cot pour poser au témoin les questions qu'il désire encore poser.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Here is the decision which has just been reached by the Court:

"The Court

1. Reminds the Parties of the provisions of Article 48 as well as those of Article 43, paragraph 1, of its Rules of Court.
2. The Court decides now that the document referred to in to-day's sitting by Counsel for the Albanian Government can be received only if it is presented in an original and complete form.
3. The Court orders that all documents which the Parties intend to use shall previously be filed in the Registry.
4. The Court reserves the right to inform the Parties later which of these documents should be presented in an original, or which in certified true copy form.
5. The Court decides that in the meantime no question may be put to the witnesses on the basis of documents for which this procedure has not been followed."

On the basis of this decision I call upon M. Pierre Cot to put the questions he wishes to put to the witness.

M. Pierre COT. Puis je alors déposer les documents au Greffe ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May I file this document with the Registry ?

Le PRÉSIDENT. Oui.

[Document filed.]

M. Pierre COT. La question suivante est celle-ci :

D'après ce qu'avait dit sir Hartley Shawcross et ce que le commandant Kovacic a, je crois, confirmé partiellement ce matin, le témoin est arrivé à Bari en juillet 1947 et il a déposé devant le consul britannique. Ensuite, — c'est la précision que je lui demande, — il a donné les mêmes indications à Rome, à l'ambassadeur britannique, je crois, ou à un représentant du Gouvernement britannique.

Confirme-t-il ce qu'a indiqué dans sa plaidoirie l'avocat du Gouvernement britannique ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I shall now proceed with my other questions to the witness.

My question firstly is with reference to what Sir Hartley Shawcross said in his address. I would like the witness Kovacic to confirm this. I understand, first of all, that Commander Kovacic confirmed this morning that he arrived at Bari in July 1947 and there made certain statements to the British Consul. Thereafter, and this is according to Sir Hartley Shawcross, he made those same statements either to the British Ambassador or to a British representative in Rome. Would the witness kindly confirm this?

Commander KOVACIC. Yes, I confirm. I arrived at Bari in July 1947 —the 16th July, 1947. A few days later I had a conversation with the British Consul in Bari, and during this conversation I mentioned to the British Consul what I knew about the ships *Mljet* and *Meljine* being loaded with mines, and later on in Rome I made a similar statement to the British naval authorities attached to the British Embassy in Rome.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je le confirme. En effet, je suis arrivé à Bari au mois de juillet 1947, le 16. Quelques jours plus tard, j'ai eu une conversation avec le consul britannique à Bari. Au cours de cette conversation, j'ai mentionné ce que je savais de ces chargements de mines opérés par le *Mljet* et le *Meljine*. Plus tard, j'ai fait la même déclaration à l'autorité navale britannique attachée à l'ambassade de Grande-Bretagne à Rome.

M. Pierre COT. C'est bien au mois d'octobre 1948, c'est-à-dire un an après seulement, que vous avez déposé votre affidavit à Whitehall?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] And it is one year later, in October 1948, that you made your sworn statement in Whitehall?

Commander KOVACIC. Yes, the date of the sworn statement at Whitehall is shown on the document itself.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, la date à laquelle j'ai fait cette déclaration sous serment à Whitehall ressort de la déclaration elle-même.

M. Pierre COT. Cela explique à la Cour pourquoi nous avons eu si peu de temps pour nous documenter sur des faits qui ont été révélés si tardivement.

J'en arrive maintenant aux faits de la cause.

Vous avez déclaré dans votre affidavit avoir identifié les deux bateaux *Mljet* et *Meljine*. Au paragraphe 5 de votre affidavit vous parlez de ces deux bateaux. Ce matin, vous avez indiqué qu'ils faisaient partie de la série des « M » et vous avez spécifié qu'il y avait M. 1, M. 2 et M. 3.

Pouvez-vous dire si le *Mljet* et le *Meljine* sont le M. 1 ou le M. 2 et le M. 3?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] That explains the short time which we had in order to verify the statements made in the affidavit.

However, I shall now pass to various questions which appertain to this affidavit.

You said in paragraph 5 that you identified the *Mljet* and the *Meljine*. This morning you stated that they belonged to the M-class of minesweepers and you mentioned that their names had been changed to M. 1, M. 2 and M. 3.

Could you tell us which of these three ships, the *Marjan, Mljet* and *Meljine* were M. 1, or M. 2, or M. 1 and M. 3, or which ?

Commander KOVACIC. Three ships of the M-class which returned to Yugoslavia in August 1945 were the *Marjan, Mljet* and *Meljine*, and they were officially known as such in the Yugoslav navy after they returned to Yugoslavia. I identified the two particular ships in question as the *Mljet* and the *Meljine*, but later on the Yugoslav naval authorities came to know the ships simply as minesweepers M. 1, M. 2 and M. 3, without referring to their original names. I cannot tell the Court which one is M. 1 or M. 2 or M. 3. I can only tell them that there were three ships, and that one of them was M. 1, one was M. 2 and the third was M. 3. The original names were *Marjan, Mljet* and *Meljine*, but whether M. 1 referred to *Marjan* or *Mljet* or *Meljine* I cannot remember. The fact is that exactly the same ships were originally known in the Yugoslav navy as *Marjan, Mljet* and *Meljine*, and later on were known to have the denomination of M. 1, M. 2 and M. 3.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Les trois navires de cette classe « M » avaient été rendus en 1945 à la Yougoslavie : le *Marjan*, le *Mljet* et le *Meljine*. J'ai pu identifier deux de ces navires comme étant le *Mljet* et le *Meljine*. Plus tard, les autorités navales yougoslaves ont pris l'habitude de désigner simplement les navires par un M en rapport avec le nom *Minesweeper*, en y adjoignant un numéro 1, 2, 3, sans se référer au nom original de ces navires, de sorte que je ne peux pas dire quel est le M. 1, quel est le M. 2, quel est le M. 3. Certes, je peux déclarer qu'il y avait trois navires désignés sous les chiffres M. 1, M. 2 et M. 3 et qu'à l'origine ces trois navires étaient le *Marjan*, le *Mljet* et le *Meljine*. Quant à dire que le *Marjan* a reçu le n° 1, le n° 2 ou le n° 3, et à spécifier quel indicatif avaient reçu les autres, j'en suis incapable. Je peux simplement dire que les navires qui, à l'origine, s'appelaient *Marjan, Mljet* et *Meljine*, se sont appelés plus tard M. 1, M. 2 et M. 3, sans pouvoir les identifier.

M. Pierre COT. Le changement de ces trois noms géographiques *Marjan, Mljet* et *Meljine* date bien, si mes renseignements sont exacts, de 1945.

Voulez-vous dire si ce renseignement est exact. J'ai versé là, non plus une photographie, mais l'original d'un document signé par l'amiral commandant en chef de la marine yougoslave, l'amiral Černi, dont on a parlé ce matin.

Est-ce bien en 1945 que l'on a cessé d'appeler ces bateaux par des noms de pays et qu'on leur a donné simplement des lettres et des numéros ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] With reference to the change in their geographical names, I believe, if my information is correct, this change in name took place in 1945. I should like to ask you if my information is correct. I have filed, not a photostatic copy, but the original document which has been signed by the C.-in-C. Admiral Černi to this effect. Would you kindly tell me, therefore, if indeed these three ships changed their name in the course of 1945 ?

Commander KOVACIC. The question of the changing of names of the Yugoslav navy ships to the best of my knowledge is as follows.

On January 1st, 1946, the British-built corvette *Mallow* was officially changed from *Nada* to *Partizanka*, i.e. Partisan girl. *Nada* means "hope" in the Yugoslav Royal navy. On 1st January—I know that date exactly because I served on that particular corvette—this ship *Nada* (*Mallow*) was changed to *Partizanka*. Other ships were still known in the Yugoslav navy under their old names ; for example there is the B-class minesweeper *Orao* which was the name used not only by sailors but officially as well during the whole of 1946, and has now officially been changed to *Pionir*. *Pionir* is the name of the Communist organisation for children, equivalent to the *Balilla* and *Hitlerjugend*. Other ships had old names still longer, and as I remember the minesweepers in question had their names officially as late as the end of 1946. I do not know whether the document signed by Admiral Černi ordered a change of names in 1945, but to the best of my knowledge—and it may be confirmed by other Yugoslav officers—the change of ship names was not in one day but successively.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je crois savoir que les noms des navires yougoslaves ont été modifiés selon le système suivant. Ainsi, par exemple, en 1946 un ancien navire de la marine royale britannique, le *Mallow*, a reçu le nom de *Partizanka*, ou plus exactement il avait reçu le nom de *Nada*, c'est-à-dire *Espoir*, et ensuite on lui attribua le nom de *Partizanka*, c'est-à-dire *Fille de Partisan*. Mais on a continué à appeler d'autres navires par leurs anciens noms. Ainsi, le dragueur de mines *Orao* a continué à être désigné sous ce nom, non pas seulement par de vieux marins, mais par les autorités, et en 1946, on l'a rebaptisé *Pionir*. D'autres navires ont gardé leur ancien nom plus ou moins longtemps, et j'ai l'impression que les dragueurs ont officiellement conservé ces noms à peu près jusqu'à la fin de 1946.

Je suis incapable de dire si le document signé par l'amiral Černi avait pour effet d'ordonner le changement de ces noms en 1945, mais à ma connaissance — et c'est là une question qui pourrait être vérifiée et confirmée par d'autres officiers yougoslaves — les noms ont été changés successivement.

M. Pierre COT. L'affaire est assez compliquée pour que nous ne nous occupions que des trois navires en question.

Par conséquent, d'après vous, en 1946, M. 1, M. 2 et M. 3 s'appliquaient encore officiellement aux *Marjan*, *Mljet* et *Meljine*. Dois-je en conclure que lorsque ces navires sont entrés dans l'atelier de réparations ils ont été inscrits sous les noms de *Mljet* et de *Meljine* ou, au contraire, sous les noms nouveaux M. 1 et M. 2 ou M. 1 et M. 3, car si ce que vous avez dit est exact il est évident que les navires ont été inscrits sous leur ancien nom. Me suis-je bien fait comprendre ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] This whole question of new names is complicated enough without the whole navy, so we will simply deal with the change in names of the three ships with which we are concerned.

According to what you have just said, in 1946 the ships M. 1, M. 2 and M. 3 were still called *Marjan*, *Mljet*, and *Meljine*. Therefore, must I conclude from what you said that when these ships came to the workshops for repairs or for maintenance, they were entered in the registry as *Mljet* and *Meljine*, or were they entered as M. 1 and M. 2, or M. 2 and

M. 3 or whatever their new names were, because if I follow your statement correctly, they should have been entered under their old names.

Commander KOVACIC. I cannot remember under which denomination these particular ships entered into workshops, but I remember very well that ships have been known still under their old names by sailors and by personnel of the Yugoslav navy, so we used to call them *Mljet* and *Meljine*. It might be possible that at that time, namely, October 1946, they were officially known as M. 1, M. 2, or M. 3, but in workshops and in naval dockyards and by personnel they are known as *Marjan, Meljine* and *Mljet*.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne peux pas me rappeler sous quelle dénomination ces navires ont été inscrits dans les rôles de l'atelier, et je ne sais pas exactement si on les a appelés *Mljet, Meljine* ou M avec un numéro quelconque. Souvent d'ailleurs les marins et le personnel des ateliers continuaient à employer les anciens noms ; ils avaient l'habitude d'appeler *Mljet* et *Meljine* les navires en question. Peut-être en 1946 leurs noms officiels étaient-ils déjà M. 1, M. 2, M. 3.

M. Pierre COT. Vous êtes officier. Vous étiez chef de service. Vous avez fait des réparations sur ces navires. Vous avez reçu des pièces pour faire ces réparations et vous avez vous-même envoyé d'autres pièces. Avez-vous fait votre travail sur des documents portant les anciens noms ou portant des lettres ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You were an officer in the Yugoslav navy ; you were I/C Workshops, and you were responsible for carrying out certain repairs on these ships, and to do this task you both received and sent spares. Now to receive and send spares you must have forwarding sheets. On these sheets, what were the names of these ships, *Mljet* and *Meljine*, or were they known by numbers ?

Commander KOVACIC. I think, to the best of my knowledge and of my memory, we entered into our sheets the names *Mljet* and *Meljine*, and I would be very glad indeed, of course, if I had been in a position to see the documents again. I mean the documents of the Signal Workshops and Stores, and I am curious enough just to want to know whether at that time the ships had been known officially as *Mljet* and *Meljine* or "M. 1." and "M. 2." ; but I think, at least in our workshop and stores they were still known as *Mljet* and *Meljine*.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Autant que ma mémoire n'est pas en défaut, ces navires étaient désignés sur ces pièces par les noms de *Mljet* et *Meljine*. Mais je me féliciterais d'avoir l'occasion de revoir les documents qui ont servi pour le travail dans les ateliers et je suis curieux de savoir si officiellement on les désignait par *Mljet* et *Meljine* ou par M avec un numéro. Dans nos ateliers, nous avons continué à les appeler par leurs anciers noms.

[The interpreter rectified an interpretation error in Monsieur Cot's last question. Monsieur Cot had mentioned "pièce", and the interpreter had understood that by "pièce" Monsieur Cot had meant "spares", but he had been referring to the actual documents.]

M. Pierre COT. Nous allons bientôt vous communiquer ces documents ; mais auparavant, pour arriver à toutes les précisions, vous avez dit au

paragraphe 6 de votre déposition que le 16 ou le 17 le *Mljet* et le *Meljine* étaient arrivés à l'atelier de réparation. Vous avez dit au paragraphe 14 que le *Marjan* n'était pas à Sibenik mais qu'il se trouvait dans l'Adriatique nord. Voulez-vous confirmer ou infirmer ces déclarations précises, indiquant que deux navires seulement de cette classe sont venus à Sibenik à l'atelier de réparations et qu'ils y sont venus le 16 ou le 17 octobre à peu près. Je ne chicane pas sur les détails.

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] I will gladly furnish these documents later on. With reference to paragraph 6 of your affidavit, wherein you mention that approximately on the 16th or 17th the *Mljet* and the *Meljine* arrived in the workshops for repairs; elsewhere in another paragraph in your affidavit you mention that the *Marjan*, the third ship, was at that time in the Northern Adriatic. Will you confirm the fact that only these two ships arrived in those workshops approximately on the 16th or 17th October?

I will not quibble about the details.

Commander Kovacic. First of all, may I ask permission of the Court to point out that at the time I was in charge of Signal Stores and Workshops, not, as I might understand from Monsieur Pierre Cot, in charge of the whole naval shipyards, and secondly, to spare in arguing about the denomination of ships, I think even the Yugoslav navy, on looking through all the documents, is not clear as to the exact date when the actual change of name took place, so I would in future refer always to two minesweepers of the M-class. I confirm that particular occasion. One minesweeper of a bigger class—*Orao* class—was at that time, or later on, changed to *Pionir*. She had been in the Northern Adriatic, but as I remember all other minesweepers came to Sibenik, including *Vis*. *Vis* was a workshop and repair base-ship for minesweepers.

Commandant Kovacic. [*Interprétation.*] Je signale que, contrairement à ce qu'a indiqué M. Cot, je n'étais pas le chef de l'ensemble des arsenaux de réparations, mais chef de service des stocks de signalisation et des ateliers. D'autre part, pour gagner du temps, afin de ne pas discuter constamment de la dénomination des navires étant donné que la date du changement des noms n'est pas nettement établie, je parlerai à l'avenir non du *Mljet* et du *Meljine*, mais de deux navires de la classe M.

Je confirme qu'un navire d'une classe supérieure à la classe M, le *Pionir*, se trouvait dans l'Adriatique nord, tandis que les autres dragueurs étaient descendus à Sibenik, soit pour être réparés, soit pour toute autre raison.

M. Pierre Cot. Les paroles du commandant Kovacic ont certainement été correctement traduites, mais elles sont également sûrement en contradiction avec la déclaration faite à Whitehall, déclaration dans laquelle le commandant Kovacic nous dit que le 16 ou le 17 sont arrivés le *Mljet* et le *Meljine* avec le navire *Vis*, qui n'était pas de la même classe. Ceci figure au paragraphe 6.

Au paragraphe 14, le commandant Kovacic nous indique où se trouvaient les autres mouilleurs de mines et il place, autant que je sache, *l'Orao* et le *Marjan* dans l'Adriatique nord.

Vous avez pu vous tromper, mais je tiens à faire observer que vous avez déclaré à ce moment que les deux navires de la classe M sur lesquels vous aviez fait travailler votre équipe étaient *Mljet* et *Meljine*, mais que le *Marjan* n'y était pas. Quand avez-vous dit ce qui est le plus conforme aux faits ? Est-ce à Whitehall ou ici ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am sure that the translation which has just been made was exact and that there is a contradiction to what you stated in Whitehall in your affidavit. Indeed, in paragraph 6 of this affidavit you state that the *Vis* and the *Mljet* and the *Meljine* arrived in workshops for repairs, the *Vis* being a ship of another class —that is to say not being an M-class ship. Furthermore, in paragraph 14 of your affidavit you state that the ships *Orao* and *Marjan* were, to the best of your knowledge, in the Northern Adriatic. According to your affidavit, therefore, there were two ships of the M-class in your workshops upon which your men were working, and you state that those two ships were the *Mljet* and the *Meljine*, and that the *Marjan* was not with them. Which of these statements is the one nearer the truth ?

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, would you allow the witness, if he is being cross-examined on his affidavit, to have his affidavit in his hand while he is being asked questions upon it ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, permettez-vous au témoin d'examiner sa déclaration sous serment et de la tenir entre ses mains ?

Le PRÉSIDENT. Le témoin est autorisé à avoir l'affidavit entre ses mains.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The Court understands you request the witness may have in his hands a copy of his affidavit.

[Copy of the affidavit was handed to the witness.]

Commander KOVACIC. In October 1948, when I signed a sworn affidavit, it was two years after all these events, and of course some particulars may have faded out of my memory—some details, not main events—and with the courteous help of Monsieur Pierre Cot I have been able to refresh my memory because I have not been able to see my affidavit lately, and I still remain on my statement and, to the best of my memory of two years, I state that two M-class minesweepers arrived at Sibenik together with *Vis*, which is the base ship, but *Orao* and one of the remaining M-class ships—there were three altogether—remained in the Northern Adriatic. I am very thankful to Monsieur Pierre Cot for being so kind as to refresh my memory and to help me to have my affidavit in my hands.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] En octobre 1948, c'est-à-dire deux ans après les événements, j'ai signé cette déclaration. Quelques détails auront pu échapper à ma mémoire au moment de la reprise de cette déclaration. Je dis bien quelques détails et non les événements déterminants. Je remercie vivement M. Cot de m'aider si courtoisement à rafraîchir ma mémoire, car je n'avais pas revu cette déclaration ces derniers temps.

Quoi qu'il en soit, et sous réserve de défaillance de ma mémoire, je maintiens la déclaration d'après laquelle deux dragueurs de la classe M sont descendus à Sibenik avec le *Vis*, qui était un navire de base, tandis que l'*Orao* et un autre navire de la classe M, dont il y avait trois en tout, étaient restés dans l'Adriatique nord. Je remercie encore M. Cot d'avoir rafraîchi ma mémoire et contribué à me faire prendre en mains cette déclaration.

M. Pierre COT. Par conséquent, le 16 ou le 17, deux navires de la classe M, peu m'importe leur nom pour le moment, sont arrivés à Sibenik et deux seulement. Êtes-vous à peu près certain de la date à laquelle ils sont entrés dans votre atelier ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] It is obviously very much better that the witness should have the documents before him. Therefore, on the 16th or the 17th you state that two ships of the M-class arrived at Sibenik, and only two. Now are you sure of the date on which these ships entered your workshops ?

Commander KOVACIC. I cannot remember the exact date because it is very far in the past—some years—but I remember very well it was in the first half of the week, and when we went to the ships just to estimate the amount of work that had to be done, we estimated that the time required for repair to wireless and other signal equipment would be about three days. That is one point that is very clear in my mind, and as a matter of fact I remember very well the remark of one of my staff, who said : "Well, thank God, we have no work on Saturday afternoon." So I still say, and I still have in my memory, that ships did arrive in Sibenik on the morning of Wednesday or Thursday, anyway in the first half of the week.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne puis me rappeler la date précise, car cela remonte à quelques années. Mais je sais que ces navires sont arrivés à Sibenik au cours de la première moitié de la semaine. En effet, lorsque nous sommes allés à bord pour estimer le travail qui restait à faire pour réparer la radio et d'autres équipements de signalisation, nous avons calculé que le temps nécessaire serait d'à peu près trois jours. Ce point est resté particulièrement net dans ma mémoire, car j'ai le souvenir d'une remarque d'un membre de mon personnel qui a dit : « Grâce à Dieu nous n'aurons pas besoin de travailler le samedi après-midi. » Je persiste à dire que ces navires sont arrivés dans la matinée soit du mercredi soit du jeudi, c'est-à-dire dans la première moitié de la semaine.

M. Pierre COT. En tout cas, certainement dans cette semaine particulière du 16 et du 17 et non pas quinze jours avant ou après ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In other words, certainly in that particular week on which the 16th and 17th fell ? In other words, not a fortnight before or a fortnight after ?

Commander KOVACIC. Yes, in that particular week.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Dans cette semaine particulière.

M. Pierre COT. Il n'y avait que deux navires de la classe M ; Nous sommes bien d'accord ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] And we are quite agreed that there were only two ships of the M-class ?

Commander KOVACIC. Mr. President, the question is not quite clear as to whether there are two of those particular ships in all, or the two ships in question in Sibenik.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne comprends pas très exactement votre question. S'agit-il de confirmer qu'il y avait deux navires de la classe M ou deux navires à Sibenik ?

M. Pierre COT. Deux navires de la classe M à Sibenik, l'autre étant à ce moment dans l'Adriatique nord. Je croyais que vous aviez précisé tout à l'heure.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I mean the two ships of the M-class at Sibenik, the third being at that time in the Northern Adriatic. At least that is what I understood you to have stated a few moments ago.

Commander KOVACIC. Yes, that is correct.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Il en est bien ainsi.

M. Pierre COT. Je désire montrer au commandant Kovacic la photographie d'un document qui a été déposé, document authentifié par le directeur du département juridique du ministère de la Défense nationale. C'est la copie du tableau qui montre que, non pas cette semaine mais quinze jours ou trois semaines avant, exactement le 26 septembre....

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I wish to show you a photograph of a document which has been filed and which has been sworn to by the Legal Department of National Defence, a photograph which shows that on the 26th September....

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I am very sorry to interrupt you, but this seems to me to be directly contrary to your ruling. Monsieur Pierre Cot is now giving evidence about something in a document which is not an original document, and is directly disobeying the directions which the Court gave a moment ago.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je m'excuse d'interrompre M. Cot, mais je me permets de lui faire remarquer qu'il tire argument d'un document qui n'est pas un document original. Il semble que M. Cot agit en contradiction directe avec l'ordonnance récente de la Cour.

Le PRÉSIDENT. C'est un des documents dont vous avez fait mention tout à l'heure ? [Assentiment de M. Cot.] D'après la décision de la Cour, il reste en dehors des questions que vous pouvez poser.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The document which you are using is one of the documents which you mentioned earlier, and therefore, according to the decision of the Court, such a document cannot be used as evidence.

M. Pierre COT. Je croyais que la Cour avait demandé que je le dépose. J'indique simplement au témoin, sans lui montrer le document, que le chef de ces ateliers affirme que le M. 1, le M. 2 et le M. 3, c'est-à-dire les trois navires et non pas deux....

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I apologize. I misunderstood the Court decision, and thought the Court had asked me to file these documents.

Therefore, according to this document, the I/C of the workshop states that the three ships 'M. 1', 'M. 2' and 'M. 3'....

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I am very sorry to interrupt again, but what Monsieur Pierre Cot is now doing is he is reading the same document and giving in evidence what he says that document contains. I respectfully submit that that is exactly what the Court told him he was not to do.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je suis navré d'interrompre encore une fois M. Cot, qui me semble lire le document en question et administrer comme preuve ce qui figure dans ce document. Cela me paraît être exactement ce que la Cour lui a dit de ne pas faire.

Le PRÉSIDENT. Je lirai de nouveau le n° 5 de la décision prise cet après-midi pour éviter toute équivoque.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] In that case, I will re-read paragraph 5 of the Court's decision....

M. Pierre COT. Cette décision s'applique-t-elle lorsqu'il y a sur le dos de l'original : « Certifie que la photocopie ci-contre est conforme à l'original. Le directeur du département juridique de la Défense nationale » ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Does this ruling apply in the case of the particular document which I intended to use as evidence ? It is marked on the back : "Certified a true copy of the original by the Legal Department of the Minister of National Defence."

Le PRÉSIDENT. Tous les documents qui ont été mentionnés par vous.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] This applies to all the documents mentioned by you.

M. Pierre COT. Dois-je comprendre que cela s'adresse également aux documents photographiques déposés par mes collègues britanniques en annexe à leur Mémoire ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I agree. I wonder if this also applies to all photographs which have been produced by my learned adversaries as annexes to their Memorial ?

Le PRÉSIDENT. Nous n'avons pris aucune décision en ce qui concerne ces documents, puisque vous n'aviez pas fait d'objections à leur sujet, tandis qu'il y a eu opposition de la Partie adverse en ce qui concerne vos documents.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] As no Court decision had been taken on this particular point at the time when the Agent to the British Government produced this evidence, no objection had been raised by the Albanian Government's Agent, whereas in the case of this particular evidence, objection has been raised by a British Agent.

M. Pierre COT. Je m'incline, Monsieur le Président. Je demande alors au témoin si deux navires seulement sont venus à Sibenik et s'ils y sont venus vers le 16 ou le 17 octobre ? Aurait-il été possible, dans ces conditions, que ces navires soient portés comme étant entrés, à une date que nous pourrions, par exemple, supposer être le 26 septembre, sur les registres officiels de l'atelier de Sibenik ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I shall therefore put my question to the witness in the following way. Is it true that two ships only came to Sibenik approximately on the 16th or 17th of October ? Would it be possible for two ships coming to Sibenik at that date to be registered on the official registers of the workshops as having arrived on such a date as, for example, the 26th September ?

Commander KOVACIC. Yes, two M-class ships arrived at Sibenik in the first half of this particular week. That is either on the 16th or 17th October. Whether they had arrived previously or later at Sibenik or on some other dates, I do not know, because I had not been in charge of the movements of Yugoslav navy ships.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, deux navires de la classe M sont venus à Sibenik dans la première moitié de la semaine qui renferme les journées des 16 et 17 octobre. Quant à savoir si ces navires sont venus auparavant ou ultérieurement à Sibenik, je ne peux pas le dire, car je n'étais pas chargé d'enregistrer le mouvement des navires.

M. Pierre COT. Je me permets de poser au témoin la question suivante : Nous avons déposé, non plus une pièce photographique, mais un certificat signé par le directeur du chantier de réparation, capitaine Sasuski Branko, certifié et attesté par le lieutenant-colonel commandant naval par interim de l'Adriatique centrale. Je lis ce certificat : Nous attestons que les bâtiments....

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I will therefore put the following question to the witness. This concerns a document which has been filed. It is an original document and not a photostatic copy. It is signed by the Director of the Repair Workshops, Captain Sasuski Branko, and is certified furthermore by the Lieutenant-Colonel i/c Central Adriatic....

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, before this document is read....

Sir Frank SOSKICE (voulant interrompre)....

Le PRÉSIDENT. [A M. Pierre Cot.] Je vous demande pardon. Nous en revenons toujours à la même question ; c'est encore un document....

The PRESIDENT. [To M. Cot.] We keep coming back to the same question.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, celui-là a été déposé !

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] But this document has been filed !

Le PRÉSIDENT. Mais il faut qu'il soit distribué aux membres de la Cour et à la Partie adverse, et c'est à la Cour de décider.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] In fact, this document has been filed, but before it can be used for evidence, it will have to await distribution and, indeed, a Court decision.

M. Pierre COT. Bien, Monsieur le Président. Même pour les documents originaux, je dois donc attendre la décision de la Cour ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I had not realized that even original documents which had been filed would have to await a Court decision.

Le PRÉSIDENT. Oui, il faut suivre les règles de l'article 48.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] That is the case, and in all events procedure is to follow Article 48 of the Articles of the Court.

M. Pierre COT. Bien, Monsieur le Président.
Je demande alors au témoin s'il confirme ce qu'il a dit au paragraphe 6, à savoir qu'il a fait exécuter des réparations à l'équipement radio des deux bateaux quand ils étaient à Sibenik ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I shall therefore ask the witness to confirm what he states in paragraph 6; that is to say that he had repairs carried out to the wireless equipment of both of these ships whilst they were at Sibenik.

Commander KOVACIC. Yes, I confirm that men on my staff, under my supervision, did make repairs to wireless and other signal equipment on two ships of the M-class and on *Vis*, that is the base ship for minesweepers.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je confirme que des hommes de mon personnel, sous mon contrôle, ont fait des réparations à l'équipement radio et à l'équipement de signalisation de deux navires de la classe M ainsi que du *Viš*, qui était le navire de base des dragueurs.

M. Pierre COT. Le témoin peut-il nous dire quelles autres réparations devaient être faites sur ces navires ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Could you tell the Court what other repairs had to be carried out on board the ships ?

Commander KOVACIC. I do not know what other repairs were actually in course on these particular ships, because, as I said, I was in charge of signal workshops and stores only. It is obvious now and I must say it, Mr. President, that I do not know whether there were other repairs of another nature or not.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne sais pas quelles autres réparations ont pu être faites, car, comme je l'ai indiqué, je dirigeais l'atelier de signalisation et les magasins ; je ne sais donc pas si d'autres réparations avaient été décidées à l'époque.

M. Pierre COT. Le témoin confirme-t-il que les navires dont il s'agit, le *Mljet* et le *Meljine*, ont quitté les ateliers de réparations (c'est au paragraphe 7) le 17 ou le 18 vers 3 heures de l'après-midi ?

M. Pierre COT. [*Interprétation.*] Do you confirm the fact, as you stated in paragraph 7 of your affidavit, that the *Mljet* and *Meljine* left workshops on 17th or 18th October at 15.00 hours ?

Commander KOVACIC. Yes, on that date or around that day two M-class ships did leave Sveti Petar Bay for Panikovac Bay. I will show the position on the sketch map. They went to Panikovac Bay, i.e. another position in Sibenik Harbour. I remember this very well

because one of my technicians was working on these two ships and he went with the ships when they changed their berth. When he came back and when I met him again, he told me about the changing of the berth of the two ships.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je vous confirme qu'à cette date, ou aux environs de cette date, deux navires de la classe M ont quitté l'anse de Sveti Petar pour se rendre dans l'anse de Panikovac. Si je le sais, c'est que l'un de mes techniciens qui travaillait à bord y est resté pendant ce mouvement, et lorsqu'il est revenu, il m'a raconté ce changement de mouillage.

M. Pierre COT. Les navires se sont-ils rendus à leur nouveau mouillage par leurs propres moyens ou bien ont-ils été remorqués ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Did the ships go to their new berth under their own steam or were they towed ?

Commander KOVACIC. The ships changed berth under their own steam.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Ils ont changé de mouillage par leurs propres moyens.

M. Pierre COT. Le témoin confirme-t-il que c'est juste avant midi que l'on a donné l'ordre de faire la réparation provisoire et, par conséquent, de préparer les navires pour leur départ ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Do you confirm that the order to do temporary repairs to the ships and that to prepare their departure was received just before 12.00 hours ?

Commander KOVACIC. Yes, I do confirm that.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je le confirme.

M. Pierre COT. Combien faut-il de temps pour que ces bateaux aillent des ateliers au mouillage de l'anse près du tunnel ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] How long does it take these ships to go from the workshops to the anchorage in the cove outside the tunnels ?

Commander KOVACIC. I think about half an hour or three quarters of an hour altogether with manoeuvring.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je crois qu'il faut une demi-heure à trois quarts d'heure, manœuvre y comprise.

M. Pierre COT. Croyez-vous possible, lorsque des navires sont dans un atelier de réparations, qu'en trois heures ils puissent faire monter les feux d'une façon suffisante pour effectuer cette manœuvre, étant donné qu'il faut également le temps du mouvement que vous venez d'indiquer ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Do you think it is likely that when ships are in workshops three hours is sufficient time to stoke up to enable those ships to carry out the manoeuvres which you have just indicated ?

Commander KOVACIC. I never said the ships were under repair—I mean under general repair—or that the ships were unable to sail. I

just stated that my staff did repair work on signal and wireless equipment.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je n'ai pas dit que ces navires étaient en réparation générale et qu'ils étaient incapables de se mouvoir. J'ai dit simplement que mon personnel a procédé à des réparations à la radio et aux autres appareils de signalisation, mais je n'ai pas dit qu'ils auraient été incapables de changer de mouillage.

M. Pierre COT. Quand des navires sont en réparation, si je suis bien informé — et vous excuserez mon ignorance si je suis mal informé —, je crois que l'on déclare que les feux sont éteints. Ils n'ont pas leurs feux allumés, leurs chaudières ne fonctionnent pas. Sommes-nous bien d'accord ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If I am well-informed—and I apologize if I am not—I have always been given to understand that when ships are undergoing repairs all fires are out and the ships are not under pressure.

Commander KOVACIC. I fully agree with Professor Cot that when the fires are out, the ship is unable to sail ; but I do not know what repairs Professor Cot means. As far as I can remember, ships were ready to sail and I do not know what Professor Cot means.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je suis tout à fait d'accord avec M. le professeur Pierre Cot lorsqu'il dit que, si les feux sont éteints, le navire est incapable de se mouvoir. Mais lorsque M. Cot parle de réparations, je ne sais pas de quelles réparations il s'agit. En tout cas, je peux dire que les navires étaient prêts à naviguer. Je ne sais pas de quelles autres réparations il pourrait être question.

M. Pierre COT. Supposons qu'il y ait eu des réparations à faire aux chaudières, par exemple. Dans ce cas, aurais-je le droit de conclure que les feux étaient éteints quand les navires se trouvaient dans l'atelier de réparations ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Supposing repairs had been required to the boilers. In that case, am I right in understanding that the fires would have been out whilst the ships were in workshops ?

Commander KOVACIC. Yes, I should say that is absolutely a good supposition, that when a ship is under general repair the fires are out ; but I still do not know of any particular occasion when two M-class ships were under general or any other major repairs.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, c'est certainement une très bonne supposition. Si le navire fait l'objet d'une réparation générale, les feux sont éteints ; mais je ne sais pas à quelle occasion deux navires de la classe M auraient été en cours de réparations générales ou de réparations importantes.

M. Pierre COT. J'ai parlé simplement de réparations aux chaudières. Je crois que nous pourrons nous mettre d'accord sur le point suivant, à savoir que, si l'on avait réparé les chaudières des navires de la classe M, leurs feux auraient été éteints.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I was only alluding to possible repairs to the boilers, and I think we do agree and can agree that if

such repairs to the boilers had been necessary the fires would have been out.

Commander KOVACIC. Yes, I agree, but only if that repair were necessary. If it were necessary, of course, the fire would be out ; but I still do not know on which particular occasion two M-class ships might have been under general repair.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je suis d'accord. Si l'on suppose qu'une telle réparation était nécessaire, les feux auraient été éteints ; mais je ne sais toujours pas à quelle occasion deux navires de la classe M ont fait l'objet d'une telle réparation générale.

M. Pierre COT. Je ne pourrai évidemment le montrer qu'avec les documents que la Cour, je l'espère, me permettra d'utiliser. Mais je voudrais, en attendant, faire préciser au témoin un autre point. D'après lui, les navires ont quitté Sibenik vers le 17 ou le 18 et ils seraient rentrés à Sibenik le 26. Il nous donne la date de départ à l'alinéa 7 de sa déclaration et la date d'arrivée aux alinéas 15 et 13. A l'alinéa 13, il parle de « nouvelles de la B. B. C. », et à l'alinéa 15, il nous dit que c'est deux jours après que l'on a vu rentrer les navires.

Est-ce que le témoin maintient qu'entre le 17 ou le 18 et le 26 octobre, les navires n'ont pas été à l'atelier de réparations de Sibenik ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I can only prove these points with the help of the documents which I hope the Court will allow me to use at a future date. Meanwhile, I shall pass on to another question. According to the witness, the ships left on 17th or 18th—he states this in paragraph 7 of his affidavit—and returned to Sibenik on the 26th. He states that in paragraphs 15 and 13 of his affidavit ; and in paragraph 13 he mentions having heard over the B.B.C. the news of the incident, and that two days later he saw the ships once again in Sibenik. [To the witness.] Will you please state and confirm that the ships were not in Sibenik between the 17th and 26th October ?

Commander KOVACIC. I stated in paragraph 8 and not in paragraph 7 —that is a slight error—that that afternoon, the 17th or 18th, I boarded a launch in Uvala Fornaza, and later on in the night the ships sailed from Sibenik. I had not seen the ships at Sibenik until a few days after—I should say about four days after—the B.B.C. announcement, what would be about 26th October. I confirm that statement.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'ai dit au paragraphe 8 de ma déclaration et non pas au paragraphe 7 — c'est une petite erreur — que l'après-midi du 17 ou du 18 j'ai pris la vedette à Uvala Fornaza et qu'ensuite j'ai vu que les navires étaient partis. Je ne les ai pas revus avant quelques jours, quatre jours environ, après l'annonce de la British Broadcasting Company, c'est-à-dire à peu près le 26 octobre. Je confirme cette déclaration.

M. Pierre COT. Il est donc impossible d'imaginer, par exemple, des documents de l'atelier de Sibenik indiquant que des réparations ont été faites sur ces navires entre le 18 et le 26 octobre ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] It would, therefore, be manifestly impossible to imagine for instance documents from the Sibenik work-

shop mentioning repairs to these ships, repairs which would have taken place between 18th and 26th October ?

Commander KOVACIC. Yes, as far as I can remember—and I do remember very well—the ships were out of Sibenik just around the time of the announcement on the B.B.C. about the mining. That is a point I remember very well indeed, and I say it would be impossible for two M-class ships to be in Sibenik at the same time.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, dans la mesure où ma mémoire est fidèle, je me rappelle que ces navires étaient hors de Sibenik aux environs de la date de l'émission de la B. B. C. concernant le minage en question. Je dis qu'il serait impossible que deux navires de la classe M se soient trouvés en même temps à Sibenik.

M. Pierre COT. Je vous remercie. Passons alors à ce que vous avez vu dans l'après-midi à 16 heures 15.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I thank you. My following questions will refer to what you saw in the afternoon, at 16.15 hours.

Le PRÉSIDENT. Monsieur Pierre Cot, avez-vous encore beaucoup de questions à poser ?

M. Pierre COT. Oui.

Le PRÉSIDENT. Dans ce cas, je préférerais que nous levions l'audience et que nous renvoyions la suite à demain matin.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, puis-je vous demander l'autorisation de déposer les documents que j'ai eus si tard — et je m'en excuse — afin que la Cour m'indique si je puis m'en servir ? Je m'excuse d'avoir peut-être été un peu imprécis cet après-midi. Je ne suis pas habitué, comme mes collègues anglais, à cette procédure. J'avoue que, si je l'avais été, ils n'auraient pas déposé, sans protestation de ma part, tant de documents.

[*Public sitting of November 25th, 1948, morning.*]

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, yesterday evening, when the Court rose, I and Sir Eric Beckett went to inspect the three documents which were filed by Professor Cot yesterday. We went to the Registry and looked at them.

Speaking on behalf of the British delegation, I am most anxious that it should not be thought that I am taking any unnecessary objections, but we thought yesterday, not knowing what documents they were which Professor Cot wanted to file, that we ought to bring to the attention of the Court that there was nothing reliable at all to verify the authenticity of any of those documents. It was for that reason that I raised the objection that I did then raise, and the Court very kindly gave their ruling upon that point. We are very anxious to assist and not in any way to obstruct the proceedings of this Court, and therefore, having looked at those three documents, we raise no objection now to Professor Cot asking questions upon them. I should, however, like to make it perfectly clear that I am not admitting for a moment that

those documents are authentic, or, if one inspected the originals, that one would find they were exactly the same as these copies. Nor am I admitting for one moment that if one inspected the originals *in toto* one would find that they would not throw a different complexion on the matter of the documents of which we have only been able to see extracts. I am not making any admission of that sort ; but at the same time I do not, so far as the British delegation is concerned, raise any objection to these three documents being used for the purpose of cross-examination.

I would go further, if I may, and say this. I should prefer, since indirect reference was made by Professor Cot to them in the course of his observations yesterday, that the Court saw that to which he was referring. I suggest that would be fair to the British delegation, and I will give my reason for saying why. My reason is this. Professor Cot may have left, quite unintentionally, the impression upon the mind of the Court that if it had not been for the technical difficulty in which he found himself with regard to producing the documents, he could have proved that the two M-class ships were undergoing repairs at the whole of the material time, namely, from September 27th, 1946, until November 9th, 1946. He may, quite unintentionally, have left that impression upon the mind of the Court, and the Court may have left thinking that if only Professor Cot had been able to produce those documents it would have been clear. In case that impression was left upon the mind of any member of the Court, I should like the Court to see the documents to which he was referring and which, in due course, I will submit to the Court, show nothing of the kind at all, and it is quite impossible to say that they in any way prove that the ships—even if they are authentic documents—were under repair during the whole of that period. They show nothing else than that they went into repair at some time. They do not show when they came out. For those reasons, I should be grateful if the Court would look at the documents and see their contents.

This morning, Professor Cot intimated that he proposed to file two more documents. He did not file them last night, so we did not have an opportunity of looking at them last night, but he intimated he wished to file two more. He has shown us these two documents, and we should not object to his using these documents in the course of his cross-examination, always not admitting, of course, that they are authentic, and not admitting that they really demonstrate anything. We shall submit in due course that their probative value is nil, but at the moment we desire to assist the Court and not to obstruct the proceedings. Therefore, we shall raise no objection to Professor Cot using these two new documents for the purposes of cross-examination.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, hier soir, au moment où l'audience a été suspendue, des documents ont été déposés par M. le professeur Pierre Cot. Nous avons eu, après la séance, l'occasion d'examiner au Greffe les trois documents qui avaient été déposés par M. le professeur Cot.

Au nom de la délégation britannique, je tiens à dire que nous désirons éviter toute objection superflue. Hier, dans l'après-midi, ne sachant pas de quels documents il pouvait s'agir, nous nous étions permis d'attirer l'attention de la Cour sur le fait que nous ne voyions rien dans ces docu-

ments qui pût en déterminer l'authenticité. La Cour a bien voulu prendre une décision sur cet incident, ce dont nous la remercions.

Cependant, notre intention est d'assister la Cour dans le déroulement de cette audience et non pas de faire un obstacle quelconque au déroulement des débats. Je tiens donc à dire maintenant que nous ne faisons aucune objection à ce que M. le professeur Cot se serve de ces documents comme base de son interrogatoire.

En faisant cette déclaration, il va de soi que nous ne reconnaissons pas par là même l'authenticité de ces documents et que nous ne disons pas que si l'on examinait les originaux on aurait exactement la même impression. Peut-être, si nous avions l'occasion d'examiner les originaux dans leur totalité, alors que nous n'avons maintenant que des photocopies ou des extraits, notre impression serait-elle différente. Ce n'est donc pas une admission de ce genre que nous énonçons en déclarant que nous n'avons pas d'objection, au nom de la délégation britannique, à ce que le professeur Cot se serve de ces trois documents pour procéder à son interrogatoire.

Je dirai même plus ; nous préférerions qu'à la suite de certaines allusions aux documents faites hier par le professeur Cot, la Cour vît l'objet de ces allusions et nous pensons même que cette manière de faire serait assez équitable à notre égard.

En effet, le professeur Cot a peut-être sans le vouloir pu donner l'impression que si de pures difficultés techniques de procédure ne l'avaient pas empêché de produire ces documents, il aurait administré la preuve que les deux navires de la classe M en question se trouvaient de façon continue en réparation pendant la période considérée, c'est-à-dire du 27 septembre au 9 novembre 1946. Peut-être la Cour a-t-elle pu penser, à la suite de ces allusions, que si nos adversaires avaient pu facilement produire les documents, ils auraient administré la preuve de ce point. Si l'un ou l'autre des membres de la Cour a eu cette impression, nous préférerions pour notre part de beaucoup qu'elle ait la bonté d'examiner ces documents ; car nous aurons l'occasion de démontrer plus tard que les documents en question ne prouvent en rien le fait auquel je viens de faire allusion. Même si ces documents sont authentiques, ce que nous n'avons pas l'intention d'admettre pour le moment présent, nous ne croyons pas qu'ils démontrent que, au cours de la période en question, les navires se seraient trouvés en réparation. Nous serions donc très reconnaissants à la Cour de prendre une connaissance exacte des documents en cause.

J'en arrive à un dernier point. Ce matin, M. le professeur Cot a annoncé qu'il avait l'intention de déposer deux autres documents nouveaux que nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner au Greffe, puisqu'il n'avait pas pu les déposer hier soir ; mais il a eu la bonté de me les montrer. Au nom de la délégation britannique, je déclare également que nous ne voyons pas d'objection à ce que M. Pierre Cot se serve de ces deux documents comme base de son interrogatoire. Cela ne signifie pas non plus que nous les admettions comme authentiques et probants, et nous aurons l'occasion de dire qu'ils n'ont pas même de valeur comme moyen de preuve.

Nous tenons simplement à ne pas faire obstacle au déroulement des débats, et nous n'avons donc aucune objection à l'emploi de ces documents.

M. Pierre COT. Je me permettrai simplement de faire deux observations.

Tout d'abord, je ne voudrais en rien, en ne répondant pas à mon savant adversaire, admettre un seul instant que nous avons à faire la preuve que les navires étaient à Sibenik. J'ai simplement produit des documents qui étayent l'affirmation que j'ai produite ici, à savoir que nos adversaires n'ont pas fait la preuve qui leur incombe, ce qui est un peu différent.

Ma seconde observation a trait aux nouveaux documents. J'ai déposé ce matin au Greffe tous les matériaux dont je désire me servir. Il y a deux documents et, en plus, un calcul fait sur la hauteur du soleil, calcul dont la copie a également été communiquée à nos adversaires. Il y a enfin — et je m'excuse de n'en pas avoir donné une copie à nos adversaires — une carte de la région de Sibenik.

J'ai déposé ces documents ce matin au Greffe, de manière — du moins je l'espère — à avoir l'autorisation de m'en servir aujourd'hui.

C'est de ces documents et de ceux-là seuls, plus la carte remise hier pas nos collègues britanniques, que j'ai le désir de me servir.

J'ai fait ces observations pour qu'il n'y ait aucun malentendu entre nous et pour marquer que hier, par erreur ou par inadvertance, je n'avais pas observé vos règles, Monsieur le Président. Je m'en excuse et je mettrai un surcroît d'attention ce matin à suivre ces règles avec un plus grand scrupule.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May it please the Court. May I just answer two words in reply to what Sir Frank Soskice has just said. Firstly, in answering Sir Frank Soskice, I would just like to point out that it is not incumbent upon us to prove that the ships were in Sibenik, but we just wish to show that our learned adversaries have themselves not proved their point. The second comment I would like to make is that I have filed with the Registry all the documents which I intend using. These documents are actually two in number, besides a calculation showing the height of the sun, and a fourth document which I regret I have not had time to show my learned adversaries, and is a copy of a map of Sibenik. These are the documents which I hope the Court will allow me to use. They are the only documents which I intend using, in addition to the chart filed yesterday by our British colleagues, and if I say this now, it is to avoid any further possible misunderstanding, and I wish to apologize very much for any lack of knowledge on my part which may yesterday have made me go against the Articles and Rules of this Court, and I hope to remedy this by following the Rules strictly to the letter today.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I am sorry to prolong the debate, and I am most anxious not to do so. Professor Cot now mentions two more documents. The fourth document he says is, if I remember correctly, a copy of a chart. I have not seen it, but I am quite sure I shall not want to object to that. With regard to the third document which he calls a calculation, he did also show me, although I did not realize he was proposing to file it. It seemed to me to be a most elaborate piece of mathematical computation, worked out on a sort of plan. At first sight it seemed to us to have a very obvious error. At this point I do not quite know what use he wants to make of it. If he wants to make

use of it for the purpose of his cross-examination, I would only submit to the Court that in fairness to the witness whom he proposes to cross-examine upon this calculation, the Court should be quite certain that the calculation is a correct one, and does not contain an error which, at any rate, seemed to us at first sight to be perfectly patent upon its face ; or if it does contain such an error the witness, before he is asked to answer questions on this elaborate computation, should have pointed out to him whether there is such an error, or if not, it should be explained to him just how this document is computed. I would have thought possibly the reason might be this. The calculation, so far as I can see it, is intended to show the degrees of the sun, and how the sun would be shining and at what angle at that particular time. I would respectfully submit that before the witness is examined on anything like so complicated a computation, two experts on each side should get together and agree between themselves upon some accurate and correct computation which can be put upon the plan. Without that I would respectfully submit it is not fair to ask a naval officer, without having seen this computation before and without knowing whether it is accurate or not, to answer questions upon it. I would submit that two experts be asked to look at it first before the witness is asked questions upon it.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je m'excuse de prolonger le débat. Je le ferai le moins possible.

M. Pierre Cot vient de nous parler de deux documents de plus. En ce qui concerne la carte de géographie, je ne pense pas avoir d'objection à faire valoir contre l'usage de cette carte.

En revanche, le troisième document serait donc un calcul. M. Pierre Cot, je m'en souviens, m'a montré quelque chose de ce genre sans que je me sois rendu compte qu'il eût l'intention de le déposer. C'était une computation assez compliquée sur la base d'une sorte de plan. Je ne sais pas quel usage M. Pierre Cot veut faire de ce calcul, mais si c'est pour procéder au contre-interrogatoire du témoin, je me permets de dire qu'il serait équitable à l'égard du témoin que la Cour voulût bien s'assurer que le calcul est exact.

Nous avons cru percevoir une erreur patente, mais je crois que le mieux serait que le calcul fût vérifié, que l'on indique la méthode du calcul et, s'il y a une erreur, que l'on montre cette erreur, ou, s'il n'y a pas d'erreur, que l'on explique pourquoi on a eu l'impression d'une erreur.

Je crois que le plus convenable serait de procéder de la façon suivante. Ce calcul, si j'ai bien compris, devait montrer le degré d'inclinaison du soleil, l'angle que faisait le soleil avec le point considéré au moment pertinent. Le mieux, je le répète, serait que ce calcul soit soumis au préalable à deux experts de chacune des Parties. Ces experts se mettraient d'accord sur la méthode utilisée et ses résultats.

Je ne crois pas qu'il serait équitable d'interroger un officier de marine au sujet d'une computation de ce caractère sans qu'il ait eu l'occasion de l'examiner et sans qu'il connaisse les bases du calcul.

Ma proposition est donc que nous commettions deux experts pour vérifier ces calculs et qu'ils se mettent d'accord sur le résultat.

M. Pierre COT. Je ne vois pour ma part que des avantages à cette procédure. C'était peut-être par un excès de scrupules que j'avais soumis ce calcul. Je n'entendais demander ni à nos collègues, ni surtout

à la Cour, de le prendre pour sincère et pour vérifié. Par conséquent, je ne vois aucun inconvénient à ce que, pour le moment, on retire ce calcul. Je poserai tout à l'heure au témoin des questions sur la hauteur du soleil. Je voulais simplement pouvoir le faire loyalement envers lui, en lui indiquant qu'un calcul permettait de fixer la hauteur du soleil. C'est uniquement dans cette intention que j'avais déposé ce document ce matin. Ma conclusion aurait été que nos collègues, plus rapides que nous par l'esprit, arrivent par avance à la conclusion que j'aurais certainement tirée plus tard, que cette question est importante et que la hauteur du soleil et l'ombre projetée par les collines sur la baie de Panikovac ne devaient faire l'objet, de la part des experts, de calculs dont on voudrait bien leur confier le soin.

Sur ce tout petit point, tout au moins, je suis d'accord avec nos collègues.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Mr. President, I have no objections whatsoever, indeed I only see advantages to be gained by checking this calculation, and if I did submit this calculation and file it with the Registry with, if I may say so, an excess of scruples on my part, I had no intention or desire of requesting the Court to accept it as such on its face value and to have to check the calculations. My intention was only to ask questions of the witness concerning the height of the sun as he saw it, and I was personally going to check his answers against the calculations which had been furnished to me, but I am sure that if my learned British colleagues themselves wished to check these calculations they will reach the conclusions which I know already concerning the height of the sun and especially the shadow on Panikovac Bay. They will reach these conclusions in absolutely irrefutable manner, and on this point of checking the calculations I am entirely in agreement with my learned adversaries if they wish to do so.

Le PRÉSIDENT. Je n'ai pas très bien compris la question.

Êtes-vous d'accord sur la question de savoir si M. Pierre Cot pourra poser des questions sur la base de ces calculs ou non ?

Il me semble que votre acceptation de la production de ces calculs est conditionnée au fait que M. Pierre Cot ne poserait pas de questions au témoin sur la base de ces calculs.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I would like a clarification on whether the Parties accept that M. Cot should ask the questions on the basis of the calculation that has been filed. It seems to me that the production of these calculations should be conditional on Professor Cot's not putting questions to the witness in regard to them.

M. Pierre COT. Je consens très volontiers à cette procédure. Je préfère que le calcul soit vérifié après que j'aurai posé les questions au témoin. Les experts pourront vérifier ensuite les calculs. Je suis très heureux de cette procédure.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I was quite willing that general questions should be put without particular reference to the calculation itself. I am quite willing that these questions should be put not on these calculations, and that the questions and answers should be checked afterwards on the basis of the calculations. I am quite willing to agree to the procedure suggested that no questions be based directly on the calculations.

Sir Frank SOSKICE. I am in entire agreement with the course that is proposed, that the witness should be cross-examined not from these calculations but that they should be submitted to representatives from each side for verification.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je suis en plein accord avec M. Pierre Cot sur la procédure qui semble se dégager, à savoir que le témoin soit interrogé sans que ces calculs soient pris pour base, mais que ceux-ci soient ensuite soumis aux experts des deux Parties.

Le PRÉSIDENT. Nous allons donc reprendre le contre-interrogatoire. M. Pierre Cot, vous pouvez, d'après la décision n° 5 que nous avons prise hier, poser au témoin des questions sur la base de ces documents.

M. Pierre COT. J'en remercie la Cour.

Le PRÉSIDENT. En ce qui concerne la carte, la Cour a déjà examiné cette question et elle considère qu'il n'y a pas d'inconvénient à utiliser la carte de la même façon qu'une autre carte l'a été précédemment. Vous pouvez vous servir de cette carte pour vos explications, M. Pierre Cot.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Then we will take up again the cross-examination, and we are in agreement that under the terms of the Order of the Court, No. 5, issued yesterday, Professor Cot may put questions to the witness on the basis of these documents. I might add with respect to the map the Court has already examined this question, and sees no objections to its use, any more than it saw objections to the use of the map on a previous occasion.

M. Pierre COT. Le témoin a dit hier que deux navires sur trois de la classe M étaient entrés dans les ateliers de Sibenik vers le 16 ou le 17 octobre. Le témoin connaît le démenti formel sur ce point du Gouvernement yougoslave. Le Gouvernement yougoslave déclare que les dragueurs de mines de la marine de guerre yougoslave se trouvaient sans interruption du 27 septembre au 9 novembre dans les chantiers de Sibenik. Le témoin veut-il nous dire quelle est son opinion sur ce démenti ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Mr. President, may I ask the witness the following question. He stated yesterday that two out of the three M-class ships entered the workshops at Sibenik on approximately the 16th or 17th of October. The witness furthermore has knowledge of the absolute denial of this fact by the Government of Yugoslavia. The Government of Yugoslavia states that all these ships were in the yard at Sibenik from the 27th September to the 9th November, and were in those yards without interruption. What is the witness's opinion on this statement ?

Commander KOVACIC. I confirm my statement that two M-class minesweepers out of a total of three arrived at Sibenik either on 16th or 17th October, 1946. I know that the Yugoslav communiqué said that all minesweepers were in Sibenik for repair, and my answer to the question is that besides these three M-class minesweepers used by the Yugoslav navy at that time, the Yugoslav navy also had other mine-

sweepers, and I would respectfully ask the Court to explain precisely what minesweepers—what ships for minesweeping—are mentioned in the Yugoslav communiqué.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je confirme ma déclaration, à savoir que, sur trois dragueurs de la classe M, deux sont arrivés à Sibenik le 16 ou le 17 octobre 1946. Je sais que le communiqué du Gouvernement yougoslave déclare que tous les dragueurs se trouvaient en réparation à Sibenik à ce moment ; mais j'affirme que, outre les trois dragueurs de la classe M, la marine yougoslave possédait d'autres dragueurs de mines. Si la Cour veut bien m'y autoriser, j'expliquerai ce que l'on entend par dragueur de mines dans la marine yougoslave.

M. Pierre COT. Ma deuxième question est la suivante.

Le témoin vient de contester la validité du communiqué yougoslave. Nous avons déposé hier un certificat dont je lui donne lecture :

« Nous attestons que les bâtiments de la classe et du type M ont été en réparation au chantier de réparations de Sibenik du 27 septembre au 9 novembre 1946, ainsi qu'il résulte du registre de travail du chantier de réparations de Sibenik de l'année 1946 sous les numéros 920, 921 et 922 du registre.

(*Signé*) : Le Directeur du chantier de réparations :
Le Capitaine SAZUNIC BRANKO. »

En présence de cette déclaration, le témoin maintient-il ses dires ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The second question which I desire to put to the witness is the following. The witness denies the truth of the Yugoslav communiqué. I have here, and I shall read to him, a copy of the certificate which has been filed with the Court. The certificate reads as follows :

"We confirm that the ships of the class and of the type "M" were undergoing repairs in the yards of Sibenik from the 27th September to 9th November, 1946. This will be seen from the Works Register of the yard of Sibenik for the year 1946 under Serial numbers 920, 921, and 922 of the Register."

This has been signed by Captain Sazunik Branko, the Director of the Repair Yards at Sibenik. In view of this fact, does the witness still maintain the allegation that he has just made ?

Commander KOVACIC. I have not seen the Yugoslav version of the document in question, but from the French translation I can see that M-class ships were in the yards of Sibenik, undergoing repairs, from 27th September until 9th November 1946. I am not willing to argue about this document because I do not know anything about it except that I have a French translation of the document in my hands, and my plain answer to the question is that I do not know even what kind of repairs were supposed to be done to the ships in question, and whether these two ships, in spite of having some repairs—just uncertified repairs, as I can see from your document—whether these two ships have been able to navigate, to steam, or not. In other words, from the French translation of the Yugoslav document—I have not seen the original Yugoslav document—I cannot see whether the two M-class ships in

question were able to steam or to navigate or not in the period between 27th September until 9th November, 1946.

[*Interpretation followed.*]

May I, Mr. President, point out one error in spite of a very excellent translation. I said I was unable to see from the French translation of this document whether the two M-class ships in question were able to steam or to navigate or not in the period between 27th September and 9th November, 1946. I did not say that I did not know whether the ships had been able to steam or not : I just said from the French translation of the document I could not see whether the ships had been able to steam or not.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je n'ai pas eu la version serbo-croate du document en question. La traduction française dit que « les navires de la classe M ont été en réparation au chantier de réparations de Sibenik.... ».

Je ne suis pas disposé à entamer une discussion sur ce document que je ne connais que sur la base de la traduction française qui vient de m'être remise. Ma réponse tout à faite nette est la suivante : Je ne sais même pas quel genre de réparations ces deux navires de la classe M sont supposés avoir subies pendant la période en question ; je ne sais pas si, en dépit même du fait que, selon ce document, ils auraient été en réparation, ils ont été capables de naviguer ou non. En me basant sur la version française, puisque je n'ai jamais vu le document yougoslave, je ne suis pas capable de déterminer si pendant la période du 27 septembre au 9 novembre ces navires ont été ou non capables de naviguer.

[*Interprétation.*]

Je désire mettre au point la traduction. En me fondant sur la version française de ce document, je suis incapable de déterminer si les deux navires M. 1 et M. 2 étaient en état de naviguer pendant la période du 27 septembre au 9 novembre.

M. Pierre COT. Le témoin a répondu, mais pas à ma question, qui était nette.

Vous avez dit dans votre affidavit et vous avez répété hier que, sur les trois dragueurs de la classe M, deux, venant de l'Adriatique, avez-vous précisé, étaient arrivés à Sibenik le 16 ou le 17 octobre. Vous avez ajouté au paragraphe 14 que le troisième se trouvait pendant cette période dans l'Adriatique. Je vous soumets un certificat disant que ces trois navires sont arrivés à Sibenik le 27 septembre et en sont partis le 9 novembre, ce qui est en contradiction complète avec votre affirmation.

Maintenez-vous cette affirmation malgré les dénégations résultant de ce certificat ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Mr. President, the witness has answered a question but did not answer the question which I put to him. My question was perfectly clear, and I shall repeat it. The witness, both in his affidavit and in the examination yesterday, stated categorically that out of the three minesweepers of the M-class, two coming from the Adriatic arrived at Sibenik on the 16th or 17th October. Furthermore, that the third minesweeper remained or was in the Adriatic. I have just now shown the witness a certificate which states

that these ships arrived at Sibenik on the 27th September and did not leave before the 9th November. This is in complete contradiction of the statement of the witness. Does the witness, therefore, in the face of this, still maintain what he has said ?

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, that is just the difficulty of using this kind of certificate. What Professor Cot has done is to read out only part of the document. He has read the certificate, but the certificate in point of fact contains on its face these words "as appears from entry No. 920, No. 921 and No. 922 of the work register of the Work Depot at Sibenik". Now, if he asks the witness about a certificate and suggests that that certificate is in contradiction with the witness's affidavit, I respectfully submit that it is fair to the witness to put the whole of the document, including the entries 920, 921 and 922, which are also appended to that certificate. When the witness has seen this, then he can answer upon it ; but it is, in my submission, not satisfactory that he should be asked to reply about a certificate which may or may not be supported by the entries Nos. 920, 921 and 922. It is a question whether it does directly support the assertion that the ships were under repair for the whole of that period.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Voilà précisément le genre de difficultés qui surgissent lorsqu'on utilise des certificats de ce genre. M. Cot vient de lire une partie seulement de ce document, le certificat lui-même. Mais il est dit dans ce certificat que l'allégation résulte du registre de travail du chantier de réparations de Sibenik, c'est-à-dire des inscriptions sous les numéros 920, 921 et 922. Si l'on pose au témoin une question sur la base d'un certificat en arguant que ce certificat est en contradiction avec ce que le témoin a affirmé auparavant, il serait juste de lui donner l'occasion au moins de prendre connaissance de la totalité du document, c'est-à-dire des inscriptions 920, 921 et 922 du registre, inscriptions qui sont d'ailleurs annexées au certificat. Lorsqu'il les aura vues, le témoin pourra peut-être répondre. Je ne crois donc pas qu'il soit satisfaisant de lui présenter le certificat sans lui faire connaître les inscriptions 920, 921 et 922, qui peuvent lui procurer des éléments de réponse sur la véracité du fait que, selon ce document, les navires en question auraient été en réparation pendant toute cette période.

M. Pierre COT. La Cour me rendra cette justice que j'ai donné intégralement lecture du document. D'autre part, il me semble de mon droit de poser au témoin la question de savoir ce qu'il pense de cette affirmation. Mais pour faire plaisir à mon contradicteur, je vais immédiatement lui donner la pièce à laquelle il fait allusion, en faisant observer toutefois qu'elle n'est pas annexée à ce certificat. C'est une pièce différente.

Nous avons une affirmation très nette du chef des chantiers de Sibenik. Je reviendrai sur la personnalité de ce chef des chantiers de Sibenik et sur la personnalité plus autorisée que lui qui atteste la véracité de ce fait. Toutefois, je veux bien volontiers communiquer au témoin l'autre pièce, non que je m'y croie obligé, mais par courtoisie, pour plaire à mon honorable contradicteur et ami sir Frank Soskice. La question de savoir si la difficulté dans laquelle la Cour et nous nous trouvons pour le moment vient des certificats ou de son témoin, est

une question que je ne veux pas discuter et que la Cour appréciera au cours du contre-examen.

Je vais donner lecture de la traduction de ce document qui est écrit en serbe. Un extrait d'une page du registre des entrées montre que le 26 septembre les M. 1, M. 2 et M. 3 sont entrés dans les chantiers de Sibenik et indique d'une façon sommaire les réparations qui devaient être effectuées :

« Sur le M. 1, la réparation des machines principales et accessoires. Les petites réparations de la chaudière et de l'installation électrique des bâtiments.

« Sur le M. 2, réparation sur les machines principales et auxiliaires, réparation partielle de la chaudière. Rien sur l'installation électrique.

« Sur le M. 3, réparation des machines principales et auxiliaires, réparation sur la chaudière et rechange des pièces éclatées des tuyaux, six pièces. Rien sur l'installation électrique. »

Nous reviendrons sur ce point tout à l'heure, car le témoin a dit hier avoir fait des réparations électriques sur deux navires.

Ces trois navires sont portés comme entrés dans le registre des réparations de Sibenik à la date du 26 septembre. Je répète ma question : Vous avez affirmé dans votre affidavit et répété hier que c'est seulement trois semaines après, le mercredi 16 ou le jeudi 17 octobre, que deux des navires de la classe M, venus dites-vous de l'Adriatique nord, sont arrivés à Sibenik. Vous avez dit d'autre part au paragraphe 4 que le troisième navire ne se trouvait pas à Sibenik, mais qu'il était dans l'Adriatique nord.

Que pensez-vous à la fois de l'affirmation du chef des ateliers et du fait que le 26 septembre ces navires ont été portés entrant ? Je limite ma question à la date d'entrée de ces trois navires dans les ateliers.

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] Mr. President, may I first of all point out to the Court that I have read the certificate completely, and furthermore I feel that I have the right to ask the witness his opinion or what he thinks concerning the contents of this particular document. However, in order to satisfy my learned adversaries, I will hand over to the witness the documents showing the entries which the Solicitor-General has just requested. I would again point out that these are not appended to the certificate which I have read, but are a different document. The certificate was a declaration by the officer in charge of workshops at Sibenik. I shall come back later to this person. However, as I said, to please my learned adversary and friend, Sir Frank Soskice, I shall hand over these documents.

I shall now read you these documents which contain an extract of the entry on the pages of the workshop's register concerning the entry into the yards at Sibenik on 27th September of the ships M. 1, M. 2, and M. 3. They further briefly detail the repairs which were carried out on the ships. I shall read the French translation of this.

"Ship M. 1, entry 920, repair of the main machines and auxiliaries ; small repairs to the boilers and to the electrical installation of the ship.

"M. 2, entry 921, repair of the main auxiliary machines, partial repairs to the boilers"—you will note that there are no electrical repairs on this ship.

"M. 3, entry 922, repair of the main and auxiliary machines, repair of the boilers and exchanging some burst pieces of the piping—6 pieces."

You will note again that there is no question of any electrical repairs. I shall return to this question of electrical repairs inasmuch as the witness has stated electrical repairs were carried out by him on these ships; but this certificate states quite definitely that these ships arrived at Sibenik on 26th September, yet in his affidavit the witness states that the ships only arrived in Sibenik three weeks later, on 16th and 17th October, and that the ships which came were only two in number. The third—and this is in agreement with paragraph 14 of his affidavit—minesweeper stayed in the Northern Adriatic. The question which I wish to put to the witness is this. What does he think of the entry included here which states that the ships arrived at Sibenik on 26th September? I shall just limit myself here to the date of the arrival of the ships.

Commander KOVACIC. I will try to be as short as possible in my answer. Professor Cot asked me what was my opinion about the document showing that ships M. 1, M. 2 and M. 3 arrived at Sibenik dockyard for repairs. My answer is that my opinion on this particular photostatic copy showing the shipping in the naval dockyards in Sibenik is that M. 1, M. 2, and M. 3 might have arrived on several occasions into Sibenik dockyard for undergoing several minor or major repairs. The second question put to me by Professor Cot is that I stated yesterday that I had done some repair to electrical installations. My answer is that I never made any such statement or any similar statement. I simply said that I had done some repairs on W.T. Equipment, which means wireless and signal equipment, and every naval expert will know that there is a big difference between the W.T. Department and the Electrical Department of a ship.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je répondrai aussi brièvement que possible. M. Cot m'a demandé tout d'abord si, à mon avis, ce document prouvait que les trois navires M. 1, M. 2 et M. 3 étaient arrivés à Sibenik à la date en question pour subir diverses réparations. Mon opinion fondée sur la photocopie de cette feuille du registre des ateliers de Sibenik est que les navires M. 1, M. 2 et M. 3 ont fort bien pu arriver à diverses reprises dans les ateliers de Sibenik pour y subir diverses réparations, grandes ou petites. En deuxième lieu, M. Cot m'a demandé pourquoi j'avais dit hier avoir procédé à certaines réparations aux installations électriques des navires. Je n'ai jamais déclaré cela. J'ai indiqué que j'avais fait faire des réparations à l'installation de T. S. F. et à l'installation des signaux des navires. Tout expert naval sait qu'il y a une grande différence entre les installations de radio et de signalisation d'un navire et son équipement électrique.

M. Pierre COT. Je pose au témoin la question précise que voici :
Maintient-il que le 16 ou le 17 octobre il n'y avait à Sibenik que deux navires de la classe M?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Mr. President, I shall put the following clear-cut question to the witness. [To the witness.] Do you still state that on the 16th or 17th October there were at Sibenik only two M-class ships?

Commander KOVACIC. I confirm my statement in my affidavit that on the 16th or 17th October, 1946, there were in Sibenik two M-class

ships. There was the *Vis* base-ship at that time. Whether there were some other naval or merchant ships in Sibenik at that time or not, I do not know, and it is irrelevant to this case.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je confirme ce qui figure dans ma déclaration sous serment, à savoir que le 16 ou le 17 octobre 1946 il y avait à Sibenik deux navires de la classe M. C'était la meilleure base navale à cette époque. J'ignore si d'autres navires de guerre ou de commerce se trouvaient aussi à Sibenik. Cela est d'ailleurs sans pertinence.

M. Pierre COT. Je vous ai demandé s'il n'y avait que deux navires sur trois de la classe M. Maintenez-vous qu'il y avait deux navires en réparation et que le troisième, le *Marjan,* se trouvait dans l'Adriatique ou ailleurs ? Je ne parle pas des autres navires de guerre, mais simplement des navires de la classe M.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I ask you simply the following question. Do you still maintain that out of the three M-class ships two of them were at that date undergoing repairs and that the third, *Marjan,* was at that time in the Northern Adriatic, or, at any rate, not undergoing repairs ? I make no mention of any other ships which may or may not have been undergoing repairs at that time.

Commander KOVACIC. I confirm that at that base there were two out of three M-class ships, but I add and confirm again my statement made in my affidavit that I have been engaged on these little ships making small repairs to W.T. and signal equipment only.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je confirme qu'à cette date deux sur trois des navires de la classe M se trouvaient à Sibenik. J'ajoute, en confirmant ma déclaration sous serment, que j'ai alors été occupé sur ces navires à procéder à des petites réparations à l'installation de radio et de signalisation.

M. Pierre COT. Ne trouvez-vous pas que cette affirmation soit en contradiction avec le document du directeur du chantier de réparations de Sibenik, attestant que les bâtiments de la classe et du type M ont été en réparations du 27 septembre au 9 novembre ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Do not you consider this statement to be in complete contradiction to that which is asserted by the officer in charge of workshops in Sibenik who states that the ships of the M-class were undergoing repairs from the 27th September to the 9th November ?

Commander KOVACIC. I do not consider that my statement is a complete contradiction of the statement made by the officer in charge mentioned by Professor Cot, because from the copies of the document I cannot see whether the ships were the whole time in Sibenik, or whether they were undergoing repairs during the whole time between the two dates without any break. As I said, my opinion after having a quick look at the copy of the document is that the ships might have entered and could have gone out again of the naval yards in Sibenik for certain repairs.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne considère pas que ma déclaration soit en contradiction absolue avec la déclaration de l'officier mentionné par M. Pierre Cot. En consultant la copie du document en question, je ne peux pas déterminer si ces navires ont été tout le temps à Sibenik. Je ne peux pas non plus déterminer si ces navires ont été tout le temps incapables de naviguer, et je ne peux pas davantage déterminer quel genre de réparations ces navires auraient subi pendant toute la période allant du 27 septembre au 9 novembre sans interruption. Mon opinion, après avoir jeté un coup d'œil rapide sur ces copies, est que ces navires peuvent être entrés dans les chantiers navals et en être sortis après y avoir subi certaines réparations.

M. Pierre COT. Le témoin est habile, mais je suis obstiné ! Je m'excuse, je précise : nous avons un document disant que les trois navires sont en réparations d'une date précise, le 27 septembre, à une autre date précise, le 9 novembre. Je demande au témoin s'il confirme l'affirmation de ce document, c'est-à-dire que les bâtiments de la classe M, les trois bâtiments, sont restés à Sibenik entre ces deux dates ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] [To the Court.] The witness may be very clever, but I am obstinate, and I have here the document which states that the three ships were at Sibenik from a definitely given date, the 27th September, until another equally definite date, the 9th November. [To the witness.] Do you confirm the statement made by this document, that is to say, that these ships were in Sibenik for the whole of that period ?

Commander KOVACIC. I have not seen this document mentioned by Professor Cot, and that is why I am unable to say anything about it.

[The document was handed to the witness.]

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je n'ai pas vu le document mentionné par M. Cot, je suis donc incapable de faire une déclaration quelconque sur ce document.

[M. Pierre Cot passe le document au témoin.]

M. Pierre COT. Je précise : ce n'est pas une question de document ; je vous demande de dire à la Cour si les navires de la classe M, les trois navires, étaient à Sibenik du 27 septembre au 9 novembre ou bien si, comme vous le disiez hier, il n'y eut que deux navires arrivant le 16, le troisième navire n'arrivant pas du tout, pendant cette période. Ce n'est pas sur le document que je vous interroge, mais sur vos souvenirs et vos affirmations.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In point of fact, it is not a question of the document at all. What I am asking you to do is to tell the Court whether, according to your memory, the three ships of the M-class were at Sibenik from 27th September until the 9th November, or, as you stated yesterday, that only two of them arrived at Sibenik around 16th October, and that the third did not come to Sibenik at all at that time. This question has nothing to do with the document which has been handed to you. It relates purely to your memory.

Le PRÉSIDENT. La question que vous pose M. Pierre Cot est très claire à mon avis ; il me semble que vous devez y répondre. Je ne crois pas que vous puissiez vous tromper sur la portée de la question elle-même.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] It seems to me that the question which has been put to you by Professor Cot is perfectly clear and understandable, and you must answer it. There could be no possible ambiguity as to its meaning.

Commander KOVACIC. I think I am right if I say I have understood the question. Relying on my memory, I can remember that two M-class ships did arrive at Sibenik around the 16th October 1946, and that the remaining M-class ship was at that time in the Northern Adriatic.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je crois avoir bien compris la question. Me fondant sur ma mémoire, je déclare me souvenir que deux navires de la classe M sont entrés à Sibenik aux environs du 16 octobre 1946 et que le navire restant de cette classe M se trouvait alors dans l'Adriatique nord.

M. Pierre COT. Connaissez-vous le capitaine Sazunik Branko ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Do you know Captain Sazunic Branko ?

Commander KOVACIC. I think I know him by name.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je crois le connaître de nom.

M. Pierre COT. N'est-il pas le directeur du chantier des réparations de Sibenik ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Is he not the officer in charge of workshops at Sibenik ?

Commander KOVACIC. I do not know what his function is at the present time or what it was in the past ; but I think he is a political commissar.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne sais pas quelles sont ses fonctions actuelles ou quelles furent ses fonctions passées, mais je pense que c'est un commissaire politique.

M. Pierre COT. Quel était le directeur du chantier de réparations de Sibenik, quand vous y étiez ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Who was the officer in charge of the repair workshops at Sibenik ?

Commander KOVACIC. I cannot remember his name.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne peux pas me souvenir de son nom.

M. Pierre COT. Je vous remercie. Connaissez-vous le commandant, lieutenant-colonel Purisic Ivo ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Do you know the commander, Lt.-Col. Purisic Ivo ?

Commander KOVACIC. Yes ; I know him. He was at that time the commanding officer of the maritime sector of the Middle Adriatic.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je le connais. Il était l'officier commandant le secteur maritime de l'Adriatique moyenne.

M. Pierre COT. Avez-vous vu sur le certificat que cet officier que vous connaissez atteste la véracité de ce qui vient d'être déclaré dans le certificat ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Did you notice on the certificate that this officer confirms the truth of the contents of the certificate ?

Le PRÉSIDENT. Voulez-vous passer le document au témoin ?

Commander KOVACIC. Yes, I can see the name of the Lieutenant-Colonel on this French translation, but I still insist on my previous statement that as far as my knowledge of the French language helps me, it is not possible to see from the document whether the ships were in Sibenik the whole time. I think from just looking at the document that the ships went in for repairs on several occasions, and of course ships enter the naval dockyard and go out again. That is all I can see from this French translation of that document.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je vois effectivement le nom du lieutenant-colonel sur la traduction française du document en question. Mais je dois insister sur ma déclaration antérieure, à savoir que, dans la mesure où ma connaissance du français peut me servir, je ne vois pas clairement d'après le document si les navires ont été tout le temps à Sibenik. En jetant un coup d'œil sur cette traduction française, je vois que cela pourrait signifier que ces navires ont été à plusieurs occasions à Sibenik pour des réparations, qu'ils y sont entrés et qu'ils en sont sortis. C'est du moins tout ce que je peux voir en examinant la traduction française.

M. Pierre COT. Ma question était relative uniquement au colonel Purisic Ivo. Vous y avez répondu et cela me suffit. Quant à la question du français, je voudrais faire observer que c'est une langue claire et précise. Elle peut avoir des défauts, elle a en tout cas cette qualité. Lorsqu'on dit que des navires ont été en réparations du 27 septembre au 9 novembre, cela peut vous sembler insuffisamment précis, mais soyez sûr que pour tout le monde c'est bien assez clair.

J'en arrive alors à une autre question : confirmez-vous toujours ce que vous avez dit hier, à savoir que vous ne connaissiez les bateaux que par leurs anciens noms, *Mljet* et *Meljine*, et que vous êtes incapable de nous dire quels étaient dans ces bateaux le M. 1, le M. 2 et le M. 3 ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] [To the Court.] The question which I put to the witness is only concerned with Lieutenant-Colonel Purisic and he has answered that question. As to the point raised with regard to the language, French is, I think, generally agreed to be a perfectly clear and precise language. It may have many faults, but that is not one of them ; and if it states that these ships were in the yards from 27th September to the 9th November, I must plead that that is sufficient to bear out this point without any doubt at all. [To the witness.] Do you confirm that which you stated yesterday, namely, that you only knew the ships under their old names of *Mljet* and *Meljine*, and that you did not know what their new names were ; that is to say, you did not know which became M. 1, M. 2, or M. 3 ?

Commander KOVACIC. Yes, I repeat my statement made yesterday. Ships originally known in the Yugoslav navy after returning from Malta were *Marjan*, *Mljet* and *Meljine*, three ships of the M-class. Later

on—I cannot give the precise date but it was some time towards the end of 1946—I think, three ships, namely, *Marjan*, *Mljet*, and *Meljine* changed to M. 1, M. 2, and M. 3, and as this is over two years ago now, I cannot remember which ships became M. 1, M. 2, or M. 3. What I can confirm is that three ships *Marjan*, *Mljet*, and *Meljine* became M. 1, M. 2, or M. 3, or in some other order.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je répète ce que j'ai dit hier, à savoir que les navires qui venaient d'être rendus à la marine yougoslave à leur retour de Malte, qui s'appelaient alors le *Marjan*, le *Mljet* et le *Meljine*, trois navires de la classe M, ont vu leur nom changé plus tard, à une date que je ne peux pas préciser — que j'imagine être vers la fin de 1946 —, c'est-à-dire que ces trois navires de la classe M sont devenus le M. 1, le M. 2 et le M. 3. Comme cela remonte à plus de deux ans, je ne peux pas me rappeler lequel est devenu le M. 1, lequel le M. 2 et lequel le M. 3. Mais je confirme que les trois navires en question sont devenus le M. 1, le M. 2, et le M. 3, à moins que ce soit le M. 3, le M. 2 et le M. 1 ou un ordre quelconque.

M. Pierre COT. Mais quand les navires, qui selon vous étaient deux, ont été en réparations à Sibenik, vous avez été chargé de certaines réparations, n'est-il pas vrai ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] But when the two ships, as you said, were undergoing repairs at Sibenik, you were responsible for certain repairs ; is that not so ?

Commander KOVACIC. Yes, as I said, I made repairs on the W.T. and similar equipment on two ships known at that time as *Mljet* and *Meljine*.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, comme je l'ai dit, j'ai procédé à des réparations à l'équipement de radio et de signalisation de deux navires qui, à l'époque, étaient connus sous les noms de *Mljet* et *Meljine*.

M. Pierre COT. Vous avez admis, je crois, que les changements officiels de noms ont été faits en 1945 ou, disiez-vous, au début de 1946, n'est-ce pas vrai ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You admit that the official change-over in names took place in 1945 or, at least, in the early part of 1946, do you ?

Commander KOVACIC. No, as I said yesterday, the first ship which changed its name was the *Nada*, which changed to *Partizanka*, and this change of names took place on 1st January, 1946. As I said, other ships changed their names successively—I mean during the whole of 1946—and a few minutes ago I said that the changing over of the names of *Mljet* and *Meljine* to M. and some number took place somewhere at the end of 1946.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Non, je me souviens très bien avoir dit hier que le premier navire qui fut rebaptisé fut la corvette *Nada* en *Partizanka*. Cela s'est fait le 1er janvier 1946. D'autres navires successivement ont changé de noms au cours de l'année 1946, et je me souviens avoir dit, il y a quelques minutes, que le changement

du nom de *Mljet* et *Meljine* en M. ... et en M. ... a dû se faire vers la fin de l'année 1946.

M. Pierre COT. Je vous présente la copie d'une ordonnance du 17 novembre 1945 donnant aux trois porteurs de mines les noms de M. 1, M. 2, M. 3. Cette copie est signée : « Pour le grand état-major de l'armée yougoslave », et elle est authentifiée par le vice-amiral Joseph Černi, dont vous avez parlé hier. Dois-je croire que l'amiral Černi a fait une déposition mensongère en nous disant que c'est en 1945 que les navires ont changé officiellement de noms ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I have here copy of an order dated 17th November, 1945, which directs that the minesweepers in question were to be known in future by the denomination M. 1, M. 2, and M. 3, and it is signed on behalf of the Chief-of-Staff of the Yugoslav Army. A copy of this order is certified as correct by Admiral Joseph Černi, the admiral whom you mentioned yesterday. Do you maintain that Admiral Černi would have certified a fact which was not true ?

Commander KOVACIC. I have a French copy of a certain document in my hands and I am obliged to M. Cot for providing a document to confirm my statement that M-class ships known as *Marjan, Mljet* and *Meljine* were later on known as M. 1, M. 2, and M. 3, but from this copy of the extracts from that document I cannot see when the change-over in name actually took place. All I can tell the Court is that, having served in the Yugoslav navy, the change-over took place successively, and even after the official change-over in name, sailors and other naval personnel, especially in the yard, used to use the old names, and after quite a long period they used to use the new names—I mean, when they forgot the old names.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'ai dans les mains la copie française de l'extrait d'un certain document. Je remercie M. Cot d'apporter ainsi une confirmation à ma déclaration selon laquelle le *Marjan*, le *Mljet* et le *Meljine* ont été ensuite rebaptisés en M. 1, M. 2, M. 3. Mais je ne peux pas dire, d'après la copie française de cet extrait de document, quand le changement s'est effectué réellement. Ce que j'ai déjà dit à la Cour est ceci : ce changement s'est effectué successivement, et, même après que le changement de noms eût été ordonné officiellement, les marins et aussi le personnel des ateliers ont continué à employer les anciens noms. Ce n'est que longtemps après qu'ils ont oublié ces anciens noms et qu'ils ont employé les nouvelles dénominations.

M. Pierre COT. Ma question est plus précise que cela. Je vous montre un document établissant que c'est en novembre 1945 que les navires ont reçu officiellement leurs noms M. 1, M. 2, M. 3. Je vous demande si vous considérez ce document contresigné par l'amiral Černi comme un document authentique ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] My question is more precise. I show you this document which shows that in November 1945 the ships received officially new names—M. 1, M. 2, and M. 3—and I ask you do you consider this document, counter-signed by Admiral Černi, to be authentic ?

Commander KOVACIC. I cannot consider the French copy of certain extracts from a certain document which I have not seen as an authentic document.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne peux pas considérer comme authentique la copie française d'extraits de certains documents que je n'ai jamais vus.

M. Pierre COT. M. le Président, peut-être pourrions-nous demander à M. le Greffier de faire venir les copies en serbe ? Je croyais que le témoin avait dit qu'il pouvait s'exprimer en français ou en anglais ; je m'aperçois que c'est vrai pour son examen, mais pas pour le contre-examen. Il faut donc lui faciliter les choses.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Could we, Mr. President, ask the Registrar to bring down the Serb-Croat version of this document ? I thought I heard the witness state on a former occasion that he understood French and English, but I see that he understands both languages only for the examination and not for the cross-examination.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, while that document is being fetched—of course I will not attempt to copy M. Pierre Cot in making that kind of observation about the witness, which we, at any rate, in our Courts, and I hope that you in this Court would regard as offensive and unnecessary, but that is entirely of course a matter for his judgment and for his taste—may I respectfully make a submission to the Court on this type of cross-examination. I have not admitted that any of these documents are genuine in this sense ; I have not admitted that what they say is true. We do not know where the people are who made these statements, we know only they are not before the Court. Is it not for the Court to judge what credence they should put upon these documents, and is it not manifestly unfair and unprofitable to ask the witness whether he thinks the statements are true ? He is simply giving what his recollection is, and is it fair to ask him whether he accepts as a true document one which is put in to the Court in the form of a copy with somebody's signature at the bottom, as in the case of the previous document ? Is this not undesirable in this case, and should not the cross-examination be circumscribed to asking him what he can remember himself, and not to asking him whether documents are true or not, which is for the Court to decide ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je ne vais pas tenter d'imiter mon collègue en faisant des appréciations au sujet du témoin. Je crois que les appréciations faites au sujet du témoin et les remarques que nous venons d'entendre sont à la fois offensantes et inutiles. Je suppose que c'est une question de goût et de méthode. En revanche, je désirerais faire remarquer, au sujet de la méthode même du contre-interrogatoire, que pour ma part je n'ai jamais admis que les documents en question fussent authentiques en ce sens qu'ils seraient une preuve de la vérité. Ces documents sont signés par des personnes dont on ne nous dit pas où elles sont — en tous cas elles ne sont pas devant la Cour —, et je suppose que c'est à la Cour de dire quelle est la valeur des documents en question. Il est injuste et inutile, à mon avis, de demander au témoin lui-même s'il pense que ces documents certifient la vérité. Le témoin dit de quoi il se souvient ; il ne semble

pas juste de lui demander d'examiner des documents et de se prononcer sur des documents qui lui sont fournis en copies revêtues d'une signature quelconque, comme dans le cas des documents antérieurs. Il me semble que le contre-interrogatoire devrait avoir pour objet de demander au témoin ce dont il se souvient et non pas de dire si les documents sont ou non exacts, déclaration et jugement qui reviennent à la Cour.

M. Pierre COT. Je vais me conformer à ces indications et je vais alors poser des questions uniquement sur les souvenirs du témoin.

Le témoin ne se souvient donc pas de la date du changement officiel de noms des navires ; mais le témoin était chef d'atelier, chef de service. Considère-t-il que, lorsque les navires venaient dans son atelier ou dans les ateliers où s'exerçaient ses fonctions, ces navires y venaient sous leur nom officiel ou bien sous leur ancien nom ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I shall follow these instructions, Mr. President. I shall put questions to the witness which only involve the witness's recollection. The witness was the head of a workshop, and I should like to ask him, does he recollect when the ships came into his workshop that they came in under their former names or under their new names ?

Commander KOVACIC. As I have said on previous occasions, I had been in charge of the signal workshop and stores, and the ships would have been at the jetty, so it was physically impossible for the ships to enter into our office or into our stores or workshops, but as regards the question, I cannot remember whether at that time we entered the two ships in question into our sheets for repair under their old names of *Mljet* and *Meljine*, or under their new names of "M" and some numbers.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'ai déjà dit à plusieurs occasions que j'étais chargé des ateliers de signaux et des magasins. Nos bureaux et nos ateliers ne se trouvaient pas aux quais mêmes, de sorte que l'on ne peut pas dire, à proprement parler, que ces navires seraient « entrés » dans nos ateliers ou en seraient « sortis ». Quant à la question même que vous me posez, je ne peux pas me rappeler si ces navires ont été inscrits, sur nos feuilles de réparations de navires, sous leurs anciens noms — le *Mljet* ou le *Meljine* — ou sous leurs nouvelles dénominations, M., suivi d'un chiffre quelconque.

M. Pierre COT. Mais vous vous rappelez certainement si, lorsque vous faisiez des réparations aux navires et lorsque vous établissiez les fiches — c'est-à-dire le document dont je ne sais pas exactement le nom en usage dans votre pays — pour les réparations que vous faisiez effectuer, vous vous rappelez certainement, dis-je, si vous inscriviez ces réparations sous le nom officiel du navire ou non. Voulez-vous sur ce point nous dire quels sont vos souvenirs ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You do remember, don't you, that when you made repairs on certain of these ships, or when you drew up the pages or made the entries for the repair, whether the official name was used on that occasion or the old name ?

Commander KOVACIC. I can remember when I sent my staff—my technicians—to the ships, I told them to go to *Mljet* or to *Meljine*, and my staff understood perfectly well where to go. I always used the old

name of the ships, and I repeat again I do not know how the official entry into the sheets was made, whether it was by the old names or the new names.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je me souviens que lorsque je donnais l'ordre à nos techniciens d'aller à bord des navires, je leur disais « allez au *Mljet* et au *Meljine* », et je me souviens avoir été bien compris en donnant cette indication. Ainsi donc j'ai employé les vieux noms. Mais, en revanche, je ne sais pas si pour l'inscription officielle sur la feuille des réparations on a employé les vieux noms ou les nouvelles dénominations.

M. Pierre COT. Je ne vous parle pas de vos rapports avec vos techniciens. Mais je répète que vous étiez chef d'atelier et que vous teniez évidemment un registre des réparations que vous faisiez. Sur ce registre, inscriviez-vous le nom officiel, comme dans tous les pays, ou l'ancien nom ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am not speaking to you about your relations with your technicians and your technical staff. I repeat, you were in charge of the workshop ; you kept, as the chief of the workshop, a register of the repairs that were made in your workshop. Now, in this register did you make the entry under the official name of the ship, which is what happens in all countries, or did you use the old names ?

Commander KOVACIC. I repeat again, I cannot remember now, after over two years, whether I made the official entry into the registers of the workshops by the old names or by the new names.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je répète à nouveau que deux ans étant maintenant passés, je ne puis pas me rappeler si pour l'inscription officielle sur le registre de l'atelier j'ai employé les anciens noms ou les nouvelles dénominations.

M. Pierre COT. Est-ce que sur la coque des navires n'était pas peint en très grandes lettres de trois mètres de hauteur environ l'indicatif du navire, c'est-à-dire M. 1, M. 2 ou M. 3 ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] On the outside of the ship, was there not painted in large letters, possibly three metres high, the name of the ship, "M. 1", "M. 2", or "M. 3" ?

Commander KOVACIC. First of all, it seems to me that three metres in height for the letters is a bit high, because the height of the whole ship above the water is about one metre on the stern.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Tout d'abord il me semble que parler de trois mètres pour des inscriptions de ce genre est un peu exagérer.

M. Pierre COT. [*In English.*] Two or three metres.

M. Pierre COT. [*Interprétation.*] Deux ou trois mètres.

Commander KOVACIC. I cannot remember indeed whether the ships at that time were marked with the old marking, that is "M.N." for *Marjan*, or "M.T." for *Mljet*, and so on, or with the new markings, M. 1, M. 2, and M. 3. In other words, the old marking on the bows of the

ships was M.T., for example for *Mljet*—the two letters, and the new markings for the ships were M. and a certain number, either 1, 2, or 3, and again I repeat I cannot remember whether, at that time when the change-over took place, the ships were marked by the old markings or by new markings.

Commander KOVACIC. [*Interprétation.*] En effet, le franc bord sur ces navires est à peine de un mètre de hauteur et je ne peux pas me rappeler si, à cette époque, il y avait l'inscription ancienne qui était une abréviation du nom, soit M.N. pour le *Marjan*, soit M.T. pour le *Mljet*, ou bien s'il y avait M. 1, M. 2 ou M. 3. Ainsi donc, anciennement sur le *Mljet*, par exemple, il y avait l'indication M. T.; il y a eu ensuite l'indication M avec un numéro, mais je ne puis me rappeler si à l'époque il y avait le nouvel indicatif ou l'ancien.

M. Pierre COT. L'ignorant que je suis fait observer au technicien que vous êtes que s'il regarde son rapport sur le *Jane's Fighting Ships*, il verra que je n'étais pas si loin de la vérité, car les lettres sont plus hautes que les hommes et qu'elles sont certainement supérieures à deux mètres.

Je voudrais que vous précisiez à la Cour qu'un chef des réparations n'a pas de souvenir exact au sujet des lettres inscrites sur des navires sur lesquels il a fait effectuer des réparations et qu'il n'a pas de souvenir exact non plus sur la question de savoir si ces navires étaient désignés par leur nom officiel ou non.

Précisez simplement que vos souvenirs sont confus sur ce point, c'est tout ce que je vous demande.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In my ignorance may I point out to you, who are a technician, that if you will look at *Jane's Fighting Ships*, you will see there that the letters painted on the bow are higher than the men indicated in the same picture? This would seem to indicate that the letters were more than two metres high. However, I would like you to tell the Court whether, as the head of the repair shop, you have no exact recollection of the letters which were painted on the side of the ship which you repaired, and whether you have or have not any recollection regarding whether these ships had their official names or not? What I would like you to tell the Court is whether your recollection is hazy or not on this subject.

Commander KOVACIC. Regarding the size of the letters, I would like, with of course the kind permission of the Court, to point out that the picture in *Jane's* is a pre-war one, but in war-time, as everybody who was in Malta knows, the markings on the bows were about, I should say, under one yard high—well under one yard high—but that is not important.

In regard to the second part of the question, I have said I cannot remember all the details or all particulars, which it seems to me are not important. I have said on several occasions that we, that is the Yugoslav sailors and dockyard personnel, used to call those particular ships by the old names, and that is why the old names are very fresh in my memory.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Quant aux dimensions des lettres, si la Cour veut bien me permettre cette observation, je dirai

que la photographie en question date d'avant la guerre, mais que, durant la guerre, toute personne ayant été sur un navire sait très bien que sur ces petits navires l'indicatif de l'unité était de moins de un yard de hauteur. Mais à vrai dire cela n'a pas d'importance.

Quant à la deuxième question, je répète que je ne peux pas me souvenir de toutes sortes de détails qui me paraissent à moi sans importance. J'ai déjà dit en plusieurs occasions que nous, marins yougoslaves, et le personnel des chantiers navals, avions l'habitude d'employer les anciens noms et que c'est pour cette raison que les anciens noms sont restés dans ma mémoire.

M. Pierre COT. Mais, dans votre déclaration vous n'avez pas parlé de l'ancien *Mljet* ou l'ancien *Meljine* en déclarant que vous ne vous souveniez pas de la dénomination nouvelle exacte. Vous avez parlé de ces navires comme s'ils avaient encore leur ancien nom, ce qui semble un peu étrange pour un officier de marine.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] But in your affidavit you do not refer to the ships, the former *Mljet* or the former *Meljine*, adding that you cannot quite remember the names ; you speak of these ships as if they still have their old names. This conduct seems to me strange for a naval officer.

Commander KOVACIC. In my sworn affidavit, I put the old names which are freshly in my memory and are very clear in my memory, and may I respectfully say to the Court that the old names are very fresh in my memory, but the new official markings of the ships are not very well in my memory because, as I say, we scarcely used the new markings in the Yugoslav navy—I mean the old Yugoslav navy personnel.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Dans ma déclaration sous serment, j'ai rapporté des faits anciens, tels qu'ils étaient restés présents à ma mémoire, et je veux respectueusement dire à la Cour que les noms anciens sont restés frais dans ma mémoire tandis que les indicatifs officiels n'y sont pas restés. En effet, ces nouveaux indicatifs n'étaient guère employés dans la marine yougoslave par l'ancien personnel.

M. Pierre COT. Mais vous avez dit hier qu'il était impossible de savoir auquel des trois anciens navires s'appliquaient les nouveaux indicatifs. Vous avez dit :

« Quant à dire que le *Marjan* a reçu le n° 1, le n° 2 ou le n° 3, et à spécifier quel indicatif avaient reçu les autres, j'en suis incapable. »

Dans ces conditions, comment avez-vous pu dire qu'il s'agissait du *Mljet* et du *Meljine* alors que ces deux navires avaient été débaptisés une année auparavant ou tout au moins, d'après vous, plusieurs mois auparavant ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You said yesterday that it was impossible to know to which of the three former ships the new names applied. You said it was difficult to say whether *Meljine*, for example, had become M. 1, or M. 2, or M. 3. In those circumstances, how could you say that the two ships in question were the *Mljet* and the *Meljine* inasmuch as these ships had been baptized officially a year before or at least, as you say, a number of months previously ?

Commander KOVACIC. I did not say that the ships had been changed —the names changed—one year ago or a couple of months ; I said the changing over of the names of M-class ships took place somewhere at the end of the year 1946. I said yesterday, and I have said on several occasions to-day, that I cannot remember which ships of the M-class became M. 1, M. 2, or M. 3. I cannot remember, but I said yesterday, in order to save time and to avoid any possible confusion, I would respectfully like to ask the Court that in all future references I would use the expression "two ships of M-class", because there were only three such ships in all the Yugoslav navy, and two of those ships had been engaged in the operation of loading mines which I saw, and that one point, in my humble opinion, is important.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je n'ai pas dit que les noms de ces navires ont été changés quelques mois auparavant. J'ai indiqué que ces changements de noms pour les navires de la classe M avaient dû avoir lieu à la fin de 1946. J'ai dit hier et répété plusieurs fois aujourd'hui que je ne peux pas me rappeler quel numéro — 1, 2 ou 3 — a été attribué à chacun des navires. J'ai précisé hier que si la Cour voulait bien m'y autoriser, afin de gagner du temps et d'éviter toute confusion, j'emploierai désormais l'expression « deux navires de la classe M ».

En effet, il n'existe que trois navires en tout, dans la marine yougoslave, de ce type. Deux d'entre eux étaient occupés au chargement des mines. Je les ai vus pendant cette opération, et selon mon humble opinion c'est là le point important.

[*Public sitting of November 25th, 1948, afternoon.*]

M. Pierre COT. Je désire que le témoin, en se servant de la carte qu'il a devant lui au besoin ou d'une autre carte, indique nettement à la Cour où se trouve le tunnel dans la baie de Panikovac.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] We shall now pass on to what the witness saw during that afternoon. Will the witness please indicate, using if necessary the map which is in front of him or another map, exactly where in Panikovac Bay the entrances to the tunnel are ?

Commander KOVACIC. [The witness indicates on map.] I have marked on the sketch map of Sibenik the approximate position of the entrance to the tunnels, and I should like to point out to the Court that the marking is approximate only, because this is only a sketch map of Sibenik harbour.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'ai marqué sur la carte que j'ai sous les yeux l'entrée approximative du tunnel. Je tiens à préciser qu'il ne s'agit que d'une indication approximative, car la carte que j'ai sous les yeux n'est qu'un schéma.

M. Pierre COT. On peut la compléter par la photographie. Dans quelle position se trouvaient les navires par rapport au tunnel ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Obviously, this map can be completed with the help of the photograph. The next question I desire to ask is this. Can you tell us in relation to the entrance of the tunnels, what was the position of the ships which you saw ?

Commander KOVACIC. In Panikovac Bay there are built up jetties, small stone or concrete jetties, and two M-class ships were lying along-

side the jetty in such a manner—I can remember this very well—that the sterns of the ships were turned approximately towards Kulina Point.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Dans la baie de Panikovac se trouvent des jetées en petites pierres ou en ciment. Les deux navires se trouvaient le long des jetées, dans une position telle que leur arrière était dirigé vers la pointe de Kulina à peu près.

M. Pierre COT. Supposons que ceci soit l'entrée du tunnel.

[M. Pierre Cot montre sur une figure l'endroit dont il veut parler.]

Le témoin veut-il dessiner approximativement la position des navires par rapport à l'entrée du tunnel ?

[Le témoin fait un croquis à l'appui duquel il donne des explications.]

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Will you roughly sketch the position of the ships in reference to the entrance to the tunnels, as you remember seeing them ?

Commander KOVACIC. I have drawn an approximate sketch with a line representing the concrete structure and the entrances to the tunnels. There is another line which represents approximately the shape of the concrete or stone jetties. The ships were lying here [indicating on sketch]. I should like to point out that M-class ships are very small ships and are very easy to move alongside jetties, and during any operation of loading it is quite possible and very easy indeed to move the ships as necessary to facilitate the actual operation.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Sur ce croquis approximatif, une ligne indique l'édifice en ciment avec les deux bouches du tunnel ; l'autre ligne figure les jetées en ciment ou en pierre. J'ajoute que ces navires sont de très petits navires, faciles à manœuvrer le long des jetées. Il est tout à fait possible qu'ils aient été déplacés au cours des opérations de chargement de manière à faciliter ce travail.

M. Pierre COT. Dans quelle position se trouvaient les navires et comment était dirigé l'arrière de ces navires ?

[Le témoin dessine à nouveau la position de ces navires en précisant que son croquis est approximatif.]

M. Pierre COT. Les navires avaient donc le nez et non l'arrière vers le tunnel, si je comprends bien ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If I have understood you correctly, the ships had their bows and not their sterns towards the entrance of the tunnels ?

Commander KOVACIC. Yes, that is right. On the sketch I have drawn these ships in a position with their bows pointing towards the tunnels, approximately of course, and pointing with their sterns outside Panikovac Cove.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] C'est juste. Le croquis que je viens de faire représente le navire avec l'avant dirigé vers le tunnel et l'arrière vers l'extérieur de la baie de Panikovac.

M. Pierre COT. Le témoin étant un officier qui a servi à bord de mouilleurs de mines, considère-t-il qu'il est normal pour charger des mines qui sont dans le tunnel d'avoir l'avant tourné vers le tunnel plutôt que l'arrière ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May I put a question to you as an officer who has been on board minesweepers ? Is it a normal way of tying up a ship for loading with mines to have it with its bow towards the entrance of the tunnels ?

Commander KOVACIC. That is more a question for a naval expert ; but from my own experience with these little ships, I should say the easiest way to load mines with the aid of their own derricks is to tie up the ship alongside the jetty, providing the jetty is supplied with the necessary equipment for speeding up the movement of the mines and for facilitating the movement of the mines from the tunnels right alongside the ship at the jetty.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Cette question est plutôt du ressort des experts navals que de moi-même. D'après ma propre expérience, étant donné qu'il s'agissait de petits navires pouvant être chargés au moyen de leur propre mât de charge, il suffisait de les amarrer le long de la jetée si la jetée était munie des rails nécessaires pour faciliter le transport des mines. Cela était très possible.

M. Pierre COT. Cela paraît possible pour le premier navire. Mais pour le deuxième navire qui, d'après vos déclarations, a été chargé avec son mât de charge, ne fallait-il pas passer du premier au deuxième navire, procédé peu usuel qui allonge la durée du chargement ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] On the sketch map which has been drawn, the two ships are drawn side by side, and this appears quite possible for loading the first ship, but how about the loading of the second ship, especially, as you say, when the ship's derrick is used for loading ? It would be necessary, in order to load the second ship, to transfer the mines firstly to the first one and then again transfer them to the second. This, although not impossible, is at least a lengthy process.

Commander KOVACIC. I drew on the sketch the two ships lying alongside each other at the jetty, and that is a position in which I remember seeing them when I passed in the motor launch. I have not said that that was the actual position for loading the mines, and the Court will appreciate from my previous remarks that the ships are very small and, indeed, very handy to handle and to change the actual position at the jetty, and manoeuvre to get the outside ship alongside the jetty so that both ships are at the jetty. This manoeuvre can be made in a matter of minutes.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Sur mon croquis, j'ai tracé les deux navires côte à côte le long de la jetée. C'est la position dans laquelle j'ai vu ces navires lorsque je passais dans la vedette à moteur dont j'ai parlé. Je n'ai pas dit que les navires se trouvaient réellement dans cette position au moment du chargement des mines. Je tiens à attirer l'attention de la Cour sur le fait que, comme je l'ai dit tout à l'heure, il s'agissait de navires très petits, très maniables, donc faciles à déplacer, de sorte que l'on aurait pu aisément en quelques minutes changer de place le navire qui se trouvait à l'extérieur et le mettre le long de la jetée.

M. Pierre COT. Lorsque vous parlez de navires très petits, vous entendez tout de même des navires qui mesurent environ 60 mètres de long. Je m'excuse de ne pas très bien savoir ce que cela fait en pieds.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You mention small ships, but, nevertheless, these ships were some 60 metres long. I am afraid I do not quite know what their exact length is in feet, but you do agree with me that the length of the ships concerned is 60 metres ?

Commander KOVACIC. Yes, they are ships of about 130 tons only, and in every navy, including the French navy, I am certain they might be regarded as very little ships and very handy indeed to manoeuvre.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Il s'agit de navires d'environ 130 tonnes. Dans toutes les marines, y compris sans doute la marine française, les navires de ce tonnage sont considérés comme de très petits bateaux, extrêmement maniables.

M. Pierre COT. Un des navires était donc en position facile de chargement de mines et l'autre ne l'était pas, semble-t-il, puisque vous avez indiqué qu'on aurait pu le déplacer et que, pour charger des mines en deuxième position, la manœuvre eût été compliquée. L'autre navire était ou bien en position difficile, ou, comme vous l'avez dit, il avait été amené là mais pour le charger, la position de l'arrière ou de l'avant aurait pu être modifiée.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If I have understood you correctly, one of these ships was tied up in the loading position and the other was not. It was just tied up and, according to you, it was tied up there for the sake of convenience, whereas, if it had been tied up for loading purposes, it could have been tied up either fore or aft of the first ship.

Commander KOVACIC. I should like to repeat that the position of the ships marked on the sketch was the position in which I saw them for a couple of minutes when I passed in the motor launch. I had not watched the operation of mineloading for the whole time. I cannot explain how the whole operation of mineloading was carried out, but I can suppose that the ships were the whole time in approximately the same position—I mean during the whole operation of loading the mines.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] La position des navires telle que je l'ai indiquée sur le croquis est telle que je l'ai vue pendant le bref passage de la vedette à moteur. Je n'ai pas vu ni pu observer toute l'opération du chargement des mines. Je ne saurais donc dire à M. Cot d'une façon précise comment elle a eu lieu. En revanche, je peux supposer que les navires ont toujours été dans la même position pendant toute la durée de l'opération.

M. Pierre COT. Je vous ai posé cette question parce que, au paragraphe 9 de votre affidavit, vous avez dit : « J'ai vu charger une mine sur chaque navire à l'aide du mât de charge du navire. » Vous avez donc vu charger une mine aussi bien sur le premier que sur le deuxième navire.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I have asked you these questions because in paragraph 9 of your affidavit you say : "I saw one mine loaded on to each ship by means of the ship's derrick." In other

words, you said that you saw a mine being loaded on both of those ships. Is that right?

Commander KOVACIC. Yes, that is correct. I confirm my statement as regards the loading operation which I saw in the time when I passed in the motor boat, but I should like to point out again that I am not quite sure, and I do not suppose that during the whole operation of the loading of mines which probably took several hours, the ships were exactly in the same position. Most likely the captains of the ships just manoeuvred them according to the facilities on the jetty, including the transportation of mines outside the tunnels to the jetties alongside the ships.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] C'est exact. Je confirme la déclaration que j'ai faite sous serment. Je précise que ce que j'ai pu voir a eu lieu pendant quelques minutes, alors que je passais dans la vedette à moteur. Je ne suis pas certain et je ne suppose pas que pendant toute l'opération, qui sans doute a duré quelques heures, les bateaux soient toujours restés dans la même position. Il est probable que les capitaines ont manœuvré ces bateaux, ont changé leur position selon les possibilités du moment, leur disponibilité en main d'œuvre et selon les facilités que procuraient les jetées, notamment selon les possibilités de transporter les mines du tunnel à bord des navires.

M. Pierre COT. Nous sommes d'accord. Je voulais faire préciser que le témoin prétend avoir vu ou a vu, les deux navires étant dans cette position, que l'on chargeait des mines sur celui-là [M. Cot montre le croquis], ce qui est normal, et également sur celui-là [M. Cot montre à nouveau le croquis]; c'est bien ce que vous dites dans votre déclaration?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] We agree perfectly. All that I wanted to have confirmed was that the witness saw both the ships tie up in this position, and first of all [indicating the ships on the drawing] saw a mine laid on this one which is the one nearest to the quay, and then on that one which is the ship furthest away from the quay. That is what you did see?

Commander KOVACIC. That is correct. I saw two ships lying approximately alongside, and both ships engaged in the operation of loading mines.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Il en est bien ainsi. J'ai vu les deux navires approximativement côte à côte en train de subir des opérations de chargement de mines.

M. Pierre COT. Des experts pourront nous dire ce qu'ils pensent de ce procédé.

Vous avez dit dans votre déclaration que chaque navire contenait vingt mines. Maintenez-vous cette affirmation?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Well, I think we will leave it to experts to give their own opinion on such a method of loading. I shall now pass on to another question. In your affidavit you state that each ship contained twenty mines. Do you maintain that?

Commander KOVACIC. First of all I would like, with the kind permission of the Court, to point out again that I did not see the whole

operation during the whole time of loading the mines. I saw only one scene, one fraction of a whole operation which lasted for several hours, and I did not watch the whole operation of the mine-loading, and I agree with Professor Cot it is a matter for experts to consider the whole operation. As regards the second question, I still maintain and confirm the statement made in my affidavit.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Avec l'autorisation de la Cour, je tiens à préciser de nouveau que je n'ai pas vu toute l'opération du chargement. J'ai vu une fraction au terme de l'opération qui a duré plusieurs heures. C'est là tout ce que j'ai vu. Je suis d'accord avec M. Cot lorsqu'il dit qu'il incomberait à des experts de procéder à un examen et de statuer sur l'opération dans son ensemble.

En ce qui concerne la deuxième question, je confirme la déclaration que j'ai faite sous serment.

M. Pierre COT. Chaque navire contenait environ vingt mines.

Je poursuis votre déclaration : « Pour la plupart il s'agissait de mines de contact amarrées de forme ronde. »

Dois-je en conclure qu'il y avait également d'autres mines, comme semble l'indiquer l'expression « la plupart ». Voulez-vous préciser si les vingt mines approximativement que vous avez vues sur chaque navire étaient toutes de forme ronde ou si simplement elles l'étaient pour la plupart.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I therefore take it you state that each ship had some twenty mines on board. I shall continue quoting from your affidavit : you say there were "about twenty mines in each, mostly contact moored mines, global in shape". From this sentence, must one conclude that there were mines other than the contact mines on board the ships ? It would thus appear probable from your expression. Could I ask you to confirm the fact that there were other mines on board, or were all the twenty mines which you saw global in shape ?

Commander KOVACIC. I would like to clear up the question of what I saw as far as mines were concerned. I saw about twenty spherical German Y type mines all ready aboard each ship, but at the same time there were around on the jetties, as there were always in Panikovac Cove when any operation with mines took place, also oval shaped magnetic mines.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'aimerais préciser ce que j'ai vu en ce qui concerne les mines. J'ai vu environ vingt mines de type allemand GY, mines sphériques qui se trouvaient déjà à bord de chaque bateau. Mais en même temps j'ai pu distinguer sur la jetée — comme c'était toujours le cas dans la baie de Panikovac lorsqu'il y avait des opérations de chargement de mines — d'autres mines magnétiques de forme ovale.

M. Pierre COT. Je ne voudrais pas embarrasser le témoin, mais je voudrais lui faire observer que, dans sa déclaration faite à Whitehall, il ne dit pas qu'il a vu des mines rondes sur les navires et d'autres mines à quai. Je lis sa phrase : « Chacun d'eux [il parle des deux navires] contenait environ vingt mines, pour la plupart des mines de contact amarrées de forme ronde. »

Si je comprends bien, à ce moment-là il pensait qu'il y avait d'autres mines à bord des navires et aujourd'hui, précisant ses souvenirs, il nous indique que sur les navires se trouvaient des mines de forme ronde et que les autres mines étaient sur la jetée. Je voudrais lui demander de préciser, en sachant que l'on peut sur des points de détail ne pas avoir des souvenirs toujours concordants.

M. Pierre Cot. [*Interpretation*]. I should not wish to embarrass the witness, I should only like to point out that in his affidavit sworn at Whitehall he does not say there were round mines on the ship and others on the quay itself; to quote the affidavit, "there were about twenty mines in each, mostly contact moored mines, global in shape". It would seem to me, and I would understand from that, he thought at one time there were other mines on board the ship, and now he says there were some on board the ship and others on the quay. I should like him to clarify this point.

Commander Kovacic. I would like to clarify the point, saying that, as I remember and as I have always remembered, there were spherical type Y mines only aboard the ships, but there were oval shaped magnetic mines around on the jetties and on the scene of the operation.

Commandant Kovacic. [*Interprétation.*] Je voudrais préciser ce point en disant que, selon mes souvenirs, il n'y avait à bord que des mines sphériques de type allemand GY, alors qu'il se trouvait à l'entour, sur la jetée, des mines magnétiques ovales.

M. Pierre Cot. En somme, c'est par erreur que vous avez déclaré à Whitehall que « les mines à bord des navires étaient pour la plupart des mines rondes » ? Vous dites aujourd'hui que toutes les mines à bord des navires étaient des mines rondes. Est-ce bien là votre pensée ?

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] And there is inconsistency here, is there not, inasmuch as you swore at Whitehall that most of the mines on board the ship were round; now you say they were all round.

Sir Frank Soskice. Before he answers it, can we have the quotation from the affidavit correct ?

(Sir Frank Soskice demande qu'avant que le témoin ne réponde, on donne la citation tout à fait correcte de l'affidavit. M. Pierre Cot lit le passage en anglais au paragraphe 9. Le texte français est le suivant : « .... Chacun d'eux contenait environ vingt mines, pour la plupart des mines de contact amarrées, de forme ronde, avec antennes. Les mines que j'ai vues étaient d'environ 1¼ mètres de diamètre, et c'étaient sans aucun doute des mines allemandes du type Y. »)

M. Pierre Cot. [In English]. "There were about twenty mines in each, mostly contact moored mines...."

Sir Frank Soskice. With horns.

M. Pierre Cot. [In English.] I will, of course, come to the horns a few minutes later, but I cannot work so rapidly.

Sir Frank Soskice. If I may just make clear what I was saying. Mr. President, Professor Cot read the affidavit incompletely, unintention-

ally of course, but what he read out was "there were about twenty mines in each, mostly contact moored mines, global in shape", whereas the affidavit reads "mostly contact moored mines, with horns, global in shape". What Professor Cot left out were the words "with horns". If he is purporting to cite the affidavit, he should cite it correctly.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'aimerais préciser encore ce que j'ai dit. La citation faite par M. Pierre Cot était incomplète en ce sens que, dans la phrase dont il a donné lecture, il a laissé de côté, sans le vouloir bien entendu, les deux mots « avec antennes ». Il a lu la phrase ainsi : « Chacun d'eux contenait environ vingt mines, pour la plupart des mines amarrées de forme ronde. »

M. Pierre COT. Je vais alors prendre la citation complète. Vous avez dit dans votre affidavit : « Chacun d'eux contenait environ vingt mines, pour la plupart des mines de contact amarrées, de forme ronde, avec antennes. » Or, vous avez dit ici, semble-t-il, que sur le bateau il y avait non pas pour *la plupart* de ces mines, mais, *uniquement* de ces mines. Est-ce bien là votre pensée ?

M. Pierre COT. [In English.] I said "with horns".

[*Interpretation.*] I shall read the whole sentence, then : "There were about twenty mines in each, mostly contact moored mines, with horns, global in shape." You said they are mostly contact moored mines. Now you say they were only contact moored mines.

Commander KOVACIC. May I, Mr. President, make a small contribution towards the clarification of a purely naval question ? Contact spherical mines are equipped with horns ; magnetic oval mines are without horns, and I said : "the two ships were partly loaded with mines. There were about twenty mines in each, mostly contact moored mines, with horns, global in shape." I refer to spherical German Y type mines only.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, permettez-moi d'apporter ma petite contribution pour clarifier une question purement navale. Les mines de contact de forme sphérique sont toutes munies d'antennes. En revanche, les mines magnétiques ovales n'ont pas d'antennes, et je répète ce que j'ai dit dans mon affidavit : « Chacun d'eux contenait environ vingt mines, pour la plupart des mines de contact amarrées, de forme ronde, avec antennes. » Je veux dire des mines allemandes sphériques du type Y seulement.

M. Pierre COT. J'ai honte de moi-même de me faire si mal comprendre ! Ma discussion avec vous ne porte pas sur le point de savoir si les mines de contact ont des antennes ou non, mais sur le fait que, dans votre déclaration, vous avez dit que *la plupart des* mines se trouvant sur le navire étaient des mines de forme ronde .... avec antennes, alors que, semble-t-il, maintenant vous dites que *toutes* étaient des mines rondes avec antennes et *uniquement* de telles mines.

J'avais cru comprendre — peut-être me suis-je trompé — que cela voulait dire que vous affirmiez maintenant qu'il n'y avait à bord que des mines de contact rondes avec antennes, alors qu'auparavant vous disiez que la plupart des mines chargées étaient des mines rondes de contact avec antennes, ce qui implique qu'il y avait d'autres mines.

Me suis-je cette fois bien fait comprendre ? Je m'excuse auprès de vous, mais je ne puis vraiment pas être plus précis.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am ashamed of myself that I have been so unclear that I should have been misunderstood. My discussion with you did not involve the question of whether the contact mines had horns or not. Here is the point on which we seem to disagree. You stated at one time in your affidavit that *most of* the mines on the ship were round, having horns ; now you say that *all* the mines on the ship were round with horns, and that there were *only such mines* on board the ship. I thought this meant you were now saying there were only contact moored mines on the ship, with horns, whereas before, as I say, in your affidavit you said most of these mines were round mines, and you were intending in your affidavit, furthermore, that this suggested there were other mines on the ship. Am I clear now ?

Commander KOVACIC. It might be my fault not knowing the English language perfectly, and I would like to have the opportunity to clear up the question for the Court, and say my intention in paragraph 9 regarding mines was to say there were only spherical German Y type mines with horns aboard the ships.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Peut-être suis-je ici un peu coupable, et cela est dû à ma connaissance imparfaite de la langue anglaise. Mais je voudrais saisir l'occasion pour préciser exactement ce que j'entendais dire dans le paragraphe 9 de mon affidavit au sujet des mines. Je voulais dire qu'il ne s'agissait que d'une espèce de mines, de mines du type allemand GY, de forme sphérique, munies d'antennes.

M. Pierre COT. Je ne saurais en vouloir à personne de ne pas parler parfaitement l'anglais, sans me blâmer moi-même! Par conséquent, sur ce point nous sommes d'accord.

Je voudrais vous faire préciser un autre point. Dans votre affidavit, vous dites que vous pouvez déterminer avec précision quelle était la couleur des mines, que vous avez observé le scintillement de la lumière à la surface et que vous vous êtes rendu compte qu'elles étaient fraîchement peintes.

Avez-vous bien manié, cette fois, la langue anglaise, et dois-je en conclure que vous avez pu voir la couleur des mines et observer, par le scintillement de la lumière sur les mines, qu'elles étaient fraîchement peintes ? Est-ce bien votre pensée?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] It would be very ungracious of me to object to anybody not having a perfect knowledge of the English language; I am afraid I am in that category myself; therefore we quite agree. However, may I come to your affidavit. You say you were able to notice precisely the colour of the mines that you were able to see, the light playing on the surface of the mines, and that you could tell that they were recently painted.

[*Note :* At this point M. Pierre Cot corrected the interpreter.]

You say in your affidavit that you were not able to distinguish precisely the colour of the mines, but that from the light you could see playing on the surface of the mines you were able to deduce they were newly painted. That is what I wish you to confirm now. That you could tell from the light playing on the surface of the mines that these mines were recently painted.

Commander KOVACIC. Yes, I confirm, and I remember seeing the mines glittering, and that means the paint on the mines was fresh—I will not say humid, but anyway recently painted, so that the paint had a certain glitter.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je confirme ma déclaration. Je me souviens avoir vu que les mines scintillaient, ce qui signifie qu'elles étaient revêtues d'une couche de peinture fraîche. En disant « fraîche », je ne veux pas dire que cette peinture était encore humide ; j'entends par là que la peinture avait été récemment apposée sur les mines.

M. Pierre COT. Continuons. Vous avez-vu aussi, je crois, — vous l'avez dit hier, — les rails destinés au mouillage des mines et le mécanisme qui permet de bloquer la mine sur les rails. Sommes-nous bien d'accord également sur ces détails ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Let us continue. You said also, I think yesterday, that you were able to distinguish the rails for unloading the mines, and also the mechanism preventing the mines from being blocked on the rails. Do you confirm this ?

Commander KOVACIC. I confirm this only as far as the rails and releasing mechanism in general are concerned. I did not say that I saw details of the mechanism, as I understood from M. Pierre Cot's impression.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] En ce qui concerne les rails et le mécanisme de déclenchement des mines en général, je confirme n'avoir pas dit que j'ai vu les détails du mécanisme de chacune des mines, ainsi que cela semblerait résulter de la question posée par M. Pierre Cot.

M. Pierre COT. Non, je n'ai pas parlé du détail du mécanisme ; j'ai dit que nous prenions en détail ce que vous avez vu. Vous avez vu le mécanisme, les antennes de contact également, avez-vous dit. Je cite au paragraphe 10 : « Mon intérêt a été particulièrement attiré par le fait que les mines étaient pourvues d'antennes permettant l'explosion par contact », et ensuite vous parlez des rails.

Vous confirmez donc que vous avez vu les antennes, est-ce bien exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am not asking you whether you saw any details of the mechanism. I am asking you whether you saw the mechanism itself and the contact horns. Quoting from your affidavit, you say : "My interest was roused particularly by the fact that the mines had contact-firing horns fitted." Do you confirm this ?

Commander KOVACIC. Yes, I confirm I said and I had seen mines with horns, but of course I will tell the Court that I would never pretend to say I had seen the horns in detail. I said, and I remember seeing "mines with something which I knew were horns". I would like to clear up that point.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] En effet, je le confirme. J'ai vu que les mines étaient munies de leurs antennes, mais je ne prétends pas avoir vu le détail des antennes. Je déclare avoir vu les mines avec, sur ces mines, quelque chose que je savais être les antennes. Je tenais à tirer ce point au clair.

M. Pierre COT. Je ne vous ai pas demandé si vous aviez vu le détail des antennes ; je vous ai simplement fait préciser que vous aviez déclaré que les mines étaient pourvues d'antennes. Sommes-nous bien d'accord ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I did not ask the witness whether he had seen the details of the horns. I was just asking him whether he confirms the fact that he saw the mines had contact-firing horns fitted. Do we agree with this ?

Commander KOVACIC. I agree.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je suis d'accord.

M. Pierre COT. Alors, revenons maintenant un peu en arrière et vous allez comprendre pourquoi. A quelle heure les deux navires, le *Mljet* et le *Meljine*, ont-ils quitté les ateliers de réparation ? A quelle heure environ ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Let us go back a little while and you will see why I am doing this shortly. At approximately what time did the two ships *Mljet* and *Meljine* leave the repair workshops ?

Commander KOVACIC. I cannot precisely give the exact moment when the ships had changed from St. Pierre Bay to Panikovac Cove.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne peux pas dire avec précision l'heure à laquelle les navires ont changé de mouillage, se rendant de la baie de Saint-Pierre à l'anse de Panikovac.

M. Pierre COT. Nous allons donc tâcher de l'établir approximativement. Vous avez dit que c'était juste avant midi que vous aviez reçu deux appels téléphoniques ayant pour objet de vous faire savoir que le travail en cours devait être interrompu et qu'il fallait immédiatement montrer aux opérateurs de radio comment se contenter des réparations provisoires déjà effectuées.

A votre avis combien cela peut-il prendre de temps ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Let us try to decide this point approximately. You said that just before noon you received two telephone calls ordering you to interrupt the work and instructing you to show the operators how they should make the work that had been done up to then be sufficient. How long would you say this would take ?

Commander KOVACIC. I should say, of course approximately, the instruction to the telegraphists as how to use gear which was only temporarily repaired, and how to use all possible communications, might be done in a very short time—about half an hour to, say, one hour.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je dirais approximativement, et en faisant plutôt une supposition, que, pour donner des instructions aux opérateurs de radio afin qu'ils sachent se servir d'appareils qui ont été réparés temporairement et modifiés, il leur a fallu environ une demi-heure, peut-être une heure.

M. Pierre COT. Combien a-t-il fallu de temps pour mettre les navires en état de partir, c'est-à-dire pour pousser les feux — à supposer qu'ils

n'aient pas été mis à bas, ce qui serait extraordinaire —, pour rappeler les hommes, les équipages, les officiers et pour faire le ravitaillement en vivres et en eau qui convient lorsqu'on va en mission ? Combien de temps, au minimum, d'après votre expérience, faut-il pour ces opérations quand des navires sont dans un atelier de réparations ?

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] How long, according to your experience, would it have taken to put the ships into shape again so that they could leave ? How long would it take for them to stoke up, call the men back, call back the crews and officers, stock up with food, and water ? How long would such an operation take, from your experience of having seen ships in your working hours ?

Commander Kovacic. That is another matter for an expert, and is a purely theoretical position. As I understood M. Pierre Cot asked me how long it took to put ships to sail when the ships had their fires out and are without crew and without provisions and so on. Well, I should say it all depends on the circumstances, and as a naval officer I would be very careful to give any definite answer on this subject.

Commandant Kovacic. [*Interprétation.*] Je crois que c'est là encore une question qui devrait être soumise à des experts, d'autant plus qu'elle est fondée sur une supposition théorique. Si j'ai bien compris, M. Pierre Cot me demande combien de temps il faudrait pour mettre en état de marche un navire dont les feux étaient éteints, dont l'équipage était absent, qui n'avait plus de provisions à bord. Cela dépendrait des circonstances, et, comme officier de marine, je prendrais grand soin de ne pas donner une réponse nette à une telle question.

M. Pierre Cot. C'est pourquoi je vous ai demandé quel était le temps minimum, d'après votre expérience à l'atelier, pour pouvoir faire partir des navires quand ces navires étaient à l'atelier depuis, d'après vous, trois jours ?

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] That is why I asked you to state what was the minimum time that would be needed for the preparation of such ships, based upon your experience with ships in your workshop. For instance, when such ships have been in your workshop, let us say, for three days, what is the minimum time that you think would be needed to prepare them ?

Commander Kovacic. May I call the attention of the Court again to the fact that I was in charge of signal workshops and stores ; in other words, connected with signals and wireless equipment only, and that the ships never physically entered our stores of course. We were far away from the jetty, and I can only answer the question as far as W.T. equipment—wireless equipment and signal equipment—is concerned, because I have never been in charge of any other naval establishment.

Commandant Kovacic. [*Interprétation.*] Puis-je me permettre de rappeler à la Cour que je dirigeais les ateliers et les magasins des équipements de signalisation ? Ainsi donc, je ne connais que les questions de signalisation et de T. S. F. Des navires ne sont jamais entrés physiquement dans les ateliers en question, puisqu'ils se trouvaient à une certaine distance de la jetée. Je puis donc répondre à des questions

relatives aux équipements de signalisation et de T. S. F. ; je n'ai jamais eu la direction d'autres établissements navals.

M. Pierre COT. Nous sommes d'accord. Mais après avoir rappelé à la Cour ce qu'elle savait, à savoir quelles étaient vos fonctions, voulez-vous avoir l'obligeance de répondre à ma question et de dire ce qui vous paraît être le temps minimum, quand un navire se trouve dans un atelier de réparations, pour qu'il soit prêt à lever l'ancre et à se rendre ailleurs. Je dis bien le temps minimum en mettant les circonstances les plus favorables de votre côté.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] We quite agree on this. You have just told the Court something it already knew, namely what your functions were. Now would you be kind enough to answer my question. In your view, what is the minimum time that would be needed to prepare ships when they have been in the workshops ? The minimum time, I say, and I am putting it as low as possible.

Commander KOVACIC. Again, I say it is a very hard question for me to answer, as a naval officer, because it all depends on circumstances. If, speaking purely as a naval officer and not as a witness, I knew exactly the circumstances and conditions of such a ship and the circumstances and conditions of the facilities, man-power, working hours and so on at the particular naval dockyard, I could give may be an approximate answer.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Il m'est vraiment difficile de répondre à une telle question, car cela dépend des circonstances. Mais en tant qu'officier de marine et non plus en tant que témoin, pour répondre, il faudrait que je connusse les circonstances, les conditions, l'état dans lequel se trouvait le navire et également les facilités à sa disposition, la main-d'œuvre, l'équipement du chantier. Tous ces éléments me permettraient peut-être de donner une réponse approximative.

M. Pierre COT. Je vais essayer de vous mettre sur la voie.

Dans votre déclaration, vous dites que l'aspirant Keric avait été chargé avec une équipe de faire le travail. Vous dites ceci au paragraphe 7 :

« Keric, qui avait travaillé sur le *Mljet* et le *Meljine*, revient à l'atelier de signalisation à 15 h. environ. »

Puis-je en conclure que le navire serait parti, mettons entre 2 h. ½ et 3 h., ou, si vous préférez, entre 2 h. et 3 h. ? Cela vous paraît-il concorder avec le retour de l'aspirant Keric qui revenait de travailler sur le navire ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Let me try to help you then. In your affidavit you stated that Keric and others had been entrusted with the work, and you state in paragraph 7 : "Keric, who had been working on the *Mljet* and *Meljine*, returned to the signals workshop at about 15.00 hours." Now, may I conclude from this that the ships probably left somewhere between 2.30 and 3 o'clock, or would you rather I said 2 and 3 o'clock ? Would this seem consistent with the hour given for the return of Keric ?

Commander KOVACIC. As far as Keric is concerned, I agree with Professor Cot, but I would like, and I am very sorry to be obliged to do

so, to point out again that Keric has been engaged purely on the repair of W.T. and wireless and signal equipment, not in any other sort or type of repair.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] En ce qui concerne Keric, mon technicien, je peux donner mon accord sur le raisonnement de M. Pierre Cot. Mais je voudrais répéter, et je regrette beaucoup d'être obligé de le faire, que Keric, en tant que mon technicien, n'a eu à s'occuper que des équipements de T. S. F. et de signalisation, à l'exclusion de toute autre opération quelconque.

M. Pierre COT. Vous n'étiez pas obligé de le répéter, puisque c'est un point sur lequel nous sommes tous d'accord. Mais je conclus que Keric est revenu de son travail à bord de ces deux bateaux vers 3 h. et que les deux bateaux étaient partis, mettons une demi-heure auparavant, environ, au plus tôt ou au plus tard, comme vous voudrez. Est-ce bien cela ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You were not obliged at all to repeat it since we are all agreed upon this point, but you state that Keric returned from working on board the ships round about 3 o'clock, the ships having left approximately at 2.30. Are you agreed ?

Commander KOVACIC. Yes, when Keric returned he told me the ships had already left the Sveti Petar Bay and changed berth to Panikovac Bay, and he was able to do his job of repairing the W.T. equipment during the time and before, of course, the changing of the berth.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui. Lorsque Keric est revenu, il m'a dit que les bateaux avaient déjà changé de mouillage de la baie de Saint-Pierre à l'anse de Panikovac, et qu'il avait pu faire son travail de réparation de T. S. F. pendant et également avant ce changement de mouillage.

M. Pierre COT. Vous voyez que nous progressons. Donc, les navires quittent les ateliers vers 2 h. ½ environ. D'après votre déclaration d'hier — j'aimerais que vous la confirmiez —, pour que les navires aillent des ateliers de réparations à Panikovac, il leur fallait, si je crois bien me rappeler ce que vous avez dit, environ trois quarts d'heure. Est-ce bien exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Well, we are progressing. It is now clear that the ships left the workshops at approximately 14.30 hours. To come back to one of your statements yesterday, you stated that to go from the workshops to Panikovac Bay would take these ships approximately 45 minutes. Is that so ?

Commander KOVACIC. Yes, I agree and confirm my statement about 45 minutes, but I should like to point out that I said together with manoeuvring, that is, manoeuvring to sail and manoeuvring to tie the ships up and so on. With regard to the time that the ships left the Bay, I still say that it is pure supposition. Perhaps it is the time stated by M. Pierre Cot or perhaps it is more or perhaps less time.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui. Je suis d'accord et je confirme cette indication de 45 minutes. Mais je veux bien souligner que j'ai indiqué qu'il s'agissait de 45 minutes y compris les manœuvres, c'est-à-dire l'opération même de départ, le parcours, l'arrivée et l'amar-

rage dans le nouveau mouillage. Quant au temps de départ de la baie de Saint-Pierre, c'est une supposition. Peut-être est-ce l'heure indiquée par M. Pierre Cot, peut-être est-ce un peu avant, peut-être un peu après.

M. Pierre COT. Nous sommes tout à fait d'accord. Si nous prenons, par conséquent, ces suppositions un peu avant ou un peu après, nous pouvons arriver à la conclusion que le navire était à Panikovac, prêt à charger les mines, entre 3 h. ou 3 h. ¼ au plus tôt et 3 h. ou 3 h. ½ au plus tard. Est-ce exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I agree. Assuming that the ships left a little before or a little after 14.30 hours, we can assume that the ships were at Panikovac Bay ready for loading the mines at any time between 15.00 or 15.15 at the earliest, and 15.00 or 15.30 at the latest.

Commander KOVACIC. I would not say between 14.30 and 15.30, because as I remember, the technician returned before we closed down our work, and we closed down our work at 16.00 hours. I would say he returned an hour before, and when he returned he told me that the ships were already in Panikovac Bay. He walked back from Panikovac Bay to our workshop, so I should say the ships were at Panikovac Bay again well before 15.00 hours. It might be 14.00 hours or even before.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne dirais pas que l'heure d'arrivée est certainement placée entre 14 h. 30 et 15 h. 30. En effet, le mécanicien Keric est revenu à l'atelier bien avant sa fermeture, c'est-à-dire une heure avant. J'ai déjà dit qu'il avait indiqué que le navire se trouvait déjà dans l'anse de Panikovac, puisqu'il avait fait le trajet avec le navire et qu'il était revenu à pied. Ainsi je dirais — c'est bien entendu une supposition — que le navire était arrivé dans l'anse de Panikovac bien avant 3 h., peut-être même à 2 h. ou avant.

M. Pierre COT. Nous devons donc en conclure qu'il a fallu au plus une heure et demie — entre une heure et une heure et demie — pour que l'on reçoive l'ordre de ne plus procéder aux réparations, pour que l'on monte l'appareillage provisoire et que l'on en montre le fonctionnement, pour que — je m'excuse cette fois d'employer une expression de marine — l'on appelle au poste d'appareillage, que l'on prépare le navire et qu'il parte. Est-ce bien cela que veut dire le témoin ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Therefore, I conclude from those remarks that in a maximum of 1 to 1½ hours the following events took place. An order was received to stop all repair work, the temporary equipment was fitted on board the ships, the personnel were shown how to use it, the crew were recalled from their quarters, and the ship was made ready to sail and in fact did sail.

Commander KOVACIC. I still feel that Professor Cot has an incorrect supposition. Maybe he has some reasons for believing that the ships were without a crew, that the ships were undergoing some unspecified repairs, that they were without fires in the boilers, and that the crew were somewhere far away from the ships and had to be collected, and so on. I do not know why Professor Cot has this supposition. Certainly it is not from my affidavit, because in there I speak clearly only about

the repairing of W.T. or wireless signalling sets, and every naval officer will agree with me that such repairs can be done even when the ship changes its berth and that such repairs could be completed at once and temporarily.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne peux pas m'empêcher de penser que le professeur Cot continue ses suppositions théoriques. Peut-être a-t-il des raisons de penser que le navire se trouvait sans équipage, qu'il était en train de subir des réparations *non* spécifiées, que les feux étaient éteints, que l'équipage était éloigné de sorte qu'il aurait fallu envoyer des rabatteurs pour les chercher. Je ne sais pourquoi M. le professeur Cot fait cette supposition. En tout cas, elle ne peut être basée sur ma déclaration sous serment. Dans celle-ci je n'ai parlé clairement que des réparations à l'appareillage de T. S. F. ou de signalisation, et chaque officier de marine sera d'accord avec moi pour dire que de telles réparations peuvent être effectuées même pendant un changement de mouillage et qu'elles peuvent être terminées rapidement.

M. Pierre COT. Mais ce que je trouve dans votre déclaration, c'est ce que vous venez de dire, à savoir que Keric est revenu chez vous à 3 h. Il revenait à pied de Panikovac. Quelle est la distance entre Panikovac et votre bureau ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] What I find in your affidavit is indeed what you have just said. You stated that Midshipman Keric returned to the workshops at 15.00 hours, having come back on foot from Panikovac Bay. Can you tell us the distance between your workshops and Panikovac Bay ?

Commander KOVACIC. Midshipman Keric returned at about 15.00 hours and he was walking. I cannot tell you from memory the exact distance, but I should like to ask any naval officer present to find out the distance from the chart.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] En effet, Keric est revenu à pied à l'atelier vers 15 heures. Je n'ai pas le souvenir de la distance en cause, mais je demande à n'importe lequel des officiers de marine présents de bien vouloir la calculer sur la carte.

M. Pierre COT. Je serais également heureux que n'importe quel officier de marine présent voulût bien calculer cette distance. Je crois que l'on arriverait ainsi à l'évaluer à près de trois kilomètres. Mais je serais heureux si nos distingués collègues voulaient calculer eux-mêmes.

Si je n'ai pas de réponse, je dirais simplement au témoin, moi qui ne suis pas officier de marine, que, généralement, je sais la distance qui sépare le point où j'habite du lieu de mon travail. Mais je ne veux pas insister sur ce point. Si la Cour veut bien faire faire le travail par un expert, elle verra qu'on aboutit à 2.775 m., c'est-à-dire entre 2 kilomètres et demi et trois kilomètres.

Je vais alors poser, pour être sûr de ne pas faire d'hypothèse, la question suivante au témoin :

Selon les habitudes yougoslaves, combien de temps faut-il à peu près pour franchir à pied cette distance ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I should be delighted for any naval officer here to work out this distance. To my knowledge, it is approximately three kilometres, but I should be glad if this distance could be

confirmed by my learned colleagues. [After a pause.] As I hear no answer, I shall continue and state that I, who am unfortunately not a naval officer, can usually say how far it is between two well-known points in the immediate vicinity of wherever I happen to be working. However, I must inform you that the distance is 2,775 metres, in other words, between 2½ and 3 kilometres. As I do not wish to be accused of assuming anything, I shall ask the witness how long it takes a Yugoslav to walk this distance.

Commander KOVACIC. I must thank the naval officer present for finding out the exact distance even in metres; but I must object to Professor Cot's remark concerning knowledge of distance between two points where one lives. I do not know that I ever walked myself from the signal workshops to Panikovac Bay, because we used to go by boat, which is an entirely different matter. With regard to the other question about how long it takes a Yugoslav to walk between 2½ and 3 kilometres, well, all I can say is that it all depends on the circumstances. Maybe it takes one hour, may be it takes under 1 hour. It depends upon the circumstances, because Yugoslav people are sometimes very quick and sometimes they are very slow.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je remercie très vivement les officiers de marine ici présents qui ont déterminé cette distance à un mètre près. Mais je dois exprimer une certaine objection à la remarque de M. Cot qui dit que l'on devrait normalement savoir quelle est la distance qui sépare deux points importants de son voisinage. J'ajouterai que je ne me souviens pas avoir fait à pied par la terre le trajet en question. En effet, généralement j'effectuais ce trajet en bateau, et ce mode de transport est tout différent. Quant au rythme de la marche d'un Yougoslave, je me permettrai de dire de nouveau que cela dépend des circonstances. Un Yougoslave peut mettre une heure pour parcourir cette distance; il peut mettre moins, cela dépend des circonstances. Il y a des Yougoslaves qui sont vifs et d'autres qui sont lents.

M. Pierre COT. Je m'excuse auprès du témoin. Mais en tant que montagnard j'ai l'habitude généralement d'évaluer à peu près les distances du lieu où j'habite des points des environs. Prenons une durée normale entre une demi-heure et trois quarts d'heure. Keric entre chez vous à peu près à trois heures. Il a donc quitté le navire. Les navires sont arrivés au plus tard à 2 heures ½. Il a fallu qu'il descende et qu'il marche. Il a fallu environ trois quarts d'heure aux navires pour se rendre des ateliers à l'anse de Panikovac. J'en conclus que les navires ont quitté les ateliers en une heure et demie après l'ordre donné d'interrompre les travaux. Les navires qui se trouvaient dans le parc de réparations ont été capables pendant ce laps de temps de prendre la mer et de partir. Sommes-nous bien d'accord? Je n'en tire aucune conclusion. C'est la Cour qui en tirera.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I must apologize to the Court, because I belong to mountain folk and I know the distance between two points in my immediate vicinity. However, I shall pass on and we shall say it takes very approximately from 30 to 45 minutes to walk the distance concerned. You said that Midshipman Keric returned at approximately 15.00 hours. It is therefore safe to assume that the ships arrived at Panikovac at the latest at 14.30 hours, because you have

to give time to Midshipman Keric to get off board and start walking. You further stated that it would take ¾ hour for the ships to do the journey from the workshops to the Bay. Therefore, it means that in 1½ hours the ships had to make ready and set sail. I shall not press this point any further, but will leave it to the Court to draw its own conclusions.

Commander KOVACIC. I quite agree that all these points are suppositions, and I agree with Professor Cot that it is up to the Court to decide which of the several suppositions might be nearest to the truth.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je suis tout à fait d'accord. Tout ce que l'on vient d'étayer constitue une série de suppositions, et je suis d'accord avec M. le professeur Cot pour penser que c'est la Cour qui devra dire quelles sont, parmi les diverses suppositions, celles qui lui paraissent les plus vraisemblables.

M. Pierre COT. Non. Il y a des faits qui ne sont pas des suppositions. Votre affirmation que Keric est rentré au bureau à 3 heures et votre affirmation que Keric était revenu à pied de Panikovac au bureau constituent des déclarations de votre part. Sinon je serais obligé de conclure que tout ce que nous disons sur les bateaux sont de pures suppositions, ce qui serait peut-être conforme à ma pensée, mais certainement pas à la vôtre.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] No. I disagree with that. It is not a question of assumptions, for example, it is definitely stated that Midshipman Keric returned to his office at 15.00 hours. It is also asserted that Keric returned on foot from Panikovac Bay—at least, you said so. If it is not true and if it is an assumption, then maybe everything else concerning these ships are assumptions, and that would rather agree with what I think but would not be in agreement with what you said.

Commander KOVACIC. I should not go so far with assumptions, because there are facts here, facts which are very clear in my memory. I must apologize to the Court, but after two years it is sometimes very difficult indeed to make certain conclusions and certain assumptions which are not based on some very clear facts which remain in the memory. I put in my affidavit everything I had in my mind, and I would respectfully ask the Court to say that at the time when all these events took place, I never dreamed that some day in the future I would be called upon to act as a witness before the Highest Tribunal on earth. I never dreamed that such—and the Court must permit me to say this—a high legal spirit would act as cross-examiner. Had I known this, I should certainly have taken some notes. I took no notes at the time, and what I said in my affidavit are the clear facts which were in my mind. All other things may be just deductions and assumptions, and of course it is up to this High Court to decide which of these assumptions or deductions is nearest to the truth.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je n'irai tout de même pas aussi loin dans la qualification de ce qui constitue des suppositions. En l'espèce, certains faits sont parfaitement clairs dans ma mémoire. Que la Cour m'excuse, mais après plus de deux ans, il est parfois très difficile de tirer des conclusions et de faire des suppositions qui ne seraient

pas basées sur des faits précis et sur ce qui est resté dans la mémoire. J'ai indiqué dans ma déclaration sous serment tout ce qui m'est resté présent à l'esprit, et je dirai respectueusement à la Cour qu'à l'époque je n'ai même pas imaginé en rêve qu'à un moment quelconque je devrais faire une déposition sur ces faits devant le plus haut tribunal du monde. Et de même je n'ai jamais imaginé, même en rêve, que je serais obligé de répondre à un contre-interrogatoire fait par un esprit juridique aussi élevé que celui de M. Pierre Cot. Sinon, j'aurais pris des notes ; mais je n'en ai pas pris. Ce que j'ai rapporté dans ma déclaration sous serment ce sont des faits qui sont demeurés très précis dans ma mémoire. Tout le reste, ce sont peut-être des hypothèses ou des suppositions, et je me permets de dire que c'est votre Haute Cour qui doit dire quelles sont parmi ces hypothèses celles qui sont les plus proches de la vérité.

M. Pierre COT. Pour désagréable qu'il soit pour moi de vous soumettre ainsi à ces questions, je suis bien obligé d'essayer de voir si les faits que vous mentionnez concordent avec la vraisemblance. Je vous poserai une autre question.

Vous nous avez dit avoir servi à bord des bâtiments *Mljet* et *Meljine*, ou M. 1 ou M. 2, peu importe ; vous devez connaître approximativement le temps nécessaire au chargement des mines à bord de ces bâtiments.

Combien de temps, selon vous, a-t-il fallu pour charger vingt mines ou à peu près ce nombre de mines à bord de chaque bâtiment ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] However unpleasant it may be for me to question you, I must check the facts which you remember. I shall now pass on to another point. You stated that you served on these two ships, the *Mljet* and the *Meljine*, or M. 1, and M. 2, and you must therefore know how long it takes to load mines on to such a ship. Would you please tell me how long it would take to load twenty mines on board such a ship ?

Commander KOVACIC. From my own experience of loading mines, and from being present sometimes at that particular operation on ships of the *Orao* class, which is a bigger class of ship than the M-class, in the year 1941, just before the Axis Powers attacked Yugoslavia, I should say that to load an M-class ship with about twenty mines would require about 1 hour or 1½ hours. It all depends on the facilities and the conditions, namely, whether it is day or night, the question of manpower, and many other circumstances.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'ai assisté en spectateur au chargement de mines à bord de navires de la classe de l'*Orao*, qui est une classe plus grande que les navires de la classe M, en 1941, c'est-à-dire juste avant que les Puissances de l'Axe attaquent la Yougoslavie. D'après mon expérience, pour charger une vingtaine de mines à bord d'un navire de la classe M, il faut environ une heure ou une heure et demie. Naturellement, cela dépend de la position, du moment de la journée, c'est-à-dire si l'opération a lieu de jour ou de nuit, et de beaucoup d'autres circonstances.

M. Pierre COT. Maintenez-vous ce que vous avez dit hier et qui figure au paragraphe 10 de votre déposition, que, pour installer les rails il fallait environ une heure ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] On the other hand, you maintain what you said yesterday—and indeed what you said in paragraph 10—that to fit the rails takes approximately one hour. Do you agree with that ?

Commander KOVACIC. Yes ; I agree.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui.

M. Pierre COT. Par conséquent, pour fixer les rails et charger vingt mines il faut environ deux heures à deux heures et demie. Sommes-nous d'accord ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Therefore, in order to fix the rails and to load twenty mines, 2 to 2½ hours would be required. Do you agree with that ?

Commander KOVACIC. Yes, I agree.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui.

M. Pierre COT. La Cour pourra vérifier par un calcul s'il est possible que cette opération ait été effectuée en deux heures ou deux heures et demie. Je n'insiste pas sur ce point.

Examinons maintenant ce que vous avez vu à quatre heures et quart de l'après-midi. D'après ce que vous nous avez dit, vous terminez votre travail à quatre heures. Est-ce exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] We will now pass on to what you saw at 16.15 hours, and the Court will bear in mind what took place in the 2½ hours. You said, first of all, that you finished work at 16.00 hours.

Commander KOVACIC. Yes, we finished work at 16.00 hours and usually we got the boat at about 16.15 hours.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui. Nous terminions à 16 heures et une vedette était à notre disposition à 16 h. 15.

M. Pierre COT. Si je comprends bien, la vedette part des ateliers et passe ensuite à la pointe Kulina où elle prend quelques personnes qui, je crois, s'embarquent là. Est-ce bien exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If I have understood what you said previously, the launch, having left the workshops, stopped at Kulina to take on board a few people. Is that right ?

Commander KOVACIC. Yes, that is exact.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui.

M. Pierre COT. Vous quittez la pointe Kulina vers 16 h. 20 ou 16 h. 25 ? Est-ce bien exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Then you left Kulina at about 16.20 or 16.25 hours ? Is that right ?

Commander KOVACIC. Yes, it might be approximately.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, c'est approximativement cela.

M. Pierre COT. Ensuite, la vedette se dirige vers Sibenik, vers Molo Krka. Excusez-moi de prononcer si mal.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Then the launch proceeds to Sibenik in the direction of a place called something like Molo Krka ?

Commander KOVACIC. Yes, the boat proceeds from Kulina Point to Molo Krka.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Les bateaux vont de la pointe Kulina à Molo Krka.

M. Pierre COT. Donc, vers 16 h. 25 ou 16 h. 30 vous passez à 100 mètres après la pointe et vous voyez les bateaux. C'est, je crois, ce que vous avez dit.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Then at about 16.25 or 16.30 you passed about 100 metres beyond the point, and you saw the ships. Is that what you said ?

Commander KOVACIC. Yes, that is correct.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Il en est bien ainsi.

M. Pierre COT. A ce moment, si mon calcul est exact, vous étiez à environ 600 mètres du tunnel ou du quai où se trouvent les bateaux. Dans votre déclaration vous avez dit 500 mètres, mais comme généralement les vedettes marchent en ligne droite, c'est plutôt 600 mètres. Admettons 5 ou 600 mètres. Est-ce bien exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] At this time, I would imagine, gauging the distance, that you were about 600 metres from the tunnels. You say in your affidavit about 500, but I think this might be corrected since launches travel in a straight line. We might say some distance between 500 and 600 metres.

Commander KOVACIC. Yes, that is again an argument between naval experts and legal experts. Launches travel in a straight line sometimes, but not usually. However, that is not important and as far as the distance is concerned, it is very easy to find out from the chart. It is about 500 metres.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui. Je crains que ce soit de nouveau une discussion entre des experts en navigation et des experts en droit. Des vedettes naviguent en ligne droite. Oui. Pas forcément, plus ou moins, ce n'est pas très important. Quant à la distance, elle peut être calculée sur la carte. J'ai dit 500 mètres ; ce pouvait être un peu plus ou un peu moins.

M. Pierre COT. J'ai sous les yeux une photographie d'une mine GY que je dois à l'obligeance de mes distingués collègues et qui porte une échelle graduée. A l'aide de cette échelle j'ai calculé la longueur et le diamètre des antennes. J'arrive à cette conclusion qu'une antenne mesure à peu près 13 cm. de long et 3 cm. de diamètre, ce que l'on peut représenter ainsi.

[M. Pierre Cot montre une petite construction en papier représentant l'antenne à sa grandeur nature.]

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I have a photo before me of a GY mine which I owe to the kindness of my learned adversaries, and along

with that mine underneath is a scale. On the basis of the scale I have calculated the length and dimensions of the horns. According to my calculation, the horn would be about 13 cm. long and 3 cm. in diameter. Is that approximately right ?

Commander KOVACIC. Yes, that is right.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Il en est bien ainsi.

M. Pierre COT. Vous avez vu les antennes à 500 mètres. J'ai fait un petit dessin que je demande à la Cour la permission de lui mettre sous les yeux. J'ai ramené à 5 mètres la distance à laquelle l'antenne a été vue et réduit dans les mêmes proportions les dimensions de la mine et des antennes. J'ai fait ce dessin en noir sur fond blanc. Je dirai tout à l'heure que les conditions étaient moins favorables. Si la Cour n'est pas édifiée, elle demandera à des experts s'il est vraiment possible de voir sur ce dessin les antennes que j'ai figurées à la proportion où les voyait le témoin. Je vais prendre un autre morceau de papier, sur lequel figurent deux mines. Voulez-vous me dire sur laquelle de ces deux mines se trouvent les antennes ?

[M. Pierre Cot se place à 5 mètres du témoin et lui montre la figure dont il vient de parler.]

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You say you saw the horns at a distance of 500 metres. I have made a small sketch which, with the Court's permission, I will submit. I have brought down to 5 metres the distance from which the horns were seen. I hand you a black and white sketch. I will mention presently that the conditions were less favourable. The Court might ask experts if it is really possible to see on this sketch the horns which I have drawn in proportion to the rest of the sketch. I would now ask you whether, on this sketch, you can see the horns. I have had another sketch prepared on a piece of paper on which I have indicated two mines.

Can you say from there on which of these two mines the horn is drawn in ?

[Professor Cot held the sketch at 5 metres from the witness.]

Commander KOVACIC. Before answering the question, I should like to point out that such a sight test, as it might be called, is not even approximately equal to the natural light in the open space. First of all, the mines drawn on the sketch are silhouettes, and the sphere of the mines and the horns are drawn in the same colour and manner. Secondly, the conditions of light are different, and thirdly, on the actual mine, you can see the fundament of each horn. These horns are painted in different colour to the mine itself, and if any such test is needed, it is easier to carry it out under conditions as near as possible to those conditions described in my affidavit.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Avant de répondre, je demande, si l'épreuve visuelle de ce genre doit être faite, qu'elle soit organisée dans des conditions semblables ou très proches des conditions naturelles.

D'autre part, la mine telle qu'elle est dessinée est une silhouette, et la boule et les antennes sont figurées de la même manière et de la même couleur.

Il y a ensuite le problème de l'éclairage.

Enfin, sur la mine réelle, on aperçoit non seulement les antennes; mais leur base. En outre, ces antennes sont petites et d'une couleur différente du corps de la mine.

Si un test de ce genre doit être fait, il serait facile de reproduire des conditions aussi proches que possible de celles dans lesquelles s'est produit le fait que je note dans mon affidavit.

M. Pierre COT. En effet, il ne conviendrait pas de fonder une expérience sur le petit dessin que je vous ai montré. Je l'ai présenté pour que le témoin demande lui-même qu'une expérience plus proche de la réalité soit tentée, ce que je demande moi-même respectueusement à la Cour. Ainsi, nous saurons si une antenne de cette dimension peut être aperçue à 500 mètres sous des conditions de lumière que je vais préciser.

Vous nous avez dit que vous aviez vu le scintillement de la lumière sur la peinture. A votre avis, le soleil donnait-il à ce moment sur les navires ou les navires étaient-ils dans l'ombre ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I quite agree that we could not have a conclusive experiment on the basis of the small sketch which I have presented. However, to return to the affidavit, I should like to ask you this. You state with reference to the conditions of light that you saw the glitter of the sun on the mines. I should like to know whether at that time the sun was shining on the ships, or whether they were in the shade.

Commander KOVACIC. I very well remember the paint of the mines, they were apparently recently painted. The paint was glittering. The sun was shining on the mines and I am not talking about the ships.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je me souviens que la peinture, apparemment fraîche, scintillait. Je spécifie que j'ai dit que le soleil frappait les mines. Je ne parle pas des navires.

M. Pierre COT. De quel côté aviez-vous le soleil par rapport à vous lorsque vous avez observé les mines ? L'aviez-vous sur le côté ou devant vous, c'est-à-dire dans les yeux ? Vous avez parlé je crois d'un angle de 30 degrés. Maintenez-vous cette indication ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] On which side of you was the sun at that time ? Was it at your side, was it in front of you ? Did you have the sun shining in your eyes ? You mentioned in your affidavit an angle of 30°, do you confirm this ?

Commander KOVACIC. When looking from the motor launch towards Panikovac Cove towards the mines on the ships, the sun was as I remember on the left side, and it was approximately—of course I estimate it, I had not calculated it as my learned naval colleagues did—I estimate it was approximately 30° to the left.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je regardais de la vedette dans la direction de Panikovac et des mines qui se trouvaient sur le navire. Au moment où je regardais, le soleil était à ma gauche approximativement. Je n'ai pas pu faire des calculs aussi précis que les savants officiers semblent en avoir fait, mais l'angle devait être approximativement 30 degrés vers la gauche.

M. Pierre COT. Combien de temps avez-vous eu le soleil sous un angle de 30 degrés ? Le soleil étant à l'ouest et les navires allant ici [M. Pierre Cot montre un point sur la carte], au bout de combien de temps avez-vous eu le soleil dans les yeux pour observer les mines?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] How long did you have the sun at an angle of 30° ? The sun was in the west and the ships were going in this direction [showing on map].

Commander KOVACIC. Well, I should not agree again as a naval officer with Professor Cot that the sun was at that time in the west, because on that date, middle of October, the sun could not be in the west at all. But as the motor launch proceeded towards Sibenik so the bearing, as we say, on Panikovac Cove—by bearing I mean a line passing through my eyes as an observer and through the mines—that line changed, the bearing changed, but at the same time the bearing of the sun changed very little indeed because *practically* for a couple of minutes it did not change at all. It did actually change, of course, and my learned naval colleagues may even make a calculation of that. It is about, I should say, under one degree—something like that or maybe more. Well, if the launch proceeded from Kulina Point towards Sibenik, the bearing from the launch to Panikovac Cove changed, but the bearing of the sun did not change or at least changed very little indeed, and thereafter the angle of the sun, as I call it, but I mean the angle between a line which connected my eyes and Panikovac Cove and between the line from my eyes to the sun, that is the horizontal angle—that was approximately 30° when Panikovac Cove first came in sight—when Panikovac Cove was clear of Kulina Point. I would like to ask the Court just to look on the map. When the motor launch came in sight of Panikovac Cove she was clear of Kulina Point. I do not know what the bearing of the sun was at that time, but it is very easy to find out and it is very easy to find out the bearing at that very moment of Panikovac Cove, and the angle between two bearings—between two lines—is just the angle mentioned in my affidavit, that is about 30° left. I said the sun was about 30 degrees left from the Panikovac Cove. As the motor launch proceeded towards Sibenik, this angle became smaller and smaller, and indeed at one time both the sun and the ships were in the same line, and the angle, of course, was zero, and the next moment, of course, the angle was right—the sun was on the right side of Panikovac Cove—and under such conditions having the sun about 30° to the left from the ships I observed the ships and the mines on the ships for the first time.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Comme officier de marine, je ne puis être d'accord lorsque l'on dit que le soleil à ce moment était précisément à l'ouest. A cette date, le 22 octobre, le soleil n'était pas exactement à l'ouest. Il ne pouvait pas y être. La vedette se dirigeait vers Sibenik. Quelle était à ce moment l'orientation de la mine entre mes yeux et les navires dans l'anse de Panikovac ? Il est évident qu'elle devait changer au fur et à mesure que la vedette avançait. En revanche, l'orientation du soleil lui-même ne changeait que très peu. Je sais qu'il y avait un léger changement dans l'orientation du soleil. Mes savants collègues officiers de marine pourront faire ce calcul. Mais l'angle a pu varier environ d'une minute. Mais au fur et à mesure que la vedette

s'éloignait de la pointe de Kulina pour s'approcher de Sibenik, la ligne entre mes yeux et les navires changeait de direction, tandis que la position du soleil variait à peine. [Le témoin a employé à ce moment le terme *bearing*, qu'il explique de cette manière.] Traçons par la pensée une ligne entre les yeux de l'observateur se trouvant sur la vedette au large de la pointe de Kulina et les navires, une autre ligne entre l'observateur et le soleil. L'angle entre ces deux lignes est celui que j'ai indiqué comme étant de 30 degrés au moment où j'ai vu pour la première fois les navires. On peut d'ailleurs suivre sur la carte le mouvement de la vedette au fur et à mesure qu'elle avance au large de la pointe de Kulina. On peut également déterminer l'orientation exacte du soleil à cette époque, ceci est facile à vérifier. De même, on pourra déterminer la position exacte et l'orientation de l'anse de Panikovac.

A mesure que la vedette avançait en direction de Sibenik, l'angle de 30 degrés avait tendance à se fermer. A un moment, l'angle a complètement disparu, les navires étant en ligne avec le soleil. A ce moment, le soleil se trouvait, pour l'observateur, directement au-dessus des navires. En progressant encore, l'angle aurait commencé à s'ouvrir sur la droite. C'est pourquoi j'ai dit que, lorsque j'ai aperçu les navires et les mines sur les navires, le soleil frappait ces navires sous un angle de 30 degrés.

M. Pierre COT. J'ai eu tort d'employer devant un officier de marine l'expression « le soleil à l'ouest ». J'entendais qu'il était en gros à l'ouest. Je vais donner dans un moment son azimut exact. Il était de 45 degrés.

Le témoin a commencé à voir les navires sous un angle de 30 degrés. Ensuite, il est arrivé à avoir le soleil dans les yeux. Là encore je demanderai une expertise qui démontrera qu'il ne s'est pas écoulé un espace d'une minute avant que le témoin ait le soleil complètement dans les yeux.

Nous allons maintenant dire à quelle hauteur se trouvait le soleil. En effet, tout homme qui a conduit une automobile le soir sait que, lorsqu'il a le soleil dans les yeux, il ne distingue pas grand'chose à 500 mètres. Ce jour, entre 16 h. et 16 h. 25 ou 16 h. 20, quelle était la hauteur du soleil ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I was obviously wrong, before a naval officer, to refer to the sun being to the west—rather I meant it was generally to the west. The exact azimuth was 45°, but I will go into that later on. First of all, we noticed the following from what the witness has just said. First of all, he sees the ship with the sun at 30 degrees and then comes a moment when the sun is shining on his eyes. I would ask for an expert enquiry on this matter, and I think the conclusion would be that not one minute elapsed before the sun was completely in his eyes. Let us look at the question of the height of the sun at that moment. Any motorist who travels in the late afternoon knows that when the sun is shining in his eyes he does not see much at a distance of 500 metres. I would ask the witness what was the height of the sun at about 16.00 hours or 16.25 or perhaps, let us say, 16.20?

Commander KOVACIC. As Professor Cot estimated, it would be about one minute's time before the angle closed to zero. Well, that is just enough time to look upon the mines and later on the angle starts to open again ; it is just another few minutes. But even with the sun right in the eyes it is possible to see something, especially under the conditions

described, because the ships were lying at the jetty, and not ten metres behind there was a low line of hills in the background. So under such conditions, even with the sun in the eyes, it is possible to see the mines. With regard to the second question as to what was the height or altitude of the sun, that I do not know, but it is very easy to find out.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je suis d'accord avec M. Cot lorsqu'il dit qu'il faut à peu près une minute pour que l'angle en question se ferme. Mais une minute, c'est déjà un certain temps pour regarder les mines, et ensuite l'angle recommence à s'ouvrir sur la droite, ce qui fournit une nouvelle occasion. D'ailleurs, je suis d'avis que, même si l'on a le soleil droit dans les yeux, il était possible de voir quelque chose dans les conditions qui prévalaient. Les navires étaient amarrés contre la jetée et, juste derrière la jetée, il y avait des collines basses.

Quant au deuxième point, la hauteur du soleil, je l'ignore ; mais elle serait facile à calculer.

M. Pierre COT. Bien. Par conséquent le témoin, d'après ses déclarations, a eu environ une minute avant d'avoir le soleil en plein dans les yeux. C'est donc bien en une minute qu'il a pu voir les deux navires, compter les mines sur *chaque* navire, voir les rails et leur mécanisme sur *chaque* navire et distinguer les antennes. Je pense que nous sommes d'accord ? Je reviendrai ensuite sur la lumière pendant cette minute particulière.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Then it would appear from the statements made by the witness that he had one minute of sight before the sun was shining in his eyes, and, according to him, in that one minute he was able to see the two ships and was able to count the mines on each of them, to see the rails and the mechanism on each of them, and to see the horns. Do we agree on this ? We will return to the question of the light during that particular minute.

Commander KOVACIC. I had not counted the mines on each ship ; I said approximately twenty mines. I should say for any naval officer it is quite enough to have maybe one, two or three seconds only in which to see a minelayer being partly loaded with mines and the rails being in place. That is my clear answer.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je n'ai pas décompté les mines. J'ai dit qu'il y en avait à peu près vingt. Au surplus, je dirai que, pour tout officier de marine une, deux ou trois secondes suffisent pour voir un poseur de mines en train de charger et pour voir également les rails en place. C'est ma réponse catégorique.

M. Pierre COT. Des experts diront si c'est possible dans les conditions que je vais préciser. Est-ce que, à votre avis, les calculs que nous avons faits et que les experts apprécieront — le soleil était à 7° au-dessus de l'horizon et à l'azimut 247½ — coïncident à peu près avec ce que vous avez vu ? Est-ce que, lorsque vous étiez là-bas, vous aviez l'impression que le soleil était à peu près à 7° au-dessus de l'horizon ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The experts will say whether it is possible to have seen what you state was seen under conditions which will be detailed in a minute, but I am told that the angle of the sun at that time was of seven degrees at an azimuth of 247 degrees 30 minutes.

Does this coincide with what was your memory of the conditions at the time? That is, that the sun was at an angle of seven degrees? And the angle there of seven degrees is of seven degrees altitude.

Commander KOVACIC. As regards the judgment of the Court and experts, I fully agree with Professor Cot, but I would like to clear up a point in order to avoid any possible misunderstanding. I said for any naval officer one, two or three seconds is enough to see a ship being partly loaded with mines and to see that the rails of the minelayers are in place, but I had on that particular occasion far more time. That is just in order to avoid any future misunderstanding.

As regards the other question about the altitude, the bearing of the sun and so on, of course I cannot tell from my memory, but I am fully prepared to sit down with other naval colleagues and work it out. What I said from my memory and what I confirm again is that the horizontal angle between the bearing from the launch to Panikovac Cove and between the bearing of the sun at the time when Panikovac Cove first came in sight—in other words when the launch came clear of Kulina Point—was approximately 30 degrees.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je suis entièrement d'accord avec M. Cot lorsqu'il parle du rôle que la Cour et les experts auront à remplir, mais je voudrais dissiper d'avance tout malentendu et répéter que tout officier de marine aura bien assez d'une ou deux ou trois secondes pour apercevoir un bateau, constater qu'il est chargé en partie de mines et voir les rails en place. En fait, je disposais de cinq fois plus de temps que ces deux ou trois secondes, je dis cela pour éviter d'avance tout malentendu futur.

Quant à l'altitude du soleil à son azimut, je ne peux pas le dire de mémoire; mais je suis prêt à m'asseoir à la même table que d'autres officiers de marine pour le calculer avec eux. De mémoire, je peux dire que l'angle que faisait le soleil dans le plan horizontal par rapport à la ligne d'observation entre mes yeux et les navires dans l'anse de Panikovac, était d'environ 30° au moment où j'ai vu les navires pour la première fois, c'est-à-dire au moment où la vedette commençait à passer au large de la pointe de Kulina.

M. Pierre COT. Mais vous répondez aux questions précédentes! L'angle de 30°, c'est l'angle dans le plan horizontal. Nous en sommes maintenant au plan vertical, et je vous ai posé une question en tant qu'officier de marine: est-ce que le soleil à une hauteur de 7° n'est pas le soleil très bas sur l'horizon, presque le soleil couchant? N'est-ce pas le soleil que l'on voit une demi-heure avant son coucher?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am afraid that the witness has been answering the previous question. The angle of 30 degrees he refers to is the horizontal angle. We are now dealing with the vertical angle; with the altitude of the sun; with the 7 degrees. Now would you not state, especially as a naval officer, that an angle of 7 degrees means that the sun is very nearly on top of the horizon? Indeed it is practically a setting sun. One would expect such a sun at such an angle about half an hour before actual sunset.

Commander KOVACIC. Again, with the permission of the Court, I would speak both as a witness and as a naval officer. As a witness

I said I cannot remember what was the altitude of the sun at that time. What I remember very well and I can verify again, is that it was broad daylight and the sun well above the horizon. Now will the Court permit me as a naval officer to speak just two words. M. Pierre Cot said the altitude of the sun was 7 degrees ; I would agree with that when I have myself, with other naval colleagues, made that calculation.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Si la Cour veut bien me le permettre, je parlerai une fois de plus comme témoin et comme officier de marine.

Comme témoin, je déclare que je ne peux pas me souvenir de l'altitude qu'avait alors le soleil. Je me rappelle et je confirme qu'il faisait grand jour et qu'il y avait du soleil, c'est-à-dire que le soleil était bien au-dessus de l'horizon.

Comme officier de marine, je dirai ceci : M. Pierre Cot indique que l'altitude du soleil était de 7°. Je serais prêt à donner ou non mon accord lorsque j'aurai refait le calcul avec mes collègues officiers de marine.

M. Pierre COT. Nous sommes d'accord. J'ai simplement voulu insister pour montrer à la Cour l'importance de ce point.

Si le soleil n'était pas très haut sur l'horizon, le témoin avait le soleil légèrement à sa gauche. 30° c'est, par rapport à moi, à peu près dans l'angle. Quand le soleil est bas et que l'on conduit une voiture, si l'on a le soleil dans l'angle, chacun sait qu'il est impossible de voir à 500 mètres devant soi les objets avec la précision qu'a décrite le témoin. C'est la raison pour laquelle je pense que, sur ce point, une expertise — et une expertise précise — s'impose. En effet, si vraiment, comme nous le croyons, le soleil était à 7° au-dessus de l'horizon, si au début pendant quelques secondes il n'y avait qu'un angle de 30° et qu'ensuite la position du bateau ait fait que le témoin ait eu le soleil en face, je pense alors que tout le monde reconnaîtra — tous ceux ayant conduit une voiture sur une route le soir avec le soleil dans les yeux — qu'il n'était pas possible à 500 mètres de voir des mines et, en tout cas, de voir des antennes. Voilà la raison pour laquelle je suis heureux de voir que le témoin sur ce point demande que son affirmation soit soumise à une expertise.

Je voudrais alors lui poser une autre question, qui également sera soumise à l'expertise, je l'espère : le témoin prétend qu'il était, lui, dans le soleil, mais que les bateaux ou une partie des bateaux se trouvaient également exposés à la lumière solaire. Ai-je bien compris sur ce point sa pensée ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I agree therefore with the witness, and I would point out to the Court that I only insisted upon this point in order to show to the Court the importance of the point raised by me. It is agreed by the witness and by me that the horizontal angle of the sun was 30 degrees, and that, in relation to where I am now standing, is the left-hand corner of the Court. Ignoring the fact of what the conditions would be like with a high sun, but remembering at the time the sun was low and was just over the horizon, any person who has driven a car can tell you that with a low sun and with a corner sun, that is to say the sun at an angle of 30 degrees, it is absolutely impossible to see any object at a distance of 500 yards. I am therefore quite in agreement that this is a question which will require expert examination. If, firstly, the sun was at a horizontal angle of 30 degrees and then later on was head-on on to the witness, then, as any driver can

tell you, it is absolutely impossible at that distance to distinguish a mine, let alone the horns on that mine, and I repeat, I am very glad to see and to hear a request for an expert check on this point.

There is a second question which I now put to the witness ; a question which will also probably have to be checked by experts. The witness states that he himself was in the sun at the time and also that not only himself but the ships, or at least part of the ships, were also in the sun. Will you confirm this statement ?

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, before that question is answered, may I respectfully point this out to the Court. M. Pierre Cot has been giving evidence himself as to his experience as a motorist. I also have driven a motorcar for many years ; I have not yet asked the Court to allow me to give counter-evidence about it, because the Court is listening not to M. Pierre Cot's evidence but to the evidence of Commander Kovacic. However, may I respectfully point out to the Court that the evidence filed on behalf of the United Kingdom is not that the sun was at an altitude of 7 degrees, which is the supposition upon which M. Pierre Cot is basing his questions, but that at 15.15 hours, at the time he left, taking into account summer-time, it was 21 degrees ; at an hour later it was 11 degrees, and at no time was it anything like 7 degrees. There is some evidence, I believe, from the Yugoslav Government or somewhere else which does not quite agree with that, but the evidence from our side is that the relevant altitude was between 21 and 11 degrees, and it is not fair, in my submission, to question the witness upon the assumption that it has been established that the sun was at an altitude of no more than 7 degrees.

[The interpretation followed.]

Mr. President, there was a slight mistake in the interpretation, although I believe it was my fault and not the interpreter's. He should have said—instead of 15.15—16.15. In other words, at 16.15, according to the telegram which has been filed and is part of the records of the Court which you have already seen—at 16.15 it was 21 degrees and an hour later, at 17.15, it was 11 degrees, so it was something between 21 and 11, and according to what the witness has now said it would be much nearer 21 than 11. I am simply suggesting it is not fair to question the witness upon the assumption that it was established the altitude was no more than 7 degrees at the material time.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Avant que le témoin ne réponde à cette question, je voudrais me permettre de faire respectueusement une déclaration à la Cour. M. Pierre Cot, comme élément de preuve, vient d'exposer quelle était son expérience d'automobiliste ; mais je suis moi-même aussi un vieil automobiliste. Je n'ai pas encore demandé à la Cour de m'interroger sur les expériences que nous faisons au coucher du soleil, car je ne crois pas que la Cour soit en train de réunir des déclarations de M. Pierre Cot, mais bien celles de M. Kovacic. Or, sur le point en discussion, nous déclarons au nom de la Grande-Bretagne ceci : le soleil n'était pas à une altitude de 7°, comme M. Pierre Cot le suppose actuellement. Nous déclarons expressément dans nos écritures que le soleil à 15 heures 15, dans cette région, était à un angle de 21°. 15 heures 15, c'est-à-dire avant que le témoin n'ait quitté son atelier, et

une heure plus tard le soleil devait être à 11°. Nous déclarons donc que la hauteur du soleil était bien supérieure de toute manière aux 7° dont parlent nos adversaires.

Il est vrai que quelqu'un — le Gouvernement yougoslave, je crois — a fait une déclaration très différente, mais pour notre part nous prétendons que le soleil était à une altitude entre 21° et 11°, et je suis d'avis qu'il n'est vraiment pas équitable de poser au témoin des questions fondées sur l'hypothèse que le soleil n'aurait été qu'à une hauteur de 7° seulement.

[Sir Frank Soskice ayant fait une remarque à l'interprète, celui-ci reprend : Une erreur a été faite tenant à la manière de noter les heures de la journée. Il ne s'agit pas de 15 h. 15 et de 16. h 15, mais de 16 h. 15 et de 17 h. 15. C'est à 16 h. 15, heure locale, que, d'aprés le télégramme déposé par la délégation britannique, le soleil est à 21° et une heure plus tard, c'est à dire à 17 h. 15, il est à 11°. Donc, à un chiffre compris entre 21° et 11° et, selon ce qu'a dit le témoin, à un chiffre sensiblement plus près de 21°.]

M. Pierre COT. Je n'ai point dit qu'il était établi que le soleil fût à 7°. J'ai dit que nos calculs l'établissaient ainsi, que vos calculs étaient différents et qu'il convenait d'avoir l'avis des experts. Je pense d'ailleurs, mon cher contradicteur, que la différence entre nous provient seulement de ce que vous pensez qu'il y a une heure d'été en Yougoslavie. Vous avez parlé de *summer time*, et je crois que toute la différence réside en cela. Je vais alors demander au témoin, qui nous a donné l'heure d'ouverture et de fermeture des ateliers — ce qui est déjà une indication —, s'il y a, en Yougoslavie, une heure d'été ou si l'heure légale est également l'heure du rayon solaire pour la Yougoslavie en octobre. C'est là encore une question que des experts vérifieront.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I should like to point out that I have never said it was definitely proven that the sun was at an altitude of 7°. All that I have said is that our calculations show that the sun was at an altitude of 7°. Your calculations, on the other hand, are different and show different results. Therefore, it is clearly a case for expert consideration. I think my learned adversay may perhaps be slightly confused inasmuch as he is thinking of summer time in Yugoslavia—at least he mentioned the words "summer time". I think on this point we might ask the witness who, incidentally, has many times given us such times as the workshop closed, opened and so on, if there is a summer time in Yugoslavia or whether the time of the sun is really the time there in October.

Commander. KOVACIC. Speaking about the times when the shops closed down and when the shops opened, I would point out that every day for the whole year the times are the same. They open in the morning at a certain time—7 o'clock—I boarded my launch at 6.30 and at 7 o'clock I started work. At 16.00 hours I finished my work all the year round, and that is why I know precisely these times after two years. With regard to the question of summer time in Yugoslavia, I remember well that it was summer time, but I do not know from which fixed date to which fixed date it was. There should be, I think, an official record showing whether it was, at that time in Yugoslavia, summer time or Central European time. I cannot give any definite answer in this respect.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Quant aux heures de fermeture et d'ouverture des ateliers, elles étaient les mêmes pendant toute l'année. Les ateliers ouvraient à 7 heures. A 6 h. 30, je montais dans ma vedette pour m'y rendre. Les ateliers fermaient à 16 heures pendant toute l'année. Je me souviens très nettement de ces détails, bien que deux ans se soient écoulés.

Quant à savoir si c'était alors l'heure d'été, je ne me souviens malheureusement plus de la date à laquelle avait lieu le changement d'heure. On se souviendra du peu de temps que je suis resté en Yougoslavie. Mais je pense que l'on a officiellement noté quelque part à quelle date l'heure d'été commençait pour la navigation et à quelle date on reprenait l'heure d'hiver. Je ne peux pas répondre nettement à cette question.

M. Pierre COT. Ce sera là encore une question à élucider par les experts. Je demande à mes collègues qu'ils se reportent à l'Atlas Bartholomew. Ils trouveront le renseignement et ils s'apercevront que, d'après cet ouvrage qu'ils ont cité eux-mêmes, il n'y avait pas d'heure d'été à ce moment-là en Yougoslavie. Mais je le répète, la question est trop importante. J'ai versé au débat certains calculs. J'ai dit que ces calculs devaient être vérifiés. Des experts détermineront quelle était la position du soleil et ils diront, étant donné la position du soleil et de la vedette, ce qu'on pouvait voir pendant ces quelques secondes où l'on n'avait pas le soleil en face de soi, ce que le témoin a cru voir ou a vu et qu'il rapporté avoir vu.

Pour en terminer sur ce point qui mérite une expertise, je poserai une dernière question. Vous avez dit dans votre déclaration avoir distingué les objets dans le soleil. Vous avez dit que le soleil n'éclairait pas tout le navire, mais qu'il éclairait en tout cas les mines sur le pont. Est-ce bien ce que vous avez dit ou ai-je mal compris ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Yes, I agree that it is a question for experts. However, as a temporary answer I have here Bartholomew's Atlas, one of the documents which was filed by my learned adversaries, and if you look in there I think you will find the answer. The answer is that there was no summertime then in Yugoslavia. However, I agree that it is a point which will have to be checked. As you know, I brought with me certain calculations which have been filed, and those calculations will have to be checked by experts. When they are checked they will be able definitely then to give the exact position of the sun and consider the position of the launch. They will then be able to give their opinion as to what the witness could see during the few seconds that he had not got the sun in his eyes. But as I said, it is a question definitely for experts.

I will now pass on to my last question on this particular point. The witness states that in the launch he saw various objects on the ships. He said that he saw these objects in the sun. He does not state that the whole of the ship was in the sun, but that part of it was in the sun, and that in any case the mines which he says he saw on the ships were glittering in the sun. [To the witness.] Will you please confirm this ?

Commander KOVACIC. I said in paragraph 9 of my affidavit that in view of the bright sunshine I could not say precisely the colour of the mines ; but from the glitter on them I knew that they were newly painted. It was glitter on the mines, and I confirm it.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Dans ma déclaration sou serment, au chiffre 9, j'ai déclaré ce qui suit :

« Le soleil étant très brillant, je ne puis dire avec précision quelle était la couleur des mines ; mais, en observant le scintillement de la lumière à la surface, je me suis rendu compte qu'elles étaient fraîchement peintes. »

J'ai donc bien parlé d'un scintillement de la lumière.

M. Pierre COT. Il s'agissait d'un scintillement des rayons du soleil ? C'est bien ce que vous avez voulu dire ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You definitely state that the glitter was caused by the sun ?

Commander KOVACIC. Well, it might be the glitter from the sun or it might be the glitter from the newly fresh paint.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Il peut s'agir du scintillement dû au soleil ou du scintillement sur la peinture fraîche.

M. Pierre COT. Je répète que je ne suis qu'un montagnard. Mais vous, vous habitiez dans ce lieu. Vous avez des souvenirs précis. Ne pouvez-vous pas, en faisant appel à vos souvenirs, nous dire si, au moment où vous passiez, le navire ou cette peinture se trouvaient dans l'ombre ou dans le soleil ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] As I have said many times, I was not there. I belong to the mountains, but you knew that local district and you state that the mines were glittering. Could you tell us whether they were glittering owing to the sun, that is to say, whether that part of the ships was in the sun when you saw them ?

Commander KOVACIC. My reply, as far as I can remember, and of course as M. Pierre Cot said, from my experience of knowing that part of Sibenik harbour, was that that part of Panikovac Cove at that time was in the shade and part of Panikovac Cove was in the sun.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] En me fondant sur ma mémoire et, comme l'a dit M. Pierre Cot, sur la connaissance que j'avais du port de Sibenik, je dis qu'une partie de l'anse de Panikovac était dans l'ombre et que l'autre partie était ensoleillée.

M. Pierre COT. Sur ce point encore il faudra une expertise, et j'indique au témoin et à la Cour les raisons pour lesquelles il en faudra une : c'est que derrière l'anse de Panikovac se trouve une ligne de collines. Sur une carte mieux faite que celle-là, et même sur celle-là, on pourra déterminer le profil de ces collines, leur éloignement du rivage, calculer l'angle du soleil de façon exacte, et l'on verra alors si le navire était dans l'ombre ; car il est bien évident que si le navire était dans l'ombre, le témoin ayant le soleil devant lui, presque dans les yeux, je crois que nous aurons fait l'ample démonstration que, quelle que soit son acuité visuelle, le témoin ne pouvait rien voir.

Je lui demande de bien vouloir confirmer qu'il a vu, dans des conditions qui seront précisées par les experts, ce qu'il affirme dans son affidavit avoir distingué avec plus de détail que ce qu'il a pu constater dans son travail.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] This is another question upon which we shall require expert advice. This is because, as this map will show—it is not a perfect map but good enough for the purpose—that behind Panikovac Bay there is a line of hills. When the experts have checked how far back from the shore these hills are, and what exactly was the altitude of the sun, they will then be able to give their opinion as to whether the ships were in the shade. If they were in the shade, and if the sun were in the witness's eyes, I think I shall have proved my point that he could not possibly have seen what he claims to have seen. Before receiving this expert advice, however, I should like to get from him one final confirmation of what he has put in his affidavit, namely, that he was able to see in the sun objects on the ships in more detail than he has been able to observe in the working of his own office.

Commander KOVACIC. I agree with Professor Cot that the question of Panikovac Cove, whether it was in the shade and how much it was in the shade, is a matter for experts; because it is quite easy to find out from charts and astronomical calculations. It seems to me, however, that Professor Cot is again under, I should call it, a supposition that the altitude of the sun was 7°. I should like to point out to the Court that I disagree with that supposition. Until we have an expert judgment on the matter, and a full account of the conditions of the sunshine in Panikovac Cove at that particular time, I think it is of no use arguing whether it is possible to see or not. I confirm and I insist that I saw ships partly loaded with mines, the rails in place, and the operation of loading mines was in due course.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je suis d'accord avec M. Pierre Cot lorsqu'il dit que seule une expertise nous dira si l'anse de Panikovac était dans l'ombre et dans quelle mesure elle était dans l'ombre ou ensoleillée. C'est d'ailleurs facile à calculer.

Il me semble que M. Pierre Cot continue à envisager l'hypothèse où le soleil aurait été à une altitude de 7 degrés. Je désire souligner, devant la Cour, que je ne suis pas d'accord avec lui sur ce point. Il me semble que, tant que des experts n'auront pas étudié le problème et tant qu'on n'aura pas un exposé complet des conditions d'éclairement de la région considérée, il n'y aura guère d'intérêt à discuter sur ce que j'ai vu ou ce que je n'ai pas dû voir. Mais je répète et je confirme, en insistant, que j'ai vu deux navires partiellement chargés de mines, que j'ai vu les rails en place et que les opérations de chargement de mines étaient en cours.

Le PRÉSIDENT. Monsieur Pierre Cot, avez-vous encore beaucoup de questions à poser ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Have you many more points to put to the witness ?

M. Pierre COT. Sur ce problème j'ai terminé, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. Mais vous avez d'autres questions à poser ?

M. Pierre COT. J'en ai à poser sur ce que le témoin a vu à 8 heures et demie, sur ce qu'on lui a dit au sujet de la route suivie par les navires. Sur ce point, il faudra une expertise et une reconstitution sur la carte de la baie de Panikovac.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] On this point which requires expert opinion I have finished. I shall have other questions to put to the witness on what he alleged he saw at 8.30 and what was said to him as regards the route followed by the ships. On this point an expert enquiry will be necessary.

Le PRÉSIDENT. Je ferai une proposition pour faciliter la suite des débats.

Nous pouvons d'abord renvoyer la suite de l'interrogatoire à demain matin. Ensuite, il y a des contestations sur des questions purement techniques ainsi que sur des faits entre les Parties. Il me semble que le mieux serait de poser au témoin les questions auxquelles il a à répondre comme témoin et de réserver celles sur lesquelles il est appelé à donner son avis comme expert. Par la suite, lorsque le témoin aura fini ses explications, nous pourrons entendre les experts des deux Parties sur les questions au sujet desquelles le témoin n'a pas pu répondre et vous avez des contestations.

A la suite de ce débat, après avoir entendu les experts des deux Parties, la Cour indiquerait quelles sont les questions qui doivent être soumises aux experts de la Cour. Il me semble que cette procédure pourrait faciliter la déposition des témoins.

M. Pierre COT. Oui, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. Au lieu de confondre les questions auxquelles le témoin peut répondre en qualité de témoin, avec les questions auxquelles il ne peut répondre que comme officier de marine, il me semble qu'il vaudrait mieux les distinguer nettement. Ainsi, nous pourrons avancer plus rapidement dans la suite de la procédure.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I should like to propose the following procedure in order to facilitate the hearing of the evidence. The cross-examination will continue to-morrow morning then, since there are differences of opinion between the two Parties on certain technical and factual points, we might make a distinction between the questions which can be put to the witness and which he can answer as a witness, and to reserve the questions which he might be asked as a naval expert or technician. After this, we might hear the experts of both Parties on questions which the witness could not answer, and which are still at issue. After hearing that expert evidence on both sides, the Court can decide which questions should be put to the Court's own experts.

This procedure, I suggest, would facilitate the hearing of the evidence, and in this way we should not confuse the two types of questions which will be put to the witness, namely, questions which he might answer as a witness and those which he might be called upon to answer as a naval expert. I think this would facilitate our work and advance the proceedings considerably.

Does Sir Eric Beckett wish to speak?

Sir Eric BECKETT. Mr. President, before you made your remarks just now, I was about to make a proposition to you, a proposition about which I have previously informed our opponents. It still seems

to me that this proposition would be helpful, and it is entirely in the same order of ideas as those which you have just expressed.

I wish to propose that the two Parties should meet and agree to put certain questions to the experts of their respective delegations in order that those experts should report upon them, agreeing on the answers if they can, and that the Parties should meet at 9.30 a.m. to-morrow to see if they can settle questions to be put to the experts. Perhaps the Court might also give us until 11 o'clock to-morrow morning to settle those questions.

Mr. President, if we follow that procedure, and if perchance the experts agree on all the expert questions, you will be saved a lot of time in hearing conflicting expert evidence. Even if they do not agree on the answers to all the questions, they might agree on the answers to two or three of them, and the work and time of the Court would be correspondingly reduced.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, au moment où vous faisiez cette proposition, je voulais faire une suggestion dont j'avais déjà informé nos contradicteurs. Je crois que la suggestion en question peut encore présenter de l'utilité ; elle est du même ordre que celle que vous venez de communiquer. Cette suggestion serait la suivante :

Les deux Parties se réuniraient et poseraient certaines questions à leurs experts respectifs. Ces experts s'efforceraient de se mettre d'accord sur les réponses. Sans doute demain matin à 9 h. 30 les Parties pourraient-elles se réunir pour s efforcer de fixer les questions soumises aux experts, et la Cour pourrait nous permettre de prolonger cette séance jusqu'à 11 heures.

Si cette procédure était suivie, si les experts se mettaient d'accord sur les questions, il en résulterait un gain de temps appréciable, et la Cour se trouverait libérée de l'audition d'exposés divergents de chacune des deux Parties. Si même les experts ne se mettaient d'accord que sur deux ou trois points, ce serait déjà du temps de gagné.

Le PRÉSIDENT. Monsieur Cot, voulez-vous donner votre avis ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] M. Pierre Cot, do you wish to express an opinion ?

M. Pierre COT. Mon avis sera celui de la Cour. Je pense que nous pourrions faire ce que vous indiquez. Nous pourrions évoquer les questions de fait pendant la réunion des experts. Si la Cour veut bien nous donner une demi-journée pour faire le travail dont parlait sir Eric Beckett, je suis à sa disposition. Il faut retenir ce qui peut nous permettre d'aller le plus vite. J'ai été quelque peu responsable du prolongement des débats, mais il y a cette déclaration du Gouvernement yougoslave sur la hauteur du soleil, question qui est importante.

Je suis très désireux d'aider la Cour à aller vite.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Mr. President, my opinion will be the Court's opinion. We can either present questions of fact to the witness while our experts are meeting together, if the Court will give us half a day for this purpose. I am interested in saving the Court's time as much as possible. I am perhaps responsible for having prolonged the debate, but I should point out that there was a very important

reason for that, namely, the Yugoslav declaration referring to the height of the sun.

Le PRÉSIDENT. Si j'ai bien compris, vous accepteriez la suggestion de sir Eric Beckett ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Do you agree with the suggestion made by Sir Eric Beckett ?

M. Pierre COT. Si la Cour le juge désirable, je me rangerai à son avis.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If the Court so decides I will agree with it.

Le PRÉSIDENT. Dans ces conditions, les Parties pourraient se réunir à 9 h. ½ par exemple, et l'audience ne commencerait qu'à 11 heures. Vous vous réuniriez dans la matinée. L'audience pourrait être ajournée à l'après-midi.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] You might try this method in that case. You might meet to-morrow morning with your experts at 9.30 and then the sitting can be resumed at 11 o'clock, or, if you prefer, you might require the whole morning, in which case the next sitting would be to-morrow afternoon.

Sir Eric BECKETT. I thought that the meeting between the Parties would merely be to settle the questions which were to be put to our respective experts, and not that the answers would necessarily be agreed between 9.30 and 11. I thought that as soon as the question to be put to the experts had been agreed, the experts could meet separately somewhere and the rest of the proceedings of the Court could continue at 11 o'clock.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Je pense que les Parties pourraient se réunir pour arrêter les questions qui seraient posées à leurs experts respectifs. Je ne veux pas dire qu'entre 9 h. 30 et 11 heures les Parties devraient se mettre d'accord sur la réponse à ces questions. Seules les questions seraient arrêtées, et les experts pourraient se réunir dans une salle quelconque pendant que la Cour reprendrait ses débats.

Le PRÉSIDENT. Si j'ai bien compris, il y aurait deux opérations différentes. La première serait d'arrêter les questions, ensuite vos experts se réuniraient pour répondre à ces questions. Il serait à mon avis préférable que les experts soient entendus, au sujet des questions que vous auriez arrêtées, par la Cour elle-même.

Vous vous réunissez donc, vous arrêtez les questions sur lesquelles vous jugez qu'il y a une contestation et nécessitant une expertise. Les experts feront alors connaître leur avis sur ces questions. C'est alors que la Cour décidera quelles sont les questions qu'elle devra soumettre à une expertise.

Sir Eric Beckett, peut-être ai-je mal compris votre suggestion, voulez-vous l'expliquer ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] If I understand your suggestion, it involves two operations. The first one is that the Parties should meet and decide what questions should be put to their respective experts, and the second is that the experts would then meet to decide with regard

to answering those questions. I think it would be much better if the experts were heard by the Court on the questions which you decide to put to them. You can meet, decide upon what questions should be put to the experts, and then they could give the Court their opinion on those questions. After all this has been done, the Court can decide, from hearing the experts, those questions which should be submitted to further expert enquiry.

Does Sir Eric Beckett wish to explain his suggestion further? I may not have understood it perfectly.

Sir Eric BECKETT. My suggestion as I put it to the Court amounted to this. I thought that the Parties could, by meeting together, in quite a short time probably settle three or four questions of an expert nature which require to be settled. I then thought that while the proceedings were being conducted in the Court, say, at 11 o'clock, the experts of the two delegations might meet together and see if they could jointly draw up a report giving the answers to those questions. If they succeeded in doing so, the report would be read to the Court, and if that report were an agreed one, then a great deal of the time of the Court would be saved.

If, Mr. President, you hear the experts of the Parties in Court before they have discussed and tried to agree, it may be that there will be confusions and misunderstandings of a technical nature which may be completely avoided if they have met before and been able to draw up an agreed report on one, two, or three, or perhaps all of the questions. It was an effort to see how much agreement these two sets of experts could reach, and to see if there were any and, if so, what questions the Court might be saved having discussed and debated before it.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Ma suggestion est que les Parties se réunissent et que, en très peu de temps sans doute, elles arrêtent les trois ou quatre questions qui, de l'avis des Parties, doivent faire l'objet d'une expertise. Ensuite, les débats de la Cour continueraient ; ils reprendraient à 11 heures, tandis que les experts des deux délégations se réuniraient pour examiner s'ils peuvent en commun faire un rapport sur les réponses aux questions. S'ils se mettaient d'accord, ce rapport serait lu. Et même s'il ne s'agissait que d'un accord partiel, la Cour aurait gagné beaucoup de temps.

Si la Cour veut entendre les experts avant que ceux-ci n'aient tenté de se mettre d'accord, peut-être se produira-t-il, entre les experts, des confusions purement techniques qui auraient pu être évitées s'ils avaient eu l'occasion de discuter et de constater peut-être qu'ils se trouvaient du même avis sur une, deux ou trois questions ou peut-être même sur toutes. Je propose donc une tentative ayant pour objet de montrer jusqu'à quel point les experts peuvent réaliser un accord sur quelques questions au moins. Ainsi la Cour pourrait faire l'économie d'un débat.

Le PRÉSIDENT. Nous pouvons suivre cette procédure.

Vous pensez qu'à 11 heures la Cour pourrait reprendre son travail ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] So we can follow this procedure. You think then the Court, under these conditions, could continue its work at 11 o'clock ?

Sir Eric BECKETT. Yes, Mr. President.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Oui.

Le PRÉSIDENT. L'audience aura lieu demain à 11 heures. L'interrogatoire arrêté aujourd'hui y sera repris.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Then the sitting will be resumed to-morrow morning at 11 o'clock, at which we will continue the cross-examination.

[*Séance publique du 26 novembre 1948, matin.*]

M. Pierre COT. Le témoin a indiqué qu'il avait revu les navires le soir vers 18 h. 30. Les navires étaient-ils à ce moment dans la même position que celle qu'il a indiquée hier soir, c'est-à-dire côte à côte?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] To continue my cross-examination, I shall now pass to the evening when the witness stated that at 18.30 hours he again saw the ships. Could I ask him if the ships were in the same position as the one which he stated yesterday?

Le PRÉSIDENT. Je donne la parole à sir Eric Beckett.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, before M. Cot continues, I wish to inform the Court of something. Last night, with your permission, a meeting was arranged between the Parties this morning in order that they might agree to questions to be submitted to the experts of the two delegations. It was for that reason that you adjourned the ordinary sitting of the Court from 10.30 until 11 o'clock. I wish to inform the Court that that meeting has taken place. We have agreed on the questions to be submitted to our experts, and on the procedure which they will follow in answering, and I now, with your permission, desire to hand to the Registrar a copy of the questions which we have agreed and which are initialled by both sides.

While I am still on my feet, I am asked to clear up one point upon which some misunderstanding may have arisen in the evidence of Commander Kovacic yesterday. He uses the expression "on load" when he means "load". I think sometimes in the interpretation it was translated "unload", which, of course, is not what is meant.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, avant la suite de l'interrogatoire, je désire porter une information à la connaissance de la Cour. Hier soir, avec votre autorisation, une réunion a été prévue entre les Parties pour qu'elles s'entendent sur les questions à poser aux experts. A raison de cette décision, l'audience de la Cour a été reportée de 10 h. 30 à 11 heures. Cette réunion a eu lieu ce matin. Les deux Parties ont pu s'entendre sur une série de questions à poser aux experts. Avec votre autorisation, je remettrai au Greffe un document paraphé par les deux Parties indiquant les questions sur lesquelles elles se sont entendues.

Je désire, d'autre part, apporter une petite précision pour dissiper un malentendu qu'a pu provoquer hier la déposition du commandant Kovacic. A plusieurs reprises, le témoin a eu recours à l'expression anglaise *unload*, qui signifie « décharger », alors qu'il voulait dire « charger » les mines à bord des bateaux.

Le PRÉSIDENT. Le témoin se souvient-il de la question que lui a posée M. Pierre Cot ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Does Commander Kovacic remember the question which was put to him by Professor Cot ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am quite willing to put the question again.

Commander KOVACIC. I remember the question.

The same evening, when I saw the ships again from the top of the house or terrace of the house in Sibenik, the ships were, as I remember, in a different position towards the jetties from that in which they were at the time when I passed near by in the motor launch.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je me souviens de la question.

Les bateaux, lorsque je les ai revus, le même soir, de la maison où je me trouvais à Sibenik, étaient dans une position différente par rapport à la jetée de celle qu'ils avaient l'après-midi.

M. Pierre COT. Voulez-vous être assez aimable pour faire un croquis approximatif de leur position ?

[Le témoin fait le croquis demandé.]

Vous avez dit les avoir vus d'une distance d'environ un kilomètre, étant dans une maison de la ville de Sibenik. Pouvez-vous indiquer sur le plan où se trouve à peu près cette maison ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Would you be good enough to very roughly sketch in as you did yesterday the position of the ships in which you now say you saw them that evening ?

[The witness indicates.]

You said that when you saw these ships they were approximately one kilometre away from you, and you saw them from a house in Sibenik. Could you now indicate on the map where this house is approximately situated in the town ?

Commander KOVACIC. Yes, I can indicate on the map where it is situated in the town. I should say it is about here [indicating]. I have marked on the chart the approximate position of the house.

[Sir Eric Beckett asked for the sketch.]

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Certainement, j'indique d'une marque au crayon sur la carte la position approximative de cette maison.

[Sir Eric Beckett demande à voir le croquis.]

Le PRÉSIDENT. La Cour désirerait également prendre connaissance du croquis.

[M. Cot, après avoir montré le croquis à sir Eric Beckett, s'approche du Président pour le lui soumettre également.]

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The Court would be grateful to see the evidence shown by the witness.

[M. Pierre Cot showed the sketch to Sir Eric Beckett and to the President.]

M. Pierre COT. Cette maison était-elle votre maison ou celle d'un de vos amis et pouvez-vous dire à qui elle appartenait ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Was this house your house, or were you at a friend's house ? If it was a friend's house, could you give us his name ?

Commander KOVACIC. It is a friend's house. Actually Keric lived in that house, in the top floor flat.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] C'était la maison d'un ami, Keric, qui vivait à l'étage supérieur.

M. Pierre COT. Cet ami était-il officier de marine comme vous ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Was this friend a naval officer ?

Commander KOVACIC. Yes, I mentioned his name yesterday. He was one of my staff.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, j'ai déjà mentionné son nom hier. Il était l'un des membres de mon personnel.

M. Pierre COT. Cette maison était-elle vieille ou neuve ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Was this a modern house, that is to say a new house, or was it an old house ?

Commander KOVACIC. This house is known in Sibenik as the residence of the Orthodox Bishop of Dalmatia.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Cette maison est connue à Sibenik pour être la résidence de l'évêque orthodoxe de Dalmatie.

M. Pierre COT. Dois-je en conclure que c'est une vieille construction ou qu'elle a été bâtie depuis dix ou quinze ans ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] From this answer am I to conclude it is an old house or a house that was recently built, say in the last ten to fifteen years ?

Commander KOVACIC. I do not think the house had been built in the last ten to fifteen years, I think it was an old house.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] A mon avis, la maison n'a pas été construite au cours des dix ou quinze dernières années. C'est une maison plus ancienne.

M. Pierre COT. Au paragraphe 11 de votre affidavit, vous dites que vous avez remarqué que les navires étaient complètement chargés de mines et que vous saviez que chacun des navires pouvait porter 40 à 50 mines. Est-ce bien exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In your affidavit, paragraph 11, you say the following : "I observed that they [the ships] were fully loaded with mines, and I knew that each ship could carry from forty to fifty." Is this fact correct ?

Commander KOVACIC. This fact is correct.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Ce fait est exact.

M. Pierre COT. Avez-vous pu voir ce qu'étaient devenues les mines magnétiques que vous aviez vues sur le quai à côté des bateaux ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Could you tell us what had happened to the magnetic mines which you saw on the jetty next to the ship ?

Commander KOVACIC. I cannot remember if I saw any magnetic mines on that particular occasion. I do not think so.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne me rappelle pas si j'ai vu à cette occasion aucune mine magnétique, mais je ne le pense pas.

M. Pierre COT. Vous êtes sûr que les navires avaient alors de quarante à cinquante mines, alors que l'après-midi ils en avaient, d'après vos déclarations d'hier, une vingtaine ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Nevertheless, you are sure that the ships, when you saw them in the evening, had forty to fifty mines on board ; whereas when you saw them in the afternoon, they only had approximately twenty ?

Commander KOVACIC. Yes, I remember, as I say, the ships were fully loaded. That means they had about forty-five mines each. When a ship of this class is fully loaded, I know that it carries about forty to forty-five mines.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, mon souvenir est précis. J'ai parlé de bateaux complètement chargés, et je savais que le chargement complet de ces bateaux était d'environ quarante à quarante-cinq mines.

M. Pierre COT. On avait donc chargé environ vingt à vingt-cinq mines sur chaque navire entre 4 h. 15 ou 4 h. 30 et 6 h. 30. Est-ce bien exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Therefore, I must conclude that some twenty to twenty-five mines had been loaded on to the ships between approximately 16.15 or 16.30 hours and 18.30 hours ?

Commander KOVACIC. Yes, that is correct.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Il en est bien ainsi.

M. Pierre COT. Dans votre interrogatoire du 24 novembre vous avez dit qu'il faisait encore jour et que, grâce à cela, vous avez pu voir. A 6 h. 30, faisait-il grand jour ou le soleil était-il déjà couché ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In your evidence on the 24th November you said that you were still able to see the ships as it was still daylight. Could you tell the Court if at 18.30 hours it was broad daylight or if the sun had already set ?

Commander KOVACIC. I cannot tell the Court whether at 18.30 hours the sun was still above the horizon, or how many degrees above the horizon, or on the horizon, but I remember very well when I saw the ships there was enough daylight and I was able to see the ships were fully loaded with mines.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne saurais dire à la Cour si à 18 h. 30 le soleil était de plusieurs degrés au-dessus de l'horizon ou

juste au-dessus. Cependant, je me souviens maintenant qu'au moment où j'ai aperçu les navires complètement chargés de mines, il faisait encore complètement jour.

M. Pierre COT. Le soleil était donc juste au-dessus de l'horizon ou juste à l'horizon ; par conséquent, il n'était pas encore couché ou il venait juste de se coucher. Est-ce bien le sens de votre pensée ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If I have understood this last answer correctly, the sun was either just above the horizon or actually on the horizon or had only just set.

Commander KOVACIC. No, that is not the sense of my thought. My thought or my expression was : "I do not know what was the position of the sun at the moment when I saw the ships from the house." I cannot remember what was the position of the sun, but I remember there was enough daylight still for me to see the ships fully loaded with mines.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Non, ce n'est pas exactement ce que je voulais dire. Je ne sais pas exactement quelle était alors la position du soleil. Mon souvenir n'est pas précis. Je me souviens qu'il faisait suffisamment jour pour que je puisse apercevoir exactement ces navires chargés de mines.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I am sure Professor Cot does not want to mis-report what the witness said, and it may be that the mistake is on my part, but if my recollection is correct—unfortunately I have not been able to check it by the compte rendu because I have not got it yet—but if my recollection is correct what the witness said yesterday was that it was broad daylight, not when he was at Sibenik later on in the evening, the occasion about which he is now talking, but that it was broad daylight when he passed round Kulina Point and could see Panikovac Cove. Professor Cot said a few moments ago : "Yesterday you said it was broad daylight", as if he had said it as regards the occasion in the evening about which he is now talking. For the sake of exactitude, and, as I say, I may be wrong, but I think my recollection is correct that the broad daylight referred to was when this witness came round Kulina Point and could see Panikovac Cove.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je ne suis pas tout à fait sûr que M. Cot ne mésinterprète pas la déclaration du témoin. Si mes souvenirs sont exacts, le témoin, lorsqu'il a parlé de la lumière du jour, du plein jour, a fait allusion non au moment où il se trouvait à Sibenik en ville vers le soir, mais au moment où il passait en vedette au large de la pointe Kulina. Il y a un instant, M. Cot a employé la formule « plein jour » comme si le témoin, dans cette déclaration, faisait allusion au moment de la soirée où il a aperçu les navires, étant dans la maison de Sibenik. Je crois me souvenir clairement que ce n'est pas la formule employée par le témoin.

M. Pierre COT. Je crois avoir lu exactement ce qu'a dit le témoin ; « It was still daylight. »

Vous trouverez cette phrase à la page 27 du compte rendu en anglais, car nous n'avons pas encore le texte français des déclarations du témoin faites le 24 novembre 1948.

Vous lui avez vous-même posé des questions relatives au paragraphe 11 de son affidavit : « The same day in Sibenik it was still daylight, and I had been in a private house situated quite above the sea, because Sibenik is situated on a hill. »

Par conséquent, nous sommes bien d'accord. Je n'ai pas parlé de « broad daylight ». Le témoin a dit : « It was still daylight. » Il était question du moment où il était dans la maison à Sibenik. Me suis-je mal fait comprendre ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I believe I am correct in quoting the witness as having said "It was still daylight". I am indeed quoting from page 27 of the British Verbatim Report of Wednesday morning, the 24th November. It is C.R. 21. The witness is quoted to have answered the following to a question which was put by the Solicitor-General concerning paragraph 11 of the witness's affidavit.

The witness is quoted to have said : "The same day in Sibenik it was still daylight, and I had been in a private house situated quite above the sea, because Sibenik is situated on a hill." You will note, Mr. President, that I did not make any mention of broad daylight.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I think the difficulty is we are both thinking of different answers. Again, if my recollection is correct and I speak subject to verification, it is this : When the witness was answering me he said that in the evening when he was at Sibenik it was still daylight. I think I am right in saying that in cross-examination, when Professor Cot was asking him about what he could see as he came round Kulina Point and about the altitude of the sun, the witness said : "Speaking as a witness, I can remember it was broad daylight", and I thought Professor Cot was just putting that answer to the witness. In that case, we are both thinking of different answers, but I thought that was the one Professor Cot was putting to the witness.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Il me semblait, Monsieur le Président, que M. le professeur Cot visait une déclaration différente de celle à laquelle je pensais moi-même. La difficulté vient peut-être du fait que nous pensons chacun à deux réponses différentes. Sous réserve de vérifier dans le compte rendu, je sais que, lorsque le témoin m'a répondu, il a dit qu'il faisait *encore jour*. Cependant, au cours de son interrogatoire, le professeur Cot visait la formule *broad daylight*, c'est-à-dire la pleine lumière du jour, déclaration que le témoin a faite à l'égard d'une situation, c'est-à-dire du moment où il se trouvait dans la vedette à moteur passant au large de la pointe de Kulina.

M. Pierre COT. Je rappelle simplement à sir Frank deux petites choses : j'ai commencé mes questions ce matin en disant : nous arrivons à ce que le témoin a vu à 18 h. 30 quand il était dans une maison de Sibenik. Ma seconde observation est celle-ci : je n'ai pas parlé de ses déclarations au sujet de *broad daylight*, mais uniquement de ses déclarations *it was still daylight and I had been in a private house.*

Donc, je crois que nous sommes tout à fait d'accord et je m'excuse auprès de mon savant collègue d'avoir posé mes questions d'une façon telle qu'elles ont paru échapper à son attention coutumière.

Ma dernière question sur ce point est donc bien qu'il faisait encore jour, suffisamment jour pour voir à un peu plus d'un kilomètre, à environ

1.300 mètres, les navires et pour constater qu'ils étaient chargés de mines. Je crois que là nous serons bien d'accord ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May I recall to Sir Frank that I began my cross-examination this morning by stating that we would now deal with points arising out of what the witness saw at 18.30 hours from a house in Sibenik. Secondly, I would also point out that I made no mention of broad daylight, but simply referred to the witness's statement that it was still daylight when he was in a private house, and so on. I therefore think we both agree as to what we are at the moment talking about. I apologize to Sir Frank for putting my questions in such a way that they may have momentarily misled him.

I think we shall all be agreed if I ask the witness to confirm the fact that there was still enough daylight for him to see the ships at the distance which he quotes of 1 kilometre, or, shall we say, approximately 1,300 metres, and there was enough daylight for him to see that the ships were fully loaded. [To the witness.] Will you please confirm this ?

Commander KOVACIC. Yes, I confirm that the same evening I saw the ships again fully loaded with mines from the house in Sibenik. This is about 1 kilometre and there was still enough daylight or enough light to enable me to see the ships.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je confirme que, le même soir, j'ai pu voir d'une maison privée à Sibenik les deux navires chargés de mines, à une distance approximative d'un kilomètre, et je confirme également qu'il y avait encore suffisamment de lumière du jour ou de lumière pour que je puisse parfaitement voir ces navires.

M. Pierre COT. Il n'y avait pas de lune ce soir-là ou bien la lune était-elle levée ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Was it a moonlit night, in other words, had the moon risen ?

Commander KOVACIC. I do not know what were the conditions of the moon that night, but I think it is very easy to find out from maritime evidence.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne sais pas quelle était la position de la lune ce soir-là, mais ce serait très facile à vérifier en consultant des almanachs maritimes.

M. Pierre COT. C'était simplement pour faire préciser que ce n'est pas à la lumière de la lune, mais à la lumière du jour que vous les avez vus. C'était uniquement le sens de ma question.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] That was not quite the point of my question. What I wish to elucidate from the witness is the fact that he saw these ships by daylight or by falling daylight and not by moonlight.

Commander KOVACIC. Yes, I saw the ships by daylight.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, j'ai vu les navires à la lumière du jour.

M. Pierre COT. J'avertis alors maintenant le témoin et mon savant ami que j'abandonne 18 h. 30 pour prendre une autre position et une

autre question. Je prends cette précaution pour que, cette fois, il ne puisse pas y avoir de confusion dans l'esprit si clair de sir Frank.

Il s'agit du retour des navires vers le 26 octobre. Vous nous avez dit dans votre déclaration, si j'ai bien compris, aux paragraphes 11, 13 et 15 — au paragraphe 15 mais interprété par les autres — que les navires étaient retournés à Sibenik environ vers le 26 octobre. Suis-je correct en interprétant ainsi votre déclaration ? J'ai dit à tort paragraphe 11, il s'agit des paragraphes 13 et 15.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I must now warn the witness and my learned adversaries that I am now leaving the time of 18.30 and am passing on to some new facts and new questions. I wish to make this quite clear in order to avoid any possible confusion in the clear thinking of Sir Frank Soskice. I shall now deal with the question of the return of the ships on or about 26th October. These questions are dealt with by the witness in paragraphs 11, 13, and 15 of his affidavit, or, at least, it is mentioned in paragraph 15 and there is indirect mention of it in paragraphs 11 and 13. In this paragraph he states that the ships returned to Sibenik on approximately the 26th October, or at least, that is the inference. Would you please confirm that the inference which I draw from your affidavit is correct ? I mentioned paragraph 11 in error. It is paragraph 13 and paragraph 15 only.

Commander KOVACIC. Yes, I confirm that about four days after the B.B.C. announcement of the mining of the British destroyers in the Corfu Channel the two M-class ships returned to Sibenik.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je confirme qu'environ quatre jours après avoir entendu l'annonce à la radio anglaise, à la B. B. C., de l'explosion survenue à bord de deux contre-torpilleurs britanniques dans le Détroit de Corfou, les deux navires de la classe M sont revenus à Sibenik.

M. Pierre COT. Je suis heureux de voir que cette fois vous venez de les appeler par leur véritable nom classe M. Pouvez-vous nous dire si vous avez repris les travaux à bord des deux navires de la classe M ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am happy, incidentally, to note that you refer to those ships by their proper names, that is to say, ships of the M-class. My next question is this. Did you, when the ships returned, resume any work upon them ?

Commander KOVACIC. I cannot remember exactly, but I think that we did not resume work on the repair of the W.T. sets.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne saurais me souvenir exactement de ce fait, mais je crois que nous n'avons pas repris les travaux de réparations, à bord, des appareils de T. S. F. de ces navires.

M. Pierre COT. Vous avez dit au paragraphe 15 que vous les avez vus pour la première fois le matin qui a suivi leur arrivée alors que vous visitiez le *Hvar*. Voulez-vous nous dire à peu près, en montrant sur la carte, à quel endroit les navires se trouvaient à ce moment-là ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In paragraph 15 of your affidavit, you said the following : "I saw them first on the morning after their arrival when I was visiting *Hvar*." Would you be good enough to show on the map where the ships were when you saw them ?

Commander KOVACIC. Yes, I will mark the position of the *Hvar*, which was the headquarter ship of the commander of the Yugoslav fleet and was lying at the naval pier in the Sveti Petar Cove, and I will mark the position of the *Hvar*.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Voici quelle était la position du *Hvar*, navire du haut commandement de la flotte yougoslave. [Montrant la carte.] Ce navire se trouvait amarré à la jetée navale dans la baie de Sveti Petar.

M. Pierre COT. Je m'excuse. Je comprends très bien l'erreur faite par le témoin, elle est involontaire, mais je lui ai demandé d'indiquer la position des navires de la classe M qui nous intéressent plus que le *Hvar*, qui n'a rien à voir dans le procès.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I must apologize. This error in the witness's part is quite involuntary and quite understandable. What I have asked him to indicate is the position of the M-class ships when he saw them and not the position of the *Hvar*.

Commander KOVACIC. I have marked two M-ships as being alongside the headquarter ship *Hvar*, and if Professor Cot will be kind enough I will explain to him.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'ai marqué au crayon les deux navires de la classe M se trouvant côté à côte le long du navire *Hvar*.

M. Pierre COT. A ce moment-là, les navires n'avaient plus leurs mines ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] At that time the ships no longer had any mines ?

Commander KOVACIC. No, there were no mines aboard the ships at that time.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Non, à ce moment-là il n'y avait pas de mines à bord de ces navires.

M. Pierre COT. Vous parlez alors, au paragraphe 16, de certaines confidences que vous aurait faites le sous-lieutenant Drago Blazevic. Voulez-vous nous dire quel était cet officier, quel est son titre et si c'est bien le nom sous lequel il sert dans la marine yougoslave ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In paragraph 16, you state that you had certain conversations with a Sub-Lieutenant Drago Blazevic who made certain confidential remarks to you. Will you please tell us who was this officer Sub-Lieutenant Drago Blazevic, his exact rank, and whether he served under that name in the Yugoslav navy.

Commander KOVACIC. Sub-Lieutenant Drago Blazevic at that time was an engineer-officer on the M-class minesweeper. I knew him from, I think, the beginning of 1946, or even the end of 1945, because I returned to Yugoslavia in August 1945. He is a Slovene, he might be about 30 now, and he served in the pre-war Royal Yugoslav navy as a petty-officer-engineer.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Le sous-lieutenant Drago Blazevic servait en qualité d'officier mécanicien à bord d'un dragueur de mines de la classe M. Je l'avais connu dès le début de l'année 1946,

peut-être même à la fin la de 1945, puisque j'étais revenu moi-même en Yougoslavie au mois d'août 1945. Il était slovène et était âgé d'environ 30 ans. Avant la guerre il avait servi en qualité d'officier ingénieur de maistrance dans la marine royale yougoslave.

M. Pierre COT. Vous connaissez à ce propos le démenti du communiqué yougoslave ? Le Gouvernement yougoslave prétend qu'il n'y a pas de sous-lieutenant Blazevic dans la marine yougoslave. Comment cela peut-il s'accorder avec votre déclaration ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You have heard of the denial of this fact by the Yugoslav Government. In their certificate they state that there is no such officer serving in the Yugoslav navy or having served in the Yugoslav navy.

Commander KOVACIC. I have heard the denial of the Yugoslav Government regarding Sub-Lieutenant Drago Blazevic, and I may have several explanations for that denial. But I am convinced that the Yugoslav naval authorities know very well that Drago Blazevic existed at that time in the Yugoslav navy.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'ai certainement eu connaissance du démenti du Gouvernement yougoslave relatif au sous-lieutenant Drago Blazevic, et je pourrais avoir plusieurs explications au sujet de ce démenti. Cependant, je suis convaincu que les autorités navales yougoslaves savent très bien qu'il existait à cette époque un sous-lieutenant Drago Blazevic dans la marine yougoslave.

M. Pierre COT. Connaissez-vous le nom du directeur du département du Personnel du commandement de la marine de guerre yougoslave?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Do you know the name of the Director of the Personnel Department of the High Command of the Yugoslav navy ?

Commander KOVACIC. I cannot remember the name of the Director of the Personnel Department of the High Command, but what I do know and do remember is that he is a political commissar, because all officers serving in the Personnel Department of the Yugoslav navy are political officers, that is, political commissars and not naval officers.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne peux me souvenir du nom du directeur du département du Personnel de la marine yougoslave. Tout ce que je sais et tout ce dont je me souviens, c'est qu'il s'agit là d'un commissaire politique, car tous les fonctionnaires qui servaient dans le département du Personnel de la marine yougoslave étaient non des officiers de marine, mais des commissaires politiques.

M. Pierre COT. Connaissez-vous le nom du commandant en chef de la marine de guerre yougoslave ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Do you know the name of the Commander-in-Chief of the Yugoslav navy ?

Commander KOVACIC. Yes, the Commander-in-Chief of the Yugoslav navy is Admiral Černi.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, le commandant en chef de la marine yougoslave est l'amiral Černi.

M. Pierre COT. Est-il aussi un commissaire politique ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Is he also a political commissar ?

Commander KOVACIC. He is not a political commissar. He is a naval officer and he served in the Royal Yugoslav navy pre-war; but his political commissar is Vice-Admiral Djuro Lončarević, and Admiral Černi is under him.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Non, l'amiral Černi n'est pas un commissaire politique. Il servait avant la guerre déjà dans la marine yougoslave, mais son commissaire politique est le vice-amiral Djuro Lončarević, auquel l'amiral Černi lui-même est subordonné.

M. Pierre COT. Croyez-vous l'amiral Černi capable de signer un document contraire à la vérité ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Do you think that Admiral Černi would sign a document which was not true ?

Commander KOVACIC. Well, that is not up to me to decide.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Ce n'est pas à moi qu'il incombe de décider cela.

M. Pierre COT. Vous avez raison, mais je tenais simplement à vous informer que l'amiral Černi certifie et atteste la véracité du certificat établi par le directeur du Personnel qui déclare qu'il ne se trouve pas en service et qu'il n'a jamais été en service de sous-lieutenant, mécanicien machiniste du nom de Drago Blazevic. Je vous demande si vous maintenez que le sous-lieutenant mécanicien machiniste existe ou a existé dans la marine yougoslave ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I only wish to inform you that Admiral Černi certified the present declaration which was signed by the Director of the Personnel Department of the High Command of the Yugoslav navy. He certified and attested it as correct. The certificate states that there was no sub-lieutenant engineer of such a name serving or who had served on the strength of the Yugoslav navy. I should like to ask you whether you still state that Sub-Lieutenant Drago Blazevic did in fact exist.

Commander KOVACIC. I still state that Sub-Lieutenant Drago Blazevic did exist and did serve in the Yugoslav navy, and I should be very grateful if I could have a look at this certificate referred to by Professor Cot.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je répète et confirme qu'il y a eu un sous-lieutenant Drago Blazevic dans la marine yougoslave, ce sous-lieutenant a existé et il a servi dans la marine yougoslave. Je serais très heureux de pouvoir jeter un coup d'œil sur l'attestation mentionnée par M. Cot.

M. Pierre COT. Je demanderai à la Cour si elle veut bien prier M. le Greffier de communiquer l'original du document qui est entre ses mains au témoin.

[Le document est communiqué au témoin.]

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] [To the Court.] I would ask the Court's permission to request the Registrar to hand the witness the original copy of this document, a document which is at present filed with the Registrar.

[Document handed to witness.]

Commander KOVACIC. I have the original certificate which states that Sub-Lieutenant Drago Blazevic never existed in the Yugoslav navy. That certificate is signed by the Director of the Personnel Department of the Yugoslav navy, Lieutenant-Colonel Simurdic Peter. Anyway, the Director is the political commissar. Underneath that statement is the certification that the statement is true by Admiral Černi. Well, with the permission of the Court, may I give my explanation of this document. Sub-Lieutenant Drago Blazevic was very well known in the Yugoslav navy. He was well-known in Sibenik by the citizens of Sibenik. I do not think that the Director of the Personnel Department of the Yugoslav navy makes any mistake about his name, because I said "Drago Blazevic" without putting hooks on the "z" and a hook on the "c" which must be put in in Yugoslav writing. That is one possible explanation, but I do not think it is the right one. Another possible explanation is that in Yugoslavia there sometimes arises certain difficulty about writing and spelling of Slovene names in Serb-Croat language and vice versa. Sometimes a letter is written down, unintentionally of course, in Serb-Croat and Slovene and vice versa. That might be another explanation, but I do not think that is the right one. I think I can help the political commissar, the Director of the Personnel Department of the Yugoslav navy, if I say that Drago Blazevic was one of my pre-successors at the same naval establishment where I served—I mean the naval workshops and stores for communication and equipment, signal workshops and stores, to put it shortly in English. I took over my duty as officer in charge of these signal workshops from Lieutenant Nikša Smiljanić, and he took over from Sub-Lieutenant Drago Blazevic. I think this reminder might help the Director of the Personnel Department of the Yugoslav navy to trace Sub-Lieutenant Drago Blazevic, but as I said before, I am convinced that the Director of the Personnel Department of the Yugoslav navy knows very well who Drago Blazevic is, and everybody in the Yugoslav navy probably knows very well who Drago Blazevic is. Another explanation for this denial on the part of the Yugoslav Government is that they simply do not admit that Drago Blazevic exists because he is connected with this particular case. In my personal opinion, that is the true explanation.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'ai en main un document intitulé « certificat » aux termes duquel le sous-lieutenant mécanicien, Drago Blazevic, n'aurait jamais existé. Ce document est signé du directeur du Personnel de la marine de guerre yougoslave, le lieutenant-colonel Simurdic Peter. Quoi qu'il en soit, le directeur est le commissaire politique.

Au-dessous de cette attestation figure une nouvelle attestation signée du vice-amiral Černi, certifiant la véracité du présent certificat.

Avec l'autorisation de la Cour, je vais essayer de donner mon explication au sujet de ce document. Le sous-lieutenant Drago Blazevic était très bien connu dans les milieux de la marine yougoslave et spécialement dans les milieux de Sibenik.

Je ne crois pas que le directeur du département du Personnel du commandement de la marine de guerre yougoslave commette une erreur quant au nom du sous-lieutenant Drago Blazevic ; mon avis est qu'il est peu probable qu'il se soit trompé en ce qui concerne l'accent sur les lettres z et c du nom. Il y a parfois en Yougoslavie certaines difficultés de nature orthographique quand il s'agit de traduire le serbo-croate en slovène et vice versa, et cela cause parfois des erreurs dans la transcription des documents. Peut-être pourrait-on trouver là une explication de l'erreur qui s'est produite. Mais je ne le crois pas.

Je crois pouvoir aider le commissaire politique à trouver le sous-lieutenant Drago Blazevic. En effet, ce sous-lieutenant a été l'un de mes prédécesseurs dans l'établissement naval où je travaillais, dans les ateliers de signalisation et d'approvisionnement. J'ai en effet assumé mes fonctions comme successeur de Nikša Smiljanić. Ce dernier avait succédé à son tour au sous-lieutenant Drago Blazevic. Peut-être ce rappel pourrait-il aider le directeur du département du Personnel du commandement de la marine de guerre yougoslave à trouver dans ses registres le sous-lieutenant Drago Blazevic. Cependant, je suis convaincu, comme je l'ai dit précédemment, que le commissaire politique dont il s'agit sait très bien où se trouve le sous-lieutenant Drago Blazevic. Chacun sait dans les milieux de la marine où il se trouve.

Peut-être pourrait-on trouver d'autres explications au sujet du démenti catégorique du Gouvernement yougoslave. Celui-ci ne veut pas admettre l'existence du sous-lieutenant Drago Blazevic parce que ce sous-lieutenant est mêlé à la présente affaire. A mon avis, c'est là l'explication correcte à donner.

M. Pierre COT. C'est à la Cour d'apprécier cette explication, non pas à moi.

Il est bien entendu que votre dernière explication que vous croyez conforme à la vérité implique que non seulement le directeur du Personnel, mais l'amiral Černi lui-même ont fait une déclaration contraire à la vérité, parce que le sous-lieutenant Blazevic était mêlé à cette affaire.

M. Pierre COT. [*Interpretation*]. It is naturally for the Court and not for me to formulate any opinion on the explanations which you have just given, but with reference to the last hypothesis that you have given this would entail that not only the Director of the Personnel Department of the High Command of the Yugoslav navy, but Admiral Černi as well, have certified and stated an untruth because Sub-Lieutenant Blazevic is concerned in this case. Is that a correct inference from your last hypothesis ?

Commander KOVACIC. I would not like to say anything about Admiral Černi. I would like to remind the Court of only one thing—my personal observation of course. I think Admiral Černi is in that very difficult position because he serves under a political commissar and on his staff he has at least half or even more who are political officers, and with the kind permission of the Court I would refrain from mentioning Admiral Černi and I would abstain from any statement about his character.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'aimerais ne rien dire au sujet de l'amiral Černi. Je rappellerai seulement mes observations per-

sonnelles, à savoir qu'il se trouve dans une situation très difficile, puisqu'il est subordonné à un commissaire politique et que son état-major se trouve composé pour moitié au moins d'officiers politiques.

Avec l'autorisation de la Cour, je désire donc m'abstenir de faire aucun commentaire, aucune déclaration au sujet du caractère de l'amiral Černi.

M. Pierre COT. C'est la Cour qui appréciera cela. Je n'insiste pas.

Au paragraphe 17 de votre affidavit, vous dites qu'au cours de la matinée qui a suivi cette soirée où vous avez vu Blazevic, un officier ami de Blazevic, qui avait également assisté à cette soirée, vous a confié que l'officier mécanicien lui avait dit que les deux navires avaient posé des mines dans les eaux albanaises. Pouvez-vous nous dire quel est cet officier ami de Blazevic dont jusqu'à présent vous n'avez pas donné le nom ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The Court will naturally, again, form its opinion on your last answer. I shall now pass on to a question which refers to paragraph 17 of your affidavit, where you state that "on the morning after the party an officer who had also attended the party and who was a friend of Blazevic, told me in confidence that the engineer officer had said to him that the two ships had been laying mines in Albanian waters". Who was this officer friend of Sub-Lieutenant Drago Blazevic ? What was his name, because up to now I would point out that his name has not been mentioned.

Commander KOVACIC. In the Yugoslav communiqué, known to the Court, is a statement referring to an intended process against alleged spies in connexion with my escape from Yugoslavia, as I understood it. Therefore I would politely ask the Court and tell them that I am unable, because of that threat of the Yugoslav Government, to mention any more names because, as far as I know, already some entirely innocent people—entirely innocent people—are in prison in Yugoslavia, having been accused of being spies or something like that, which is a very familiar formula in communist Yugoslavia to-day.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, dans le communiqué yougoslave qui est connu de la Cour, on parle de poursuites engagées contre de prétendus espions à propos de mon départ. C'est pourquoi je demanderai respectueusement à la Cour que, en raison de cette menace qui pèse sur certaines personnes, je puisse m'abstenir de prononcer aucun autre nom. Je sais déjà que des poursuites ont été engagées contre des personnes tout à fait innocentes qui ont été jetées en prison sous prétexte d'espionnage ou non. Cette formule est très familière aujourd'hui dans la Yougoslavie communiste.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, one is of course doing one's level best to try and keep out of this case any political considerations. You are simply deciding an issue of fact, but you have heard the witness's expression of hope that you will not require him to answer this question. May I respectfully associate myself with what he says and hope that the Court will not think it necessary for this witness to disclose the names of persons who undoubtedly—undoubtedly—all political considerations apart, as a matter of common sense, will or may be endangered in relation to these proceedings which are apparently pending in connexion with Commander Kovacic's escape. I do therefore earnestly

ask the Court that they will not require Commander Kovacic to disclose the names of any such persons. I really do not think it can assist the cross-examination and I do not think there can be any necessary reason for those names to be disclosed. I do hope therefore the Court will accede to the hope Commander Kovacic has expressed that he will not be required to give the names of any persons who may be endangered as a result of such a disclosure of their names.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je me suis efforcé de tenir les questions politiques en dehors de ce débat. Nous venons d'entendre le témoin exprimer l'espoir de ne pas avoir à révéler ici les noms de certaines personnes. Je m'associerai à ce que vient de dire le témoin sur ce point et j'appuierai sa demande.

J'espère que la Cour ne jugera pas nécessaire de demander au témoin de révéler les noms d'autres personnes mêlées à cette affaire et qui sont déjà peut-être en danger à la suite de l'évasion du commandant Kovacic. Il me semble que le fait de révéler d'autres noms ici n'aiderait pas en quoi que ce soit le contre-interrogatoire. J'espère que la Cour voudra bien répondre au désir formulé par le témoin et qu'elle n'exigera pas la révélation d'autres noms.

M. Pierre COT. Je n'exige pas non plus que l'on révèle aucun nom. Cependant, je voudrais faire observer deux choses. Je respecte tout à fait les sentiments du témoin.

Ma première observation est que le témoin a nommé, comme lui ayant fait des confidences, le sous-lieutenant Drago Blazevic. Il nous a donc donné un nom. La seconde observation, c'est que si j'ai posé cette question — et je n'insiste pas pour qu'on donne une réponse —, c'est que je voudrais que mes savants collègues britanniques se rendent compte que la seule personne qui, aux dires du témoin, le commandant Kovacic, aurait participé à l'expédition et aurait de ses yeux vu mouiller des mines dans les eaux albanaises, est précisément cet homme dont on ne nous donne pas le nom. J'ai simplement voulu marquer ce point.

Il est permis au témoin de ne pas donner le nom ; mais il m'est permis de souligner que la seule personne qui aurait participé à l'expédition de mouillage de mines et qui déjà n'est pas ici, que la seule personne qui aurait rapporté le témoignage de Blazevic au témoin ici présent, n'a pas été désignée nommément. Je répète, car, je m'en excuse, je n'ai pas été très clair.

La seule personne qui ait participé à l'opération serait Blazevic. Le témoin nous déclare que Blazevic lui a dit ne pas avoir participé à l'opération, mais il ajoute que Blazevic l'a dit à un inconnu dont il ne veut pas donner le nom. Nous ne connaissons pas même de nom la personne sur laquelle repose la pierre angulaire de l'accusation. Par contre, on nous donne le nom de Blazevic qui, lui, aurait commis l'imprudence.

J'ai simplement voulu éclairer le fait, mais je n'insiste pas sur ma question ; la réponse du témoin me suffit largement.

[L'interprète traduit en anglais l'explication qui précède de M. Pierre Cot.]

M. Pierre COT. [Reprenant l'interprète.] Je m'en excuse, j'ai été moi-même un peu confus. Je n'ai pas dit ce qui vient d'être traduit.

J'ai dit : la seule personne qui, d'après le témoin, ait participé au mouillage des mines, est Blazevic, dont il nous donne le nom. Mais le

témoin nous dit que Blazevic ne lui a pas fait de confidences. Celui qui a fait des confidences est une tierce personne dont il ne donne pas le nom. Il nous donne le nom de celui qui a participé au mouillage, mais il nous dit qu'il n'a pas eu le récit du mouillage des mines par Blazevic, qu'il l'a eu par une troisième personne dont il ne donne pas le nom. Par conséquent, même au point de vue du témoignage par ouï-dire, il invoque les confidences d'une personne dont il ne donne pas le nom. Voilà ma pensée exprimée aussi clairement que possible.

Je pose alors ma question uniquement sur ce que le témoin a appris de Blazevic.

Vous confirmez, commandant Kovacic, que Blazevic vous aurait déclaré — je prends votre déclaration au paragraphe 16 — que les deux bateaux, après avoir quitté Sibenik, s'étaient rendus à Boka Kotorska pour se ravitailler en combustible. Est-ce bien exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I do not ask for any further names to be revealed. I fully appreciate the reasons given by the witness. I simply wish to point out that no names have been given concerning these officers but, as I say, I respect and understand the reasons and the explanations given by the witness for not giving this name. Yet there are two points which I would like to make : firstly, that the witness has named one person—he named Drago Blazevic ; the second point was that although I did put this question I do not insist upon it, but I would like to point out to my learned adversaries that the only officer and the only person who, according to the witness, took part in this minelaying operation—the only witness who, one might say, with his very eyes saw the laying of the mines—that witness remains unnamed. I just wish to underline this point, that the only person who saw the mines being laid is unknown—the only person who could have confirmed Drago Blazevic's story is unknown.

[The interpretation was interrupted by M. Cot at this point.]

I wish to clarify what I have said and amend a possible misunderstanding of the interpretation. I said that, according to the witness, the only person who took part in the minelaying expedition was Blazevic, whose name he gave. But the witness says Blazevic did not tell of this expedition direct to the witness. Blazevic told it to a further, third, person, who told the witness ; but it is this third person who is unnamed. In other words, it is hearsay evidence, and not only hearsay but hearsay from a person who is unknown, or rather unnamed.

I shall therefore only put questions to the witness on what Lieutenant Blazevic himself told him. I will now refer to paragraph 16 of the witness's affidavit where he says : "Drago Blazevic told me that after leaving Sibenik the ships sailed for Boka Kotorska to refuel." Would the witness please confirm this ?

Commander KOVACIC. Yes, that is correct.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, il en est bien ainsi.

M. Pierre COT. Connaissez-vous le nom du commandant du commandement maritime de l'Adriatique méridionale ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Do you know the name of the Commander-in-Chief of the South Adriatic Command ?

Commander KOVACIC. I cannot remember the name.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Non, je ne puis me rappeler son nom.

M. Pierre COT. Vous ne savez pas s'il s'agirait d'un certain commandant Vulin Ivan ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Might it not be a certain Commander Vulin Ivan ?

Commander KOVACIC. Yes, I remember the name Vulin Ivan. He is an ex-rating in the pre-war Royal Yugoslav navy and now, as far as I can remember, he is a captain.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je me souviens du nom Vulin Ivan. Il était ancien sous-officier de la marine yougoslave avant la guerre et maintenant il a le grade de capitaine.

M. Pierre COT. La Cour pourrait demander à M. le Greffier de vous communiquer le certificat dans lequel le commandant du commandement maritime de l'Adriatique méridionale atteste que les bâtiments de la classe et du type M n'étaient pas en ravitaillement chez les unités de la marine de guerre yougoslave à Boka Kotorska, pendant la période du 1er au 31 octobre 1946, et que, dans le temps susmentionné, ils n'ont pas passé par Boka Kotorska.

Peut-être pourriez-vous avoir connaissance de l'original de ce certificat afin que nous soyons assurés que ma traduction est exacte, ce que j'ignore complètement.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The Registrar might perhaps be instructed to show the witness the certificate by which the Commander-in-Chief of the Yugoslav navy in the South Adriatic attests the fact that the M-class ships had not been refuelling at Boka Kotorska during the period from the 1st to the 31st October, 1946, and that during that time they had not passed Boka Kotorska. I am sorry, perhaps I should have asked permission from the Court to have the Registrar show this document to the witness.

Commander KOVACIC. I have a document signed by Captain Vulin, Commander of the Maritime Sector of the South Adriatic, stating that ships of the M-class type had not been refuelling by units of the Yugoslav navy in Boka Kotorska between 1st and 31st October, 1946, and at that time the ships of the M-class had not passed through Boka Kotorska, and the same document is counter-signed, and is certified as true, by Admiral Černi.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'ai sous les yeux un document signé d'un commandant, capitaine de IIme rang, Vulin Ivan, du commandement maritime de l'Adriatique méridionale, aux termes duquel il est attesté que les bâtiments de la classe du type M n'étaient pas en ravitaillement chez les unités de la marine de guerre yougoslave à Boka Kotorska pendant la période du 1er au 31 octobre 1946 et que, dans la période visée ci-dessus, ces bâtiments n'étaient pas passés à Boka Kotorska.

Au bas de ce document figure une attestation contre-signée de l'amiral Černi, certifiant la véracité du présent certificat.

M. Pierre COT. Cela ne vous donne-t-il pas à penser que lorsque Drago Blazevic vous a dit que les navires s'étaient ravitaillés à Boka Kotorska, il n'avait peut-être pas dit la vérité ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Would not this lead you to think that perhaps when Drago Blazevic said the ships had stopped at Boka Kotorska for refuelling he cannot have been telling the truth ?

Commander KOVACIC. Because Drago Blazevic is not in a position to say anything about the case, I think it would be very unfair for me, from my side, to tell anything about Drago Blazevic, whether he told the truth or not, so with the kind permission of the Court I will abstain from any such statement, and again I would like to ask permission to make a very small remark about the document I have just had in my hands. It is up to this Court to decide the validity of this document. My humble opinion is that I do not know what the Yugoslav naval authorities mean by the expression "Class and Type of M-ships"—whether they mean the ships in question, ex-*Mljet* and *Meljine*, or M. 1, M. 2 and M. 3, or any other ships. I do not know what the Yugoslav naval authorities meant or mean by refuelling by naval units in Boka Kotorska, or refuelling with the aid of naval units in Boka Kotorska, and again I do not know what the Yugoslav naval authorities mean by the expression "the ships had not passed through Boka Kotorska", because Boka Kotorska is a gulf and ships cannot pass through as they can pass through, say, the Straits of Corfu, but they can just enter into Boka Kotorska and sail again. Those are, of course, only my personal remarks, and, as I said, it is up to this high Court to decide about the document.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Étant donné que Drago Blazevic n'est pas en mesure de faire des déclarations dans la présente affaire, il serait peu loyal de ma part de me prononcer sur la véracité de ses affirmations. C'est pourquoi, avec l'autorisation de la Cour, je m'abstiendrai de faire une déclaration sur ce point. J'aimerais cependant faire quelques remarques sur le document lui-même. Ces remarques pourront aider la Cour à statuer sur la valeur de ce document.

Tout d'abord, je ne sais pas ce que les autorités yougoslaves entendent par « bâtiments de la classe et du type M ». Font-elles allusion aux navires *Mljet, Meljine* et *Marjan* ou aux navires M. 1, M. 2 et M. 3 ou à d'autres unités, je ne le sais. D'autre part, je ne connais pas le sens de l'expression « en ravitaillement chez les unités de la marine yougoslave à Boka Kotorska ». Je ne sais pas non plus la portée exacte de l'indication : « les navires ont passé par Boka Kotorska ». Boka Kotorska est un golfe. Or, on ne passe pas à travers un golfe. On peut passer par le Détroit de Corfou, mais pas à travers le golfe de Boka Kotorska. Ces quelques petites observations sont personnelles.

M. Pierre COT. Vous avez vous-même mentionné l'expression « navires de la classe M » ce matin. Que faut-il conclure de cela ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] But it seems to me that this morning you yourself used the expression "ships of the M-class". What is to be our conclusion on this matter ?

Commander KOVACIC. Yes, I used that expression and I will in future use the same expression—minesweepers of the M-class, meaning

the identity of the three ships, the ex-*Mljet*, *Meljine* and *Marjan*, but whether Captain Vulin agreed with my denomination of the ships or not, I do not know, but I do not think so.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, j'ai employé cette expression et je compte l'utiliser à l'avenir. J'entends par là des dragueurs de mines de la classe M dont faisaient partie les trois navires *Mljet*, *Meljine* et *Marjan*. Cependant, je ne sais si le capitaine Vulin serait d'accord avec moi sur la dénomination de ces navires, et je ne le pense pas.

M. Pierre COT. Vous nous avez dit hier que les navires, à une date que vous ne pouviez pas préciser, avaient été nommés M. 1, M. 2 et M. 3. Nous étions en désaccord sur la date du changement, mais non sur le fait.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] But you said to us yesterday that on a certain date which you were not able to specify precisely the ships were called M. 1, M. 2 and M. 3. We did not quite agree on the date, but we agreed on the fact.

Commander KOVACIC. Yes, I perfectly agree about this matter. But as the Court can see from the document signed by Captain Vulin, he mentions only ships of the class or type "M" ; he did not mention M. 1, M. 2, or M. 3. It may be I am wrong in thinking that Captain Vulin, by the term M-class of ships, means ships other than M. 1, M. 2 and M. 3, or it may be that I am not wrong. That is a matter for the Yugoslav naval authorities on the one hand and, of course, a matter for the Court to decide on the other.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je suis parfaitement d'accord à ce sujet ; cependant, le document du capitaine Vulin, comme la Cour pourra le voir, mentionne seulement les navires de la classe M et ne vise pas les M. 1, M. 2, M. 3. Peut-être me trompé-je, peut-être ai-je raison, mais peut-être le capitaine Vulin entendait-il parler d'autres navires que des M. 1, M. 2 et M. 3. Cette affaire concerne les autorités yougoslaves, c'est un point sur lequel la Cour pourra sans doute statuer.

M. Pierre COT. Vous nous avez dit hier qu'il n'y avait que trois navires de la classe M ; ne sommes-nous plus d'accord ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] But you told us yesterday that there were only three ships of the M-type or of the *Marjan* type, are we no longer in agreement on this ?

Commander KOVACIC. Of course, we are in perfect agreement. But, as I say, perhaps Professor Cot may ask Captain Vulin what *he* means by "ships of class and type 'M' ". Personally, I mean, under ships of M-class, under minesweepers of M-class, the three survivors of the old M-class minesweepers, namely the ex-*Mljet*, *Meljine* and *Marjan*. But I repeat again, Professor Cot may ask Captain Vulin what he means about this matter.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je suis tout à fait d'accord. Cependant, le professeur Cot pourra demander au capitaine Vulin ce qu'il entend par la formule « navires de la classe ou du type M ». Personnellement, j'entends par cette formule les trois survivants ex-*Mljet*, *Meljine* et *Marjan*.

M. Pierre COT. La Cour a toutes les informations nécessaires.

Je vais poser au témoin une dernière question. Vous avez dit à l'article 17 de votre déposition que, connaissant la vitesse de croisière de poseurs de mines chargés, vous savez qu'ils pouvaient avoir atteint le Détroit de Corfou avant le 22 octobre. La distance de Sibenik à Saranda par Boka Kotorska ne dépasse pas 350 milles ; il suffit de deux jours et demi pour la parcourir. Sommes-nous d'accord sur ce point ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I think the Court has sufficient information at its disposal on this particular matter. Now may I come to what may be my last question to you. I would refer to paragraph 17 of your affidavit, where you said you knew the cruising speed, loaded, of these minelayers. You knew that they could have reached the Corfu Channel before October 22nd. Inasmuch as the distance from Sibenik to Saranda by Boka Kotorska is not more than 350 miles, 2½ days' sailing would suffice. Do you confirm this ?

Commander KOVACIC. Yes, I do confirm this.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je confirme cette déclaration.

M. Pierre COT. Au paragraphe 19, vous renvoyez à une carte que je m'excuse de ne pas avoir entre les mains, sur laquelle vous avez marqué la route que les navires suivraient probablement pour se rendre de Sibenik à Boka Kotorska et de là au Détroit de Corfou. Avez-vous établi cette route en suivant l'itinéraire le plus rapide ou en tenant compte des champs de mines ou des zones dangereuses ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You say in paragraph 19 of your affidavit that you drew up a map, which unfortunately I do not have in my hand, indicating the route which the ships would have followed from Sibenik to Boka Kotorska and to the Corfu Channel. I would ask you whether you drew up this route on the basis of the fastest route the ships could take, or taking into account the dangerous mined regions in that vicinity ?

Commander KOVACIC. I drew this map, this sketch, and I drew the tracks which had most likely been followed by the ships, taking into account, of course, the navigational conditions of the Dalmatian coast, and first of all, taking into account the existing minefields and existing swept channels, and the speed in this assumption is six knots.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] J'ai indiqué la route que je considérais comme la plus probable pour ces navires, compte tenu des conditions de navigation le long de la côte de la Dalmatie, de l'existence des champs de mines et des chenaux déminés et de la vitesse de ces navires, qui était de 6 nœuds.

M. Pierre COT. Dans ce cas, les navires ne pouvaient pas faire le trajet sans se ravitailler à Boka Kotorska ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Are we quite agreed then that in this case the ships could not undertake the journey without stopping in Boka Kotorska for refuelling ?

Commander KOVACIC. That is agreed, because in the attached timetable you can see that the ships arrived in Boka Kotorska and they had four hours for refuelling.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je suis d'accord, parce que, selon l'horaire annexé à la carte, vous voyez que les navires qui faisaient escale à Boka Kotorska disposaient de quatre heures pour se ravitailler en combustible.

M. Pierre COT. Le témoin n'a pas bien compris ma question. Je lui ai demandé si, dans ce cas, les bateaux étaient obligés de s'arrêter à Boka Kotorska pour se ravitailler.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You do not understand me. What I meant to say was that in this case the ships were obliged to stop at Boka Kotorska, were they not ?

Commander KOVACIC. Mr. President, I am very sorry about the misunderstanding and I understand the question now. Yes, the ships were obliged to call at Boka Kotorska for refuelling.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je m'excuse du malentendu. J'ai maintenant parfaitement compris la question. Oui, les navires étaient obligés de faire escale à Boka Kotorska pour se ravitailler.

M. Pierre COT. Je n'ai pas d'autres questions à poser au témoin. Je remercie la Cour de m'avoir permis d'être si long.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Mr. President, I have no further questions to put to the witness. I would like to thank the Court for having allowed me to take so much time in putting my questions.

Le PRÉSIDENT. Commandant Kovacic, la Cour désire vous poser quelques questions.

Je me réfère au paragraphe 10 de votre affidavit. Est-ce que vous êtes monté à bord des deux navires *Mljet* et *Meljine* avant et pendant l'exécution des travaux à Sibenik ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Commander Kovacic, the Court would like to put a number of questions to you. The first question : I refer to paragraph 10 of your affidavit. Did you go on board the two ships *Mljet* and *Meljine* before the repair work was completed, or while it was being completed at Sibenik ?

Commander KOVACIC. Yes, I visited one or both ships while the ships were still lying in the Sveti Petar Cove, but if I understand well, Mr. President, paragraph 10 of my affidavit refers to the ships when they were in Panikovac Cove. I was not aboard the ships when they were in Panikovac Cove.

Commandant KOVACIC: [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président, je suis monté à bord de l'un ou des deux bateaux lorsqu'ils se trouvaient dans la baie de Sveti Petar. Si j'ai bien compris votre question, Monsieur le Président, le paragraphe 10 se rapporte au séjour des bateaux dans la baie de Panikovac. Je ne suis pas monté à bord des bateaux lorsqu'ils se trouvaient à cet endroit.

M. Pierre COT. Je me permets d'indiquer à Monsieur le Président que sa question paraît se référer au paragraphe 6 plutôt qu'au paragraphe 10.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Excuse me, Mr. President, it may have been paragraph 6 to which the Court wished to refer.

Le PRÉSIDENT. C'est en effet au paragraphe 6. Je vous remercie, M. Cot.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Yes, it is in paragraph 6, not paragraph 10 of your affidavit. Thank you, M. Cot.

Commander KOVACIC. Thank you, Mr. President. Referring to paragraph 6—that is right. On that particular morning mentioned in this paragraph I visited one or both ships just for a short inspection regarding the repairs on the wireless and signal equipment, and the ships were at that time in Sveti Petar Cove, that means in the naval base.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Il est bien exact que le matin dont il s'agit j'étais monté à bord de l'un ou des deux navires pour y faire une courte inspection des réparations à faire aux appareils de signalisation et de radio. A ce moment, les bateaux se trouvaient dans la baie de Sveti Petar, à la base navale.

Le PRÉSIDENT. Nous référant au paragraphe 7 de votre affidavit, est-ce que les officiers qui vous ont téléphoné vous ont donné des explications quelconques au sujet de l'urgence qu'il y avait à exécuter ces réparations provisoires ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I would now refer to paragraph 7 of your affidavit, and I would ask you this question. Did the officers who telephoned you give you any explanation regarding the urgency of making these temporary repairs ?

Commander KOVACIC. The officers mentioned in paragraph 7 of my affidavit told me that repairs must be made as soon as possible, and that they should be temporary because the ships had to sail as soon as possible. That was the only explanation the officers mentioned in paragraph 7 gave to me.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Les officiers dont vous parlez m'ont dit qu'il fallait effectuer ces réparations aussitôt que possible et à titre provisoire, parce que les navires devaient appareiller sans tarder. Ce sont les seules explications que j'ai reçues de ces officiers.

Le PRÉSIDENT. Quelle était la couleur des mines ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The Court would like to know what was the colour of the mines. Could you tell us this ?

Commander KOVACIC. I cannot remember, Mr. President, the colour of the mines ; I can remember only that the mines were dark painted and the paint was looking fresh because it glittered.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne puis me rappeler la couleur de ces mines. J'ai pour seul souvenir qu'elles étaient revêtues d'une couche de peinture foncée ; j'ai pu apprécier que cette peinture était fraîche parce qu'elle scintillait.

Le PRÉSIDENT. Les antennes étaient-elles de la même couleur que le corps de la mine ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] As for the horns, were they of the same colour as the mines ?

Commander KOVACIC. As I remember, Mr. President, from my observation from the motor launch, I cannot tell what was the colour either of the mines or of the horns, but from my knowledge and from my experience with mines I know that the colour of the horns is different from the colour of the spherical ball of the mine itself.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne pourrais donner une indication exacte sur la couleur de la mine et des antennes. Cependant, d'après mon expérience, je puis dire que la partie sphérique de la mine elle-même et les antennes sont d'une couleur différente.

Le PRÉSIDENT. Pouvez-vous nous dire la vitesse de ces deux bateaux, le *Mljet* et le *Meljine*, lorsqu'ils sont chargés et lorsqu'ils ne sont pas chargés de mines ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I would put the last question to you. Can you tell us, Commander Kovacic, what is the speed of these ships *Mljet* and *Meljine*, when they are loaded with mines and when they are not loaded ?

Commander KOVACIC. With regard to the speed of the two ships *Mljet* and *Meljine* when fully loaded with mines, the maximum speed, with the engines in quite a good state as they were at that time in 1946, I think might be well over six knots—even seven knots. But the cruising speed, by which I mean the speed which the ships can develop for a longer period, is, I should say, six knots. That is a safe number for the cruising speed, fully loaded. When the ships are empty, the speed might be only slightly greater because the draught of the ship is very small, and when the ships are empty both screws (because the ships are twin-screwed) do work in very shallow water, and that is why the efficiency of the screw is not so great as the efficiency of the screw when the ship is fully loaded and the two screws do work in more deep water.

[The French interpretation followed.]

May I correct the interpreter, who is very excellent indeed, but probably he misunderstood me. I said when the ships are empty the two screws work, or function, in very shallow water, because the draught of the ship is very small indeed, and when the ship is fully loaded the two screws do work in deeper water and they function well—anyway, better than if they were in shallow water. That is the explanation why the difference in the speed of the ship when fully loaded and the speed of the ship when empty is very slight indeed.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] A mon avis, la vitesse de ces deux navires, entièrement chargés, compte tenu du fait que leur moteur était en bon état en 1946, était bien supérieure à 6 nœuds ; peut-être même atteignait-elle 7 nœuds. La vitesse de croisière, c'est-à-dire la vitesse normale pendant une période plus longue, ne doit pas à mon avis dépasser 6 nœuds. Ce chiffre me paraît juste.

Cette vitesse me paraît être à peine plus élevée lorsque ces mêmes navires naviguent à vide. En effet, ces navires ont un tirant d'eau très faible, leur hélice est plus profondément enfoncée dans l'eau lorsqu'ils sont chargés, ce qui assure un meilleur fonctionnement.

Je désire compléter l'interprétation qui vient d'être donnée. Lorsque les navires sont vides, les deux hélices ne sont pas profondément enfoncées dans l'eau, étant donné que le tirant d'eau de ces navires est très faible.

En revanche, lorsque les navires sont chargés, les deux hélices s'enfoncent plus profondément dans l'eau, ce qui assure un meilleur fontionnement. C'est pourquoi la vitesse du bateau n'est pas très différente, qu'il soit chargé ou vide.

Le PRÉSIDENT. Je remercie le commandant Kovacic.

Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser au témoin ? Dans le cas affirmatif, je fixerai l'heure de la prochaine audience.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Thank you, Commander Kovacic.

I should like to ask you, Sir Frank, whether it is your intention to put further questions to the witness. If it is, I will then fix an hour for the next sitting of the Court.

Sir Frank SOSKICE. I would like to put some further questions to the witness, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je désire poser encore quelques questions au témoin.

[*Public sitting of November 26th, 1948, afternoon.*]

Sir Frank SOSKICE. Commander Kovacic, you have been asked a very great many questions about what you can remember as having taken place some two years ago. I do not want to go all over that ground again, but there are one or two questions that I desire to ask you and very few arising out of the answers you have given in your cross-examination. To begin with, you have told the Court that you were in charge of the radio repair workshops and signal stores. Had you anything yourself to do with any other repair shop ?

Commander KOVACIC. I have been in charge of signal workshops and stores only. I have not been in charge of any other naval establishment in the naval base of Sibenik at that time.

Sir Frank SOSKICE. I said, radio repairs, but I mean signal repairs.

Commander KOVACIC. Yes, that is right ; workshops for repairing, and I was responsible for the maintenance of all signal equipment aboard ship—I mean W.T. wireless and visual signal equipment and stores.

Sir Frank SOSKICE. Were there other repair shops at Sibenik ?

Commander KOVACIC. I should like to clear up the question of whether there were some other naval repair shops or repair shops of any other kind.

Sir Frank SOSKICE. Will you tell the Court, not in great detail, but just in general, what other repair shops there were in the area apart from signals ?

Commander KOVACIC. There were other naval repair shops in the naval base of Sibenik. There were repair shops for repairing engines, for repairing small ships—I mean shipyards and small slips to get out small craft and to clean them, and so on. In other words, Sibenik naval base has a small naval yard—a small naval arsenal.

Sir Frank SOSKICE. Were repairs done to merchant ships as well, or only to naval vessels?

Commander KOVACIC. In the naval base there were only repairs to naval ships, but in Sibenik town there were small yards for repairing very small fishermen's craft, too.

Sir Frank SOSKICE. Whereabouts on this map were the naval repairs effected? Where were the naval repair shops?

Commander KOVACIC. On the sketch map of Sibenik you can see the naval arsenal which was all along Mandalina Peninsula, and particularly in Uvala Sveti Petar, and the berth for tied-up naval ships was this place marked on the chart as the naval quay.

Sir Frank SOSKICE. You, as I understand it, had nothing at all to do with any repairs except the signal repairs that you told us of?

Commander KOVACIC. Yes, that is correct. I was in charge only of signals and W.T. repairs.

Sir Frank SOSKICE. You have been shown various papers which have been described as certificates. You have heard that the British delegation does not accept them in any sense as authentic or as proving anything at all. But I would like to ask you one or two questions upon one or two of them. Now, in the first place, I would like to ask the witness, Mr. President, if he can, to look at Annex 2. To save the members of the Court looking again at Annex 2, which is quite short, may I just read out the passage which I have in mind, if you will excuse my bad French accent, if I read from the French copy.

"*Certificat.*

"Nous attestons que les bâtiments de la classe et du type « M » ont été en réparation au chantier de réparations de Sibenik, du 27 (vingt-sept) septembre au 9 (neuf) novembre 1946..."

Then these, Mr. President, are the important words:

"....ainsi qu'il résulte du registre du travail du chantier de réparations de Sibenik de l'année 1946, sous les nos 920, 921 et 922 du registre."

Do you remember reading those words on that annex?

[Interpretation into English.]

"We certify the ships of the class and the type 'M' were under repair in the ship-yard of Sibenik from the 27th September to 9th November, as shown in the workshop register of Sibenik of the year 1946, under the items 920, 921, and 922, as it results from the workshop register."

Commander KOVACIC. Yes, I do remember.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, the certificate is said to show, on reference to Nos. 920, 921 and 922 of the register, that these ships were being repaired from the 27th September to the 9th November, 1946.

[Interpretation into French followed.]

May I just correct the interpretation, it purports to show that from these entries Nos. 920, 921 and 922 of the register—in other words, it is

so worded as to suggest that those entries on the register 920, 921 and 922 would demonstrate that the ships were under repair in this particular workshop at Sibenik from the 27th September to the 9th November.

Now, will you take this second document and look at the entries 920, 921 and 922. Mr. President, you will remember the document that I put to him. The document which seems to be a photostat copy of an extract from part of a page, and you will remember that it has columns and that in the left-hand column there are three numbers, 920, 921 and 922. And I now want to ask the witness, since the document is written in, I assume, Serbo-Croat, what the document does show and whether it shows what has just been indicated, namely that the ships were under repair for the whole of that time, namely 27th September to 9th November.

What is the heading of the first column? Can you translate what appears at the head of the first column?

Commander KOVACIC. Column No. 1 of this photostatic copy of the sheet is in Serbo-Croat language, and it means "Serial Number of the order".

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, it is Annex 3. [To the witness.] What is the full meaning of the next column?

Commander KOVACIC. Column No. 2 is in Yugoslav, and it means the date of issue of the order for the execution of this particular work.

Sir Frank SOSKICE. The next column, Mr. President, in the French version, is "Appellation des objets navigables, des unités ou de l'organisme". The final one is "Désignation du travail", that is to say in Annex 3 of the papers filed with the Court. [To the witness.] Is there anything in that document at all to say when the ships arrived at Sibenik or when they left?

Commander KOVACIC. I cannot see anything in this document indicating when the ships arrived at Sibenik naval base, or when the ships left Sibenik naval base.

Sir Frank SOSKICE. Is there anything even to show whether the work specified in the orders was ever carried out or not?

Commander KOVACIC. No, it is not specified whether the work described in column No. 4 has been executed or if it has started, or whether it has been completed.

Sir Frank SOSKICE. Perhaps this is rather by way of a comment upon something which is apparent on the face of the document rather than a question to the witness; but I do not know, Commander Kovacic, whether you have noticed if the entries are even in chronological order on that sheet, or whether you sometimes get an order of a later date put in sequence before the order of an earlier date. Perhaps you have not examined it in order to see.

Commander KOVACIC. Looking at column No. 2—the date of issue of the order—I can see that the dates are not in chronological order, and I can see that at the bottom of the sheet, the last three lines are occupied by M. 1, M. 2 and M. 3, and the last line is occupied by an entry

for the third department of the naval command of the Middle Adriatic. They are just abbreviations. The date of issue of the order for work is 26th September, 1946, for M. 1, the same for M. 2, the same for M. 3, and the same for the third department of the naval command of the Middle Adriatic.

Sir Frank SOSKICE. That is not quite the question I asked him, but it does appear, as I think any member of the Court can verify himself, that the dates are not all in chronological order. There are in that list of dates which appear on the left of the document some dates which come out of sequence, some dates which have come higher and some which have come lower down ; but perhaps the Court will verify that by looking at the column in due course. I do not ask for it to be done at this moment. [*To the witness.*] So far as you can tell, what does the page, assuming that it is a genuine page, seem to show to you ?

Commander KOVACIC. I think that it is a page from a register of orders for executing certain repairs.

Sir Frank SOSKICE. If you look at column 4—the description of the work—would you agree that it is only a description of the work in very general terms or in very general outline, and that little or no detail is given of the work to be carried out ?

Commander KOVACIC. Yes, I agree. Column No. 4 is a very short description of the work to be carried out. For example, the short description of the work to be carried out on the ship M. 2 is "repairs to main auxiliary engines. Inside cleaning of the boilers", and then in brackets, "to be carried out by the crew, and partial repairs to the boilers". That is all for the ship M. 2, and similar descriptions are given for other ships.

Sir Frank SOSKICE. I do not know whether you have looked at entries right up and down the page, but are you giving the Court what your impression is after such a glance as you have given it ?

Commander KOVACIC. All other descriptions are basically the same. For example, on the bottom line is "repairs to be carried out for the third department of the maritime command of the Middle Adriatic". And in column 4 there is a short description of the work. It is "repair of typewriter, type Olivetti".

Sir Frank SOSKICE. Take one or two examples higher up the page.

Commander KOVACIC. Serial No. 905, the date of the order is the 14th September without indicating the year. "For whom ?"—"for the headquarters of the minesweeping division." A short description of the work is : "Repair of dynamo of ship T.S. 8."

Sir Frank SOSKICE. Just take one other typical example. You need only read the number of the order and the work to be done.

Commander KOVACIC. For example, the next one is Serial No. 906, "repair and inspection and cleaning of the engine and repair on the wheel-house".

Sir Frank SOSKICE. You told the Court this morning about the nature of the workshop accommodation at Mandalina Peninsula. How many ships was there room for at one time? How many ships could be repaired at those workshops at any single time?

Commander KOVACIC. The capacity of the workshops in Mandalina naval base is limited. I should say that they could carry out at the same time several repairs on one or two small ships. As regards berthing facilities for ships, its berthing facilities are very good. There are several buoys and a very good pier.

Sir Frank SOSKICE. I do not know, Commander Kovacic, because I cannot read Serbo-Croat. But is there anything on that page to show that it does relate to any workshop at Sibenik so far as you can see by looking at it?

Commander KOVACIC. No, I cannot see any indication whatever indicating to which particular workshop this register may belong.

Sir Frank SOSKICE. Or whether it relates to any workshop at all at Sibenik? That is what I want to know.

Commander KOVACIC. I cannot see any indication as to whether the register belongs to any Sibenik repair shops. I can see entries for the orders to be carried out in, for example, the third division of the maritime command of the South Adriatic, and orders for the work to be carried out on behalf of that division of the maritime command of the Middle Adriatic—that is Sibenik—and orders for several other ships; but I cannot see any indication as to whether it belongs to the workshops in Sibenik.

Sir Frank SOSKICE. Does it say where the repairs relating to M. 1, M. 2 and M. 3 are to be carried out?

Commander KOVACIC. No, it is impossible to say from the document where the repairs for M. 1, M. 2 and M. 3 have to be carried out.

Sir Frank SOSKICE. You have told the Court that there was accommodation for repairs to be carried out, I think you said on one ship, at this naval base at Mandalina—one or two small ships, I think you actually said. Do you remember saying that a few moments ago—the capacity was for repairs on one or two small ships?

Commander KOVACIC. Yes, I said so.

Sir Frank SOSKICE. Now you have said earlier in your evidence that you knew these two ships *Mljet* and *Meljine* yourself personally; you knew them quite well, and that you had even served on board them for particular purposes.

Commander KOVACIC. Yes, I did.

Sir Frank SOSKICE. Commander Kovacic, where was it your custom to breakfast in the morning before you went to work at this signals workshop and stores?

Commander KOVACIC. Every morning, before I started work in my office at 7 o'clock, I had my breakfast in the naval mess. The naval mess is situated in the Mandalina naval base too.

Sir Frank SOSKICE. Is this the naval mess which is shown upon the little plan that has been put before the Court?

Commander KOVACIC. Yes, that is it.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, you will remember that little mess is situated where my finger is. Commander Kovacic, in paragraph 6 of your affidavit you say, in the first two sentences, "every morning I passed by the quay on my way from breakfast in the mess to my office. I first saw the ships at about 7.30." You remember that in the beginning of paragraph 6?

Commander KOVACIC. Yes, I remember.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to tell the Court about this accommodation for the purpose of carrying out repairs at which one or two small ships could have been accommodated. You said that the repair shops were up and down the Mandalina Peninsula, but where actually were the ships when they were brought in for repair—where were they moored for the purpose of being repaired? Were they brought alongside for the work to be done upon them? Can you just show exactly upon this little plan?

Commander KOVACIC. The ships were tied up on the naval quay.

Sir Frank SOSKICE. That is just there, Mr. President, on the map. Could you see that naval quay from the place where you had breakfast?

Commander KOVACIC. Yes, if you looked through the windows you could see the naval quay and ships.

Sir Frank SOSKICE. Now, I want you to tell me this, and I think it is of some importance. Commander Kovacic, do you think it possible that these two ships the *Mljet* and *Meljine* could have been undergoing repairs at that naval quay between the 27th September and the 9th November without your seeing them and knowing that those repairs were going on? Could that have happened without your knowledge?

Commander KOVACIC. I think it is impossible that the ships might have been there without my seeing them.

Sir Frank SOSKICE. Without your seeing them?

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Were either of those two ships, the *Mljet* or the *Meljine*, undergoing repairs at that quay between the 27th September and the 16th October?

Commander KOVACIC. I cannot remember that I saw the ships in the period indicated by Sir Frank except on one occasion only, which is the occasion described in paragraphs 6 and 7 and so on of my affidavit. I cannot remember if I had seen the ships at any other time before up to the 26th September, but to the best of my knowledge and to the best of my memory I do not think I had seen those particular ships before.

Sir Frank SOSKICE. Just one final question on that. Supposing they had been there before October 16th—do you understand that?

—undergoing repairs at the quay which was just outside where you had your breakfast every morning—these two ships that you knew—do you think you would have remembered it or not?

Commander KOVACIC. I am not sure, Mr. President, now after two years or over whether I would be able to remember the ships, but if I think back to those days I can remember other ships which were tied up on the same quay for a long time, for example, the headquarter ship *Hvar*, and I still can remember how that ship, the *Hvar*, was tied up on the jetty from just looking at it from the naval mess.

Sir Frank SOSKICE. You have told the Court that you cannot remember seeing either of those two ships, the *Mljet* and the *Meljine*, at that quay; what I want you to say is do you think, if they had been there, you would have remembered it or not?

Commander KOVACIC. Probably I would remember the ships.

Sir Frank SOSKICE. Now I want to pass to one or two other small points in your evidence. In paragraph 13 of your affidavit, you were asked about the sentence "*Orao* and *Marjan*, to the best of my knowledge, were in the Northern Adriatic at either Fiume or Bakar". Have you got that sentence? I am sorry, it is paragraph 14.

Commander KOVACIC. Yes, I confirm that point.

Sir Frank SOSKICE. You confirm that, to the best of your knowledge, so far as you were aware, the *Marjan* was in the Northern Adriatic?

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. In other words, you confirm the words "to the best of my knowledge"?

Commander KOVACIC. Yes, I confirm "to the best of my knowledge".

Sir Frank SOSKICE. Now there has been a great deal of cross-examination as to what the names were that were given to these ships. So far as I know, you have not disputed at all that at some time these ships were called the M. 1, M. 2 and M. 3.

Commander KOVACIC. Yes, that is correct.

Sir Frank SOSKICE. But in ordinary conversation between you and your staff, and you and your friends, and you and sailors and other nautical people, how did you refer to those two ships when you referred to them? By their old names or by their new names?

Commander KOVACIC. Between friends and between naval personnel I used to call the ships by the old names at that time.

Sir Frank SOSKICE. Perhaps you had a sentimental preference for a more pleasant name like *Mljet* and *Meljine* to a less human-sounding name like M. 1, M. 2, M. 3.?

Commander KOVACIC. There may have been a sentimental reason for using the old names of the ships of the Yugoslav navy.

Sir Frank SOSKICE. Professor Cot suggested to you that it was rather strange that you, as a naval officer, when you referred to these ships, did not refer to them as the "former *Mljet* and the former *Meljine*". Does that sound to you in the least bit strange ?

Commander KOVACIC. Yes, it is a bit strange to me.

Sir Frank SOSKICE. Which is strange ? Professor Cot's question ?

Commander KOVACIC. Yes, Professor Cot's question.

Sir Frank SOSKICE. Now I want to pass to another point and I want you to amplify a little what you gave by way of answer to Professor Cot's questions. Would you take paragraph 9 of your affidavit. You say in paragraph 9 of your affidavit the words : "I saw one mine loaded on to each ship by means of the ship's derrick." Do you see those words ?

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. You were asked to draw, and you did draw a picture this morning, showing that these two ships the *Mljet* and the *Meljine* were moored side by side at the jetty at Panikovac Cove. You remember drawing these two ships moored side by side—do you remember that ?

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Professor Cot reminded you that you saw one mine loaded on to each of the two ships by the ship's derrick, and he said it was strange, or a difficult operation, to load a mine on to each ship if the two ships were moored side by side, and you said they might have changed their position at some time during the operation of loading. I want you just to amplify that. In what position were the ships in regard to each other and in what exact position were they when you saw one mine loaded on to each ship by means of the ship's derrick ?

Commander KOVACIC. I have drawn a sketch showing the two ships side by side tied alongside the jetty in Panikovac Cove. That is the general position of two ships being alongside, but I would like to explain how it was, not only for the loading of mines but also for other purposes, two ships which are tied alongside—how the outside ship slightly changes its position and comes a little astern so that the stern of the outside ship comes near the jetty. It is a very simple manoeuvre and merely facilitates the loading operation if the loading operation is carried out with the stern derricks. And vice versa, if loading some other things—not only the loading of mines, which is in question—but if any loading operation on the bow of the outside ship is concerned, then the outside ship will move just a little ahead and come in with its bow near the jetty, so as to facilitate the loading operation on the bow.

Sir Frank SOSKICE. Now you drew a diagram showing that at one point these two ships were moored side by side. I now want you to tell the Court what were their positions exactly at the moment when you saw one mine loaded on to each ship by means of the ship's derrick, as you state in your affidavit ?

Commander KOVACIC. As far as I can remember, the exact position of the ships at the very time when I saw them, passing in the motor launch, was as follows: one ship was alongside the jetty carrying out the loading operation by means of its own stern derrick; the other ship was tied alongside this one, but with the stern slightly back—I should say slightly towards the outside of Panikovac Cove, and the stern slightly near to the jetty, as the stern is when both ships are tied alongside, and of course with its stern derrick, which is very long and very handy, executing the operation of the loading of the mines.

Sir Frank SOSKICE. Now you were cross-examined for a day and a half largely on this affidavit, which you swore two years after the events which you have described in the affidavit took place. I want you to be perfectly frank with the Court. In paragraph 9 of your affidavit you used the words: "There were about twenty mines in each, mostly contact-moored mines with horns, global in shape." Now, looking at the affidavit again, should that word "mostly" be in or should it come out?

Commander KOVACIC. I would like to say to the Court that I remember there were about twenty mines in each, and in my own words that the mines were moored mines with horns and global or spherical. Well, I think the word "mostly" comes into this sentence, because I had in mind at the same time the magnetic mines oval in shape, which were around on the jetty and not on the ships, and I would like to confirm to the Court that I remember there were only spherical mines with horns aboard the ships. That is why I think the word "mostly" is more or less unnecessary in this paragraph 9.

Sir Frank SOSKICE. Having been fully cross-examined by Professor Cot for a day and a half, do you now desire, out of this long affidavit, to withdraw one word, namely "mostly"? When did you first begin to learn English?

Commander KOVACIC. I started to learn English in the Naval Academy of Dubrovnik in Yugoslavia between 1933 to 1936.

Sir Frank SOSKICE. We know, of course, that during the war you came into contact with British naval personnel; but do you find it extremely easy to explain in English, a language which is not your own, exactly on all occasions what it is you want to say?

Commander KOVACIC. I think that the Court have had very good occasion during my examination and cross-examination to see sometimes I have very great difficulties indeed to express my thoughts; but generally speaking, I can use the English language in everyday conversation fairly good.

Sir Frank SOSKICE. I want to ask you about what you said with regard to being able to see something of the horns of these mines at a distance of 500 metres. In your affidavit you said that you joined the Dubrovnik Naval Academy on 1st October, 1933. Is your total service, therefore, something like fourteen years in the Yugoslav navy up to 1947?

Commander KOVACIC. Yes, that is correct.

Sir Frank SOSKICE. Except for the time you were a prisoner in enemy hands ?

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Have you been familiar with the sight of mines for some considerable time ?

Commander KOVACIC. Yes, I have been familiar with mines and with the sight of mines for quite a long time. I started to learn something about mines in the Naval Academy, and later in the service on several occasions I had the opportunity of laying mines purely for training purposes in pre-war days. When the war started in Yugoslavia in 1941, I laid mines again. During the war I had an opportunity of sweeping mines around Malta and in the North Adriatic, so I can say I am fairly familiar with mines and with the sight of them.

Sir Frank SOSKICE. In your experience as a naval officer used to handling and looking at mines, is it your view or not that one's eye becomes practised and skilful in detecting mines and the outline and their horns or not ?

Commander KOVACIC. Yes, I think so.

Sir Frank SOSKICE. Your evidence was that you could see—I think the phrase was—"something of the horns at that distance". Am I right in thinking that was what you said ?

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. I want you to try and describe to the Court exactly what you could see of those horns, what impression you got, you, with your practised eye, as a naval officer used to dealing with mines. Just describe in your own words what it was that made you think there were horns on those mines as you looked at them from a distance of some 500 metres.

Commander KOVACIC. I could see the mines, may I say so, complete. I think all spherical mines have horns, horns are fitted, and each horn is fitted on to the spherical mine at the base. From that distance, I think I can say that I was quite able, as I was a specialist in the manipulation of mines, to distinguish mines with horns. It is the same as looking from quite a great distance at the steeple of a church. I think everybody from a very considerable distance can see the cross on the top of the steeple. They cannot see the details of the cross, but they can still see the cross. I think that is the nearest parallel showing how a naval officer, familiar with mines, can see mines with horns from a very great distance.

Sir Frank SOSKICE. I want now to pass to another point. You were asked how long it would take to stoke the boilers of a steamer up, to collect its crew, supposing they were scattered, and to carry out a number of operations to put it into repair. You were asked how long all that would take, and you answered that it depended upon circumstances. Was it necessary, in your view, to carry out your work by way of repairing the radio equipment, to put the fires of the boilers out, or could they have remained on while you did your work ?

Commander KOVACIC. Well, if repairs to W.T. sets only are concerned, I think it is irrelevant whether fires are on or out. If the ship is in a naval base and if the fires are out, we have connexion with electric current from the shore. That is the case in all naval bases.

Sir Frank SOSKICE. What I want to ask you about is this. Professor Cot implied in his question, if I understood him correctly, that after you had finished your work, after your staff had finished the radio repair work, it would have been necessary to stoke the boilers, light the fires, call the crews, and do a whole lot of other work before the ships could sail. So far as you know, is there any reason to suppose that anything like that was necessary after you had finished your work, or could the ships have gone straight off after you had finished your work?

Commander KOVACIC. The repairs to W.T. sets are almost entirely independent of as to whether the crew is on the ship, and so on, and vice versa. There is no connexion between the fact whether the crew is on board ship or not, and the repairs to W.T. sets. They can be carried out just the same whether the crew is on board or not, and I think Professor Cot had the supposition that the repairs to the W.T. sets on those ships were carried out at the same time as the repairs on other parts, for example, on boilers or engines. I feel however that that was only a supposition of Professor Cot.

M. Pierre COT. Voudriez-vous me permettre une précision qui vous fera peut-être gagner du temps. Je me suis peut-être mal expliqué, mais je crois que le témoin m'a compris. Je n'ai pas dit qu'il fallait attendre la fin de ces réparations pour mettre le navire en marche. J'ai dit que l'ensemble des opérations destinées à mettre un navire en état de marche, quand il est dans un atelier de réparations, demandait un certain temps ; mais je n'ai pas dit, évidemment, que chacune de ces opérations se faisait l'une après l'autre. Certaines peuvent se faire ensemble. Il est bien évident que le temps minimum qui s'écoule dans ce cas-là, pour mettre le navire en marche, est le temps de la plus longue de ces opérations. Tout à l'heure je poserai une question sur ce point, qui d'ailleurs sera basée sur ce que vient, très heureusement, de dire le témoin.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I may perhaps clarify what I said earlier on in my cross-examination. Possibly this is due to bad explanation on my part, but in any case it will probably save time if I clarify it now.

What I said was that the time required for the different operations for a ship which is undergoing repairs in the yard, the time for the operations for it to set sail, would of necessity take a certain length of time. I never stated that all these different operations had to be carried out subsequently one after the other. It is quite understood that more than one of these operations for setting sail can be carried out simultaneously ; but the fact is that it will take as long a time as does the longest repair job to be carried out. I shall, incidentally, ask a question later on of the witness on this particular point.

Sir Frank SOSKICE. I am not interested in any other repairs because there is no evidence whatsoever before the Court that any other repairs were being carried out at all of any sort or kind. All I want to ask, Commander Kovacic, is this : so far as the work that your staff was

doing, was there any reason why, when that work had been finished, the two ships the *Mljet* and the *Meljine* should not have set sail at once for Panikovac Cove?

Commander KOVACIC. No, there was no reason why the ships undergoing repairs to the W.T. sets could not change about and go from Sveti Petar Bay to Panikovac Cove.

Sir Frank SOSKICE. So far as you know, having seen them, was there any reason to prevent the ships starting away as soon as your staff had finished work?

Commander KOVACIC. No, there was not any reason of that kind at all.

Sir Frank SOSKICE. You gave the Court evidence about the bearing of the sun when you could see Panikovac Cove. I just want to get it perfectly clear. When you referred, in paragraph 8 of your affidavit, to the sun being about 30 degrees to the left, were you referring not to the altitude of the sun but to its horizontal bearing?

Commander KOVACIC. In my affidavit, paragraph 8, I referred to the horizontal angle between the bearing of the sun and the bearing of Panikovac Cove, looking from the motor launch. It does not refer to the altitude—to the vertical angle of the sun at all.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, you know that the experts are agreeing certain questions upon this matter of the angle of the sun. Therefore, I will not ask the witness to explain more in detail the evidence that he gave on that point. Commander Kovacic, you were asked about refuelling at Boka Kotorska, and you have told the Court before, that the *Mljet* and the *Meljine* are oil-driven boats. How do you refuel these oil-driven vessels at Boka Kotorska?

Commander KOVACIC. There are several refuelling points in Boka Kotorska. As the two ships in question are oil-burning, they can refuel from an oil barge via a flexible tube for refuelling, or they can be tied up alongside a jetty and refuel from the shore, again via a flexible tubing for refuelling. As far as I know, there are facilities in Kumbor, Meljine—I should politely ask the Court not to confuse that name with the name of the ship *Meljine*; it is just a place in Boka Kotorska—and also in Tivat. Tivat is the biggest naval arsenal, but a refuelling barge—and there are refuelling barges in the naval arsenal—can be brought to any other point just for the purpose of refuelling. I should say, Mr. President, it is possible to bring a refuelling barge to any point inside Boka Kotorska.

Sir Frank SOSKICE. I want to ask you just a very few questions about these so-called certificates which were put to you. In the first place, do you tell the Court that Drago Blazevic did in fact exist?

Commander KOVACIC. Yes, Drago Blazevic did exist in the Yugoslav navy.

Sir Frank SOSKICE. Having read the other certificates which were put to you about these ships, M. 1, M. 2 and M. 3, and about their sup-

posedly being under repairs from September 27th to November 9th, and about their having supposedly not passed through Boka Kotorska —in spite of all that do you persist in what you state in your affidavit and what you have now said before this Court ?

Commander KOVACIC. Yes, after seeing all these documents and certificates, I confirm everything I said in my sworn affidavit and everything I have said before this Court.

Sir Frank SOSKICE. I want to ask you one more question about that. Do you remember hearing about the Yugoslav communiqué ?

Commander KOVACIC. Yes, I heard all about the so-called Yugoslav communiqué.

Sir Frank SOSKICE. Do you remember this passage in the communiqué—I will read it to you if I may. The passage, Mr. President, which reads : "Karel Kovacic says that the minesweepers *Mljet* and *Meljine* had, on the afore-mentioned dates, taken on board mines on the Bay of Panikovac, yet there are in the Yugoslav navy no minesweepers of such names and description." Do you remember hearing that ?

Commander KOVACIC. Yes, I heard this paragraph of the Yugoslav communiqué.

Sir Frank SOSKICE. You read it, did you say ?

Commander KOVACIC. I have heard it.

Sir Frank SOSKICE. Whatever else the certificates about the M. 1, M. 2 and M. 3 show, assuming those certificates are genuine, do they at least show that this Yugoslav communiqué was entirely inaccurate in saying that there were in the Yugoslav navy no minesweepers of such names and descriptions ?

Commander KOVACIC. I think, Mr. President, the Yugoslav communiqué intentionally speaks of the ships under their old names. That is my impression.

Le PRÉSIDENT. [S'adressant à sir Frank Soskice.] Avez-vous d'autres questions à poser ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Have you any other questions ?

Sir Frank SOSKICE. I have finished, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'ai fini, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. Et vous, Monsieur Pierre Cot ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] And you, M. Cot ?

M. Pierre COT. Oui, Monsieur le Président. Je les réduirai au minimum ; il s'agit d'ailleurs de points qui viennent d'être mentionnés.

Premièrement, il me semble que le témoin a déclaré — et je lui demande de confirmer ce point — que, lorsqu'un petit navire venait pour être réparé dans un arsenal et devait y rester plus de deux ou trois jours, l'habitude — en temps de paix évidemment — était d'éteindre les feux. Ai-je bien compris ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] There are a few points—and I shall keep them as brief as possible, Mr. President—which I would like to ask the witness. The first point is as follows : The witness has stated, and I would like him to confirm the fact, that when small ships come in for repairs—into a yard—and their stay in this yard is longer than two to three days, it is customary, or at least it was customary in peace time, to stoke out the fires.

Commander KOVACIC. I have not categorically confirmed this fact because I say again, as I said yesterday, I would be very careful about such a statement as a naval officer. If the repairs are of such a nature that requires the fire to be put out, then the fire would be put out, but if the repairs are of such a nature that the fire can still be on, well then the fire would be still on. I think it is very dangerous for a naval officer just to declare a kind of formula that when a ship is more than three days in the naval shipyards fires must be out. I think it is impossible for any naval officer to declare that.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je tiens à démentir catégoriquement une déclaration faite sous cette forme. En tant qu'officier naval, il est essentiel d'être très prudent dans des déclarations de ce genre, et je persiste à dire ce que j'ai déjà dit, à savoir que, si les réparations étaient d'une nature telle qu'elles exigeaient l'extinction des feux, alors les feux étaient éteints. Si, au contraire, les réparations permettaient aux feux de rester allumés, alors on laissait les feux allumés. Dans tous les cas, il serait très dangereux de répondre par une formule générale, par oui ou par non, en partant de l'hypothèse des trois jours émise par M. Cot.

M. Pierre COT. Par conséquent, votre expérience d'officier de marine — et d'officier de marine ayant servi dans un atelier — vous permet de dire que, lorsque des réparations aux chaudières ou aux machines doivent être faites, on laisse les feux allumés sur un petit navire qui est immobile pour plusieurs jours ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Therefore I understand you to say that through your experience as a naval officer, and furthermore as a naval officer who worked in the workshop, when there are repairs to be carried out on the ship's boilers or on the ship's machinery, the fires on a small ship are not stoked out ?

Commander KOVACIC. Well, I should say again I never served in that naval yard. I am sorry, Mr. President, to point that out again, but I must do so. I had been in charge of the signal workshops and stores, and signal workshops and stores have no connexion at all with boilers or engines. Professor Cot said I was an official with experience in a naval yard ; he means with the workshops connected with boilers, engines and so on, and I should say again I do not know why Professor Cot insists on that formula because there are no such formulæ in the navy. Fires are kept on if they are required and fires are put out if it is essential for a repair to be carried out or for some other reason, for example for the reason of economy of fuel.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je tiens à répéter ici que je n'ai jamais travaillé dans des chantiers navals. Je dois le répéter,

j'ai travaillé dans des ateliers de signalisation, mais non point dans des chantiers navals, c'est-à-dire dans des ateliers réparant ou s'occupant de moteurs, de chaudières, etc. C'est donc à tort que M. Cot parle de moi comme ayant une expérience des chantiers navals.

D'autre part, je ne comprends pas l'insistance de M. Cot sur une formule qu'il a employée. La formule qu'il emploie n'existe pas dans la marine. Un feu est gardé allumé si c'est possible et si c'est nécessaire ; en revanche, les feux sont éteints si les réparations à faire l'exigent, ou peut-être pour d'autres raisons, par exemple pour économiser le combustible.

M. Pierre COT. Puisque le témoin n'a pas d'expérience sur ce point, je demanderais respectueusement à la Cour de consulter des experts qui diront s'il est exact qu'en temps de paix, quand un navire est immobile pendant trois jours, on laisse ou non les feux allumés. Je ne lui pose donc pas la question ; je demanderai qu'on la pose à des experts.

[Au témoin.] Je vais tout de même vous poser la question suivante ; si vous ne pouvez pas y répondre, on la posera également à des experts. Quand des navires, de petits navires du genre de ceux dont nous parlons, ont leurs feux éteints, combien de temps faut-il pour allumer les feux, monter en pression et réchauffer les machines ? Je précise que, pendant ce temps-là, on peut faire autre chose, des approvisionnements et des réparations ; mais combien de temps faut-il pour ces opérations qui sont des opérations successives ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Since the witness has no experience in this particular field of naval work, I should respectfully ask the Court to consult experts with regard to the question I have just put ; that is if it is true—in peace time that is—that when a small ship is tied up, motionless, for some three or more days it is the customary practice to stoke out the fires.

I shall now ask the witness another question. If he also cannot answer that, I shall respectfully ask if this question can be put to experts. The question is as follows : When the ship's fires are out—and we are now dealing with small ships of the type with which this case is concerned—can the witness tell us how long it takes to stoke up the fires, to bring the pressure to the necessary height and to warm the machinery in order to set sail ? I admit, incidentally, that repairs can be carried out while these operations are also being carried out, but that these three operations which I mentioned are subsequent operations. How long, in the witness's opinion, does it take to carry out these three operations ?

Commander KOVACIC. Before answering this question, Mr. President, may I get all details about the ship at that time ; that is all details regarding engines, crew, provisions, and so on, in which the ship is at the moment when the fire is to be stoked up ?

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Avant de répondre à cette question, Monsieur le Président, je désire avoir des renseignements complémentaires sur les points suivants : à quel endroit le navire se trouve, quel est l'état du moteur, où se trouve l'équipage, etc., au moment où l'on doit pousser les feux ?

M. Pierre COT. Supposons les circonstances les plus favorables pour vous. Un navire en bon état se trouve exactement à l'endroit où vous l'avez placé vous-même dans la baie. Je ne sais pas tout, mais je me mets à votre disposition. Supposons également que le hasard des choses veut que tout l'équipage soit rassemblé. Je vous fais bonne mesure, vous le voyez.

Combien faut-il de temps pour allumer les feux, monter en pression et réchauffer les machines ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] All right ; we shall take then the most favourable circumstances; that is to say, we shall consider the ship to be in a good state of repair (in good condition), that the ship happens to be where you said it was in the bay—I am not quite sure where it was, but I leave that to your discretion—and finally that by chance all crews are in their quarters. The question I ask you is how long would it take to, firstly, stoke up the fires, secondly, bring the pressure to the required height, and, thirdly, warm the machinery in order that the ship may set sail ?

Commander KOVACIC. Mr. President, I can answer this question, but with the kind permission of the Court I would ask that if I answer the question I answer it as a naval officer—as a naval expert—and not as a witness, because I do not like to make any impression upon the Court that such conditions existed during the time in which any of the events described in my affidavit were taking place. In other words, I do not like to make any impression upon the mind of the Court that the ships were at any time or under any possible conditions without fires. If I have permission, of course, that I can answer the questions as a naval expert, I will do so.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je peux répondre à cette question ; je le ferai volontiers, mais, avec l'autorisation de la Cour, j'aimerais qu'il fût admis que si je réponds à cette question je le ferai en qualité d'expert naval ou d'officier de marine et non point en qualité de témoin.

En effet, je ne voudrais pas donner l'impression que ces conditions existaient pendant le temps où se sont déroulés les événements décrits dans mon affidavit. En d'autres termes, je ne voudrais pas donner l'impression que ces navires auraient pu se trouver à un moment donné sans feu dans les circonstances dont nous parlons.

M. Pierre COT. Je vais décomposer ma question et vous serez alors tout à fait à votre aise.

Première question : Savez-vous si à la date du 18 ou du 17 octobre — puisque nous ne sommes pas très sûrs du jour exact — les navires *Mljet* et *Meljine*, pour parler comme vous l'avez fait, avaient leurs feux en bas à ce moment ou si leurs feux étaient allumés ? Je poserai ensuite une seconde question.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] It might make your answering my question easier if I break it up into two different parts. The first part is this. Do you know if the ships on the 18th, or perhaps the 17th, since you are not sure of the date, the *Mljet* and *Meljine*, as you call them, had their fires in or out at that time ? I will then put a second question.

Commander KOVACIC. Mr. President, when ships are in navigation, when they are steaming, it is obvious that the fires are on. Furthermore, it is obvious that the engines are warmed up and pressure is at the required height. That is, I think, my answer. I should add, when the ships steam, and by this expression I mean all cases of the steaming of the ships described in any of my paragraphs in the affidavit.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, il me paraît évident que lorsque des navires naviguent, leurs feux sont allumés, leurs machines fonctionnent et leur pression est suffisante. J'ajoute, Monsieur le Président, que j'ai voulu dire quand les navires sont en mouvement dans les conditions énoncées dans ma déclaration faite sous serment.

M. Pierre COT. Oui, vous l'avez dit. Quand les navires marchent, leurs feux sont allumés. Je suis très heureux de l'apprendre, mais je m'en doutais un peu. Je vais préciser davantage.

Juste avant midi, pour reprendre vos expressions figurant au n° 7 de votre affidavit, c'est-à-dire avant les ordres que vous avez reçus ou qu'on a reçus de mettre le navire en état de marche, savez-vous si ces navires avaient leurs feux allumés ou leurs feux en bas? Je pense que, ainsi libellée, ma question sera plus facile à comprendre.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You have just stated that when the ships were actually steaming, their fires were actually alight. I am very glad to learn this. I must admit I thought that it might be possible ; but to put my question to you again, can you tell me (in reference to No. 7 of your affidavit) if just before midday, that is to say just before you received the orders to carry out those particular repairs, the ships' fires were alight or out ?

Commander KOVACIC. Mr. President, I think there is a slight misunderstanding in paragraph 7 of my affidavit. I state there that: "just before noon on the 17th or 18th I received two telephone calls". There is no question about an order to start any repairs. "One from the signals officer of Fleet Command, Sub-Lieutenant Skracic, and the other from the Chief-of-Staff Fleet Command, Commander Viktor Kobol. These calls were to say that work must be finished temporarily", and not that the work must be carried out. Now my answer to Professor Cot is: I do not know at what condition at that time were the fires and boilers, and I should add I have not seen the fires in the boilers at that time at all. I had not been in the boiler-room, but I think the boilers were warm and steam was up, because ships around that time were steaming. As a witness, however, I cannot state whether there were fires in the boiler-room or not. What I can say is that ships around that time did steam, and of course if you go back again, if ships have steam the fires were on.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, il y a de nouveau un léger malentendu. Au paragraphe 7 de mon affidavit, je me suis exprimé comme suit : « Juste avant midi, le 17 ou le 18, j'ai reçu deux appels téléphoniques. » Il n'était pas question d'un ordre visant l'exécution de réparations. « L'un émanait de l'officier de transmission du commandement de la flotte, le lieutenant Skracic, l'autre du chef d'état-major, le commandant Victor Kobol. Ces messages avaient

pour objet de me faire savoir que le travail devait être terminé temporairement et sur-le-champ. » Je ne savais pas dans quel état se trouvaient à ce moment les feux et les chaudières.

Monsieur le Président, j'ajoute ce qui suit. Je ne peux pas certifier avoir vu les feux dans la chaudière, étant donné que je ne suis pas descendu dans la chaufferie. Tout ce que je puis dire, en tant que témoin, c'est que, à peu près à ce moment, j'ai vu le navire s'avançant et je puis logiquement déduire que si le navire était en mouvement c'est que les feux étaient allumés.

M. Pierre COT. Je ne cherchais qu'à vous donner à vous-même une précaution en répondant que vous ne saviez pas si les feux étaient allumés ou non. Nous avons dit que nous poserions la question aux experts. Ma question avait, je le répète, simplement pour objet de vous faire prendre cette précaution pour répondre à la seconde question.

Supposons que les navires n'aient pas eu leurs feux allumés. Combien de temps aurait-il fallu pour allumer les feux, monter en pression et réchauffer les machines ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] My only reason for asking this question was to give you due warning or caution before answering my second question ; that is to say, due warning that you yourself said that you were not quite sure whether the fires were alight or not. My second question, therefore, bearing your first answer in mind, is : supposing the fires were out, how long would it take to stoke up the fires, to bring pressure to the required height and to have machinery sufficiently warmed up to set sail ?

Le PRÉSIDENT. Ne croyez-vous pas, M. Pierre Cot, que cette question entre dans la catégorie des autres questions dont nous nous demandons si elles ne doivent pas être renvoyées aux experts ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Do not you think, Professor Cot, that this particular question which you are putting to the witness is in the same category as the questions which we are thinking might perhaps be referred to the experts ?

M. Pierre COT. Oui, Monsieur le Président. En effet, je préfère de beaucoup réserver cette question.

Je poserai une autre question au témoin. Hier, ce dernier a bien voulu dessiner un croquis que je trouve ici. Je croyais l'avoir déposé au Greffe ; mais le témoin le reconnaîtra et je pense que nous pourrons le déposer comme le dessin d'hier. Aujourd'hui, le témoin — et c'est son droit — nous dit que les navires devaient se trouver dans une position légèrement différente. Voici donc le croquis du 25 novembre — novembre et non pas octobre. Comme nous sommes le 26, je lui demande aujourd'hui de faire un autre croquis de la position, qu'il considère comme plus exacte, dans laquelle il a vu les navires. Il a dit tout à l'heure, si je me souviens bien, qu'un des navires devait être en avant ou en arrière. Je lui demande donc de bien vouloir faire un autre dessin et je lui communique celui qu'il avait fait hier pour qu'il ne voie pas dans ma demande une manœuvre qui ne serait pas correcte.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I bow to the Court in this matter. [To the witness.] I shall now put my question to the witness. Yesterday, the witness drew the following sketch [same handed]. I must admit

I thought I had filed it yesterday with the Registrar, but I find that I still have it. I shall file it immediately afterwards as one of yesterday's documents; but I see anyhow that the witness recognizes this drawing as his own. To-day the witness states that the ships were in a slightly different position to that in which he drew them on the sketch yesterday. In fact, this sketch was drawn on 25th November, and I shall now ask him to do a sketch dated 26th November, showing the ships in a slightly more accurate position, because if I understood him correctly, he stated that one of the ships was slightly fore or aft of the other one, and I hand him his former drawing as I do not wish him to think me guilty of any manoeuvring.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, while the witness is doing the drawing, might I respectfully ask for your ruling on this point?

This witness has now been under examination for three whole days. He was examined in chief by me, then cross-examined by M. Pierre Cot for a day and a half, I think—I do not complain of this because it was a perfectly proper cross-examination—the Court then put questions to him, and then I, doing what I thought was within the spirit of your proceedings, re-examined him, and in my re-examination I confined myself to questions which had arisen in the cross-examination. Then, Mr. President, you gave M. Pierre Cot the opportunity to put—I assume simply—one or two questions arising out of this previous interrogation; but so far it would appear that Professor Cot is now beginning to start all over again to cross-examine on the points on which he has already put a great number of questions—I do not complain of them, they are perfectly proper—and is starting again from the beginning, the whole of his cross-examination, so far as I can see. I would respectfully submit that if one is to get to the end of these hearings of witnesses, Professor Cot should not be allowed after the re-examination, that is to say, after the final, we assume, re-examination by the Party who calls the witness, to begin the whole thing again. He is apparently beginning the whole of his cross-examination all over again. I do not know how long he may go on. He is not dealing with new matters which have arisen at the last moment out of re-examination, and I submit that he is not confining his examination to the facilities which you afforded him.

I am in your hands, but I would respectfully remind the Court that this witness has been under examination for three days, and Professor Cot has had every opportunity of eliciting all his points. I respectfully submit, therefore, that he should not be allowed to re-cross-examine as he is now doing.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Pendant que le témoin est en train de dessiner ce croquis, je désire, Monsieur le Président, vous demander de régler un point. Le témoin a maintenant été examiné pendant trois jours. Je l'ai d'abord interrogé. Ensuite le professeur Cot l'a soumis à un contre-interrogatoire pendant une journée et demie. Je n'ai rien à dire contre cela. Les questions qu'il avait précédemment le droit de poser ont été posées et le contre-interrogatoire a été correct. Ensuite, la Cour a posé certaines questions au témoin. Moi-même je lui ai posé d'autres questions au cours d'un dernier examen. Au cours de ce dernier examen je n'ai posé que des questions qui étaient en rapport avec le contre-interrogatoire.

Puis, la Cour a permis au professeur Cot de poser — me semble-t-il — une ou deux nouvelles questions. Or, ce dernier semble recommencer un nouvel interrogatoire. Il pose des questions qui s'ajoutent à celles qu'il avait posées au témoin pendant un jour et demi. Les questions sont parfaitement correctes, mais je fais observer que le professeur Cot reprend son interrogatoire. Or, j'estime que M. Pierre Cot ne devrait pas être autorisé à le faire, après le ré-examen final auquel a procédé l'agent qui a produit le témoin.

M. Pierre COT. Vous me permettrez de faire observer que ma question a trait précisément à la rectification qu'a faite le témoin. C'est la seule question que je lui poserai. Je lui demande simplement de refaire un dessin et, dans ma plaidoirie, je pourrai discuter sur ce point. Étant donné qu'il vient de dire, grâce aux questions que je lui ai posées, que le navire était dans une position différente, je pense qu'il est de l'intérêt de tous de préciser la position des navires. Quand le témoin aura dessiné ce croquis, je ne lui poserai plus aucune question. Je vous demanderai seulement la permission de déposer ce dessin entre les mains de Monsieur le Greffier, ainsi que le nouveau dessin, celui que vous avez, je crois, entre vos mains et qui montrait les navires dans la position à 18 heures 30. Mon excellent collègue et ami aura donc satisfaction. Je ne pose qu'une seule question qui découle de ce qu'il a fait tout à l'heure préciser par le témoin.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May I respectfully point out that this question which I am putting to the witness is a question which bears a direct relationship to the rectification which the witness himself brought out during his cross-examination with regard to the position of the ships. It will, incidentally, be the only question which I shall put to the witness. The witness, you will remember, did state that the ships were in a slightly different position from that in which he drew them on a piece of paper yesterday, and all I am asking is that he should rectify this statement by drawing the ships in the position in which he now states them to have been. I shall then file both these drawings, namely, that which he made yesterday and the drawing which he is doing at the moment. Those, with the drawing which you have already I believe, showing the position at 18.30 hours, will be the three drawings of the ships' positions. I hope that this will satisfy my learned adversary both in regard to pertinent questions and with regard to length of time.

Le PRÉSIDENT. Je crois qu'en vérité, Monsieur Pierre Cot a le droit de poser cette nouvelle question qui se réfère à une question que sir Frank Soskice a lui-même posée au témoin.

Par conséquent, M. Pierre Cot, vous pouvez poser votre question. Quand le témoin y aura répondu, nous lèverons l'audience.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I am of the opinion that M. Pierre Cot has a perfect right to put the question which he is at the moment putting to the witness, inasmuch as it is relevant to the question which you, Sir Frank, yourself asked the witness during your final examination. When that question is put I shall adjourn the hearing.

M. Pierre COT. C'était, je le répète, la seule question que j'avais l'intention de poser. Je demande au témoin de bien vouloir indiquer sur

un nouveau croquis la position des bateaux tels qu'ils étaient quand il les a vus, ainsi qu'il les a décrits tout à l'heure.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] This is, incidentally, the only question which I shall put to the witness. I shall, therefore, now ask the witness to draw a new sketch showing the position of the ships as he now states he saw them.

Commander KOVACIC. I have drawn a new sketch in order to describe the manoeuvring which I described in my re-examination by Sir Frank Soskice. I said the ships were tied alongside, but they were manoeuvring, the outside ship going back in order to put the stern close to the jetty. I will try to draw that manoeuvre in this sketch. With the sketch I think I shall satisfy Professor Cot.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je vais dessiner un nouveau croquis pour décrire la manœuvre que j'ai tout à l'heure esquissée au cours de l'examen de sir Frank Soskice. C'est à savoir le navire se trouvant à l'extérieur manœuvrant pour rapprocher son arrière du quai.

M. Pierre COT. Je précise bien que je demande que vous figuriez sur le dessin la position des navires au moment où vous avez vu charger une mine sur chacun d'eux. Mais évidemment, faites le croquis que vous voulez.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May I make it quite clear to the witness that the drawing which I am asking him to make is the position of the ships as he saw them when he saw one mine being put on board each ship. It is not the sketch of the ships when they were actually manoeuvring that I request you to draw, but a sketch of when you saw a mine being loaded on each ship. Of course, I do not wish to direct the witness as to what drawing to make.

The witness can only draw whatever he wishes.

Commander KOVACIC. I have drawn a sketch showing how it was possible to manoeuvre the two ships in order to allow the outside ship to get her stern closer to the jetty, and to carry out the operation of loading the mines on to the deck. I think I shall satisfy Professor Cot with that drawing.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je viens de dessiner le croquis demandé. Je crois ainsi avoir donné satisfaction au professeur Cot. Ce croquis indique la manœuvre qui permet au navire situé à l'extérieur de rapprocher son arrière du quai, de manière à pouvoir faire son chargement de mines avec son mât de charge arrière.

M. Pierre COT. Non. Je n'ai pas demandé le croquis de la manœuvre nécessaire. Vous avez dit que sur les deux navires vous avez vu charger une mine au même moment. Je vous ai demandé si c'est bien ainsi que vous dessiniez votre croquis. Si vous l'avez fait, j'en serais très satisfait ; je donne cette précision pour être bien sûr qu'il n'y ait pas de confusion.

M. COT. [*Interpretation.*] I repeat, I am not asking the witness to do a sketch of the actual manoeuvre of the outside ship. What I am asking the witness is to draw a sketch of the two ships as he said yesterday he saw the two ships and he saw a mine being loaded on both.

Incidentally, if the witness wishes to withdraw that statement, I shall be most pleased, but as he states that is the case I wish him to draw a ship in that position, that is the position when he saw a mine being loaded on each. Now, if that is what the witness has drawn, I shall naturally take it, but if it is not would the witness please draw the ships in that position.

Le PRÉSIDENT. C'est bien la position que vous avez marquée ? En avez-vous le souvenir ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Is that the position of the ships ? Do you remember ?

Commander KOVACIC. Yes, Mr. President, that is the position of the ship I have drawn.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président, c'est la position du navire telle que je l'ai dessinée.

M. Pierre COT. C'est la position que j'ai soulignée par les deux traits.
[M. Cot montre le croquis qu'il a en main à la Cour.]

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] It is the outside position which I have underlined by a double red line.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I just want to make quite certain we are not mistaken. The unfortunate witness has not yet been able to answer.
Commander Kovacic, which is the design—the drawing—which shows the position of the two ships at a moment when a mine was being loaded on to each of them ? Which one is it ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'aimerais examiner ce croquis afin d'éviter tout malentendu. Le malheureux témoin n'a pu encore répondre. Lequel de ces dessins montre la position des deux bateaux au moment exact où une mine était chargée à leur bord ?

Commander KOVACIC. It is the one on the right-hand side.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] C'est le croquis qui figure à droite de la page.

Sir Frank SOSKICE. The one that is marked with the two lines, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, le croquis marqué de deux traits rouges.

M. Pierre COT. Je vous remercie.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Thank you very much.

[*Public sitting of November 27th, 1948, morning.*]

Le PRÉSIDENT. L'audience est ouverte.
L'agent du Gouvernement anglais devait présenter, je crois, son prochain témoin, le capitaine Selby.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The hearing is open. I call upon the Agent for the United Kingdom Government to present his third witness. I understand it is Captain Selby.

Sir Eric BECKETT. Yes, Mr. President. The next witness will be Captain Selby, and his examination will be conducted by the Solicitor-General.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I want to ask for an indulgence from the Court. I want to ask the Court to be so very good as to allow me to recall Commander Kovacic and ask him a very few questions on one point. I will tell the Court the point on which I want to ask him one or two questions. As the Court knows, he has been asked as to whether it is true that he could see the two boats, fully loaded with mines, as he says in paragraph 11 of his affidavit, at about 18.30 hours from the terrace in Sibenik. Now, what I would like to do is to ask him one or two questions upon what happened from the time he left the motor launch on arriving at Sibenik up to the time that he was sitting on that terrace, in order that one may be able to get an approximate idea of the time at which he was sitting on the terrace.

Now I want to be perfectly frank with the Court and say that after Commander Kovacic finished his evidence yesterday I personally spoke to him. Ordinarily, of course, one does not speak to a witness under examination. The Court may say that in those circumstances they will not allow him to be recalled any further, but I should like the Court to know that I spoke to him about that, and you remember in his affidavit what he says is "about 18.30", and of course it is rather important that we should fix the exact time at which he was sitting at that terrace, because it is important to know how much he could see at that time. I stress of course that he used the words "about 18.30". He does not pretend to be able to fix the time with any accuracy, but I would be very grateful if the Court would allow me to recall him and just ask him a very few questions as to what his movements were from the time that the motor launch deposited him on the evening of that day at Sibenik up to the time that he was sitting on the terrace, and whether he thinks that this estimate of his of "about 18.30 hours" is a correct estimate or whether he would like to alter it, but I should not like the Court to give me that permission without the knowledge that I have spoken to him. Needless to say, I have not told him what I want him to say ; that goes without saying. Ordinarily, of course, I would not have spoken to him when under examination, but yesterday his evidence was concluded. However, on speaking to him I find there is a little further evidence on that point which I would be very grateful to be allowed to place before the Court. Therefore, Mr. President, my application is to recall Commander Kovacic and ask him a very few questions on what his personal movements were as from the time that he left the launch up to the time when he was sitting on the terrace, seeing these ships fully loaded on the other side of the bay, and ask him what he says now with regard to his estimate of "about 18.30 hours".

M. Pierre COT. La Cour me permettra-t-elle une très brève observation ?

Nous ne voyons aucun inconvénient à ce que l'on pose de nouvelles questions au témoin. Toutefois, je demanderai moi aussi à mon distingué

contradicteur la permission d'indiquer à la Cour que ces questions seront posées après que nos experts se seront mis d'accord sur l'existence d'une heure d'été à Sibenik et aient déterminé l'heure du coucher du soleil et celle de la fin du crépuscule. Peut-être la Cour trouvera-t-elle que cette indication supplémentaire n'était pas inutile.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Mr. President, may I, in turn, make a few brief remarks? I have no objection to the United Kingdom putting some additional questions to the witness. This is perfectly all right. However, I should like to point out that this is now taking place after the experts have come to their conclusions regarding the point of whether there is a Yugoslav summer time, what time the sun sets, and what time is the end of the twilight.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, may I say perfectly frankly that the experts have been agreeing their report and Commander Kovacic thinks that he has made the time later than it actually could have been in view of what they said. I wish to be perfectly frank about that, and I want the Court in evaluating that part of his evidence, to know that he realizes that he could not have been there as late as 18.30 hours. That is why I want to recall him, but the Court, listening to him, will know that is so, and will carefully decide what importance they should attach to that evidence.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation*]. Je dirai franchement que les experts se sont mis d'accord sur ce point. Ayant pris connaissance de cet accord, le commandant Kovacic a l'impression d'avoir fixé une heure trop tardive pour le moment où il se trouvait sur cette terrasse. Il pense qu'il ne pouvait être aussi tard que 18 h. 30. C'est pourquoi je désire interroger à nouveau le témoin pour essayer de lui faire apprécier plus exactement l'heure à laquelle il se trouvait sur cette terrasse.

Le PRÉSIDENT. Commandant Kovacic, voulez-vous reprendre la place que vous occupiez hier ?

Bien entendu, Monsieur Cot, vous aurez le droit, après les questions qui vont être posées, de poser de nouveau des questions sur ce point particulier.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Commander Kovacic, would you be good enough to take up the position you had yesterday before the Court ?

It goes without saying, Professor Cot, that after this question has been put to the witness, you have the right to put additional questions based upon this particular point.

M. Pierre COT. Merci, Monsieur le Président.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Thank you, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. I am much obliged, Mr. President. [To the witness.] Commander Kovacic, the Court has very kindly allowed me to recall you after I had spoken to you upon the point, in order to ask you about this statement which you make in paragraph 11 of your affidavit. Have you your affidavit with you ? [Same handed to witness.] Will you just look at paragraph 11 of your affidavit. Have you read that paragraph ?

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. The passage, Mr. President, reads as follows. This is just to remind you, although I appreciate that you know it very well already. The sentence is: "The same evening at about 18.30, while sitting on the terrace of a private house in Sibenik town, I saw the two minelayers again." Then he goes on later to say: "I observed that they were fully loaded with mines." That is the relevant passage. [To the witness.] In your affidavit you used the expression "about 18.30 hours", and what I want to ask you is this. On reflection, on thinking it over, do you think that that estimate of about 18.30 hours is more or less accurate, or on reflection would you like to alter that in any way?

Commander KOVACIC. After thinking over my statement in paragraph 11 of my affidavit more precisely about the expression "about 18.30"; and after recalling to my memory all the movements I made that afternoon after leaving the launch in Sibenik and going to my room; and later on after a short rest and so on, going to the Keric house, and later on having as usual every day dinner in a restaurant or hotel in Sibenik, I think I overestimated the time when I said "about 18.30".

Sir Frank SOSKICE. You have told the Court, I think, that you went to your room?

Commander KOVACIC. Yes.

Sir Frank SOSKICE. How far away from the place where you got out of the launch was the room in which you were living? How many minutes walk was it?

Commander KOVACIC. I lived at that time with a family in a house close to Sibenik Cathedral, and the distance from the Molo Krka—that is the place where the motor launch landed—and my room is about, I should say, six to seven minutes walk.

Sir Frank SOSKICE. I do not know whether you now can remember what you did when you got to your room on that occasion on that particular day, or whether you can only tell the Court what your usual practice was when you went to your room after leaving the launch; but so far as you can remember, tell the Court what did you generally do after leaving the launch and going to your room. If you can remember—I do not know whether you can or not—what did you do at your room when you got there in the evening?

Commander KOVACIC. I have told the Court already what was my every-day life. I went to my work at 6.30 in the morning, catching the boat....

Sir Frank SOSKICE. I do not want the earlier part of the day; I want you to tell the Court from the time you left the vedette and went to your room in the evening.

Commander KOVACIC. I must apologize for not being precise in my answer. After leaving the boat after my work was over, I went to my

room to change, to wash, and to rest a little. I remember very well on that day I went to my room to change and to wash, to have a rest and to eat some food, and so on.

Sir Frank SOSKICE. And then after that, what did you do ?

Commander KOVACIC. After having a rest in my room, I went to the Keric house, to the Keric family, because we were friends and I went to his house on several occasions.

Sir Frank SOSKICE. I do not suppose you can remember exactly how long you rested, but a rest might last for twelve hours or it might last for one minute. Can you give the Court some kind of an idea as to what you mean by saying that you had a rest in your room ? How long, just approximately ?

Commander KOVACIC. As far as I can remember, I had only a short rest just to relax a bit after the day's work, and I cannot tell the Court precisely how long it was expressed in time, but I should say about a quarter of an hour.

Sir Frank SOSKICE. Now you then state that you went to the Keric house. Is that where the terrace is on which you were sitting ?

Commander KOVACIC. Yes, that is the house in question—the house with the terrace.

Sir Frank SOSKICE. Now, approximately again—and one can only give it approximately—how long would it take for you to get from your lodging to Keric's house ?

Commander KOVACIC. From my room to the Keric house it is about, I should say, twelve minutes' walk, because the Court may remember that Sibenik is situated on a hill ; it is a typical Dalmatian town with steps in the streets, and so a walk from my room through the very narrow streets with steps and so on would take about twelve minutes to the Keric house.

Sir Frank SOSKICE. Well, now, it is a matter very largely of calculation. You had left the workshop by launch at about 16.15 hours—about a quarter past four in the afternoon ; very roughly speaking, what time do you think that the motor launch would have deposited you at Molo Krka ?

Commander KOVACIC. The launch needs about 15 to 20 minutes to get from Mandalina Naval Base to Molo Krka.

Sir Frank SOSKICE. Therefore, that being so, roughly speaking at about what time would you have got to Molo Krka ?

Commander KOVACIC. Well, I should say just after 16.30.

Sir Frank SOSKICE. Now we know that you washed and changed your clothes in your room and you rested for about 15 minutes, so roughly speaking—again as a pure estimate—how long do you suppose you were in your room ?

Commander KOVACIC. I should say, Mr. President, about 20 or 25 minutes.

Sir Frank SOSKICE. And it took you, you told us, some six minutes to get to your room from the quay where you disembarked, and it took you some 12 minutes to get from your room to Keric's house, where the terrace was. Well, now it is a matter for the Court to calculate the exact time, and I will leave it to them to do so. I will not make a calculation: the Court will calculate, roughly speaking, when that would take him to the terrace in Keric's house.

Now, then, I want to ask you one thing more about that evening. You mentioned earlier in your evidence about having dinner somewhere. Where was it you said you had dinner?

Commander KOVACIC. I had dinner every night in the restaurant of the Hotel Krka, because I had breakfast and lunch in the Naval Base, and in the evening (and I spent all the evenings in Sibenik town) I had my dinner in the restaurant of the Hotel Krka.

Sir Frank SOSKICE. What time did you generally have dinner in the evening when you went to that hotel?

Commander KOVACIC. I had my dinner usually between 6.30 to 7 o'clock.

Sir Frank SOSKICE. Can you remember whether on that evening you in any way altered your usual time for having dinner, or was it the usual time?

Commander KOVACIC. As far as I can remember, on that day I had dinner at about the same time, that is between 6.30 and 7, because that was my usual time to have dinner in the restaurant.

Sir Frank SOSKICE. About how long would it take you to get from the Keric house to this hotel where you had dinner? How far away was it, and how long would it take you to get there.

Commander KOVACIC. The Hotel Krka is situated near Molo Krka, just on the jetty or the pier—very near the pier—and to go from the Keric house down to the Hotel Krka took about, I should say, ten or 12 minutes—something like that.

Sir Frank SOSKICE. Now on that particular evening you told us you went to the Keric house and later on you went and had dinner at this hotel. Did you stay at the Keric house the whole time until you went off to have dinner?

Commander KOVACIC. Yes, after arriving at the Keric house, I spent some time on the terrace there just to have some fresh air, as was my usual habit at that time, and looking down to Sibenik harbour and the islands all around Sibenik, and after that I went straight to the Hotel Krka to have my dinner.

Le PRÉSIDENT. [A sir Frank Soskice.] Avez-vous terminé?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Have you finished, Sir Frank?

Sir Frank SOSKICE. Yes, I have finished.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président, j'ai terminé.

Le PRÉSIDENT. Monsieur Pierre Cot a la parole.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, ma première question sera : Vous avez dit que vous veniez de réfléchir et de retracer dans votre mémoire tous les incidents de cette soirée. Voulez-vous me permettre de vous demander si, depuis votre sortie de Yougoslavie, jusqu'à votre déclaration de Whitehall, vous avez eu le temps de réfléchir ou si vous avez été trop occupé pour ce travail de réflexion ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You have just said that you have now had time to reflect, that you have had time to go over in your mind the incidents of that particular evening. May I ask you now whether, between the time you left Yugoslavia and the time you made your affidavit at Whitehall, had you not had enough time to reflect or had you been too busy ?

Commander KOVACIC. Of course, I have thought over many and many times all these events, and even now if I think over these events after such a long time they are very clear in my memory, and I can still think of them, and my answer is, I have thought over and I have thought over them very well indeed.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, naturellement, j'y ai bien pensé à mainte reprise et j'ai considéré ce qui est arrivé ce jour-là. Et même maintenant je peux y penser, les événements de ce jour-là m'apparaissent très clairs. Donc, je réponds : oui, j'y ai bien pensé.

M. Pierre COT. Par conséquent, après avoir bien réfléchi pendant plus d'un an jusqu'à hier, vous avez dit que c'était vers 18 h. 30 que vous aviez vu les mines et après avoir réfléchi depuis hier, vous pensez que c'était plutôt vers 17 h. 30. Est-ce bien cela ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Consequently, after due reflection—after one year's reflection—you told us yesterday that you saw the mines at approximately 6.30. However, you have now reflected again since yesterday and your conclusion is that you saw the mines rather at approximately 5.30. Is this what I am to understand ?

Commander KOVACIC. After thinking over on several occasions, including this one, now I can remember that I saw from the Keric house the ships fully loaded with mines. I saw the ships when it was natural light ; I mean I did not see the ships illuminated by some electric lights or something like that. No, I saw the mines when it was natural light—that is the fact which is clear in my memory. I must admit, Mr. President, the exact time of this particular moment is not clear in my memory. I had not watched the time, I did not look at my watch at that moment, nor did anybody tell me : "Well, now it is say 18.30", or : "Now it is 17.30." No, this fact of the time is not clear in my memory ; I must admit that, but I insist in telling the Court that the fact of seeing the ships fully loaded with mines when it was still natural light—that fact is very clear in my memory, and now, after thinking it over, I can draw some conclusions about the approximate time at

which I saw the ships, and those conclusions I have put just now before the Court.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Après avoir bien songé aux événements qui se sont passés ce jour-là et après avoir pensé depuis hier jusqu'à maintenant, je peux dire que je me rappelle très clairement avoir vu, ce jour-là, des bateaux qui étaient chargés entièrement de mines. De plus, je me rappelle avoir vu ces bateaux à la lumière du jour. Il n'y avait pas de lumière artificielle ; c'était la lumière du jour. Ce fait est très clair dans mes souvenirs.

Je dois admettre que je ne me rappelle pas exactement l'heure à laquelle j'ai observé ces navires, car je n'ai pas consulté ma montre et il n'y avait personne pour m'indiquer à ce moment précis s'il était 18 h. 30 ou bien 17 h. 30. Mais le fait que j'ai vu ces bateaux à la lumière du jour reste très clair dans ma mémoire, ainsi que le fait que ces bateaux étaient chargés de mines, et j'ai vu cela — j'insiste sur ce point — à la lumière naturelle. Quant à l'heure exacte, après y avoir réfléchi, je peux dire que je n'en suis pas certain.

M. Pierre COT. Je ne vous demanderai pas dans quelle mesure la décision des experts vous a permis ce travail supplémentaire de réflexion. Je vais plutôt vous poser une autre question : même avant de connaître la décision des experts, vous saviez, n'est-il pas vrai, quelle était l'heure habituelle de votre dîner — vous venez de nous le dire — ; c'était vers 18 h. 30 ou 19 heures. Lorsque vous avez indiqué l'heure de 18 h. 30 à Whitehall, n'avez-vous pas par là même indiqué clairement que vous aviez vu les navires peu de temps avant votre dîner ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I shall not ask you to what extent your new reflection is based on the conclusions of the experts ; I shall only ask you the following. Even before you knew the views of the experts, you stated, as I understand it, that your usual dinner hour was from 6.30 to 7. When you said at Whitehall that you usually took dinner at 6.30, did you say that you saw the ships a little before dinner ?

Commander KOVACIC. In my affidavit I had not mentioned my dinner or the time when I usually had dinner, and I think Professor Cot is right. The fact that I had not mentioned the time when I had dinner every night—including that night—just because I omitted to mention in my affidavit when I had dinner—that is why I have over-estimated the time when I said "about 18.30". I fully agree with Professor Cot and I think that is the reason.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Dans ma déclaration sous serment, je n'ai pas fait mention de mon dîner ; je n'ai pas indiqué à quelle heure je prenais d'habitude mon dîner, et je crois que M. le professeur Cot a raison : c'est parce que je n'ai pas mentionné mon dîner habituel que j'ai peut-être évalué trop tard l'heure à laquelle j'ai vu ces bateaux.

M. Pierre COT. Non. Vous avez mal compris ma question. Je vous ai demandé ceci : vous aviez un bon point de repère pour fixer vos souvenirs, puisque vous dîniez tous les soirs vers 18 h. 30 ou 19 heures.

Je vais alors vous poser des questions — et je m'en excuse — comme à un enfant. Était-il clair dans votre esprit, avant la décision des experts, que vous arriviez au restaurant vers 18 h. 30 ou 19 heures ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You have misunderstood my question. I shall put the question again. You have, it seems to me, a perfectly good guiding point to help you fix your memory; you said that you usually had dinner between 6.30 and 7. You will excuse me for putting my question now as I would to a child. Did you know, before the experts reached their decision, that it was your habit to have dinner between 6.30 and 7?

Commander KOVACIC. Yes, of course, I knew that the whole time since I left Yugoslavia. I should say since those days when the events took place I can remember I usually had dinner between 6.30 and 7 o'clock.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, naturellement, je sais à quelle heure je prenais mon dîner. Je sais très bien que je prenais mon dîner entre 6 h. ½ et 7 heures.

M. Pierre COT. Voici la suite de ma question. Sachant que vous commenciez ordinairement votre dîner entre 6 h. ½ et 7 heures, quand vous faites sous la foi du serment une déposition indiquant que vous avez vu quelque chose vers 6 h. ½, est-ce que cela n'implique pas que vous avez, par là, voulu dire que vous aviez observé les bateaux de la terrasse juste avant d'aller dîner? Mon interprétation est-elle correcte ou ne l'est-elle pas?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Then I may put the last of my questions. Knowing, then, that you usually began to have your dinner at 6.30—that you ate between 6.30 and 7—when you swore at Whitehall that you saw something or other at 6.30, does this not imply that you meant you saw the ships just a short time before your dinner?

Commander KOVACIC. Yes, may be it is my fault that I have not had put into my affidavit more details in order to estimate or in order to put the time when I saw the ships more precisely, and I think of course maybe it would have been better if I had said that I had dinner every night between 6.30 and 7, as was the case. I had dinner at that time, but I have not mentioned that fact in my affidavit. I do not know why. Maybe, if Professor Cot had been over there, as he is a very good lawyer and a very good legal-minded man, probably he would have put the question to me when I made the statement in my affidavit. I made my statement purely from memory, and so I think that it is the answer and the explanation why I have not put this particular point more clearly, and more precisely, or why I have not put in my affidavit more arguments and more points from my memory.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, j'ai peut-être eu tort de ne pas indiquer dans ma déclaration l'heure précise à laquelle je prenais mon dîner. Il eût été en effet préférable que j'indique plus de détails et notamment que je prenais mon dîner entre 6 h. ½ et 7 heures. Je ne sais pourquoi je ne l'ai pas indiqué. Peut-être si Monsieur le professeur Cot, avec sa grande connaissance juridique, avait été présent, m'aurait-il posé ces questions. Mais comme j'ai fait ma déclaration de mémoire, j'ai indiqué les faits qui, selon moi, étaient importants. C'est pour cette raison que je n'ai pas précisé ce détail dans mon affidavit.

M. Pierre COT. Non, non. Vous êtes un témoin un peu trop habile. Je ne vous reproche pas de ne pas avoir donné l'heure de votre dîner,

dans votre déclaration à Whitehall. Je dis ceci : sachant que vous arriviez au restaurant vers 6 h. ½ - 7 heures, quand vous dites qu'un fait s'est passé à 6 h. ½, cela ne veut-il pas dire, surtout pour un officier de marine habitué à la précision, que ce fait s'est passé juste avant que vous alliez au restaurant ? Voilà ma question.

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] No, no. I see you are too clever a witness. I do not blame you for not having given the hour of your dinner at Whitehall. What I am saying to you is this : Knowing that you arrived at the restaurant some time between 6.30 and 7, then when you say you saw something at 6.30, does this not mean—and you are a naval officer and used to being precise—that this happened just before 6.30 and 7 ; that is, before the hour you went to the restaurant ?

Commander Kovacic. Mr. President, if I had made a statement maybe one or two months after the events had taken place, I think I would have had this point far more clear in my mind, because after one or two months it is possible to remember far more details than it is possible to remember after two years. I made my statement after a very long time and of course I put in my statement, I repeat, just the facts which are very clear in my mind. I do not know why the fact of seeing the ships loaded with mines from the Keric house is so clear in my mind the whole time. It may be because at that time I was thinking over the fact and just asking myself why they put mines on the ships ; why they loaded mines on to the ships when I knew that we were very busy and we had a very hard time in clearing the mines from the North Adriatic, which were in the way of ships, so I was reflecting at that time in Yugoslavia as to why they put mines on board ships. I think that is the reason why the fact of just seeing the mines from the terrace of the Keric' house is so clear in my memory. Of course, it is open to discussion why the precise time when I saw those mines is not clear in my memory. It is not—and I admit again it is not clear in my memory—because at that time I had not been able to say that I would be called to act as a witness. At that time, it was important to me to know that I saw the ships loaded with mines, and I reflected why the ships were loaded with mines. It was not important whether it was at 6 o'clock, 5 o'clock, 12 o'clock or 4 o'clock in the morning. That was not important for me at all. It is important now—yes, I agree, I fully agree, and that is why I think this high Court will consider all these facts and all my explanations when it tries to reconstruct all the events that took place at that time. At the same time, I am thankful both to Sir Frank and to Professor Cot, who, with their very great ability, helped me to try to remember even those details which are not so clear in my mind.

Now, I will answer Professor Cot. Yes, I remember the fact of having dinner every night between 6.30 and 7. I remember it. I have heard that two sets of experts are working here in the Court to find out when the sunset was at that particular time in Sibenik. I have heard it, and now, when I think over and I know that the sunset was before 18.30, it is very logical and it is very natural for me that I should start thinking and start arguing with myself. Well, I had dinner at between 6.30 and 7 o'clock, and at that time probably it was dark—maybe there was still some twilight, I do not know, I cannot remember, but probably it was dark, and so I just think over to myself: "Well, I saw the ships and consequently I saw the ships when it was daylight. I saw the ships at

some moment before about 18.30.". That is my conclusion which comes from my own reflections—from my own memory and from my conscience.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, si j'avais fait ma déclaration un ou deux mois, par exemple, après les événements qui sont décrits, peut-être aurais-je donné plus de détails sur ces événements, car ainsi ces détails auraient été plus précis dans mon esprit.

Mais j'ai fait cette déclaration très longtemps après les faits qu'elle relate. Cependant, j'ai consigné dans cette déclaration des faits qui sont restés très clairs dans ma mémoire. Je sais très bien que j'ai vu ces bateaux à la lumière du jour. Peut-être la raison pour laquelle je me souviens de cela est-elle que le fait de voir des mines sur un bateau m'a frappé comme quelque chose d'inusité à cette époque, car je savais que nous étions très occupés à des opérations de déminage, qu'il y avait beaucoup de mines dans l'Adriatique septentrionale et que nous avions beaucoup à faire pour déminer cette mer, de sorte que je me demandais pourquoi on chargeait des mines sur des bateaux à cette époque.

Naturellement, on peut se demander pourquoi je me souviens très nettement avoir vu ces bateaux, alors que je ne puis pas me souvenir avec la même netteté de l'heure à laquelle je les ai vus. Mais, bien entendu, je ne savais pas alors que j'aurais été appelé à déposer comme témoin devant la Cour internationale de Justice. L'heure à laquelle j'ai aperçu les bateaux ne m'a donc pas semblé importante.

C'est pourquoi, quand je dois reconstituer tous ces faits, je dois remercier sir Frank Soskice et le professeur Cot de la grande habileté dont ils font preuve en m'aidant à me souvenir des faits qui se sont passés à cette époque.

Monsieur le Président, je répondrai maintenant à la question du professeur Cot. Je me rappelle très bien que je prenais mon dîner entre 6 h. ½ et 7 heures, à cette époque. Il est vrai que je sais qu'il y a maintenant deux séries d'experts qui sont en train de déterminer l'heure du coucher du soleil ce jour-là à Sibenik. Comme je sais que l'heure du coucher du soleil était avant 6 heures ½, il est tout à fait naturel que j'essaie de me souvenir comment il se fait que j'aie vu ces bateaux. Je me demande donc, puisque je sais avoir vu ces bateaux et que par ailleurs je sais que je prenais mon dîner entre 6 h. ½ et 7 heures, si je n'ai pas vu ces bateaux avant 6 h. ½. En effet, à cette heure il faisait nuit, ou c'était la pénombre. Or, je sais que j'ai vu les bateaux à la lumière du jour. J'en tire la conclusion que je les ai vus avant 6 heures ½.

M. Pierre COT. La réponse a été longue. Je voudrais qu'elle soit très précise. Vous êtes un homme précis, commandant Kovacic. Vous y êtes tenu par votre profession. Vous dites : A 16 heures 15 j'ai vu les bateaux ou l'un des bateaux selon un angle de 30 degrés par rapport au soleil. Par conséquent, vos souvenirs sont précis.

L'homme précis que vous êtes va au restaurant vers 6 h. ½ ou 7 heures, je demande à l'homme précis que vous êtes combien de temps environ avant d'aller au restaurant vous avez vu les bateaux. Je ne vous demande pas une approximation de quelques minutes ; mais est-ce vers 6 h. 1/4, vers 6 heures ? Indiquez-nous ce qui paraît être l'approximation la plus conforme à vos souvenirs.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The answer to my question has been long. I should like a more precise answer to it. You are a precise

man, Commander Kovacic; on a former occasion you stated that at 16.15 hours you had seen something and at that time the sun was at a 30 degree angle. That was the remark of a precise man. Then I would ask that precise man, inasmuch as you went to the restaurant at 6.30 to 7, how long before going to the restaurant did you see the ships? I am not going to argue at exactly what time—a few minutes one side or the other—was it at 6 o'clock or rather at 6.15?

Commander KOVACIC. Mr. President, the remark that I saw the ships at 16.15 was a very good one because every day—every day—I went to the boat in Mandalina Naval Base at about 16 and 16.15 hours. Well, I remember that fact very precisely. The other remark that I had dinner between 6.30 and 7—yes, I did, every day, and even now after two years I can remember that fact, but Professor Cot asks me to say precisely the time when I saw the ships from the Keric house on that evening. Well, I saw those ships from the Keric house only once. I had not seen the ships every day, as I went every day by boat at the same time, as I had every day my dinner at the same time, but I saw those ships only once and that is enough—that picture of seeing the ships is in my mind like a photograph because I was thinking over why the ships were loaded with mines. That is why the picture is so clear in my mind, and I repeat, the time of seeing the ships is not clear in my mind. In spite, as Professor Cot said, of my being a precise man, it is not clear because I had not consulted my watch, neither had I said: "Look! I have seen the ships—tell me quick what is the time? I will take a note because in about two years' time I shall be a witness before the International Court of Justice."

No, I did not mention that, and that is why I admit, Mr. President, it is very difficult for me to think back and to say a precise time. It is very difficult for me and it is very difficult indeed for my conscience, because I cannot say a precise time. I can say an approximate time—a very approximate time—but I cannot say a precise time. What I can tell to the Court is that I saw the ships before my dinner, and when I saw the ships there was still enough light to recognize the ships and to enable me to see the ships loaded with mines. I hope the Court will permit me to say it is a matter of my conscience that I respectfully ask the Court that experts and the Court shall decide when approximately or when exactly was the time when I saw the ships. I can tell only very approximately, but I can give to the Court all the circumstances, all the facts as I have already done, and it is up to the Court and up to the experts to agree and to find out when was the exact time that I saw the ships.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, la remarque que j'ai faite au sujet de l'heure — soit 16 h. 15, à laquelle j'ai vu des bateaux — est très nette, car tous les jours en ce temps-là je prenais une vedette au port de Mandalina entre 16 heures et 16 heures 15. Je sais aussi qu'en ce temps-là je prenais mon dîner tous les jours entre 6 h. ½ et 7 heures.

Je puis me souvenir de ces faits. Mais le professeur Cot me demande de dire l'heure précise à laquelle j'ai vu ces bateaux. Or, je n'ai vu ces bateaux qu'une seule fois, de la maison Keric. Je ne les voyais pas tous

les jours, alors que tous les jours j'avais l'habitude de prendre la vedette et de prendre mes repas. Je me souviens très clairement, comme s'il s'agissait vraiment d'une photographie, avoir vu ces bateaux. Mais l'heure précise à laquelle je les ai vus n'est pas aussi claire dans ma mémoire. Je n'ai pas regardé ma montre et je n'ai dit à personne : regardez, faites attention, voici ces bateaux. Je ne me doutais pas que deux ans après je serais appelé à déposer comme témoin devant la Cour internationale de Justice à propos de ce fait.

C'est la raison pour laquelle je n'ai pas indiqué l'heure précise. Je ne peux que donner une indication approximative comme témoin, car je ne veux pas que l'on puisse dire plus tard : vous étiez témoin, vous avez indiqué cette heure-là. Ce que je peux dire, c'est que j'ai vu ces bateaux avant le dîner et qu'il y avait encore assez de lumière naturelle pour me permettre de voir ces bateaux et de constater qu'ils étaient chargés de mines. C'est pour moi une question de conscience. Je demande à la Cour que ce soit bien les experts et la Cour elle-même qui déterminent l'heure exacte à laquelle j'ai vu les bateaux en question. Je ne peux rapporter que les circonstances que je me rappelle, et je demande à la Cour d'en tirer elle-même les conclusions.

M. Pierre COT. Je crains que la technique judiciaire soit encore assez imparfaite pour que des experts ne puissent pas lire dans vos souvenirs. Vous avez dit : je puis donner une indication approximative. Je ne vous ai jamais demandé — peut-être me suis-je mal fait comprendre — à quelle heure précise vous avez prétendu avoir vu les bateaux. Ma question est la suivante : étant donné que vous avez un point fixe, c'est-à-dire l'heure à laquelle vous vous rendiez au restaurant, à quelle heure approximative avez-vous vu les bateaux ? Est-ce entre 6 h. ½ et 7 heures, est-ce entre 6 heures et 6 h. ½ ou est-ce un peu avant 6 heures, par exemple ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am afraid that our judicial techniques are not perfect enough yet to allow experts to read into your memory. I want to point out that I never asked you to give the exact hour at which you saw the ships. You have a point of reference in the hour you went into the restaurant. Can you tell us approximately what time you saw the ships. Was it between 6.30 and 7, between 6 and 6.30, or just a little before 6 ?

Le PRÉSIDENT. [S'adressant au témoin.] Peut-être allez-vous pouvoir vous rappeler combien de temps vous êtes resté sur la terrasse ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] You might remember approximately the time if you can tell us about how long you remained on the terrace.

Commander KOVACIC. Yes ; I can remember I left the Keric house before 6.30 in order to get my dinner between 6.30 and 7. I spent at the Keric house maybe—I do not know how long—and taking account of all these facts, and taking into account all conclusions made by the examination and cross-examination, I think I am right if I say I saw these ships somewhere about 6 o'clock. I should be more precise if I said before 6 o'clock ; because at that time I was sitting on the terrace relaxing and having a nice view all round Sibenik harbour, and the hills round Sibenik, and I saw the ships at that time. I think I can say, with my conscience calm, that I saw these ships before 6 o'clock.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président. Je me rappelle être parti de la maison de Keric avant 6 h. ½, afin de prendre mon dîner entre 6 h. ½ et 7 heures au restaurant Knkca. Je ne sais pas combien de temps j'ai passé dans la maison de Keric ; mais tenant compte de tous les faits qui ont été élucidés au cours de mon interrogatoire et de mon contre-interrogatoire, je pense que j'ai vu ces bateaux à 6 heures environ, ou plutôt je devrais dire avant 6 heures, puisque j'étais assis à la terrasse de la maison de Keric en train de regarder le port, qui est très beau, et le paysage, qui est très pittoresque.

Le PRÉSIDENT. Ne croyez-vous pas, Monsieur Pierre Cot, que cette indication suffirait pour que les Parties puissent tirer des conclusions ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] M. Pierre Cot, do not you think there has been sufficient elucidation of this point to allow the Parties to draw their conclusion ?

M. Pierre COT. J'ai encore deux questions connexes à poser au témoin. Mais, sur ce point nous sommes tout à fait d'accord. La Cour a retenu que le fait se passait un peu avant 6 heures.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I agree, and I will not discuss this point any further. I have, however, two other points to discuss. The Court has it placed on record that the witness saw the ships a little before 6 o'clock.

Judge EČER. Still on this question whether you saw these ships the first time, according to my calculations of your movements from the moment you left the motor launch to the moment you arrived at the Keric house, you arrived at the Keric house at about 5 o'clock, or one or two minutes after. If my recollection is right, you told the Court that you then went straight to the terrace. Is that correct ?

M. EČER. [*Interprétation.*] J'ai calculé votre emploi du temps depuis le moment où vous avez quitté la vedette à moteur jusqu'à celui où vous êtes arrivé à la maison de votre ami Keric. J'en ai déduit que vous êtes arrivé chez Keric une ou deux minutes après 5 heures. Si mes souvenirs sont exacts, vous êtes allé directement sur la terrasse de cette maison. Est-ce bien exact ?

Commander KOVACIC. Mr. President, recollecting back in my memory that fact, I can remember very well when I came to the Keric flat that I sat down and had a talk as usual in the room. After having a talk in the room—inside and not on the terrace—I went out straight to the terrace, which is just outside the room, and is a big terrace. Afterwards I went on the terrace to relax.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, en cherchant attentivement dans mes souvenirs, je me rappelle d'une manière très précise m'être assis quelques instants et avoir parlé dans une chambre en entrant dans la maison. Après cette conversation, je suis allé directement sur la terrasse qui donnait sur cette chambre.

Judge EČER. I have one more question. I do not know at what time precisely you arrived on the terrace, but after having a conversation in the room you went straight to the terrace. Now, I ask you this. When you arrived at the terrace, was not the first object you saw the two ships ?

M. EČER [*Interprétation.*] J'ai encore une question à poser. Après avoir tenu pendant quelques instants une conversation dans la maison, avez-vous été frappé, dès votre arrivée sur la terrasse, à un moment que je ne connais pas, par la présence de ces deux navires ?

Commander KOVACIC. I cannot remember precisely what was the first sight when I went from the room to the terrace ; but I think that my attention was on these ships as soon as I saw them.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je ne me souviens pas d'une façon précise si le premier spectacle qui m'a frappé, à mon arrivée sur la terrasse, a été celui des deux navires. Cependant, je sais que pendant que j'étais sur cette terrasse, mon attention a été retenue par la vue de ces deux navires.

Judge EČER. Thank you, Mr. President.

M. EČER [*Interprétation.*] Je remercie Monsieur le Président.

M. Pierre COT. Je n'ai que deux petites questions à poser au témoin. Vous nous avez dit hier que l'heure d'été existait en Yougoslavie mais que vous ne saviez pas si au mois d'octobre le régime de l'heure d'été était suivi. Maintenez-vous cette déclaration ou désirez-vous faire là encore une correction ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I have only two short questions to put to the witness. The first one is this. [To the witness.] You stated yesterday that summer time was in operation in Yugoslavia, although you did not know whether by October summer time was still in operation, or whether Central European time was again in operation. Do you maintain this statement of yours, or do you wish to amend it ?

Commander KOVACIC. I maintain this statement that it was summer time some time in Yugoslavia during my stay between 1945 and 1947 ; but I cannot tell you precisely when summer time starts and when it was over. Therefore, I fully maintain my statement.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Je maintiens entièrement les déclarations antérieures. L'heure d'été a été établie en Yougoslavie entre 1945 et 1947, c'est-à-dire à l'époque où je me trouvais dans ce pays. Mais je ne suis pas en mesure d'indiquer pendant quelle période de l'année exactement elle était appliquée.

M. Pierre COT. Par conséquent, vous avez vu les mines de la terrasse peu avant 18 heures. Vous les aviez vues un peu avant 16 h. 30 en passant dans la vedette à moteur. Donc, d'après vos déclarations d'hier, en une heure et demie ou un peu moins, les bateaux avaient changé de position et 20 à 30 mines avaient été chargées sur chaque bateau.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Here is my second and last question. You have just stated that from the terrace you saw these mines a little before 18.00 hours. You said yesterday that you saw them being loaded on as you passed in the launch a little after 16.30 hours. Would you please confirm to the Court that in that hour and a half the ships had loaded another 20 to 30 mines, according to your statement, and had changed position ?

Commander KOVACIC. Yes, I fully confirm my previous statement.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Oui, je confirme intégralement ma déclaration précédente.

M. Pierre COT. Avant 18 heures les bateaux étaient complètement chargés. Est-ce bien ce que vous avez dit ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In other words, and this is my last question, before 18.00 hours these ships were fully loaded. Is that correct ?

Commander KOVACIC. Yes, before 18.00 hours I saw these ships from the terrace of Keric's house fully loaded with mines.

Commandant KOVACIC. [*Interprétation.*] Avant 18 heures j'ai vu de la terrasse les deux navires complètement chargés.

M. Pierre COT. Je demande à la Cour de soumettre cette question importante à des experts. Je n'ai pas d'autres questions à poser.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I shall naturally ask the Court to submit this important question to experts.

Le PRÉSIDENT. Sir Frank Soskice a-t-il d'autres questions à poser ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Sir Frank, have you any further questions to put to the witness ?

Sir Frank SOSKICE. No, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Non.

[*Public sitting of November 29th, 1948, morning.*]

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I was going to say that I was now going to call Captain Selby, but Sir Eric Beckett wants to say one word to the Court.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, at the adjournment on Saturday, the report of the experts of the two delegations, signed by both sides, was handed in to the Registrar. The Court will see that the experts managed to agree to the answers to all the questions except one. Therefore, I think the experts' report will have the effect of saving a good deal of time for the Court. On the fifth question, on which the experts were not agreed, the Court will, of course, be hearing separate evidence from the experts on both sides, and it will be Lieutenant-Commander Lankester who will be dealing with that on our behalf, and in that case when he comes to the witness-box it will perhaps be necessary for him to take the two declarations because he now becomes both a witness and an expert.

Le PRÉSIDENT. Vous pouvez alors présenter votre troisième témoin. Il me semble que c'est le capitaine Selby.

[S'adressant au capitaine Selby.] Je vous prie de faire la déclaration prévue par l'article 53 du Règlement.

[*Le capitaine Selby fait cette déclaration.*]

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Do you wish then to present your third witness ? I understand it is Captain Selby.

Sir Frank SOSKICE. If you please, Mr. President.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I call upon you, Captain Selby, to make the solemn declaration provided for in Article 53 of the Rules.

[*Captain Selby then solemnly declared as a witness.*]

Sir Frank SOSKICE. Captain Selby, your service and qualifications have already been given in the particulars filed with the Court. I want to ask you now about certain matters arising out of the passage of the *Saumarez* through the Corfu Strait. Were you commanding the *Saumarez* on the occasion when she was mined?

Captain SELBY. Yes, I was the Commanding Officer of H.M.S. *Saumarez*, and also the Captain (D)—that is to say the senior officer of that Flotilla, the Third Destroyer Flotilla.

Sir Frank SOSKICE. Did you prepare a document dated 23rd October, 1946, filed with the Court for the purpose of the proceedings of the enquiry which took place after the explosion?

Captain SELBY. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, the document that I am referring to is a document which is already included amongst the documents of which the Court is in possession. You will no doubt have seen it already, but in order to identify it, it is a report which describes what took place. It is signed by Captain Selby, and it is dated 23rd October, 1946, signed H.M.S. *Saumarez* at Corfu.

I do not know the number referred to in the Court's record, but in the top left-hand corner there are the figures "No. 1/5". I mention that in order that it may be perfectly clear to what document it is I am referring. [To the witness.] Was a log kept of this journey in the ordinary way, but was that log destroyed or lost in the explosion?

Captain SELBY. Yes.

Sir Frank SOSKICE. First of all, will you inform the Court whether the facts set out in that report to which I have just made reference of the 23rd October, 1946, are correct?

Captain SELBY. To the best of my knowledge, those facts are correct; but I do remember putting a paragraph in my report to say that after the time of the explosion, the accuracy of the time given could not be exact.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, that paragraph to which the witness has just referred, is, I think, paragraph 20, and it reads as follows: "All times given above are of necessity approximate only and may in some cases be considerably in error owing to the difficulty of estimating time accurately under such circumstances." I do not think that very much turns upon that; I do not think it is very important; but that is the paragraph to which the witness has just referred when he said the times cannot be relied upon as absolutely accurate. [To the witness.] Were you yourself handling the *Saumarez* at the time of the explosion, or was some other officer in charge of the ship—and who was that other officer?

Captain SELBY. No; I was not handling the ship myself at the time. As was my custom, I had an Officer of the Watch who was directly handling the ship whilst I kept overall control on the bridge. The name of that officer was Lieutenant Godsal.

Sir Frank SOSKICE. Have you read the affidavit filed by Lieutenant Godsal and have you seen the copy of the finding of the Commission of Enquiry annexed to his affidavit?

Captain SELBY. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, you will remember that amongst the documents filed with the Court there is an affidavit made by Walter Edward Browning Godsal, that is the officer of whom Captain Selby has just spoken, and you will remember that annexed to the affidavit there are the findings of this—[to the witness] Court of Enquiry, should it be?

Captain SELBY. Navigating Committee.

Sir Frank SOSKICE. There are the findings of the Navigating Committee—that is this document—and you will remember that in their findings the Navigating Committee gave the point at which the two ships were mined in the second paragraph of the report; that is to say, .008°, 3.9 miles in the case of the *Saumarez*, and 0.16½°, 3.65 miles in the case of the *Volage* from Barchetta Rock. No doubt the Court remembers that particular record annexed to Lieutenant Godsal's affidavit.

In the third paragraph of that report, Mr. President, there is a reference to a chart, and that chart is Annex 9 in the British Memorial which is exactly the same as the chart which is pinned up on the board. The chart, in point of fact, as is shown at the bottom of it, has had the positions of the mines marked in later. In other words, this is the chart which is referred to in the third paragraph of the Navigating Committee's report, which reads: "The above positions are shown on the attached cutting from Chart No. 206 on which the appropriate Medri route and adjacent QBY areas have also been plotted." That is Annex 9 which is the same as the map on the board, but the blue and red mines which you can see—and I am pointing to them with my finger on Annex 9—have, as appears in the left-hand bottom corner, been added later. The words are: "The positions of the mines are additional"; so this chart, without the addition of the mines, is the chart referred to in the third paragraph of that report of the Navigating Committee. You will remember that on the chart the exact position where the *Saumarez* was mined was marked—where my finger is here—and the position where the *Volage* was mined is marked there [indicating], and those two positions are positions which are given in the preceding paragraph, as .008°, 3.9 miles Barchetta Rock, and 0.16½°, 3.65 miles from Barchetta Rock. [To the witness.] Having read that affidavit, do you confirm what Lieutenant Godsal states therein?

Captain SELBY. Yes, I do confirm it.

Sir Frank SOSKICE. I want to ask you various points as to matters arising out of your passage through the Corfu Channel. First and

foremost, I want to ask you this. As the *Saumarez* went northward through the Corfu Channel, in what position were her guns ?

Captain SELBY. All the guns were in what we call the fore and aft position, that is to say, the two large guns at the front end of the ship were pointing straight ahead, the two large ones in the back end of the ship were pointing straight astern, and the smaller anti-aircraft guns were pointing straight astern but at a higher elevation than the main guns. All that was the normal stowage for these guns in harbour and at sea in peace-time.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to take in your hand your report. As the Court will see, Mr. President, paragraph 3 reads : "At 13.30, *Saumarez* took station 2½ cables astern of *Mauritius* forming Group 1 and proceeded at 10 knots through the swept channel." I want you to tell the Court in your own words what was the position of these four ships with regard to one another.

Captain SELBY. The four ships were organized into two groups. The first group consisted of *Mauritius* and *Saumarez*, the second group of *Leander* and *Volage*. The first group left Corfu at 1.30 and proceeded in what we term "line ahead", which means the cruiser *Mauritius* leading my ship, the *Saumarez*, 500 yards astern of her. There was then an interval of about two miles and then the *Leander*, followed at 800 yards by *Volage*, followed Group 1. That formation was kept up to the time when I was mined.

Sir Frank SOSKICE. You refer to your ship being 500 yards behind the *Mauritius*. Mr. President, you will notice that the report says "took station 2½ cables astern of *Mauritius*". For the sake of clarity, Captain Selby, is a cable about 200 yards ?

Captain SELBY. A cable is 200 yards.

Sir Frank SOSKICE. It has been said by the representatives of Albania that at some time or the other in your passage through the Corfu Channel the ships were proceeding in diamond formation. Is there any truth whatsoever in that assertion, up to the time at any rate when the *Saumarez* was mined ?

Captain SELBY. No, the formation which I have just described was never changed, but the second group, led by *Leander*, would be navigating separately from the first group, and therefore the track need not necessarily have been exactly the same.

Sir Frank SOSKICE. You say the track of the second group may not have been exactly the same as the track of the first group, but was an interval of two miles, or approximately two miles, maintained throughout the passage of the ships up the Channel between the first and second group up to, at any rate, the time that the *Saumarez* was mined ?

Captain SELBY. To the best of my knowledge, yes.

Sir Frank SOSKICE. Was the deviation, if any, between the track of the first group and the track of the second group anything other than the normal slight deviation that you might expect from the fact that the two were being independently navigated ?

Captain SELBY. No.

Sir Frank SOSKICE. It was just the normal deviation, if there was a deviation?

Captain SELBY. That is correct. It was just the normal deviation, if there was a deviation.

Sir Frank SOSKICE. Could it possibly have been described in any sense at all as proceeding in diamond formation?

Captain SELBY. No, it could not.

Sir Frank SOSKICE. Now, in the next paragraph of your report, Captain Selby, you described how the explosion occurred, and the Court will no doubt see that paragraph themselves when they read the report again, and I do not propose to ask you anything about it, except that in general is it a correct account of what took place when your destroyer was mined—that is in paragraph 4?

Captain SELBY. Yes, that is so, but I would like to add that when my ship was in Corfu and I had a chance of seeing for myself, with the ship at rest, what damage had been done, I found by looking down through holes in the upper deck that in fact the ship had practically no bottom on the right-hand side from her funnel to where the second gun is shown.

Sir Frank SOSKICE. I was going to ask you more in detail about that later on. Now, Captain Selby, it has been suggested that the *Volage* was not mined in the Channel but was mined at some other place not very clearly specified in the Albanian documents. The Court will remember paragraph 51 of the Albanian Duplique.

In the Albanian Duplique the doubt is suggested as to whether the *Volage* was mined at all in this immediate area, and I want now to ask you what you can say to assist the Court on that point. Captain Selby, did you see anything of any mining of the *Volage*, and if so describe to the Court in your own terms exactly what it was you yourself saw take place.

Captain SELBY. The *Volage* took me in tow for the first time and had headed both ships to the south. We were proceeding slowly as he was towing my ship by the stern. I suddenly saw, from my position in the *Saumarez* which at that time was in the emergency conning position, which is just behind the funnel, a large plume of water shoot up from the front of the *Volage* to a height above that of his mast, which from my experience I know to be about 72 feet high. Above this plume of water were thrown large pieces of débris from the front of his ship.

Sir Frank SOSKICE. After that, did the *Volage* come and take you in tow again?

Captain SELBY. Yes.

Sir Frank SOSKICE. And when the *Volage* approached you to take you in tow again, did you see what had happened to her bows?

Captain SELBY. Yes, as he came very slowly up to me for the second time, I was a little concerned as to whether any part of his ship was sticking out in front in case he should put a hole in my ship, and I asked him to stop about 20 or 30 yards off so that I could see for myself that it was safe for him to come closer, and on looking to see, there was enough light in the water for me to see that there was nothing left sticking out in front and in fact the whole of the bows of that ship had been blown off.

Sir Frank SOSKICE. Now, you know it has been suggested that the explosion to the *Volage*, if it took place, took place somewhere entirely different—I think outside Corfu, or something of that sort. What I want to get from you now—although I do not want you to pin-point the exact place where you saw the explosion which you have just described to the *Volage* take place—what I want you to say to the Court in general terms is whether that was on the scene of the general operations which you have been describing. Is it near to the place shown in Annex 9 as the place where the *Volage* was mined ?

Captain SELBY. Yes, that is so.

Sir Frank SOSKICE. Now, I just want you to confirm one thing with regard to your own course, Captain Selby. You will remember, and the Court may remember, that in the Navigating Committee's report, in the last paragraph but one, there appear the words : "The attached tracing shows the track of H.M.S. *Saumarez* from the vicinity of Vido Island to the moment of the explosion." Have you seen this attached tracing, Captain Selby ?

Captain SELBY. Yes, I have seen the tracing you refer to.

Sir Frank SOSKICE. And does that tracing accurately set out the course which your ship, the *Saumarez*, followed up to the moment of the explosion ?

Captain SELBY. To the best of my knowledge, yes.

Sir Frank SOSKICE. I said "up to the moment of the explosion", but of course I meant up to the explosion of the *Saumarez*.

Captain SELBY. I understand and can confirm that is correct.

Sir Frank SOSKICE. Now I want to pass from that to ask you this question. Had you on board your destroyer any army units or any marines or had you only your own complement of officers and ratings ?

Captain SELBY. I had no one on board other than my proper crew of officers and men.

Sir Frank SOSKICE. That is to say no soldiers and no marines in your destroyer ?

Captain SELBY. That is correct. No soldiers and no marines. Marines are not carried in destroyers.

Sir Frank SOSKICE. Can you tell the Court, were there some marines on board the cruisers ?

Captain SELBY. Yes, each cruiser had its marine detachment on board.

Sir Frank SOSKICE. Now, can you tell the Court, apart from their ordinary complement of marines, had the cruisers any army detachments?

Captain SELBY. No, there were no army detachments carried in any of the ships.

Sir Frank SOSKICE. And is it perfectly normal to have a complement of marines on a cruiser as distinct from a destroyer?

Captain SELBY. Yes, perfectly normal. In fact, they are always carried as part of the ship's complement in a cruiser.

Sir Frank SOSKICE. The next question I want to ask you, Captain Selby, is about the statement apparently made by the Port Commander of Saranda that when he came out in his launch your crews were at action stations. Was your crew at action stations after the explosion?

Captain SELBY. No, after the explosion had occurred my crew, who had suffered heavy casualties, were busily engaged in fighting the fire, getting the wounded men and injured men to a place of comparative safety in the rear of the ship, examining and doing what they could to restrict the area of damage, and on top of that were preparing to be taken in tow by H.M.S. *Volage*. I think you will understand, M. le Président, that with all those jobs on hand, there was so much to do that every man of the crew was busily engaged.

Sir Frank SOSKICE. There is a passage in paragraph 6 of your report which reads:

"Inspection showed that the flat containing the T.S., W.T. office, Radar and other offices was a raging inferno, which accounted for the large number of casualties."

We know over eighty officers and men either lost their lives or received injuries in these two explosions. How many of those casualties were on board your ship?

Captain SELBY. To the best of my knowledge, there were thirty-six missing or killed in my ship, and an additional forty-two wounded or injured.

Sir Frank SOSKICE. What was the total crew of the *Saumarez*?

Captain SELBY. Fourteen officers and 184 men.

Sir Frank SOSKICE. And you have told us that in those circumstances your crew, of which only something over half were left, were much too occupied doing the various tasks which you have described —trying to help the injured and the killed and to fight the fires—to be at action stations at that time.

Captain SELBY. That is so. There was no one at action stations.

Sir Frank SOSKICE. Captain Selby, you were about to state some moments ago particulars of the damage to your ship, and I want to

ask you about that rather more in detail in order that the Court can get some idea of the way in which that damage may have been caused. Now you told the Court that later on, when the ship got to Corfu, you had an opportunity of looking at the damage a little more closely than you had been able to see it when you were fighting the flames and trying to get your ship into a region of safety. I want you now, in your own words, to tell the Court what you found when you went on the ship at Corfu to inspect the damage. You have seen, I think, Annex 10, which is the report on the damage, and I think you have just made reference to Supplement 6, Exhibit 2 (*b*), No. B. 3, which is a photograph of the *Saumarez* after she had sustained damage, but first, in your own words, tell the Court what you found when you went to inspect the damage to your ship in Corfu.

Captain SELBY. I would like to refer to both the photographs B. 3 and B. 4 in the Supplement No. 6. These photographs, as far as I can see, must have been taken at Corfu the day following the explosion and, in particular, in the photograph B. 4 you will see a blackened area of the side of the ship. That particular area only extends about one foot to two feet below the surface of the water. That was all that was left of the side of my ship after the explosion, and on the way back to Corfu the whole of that side was swinging as it was only held by the top part. It was also red-hot from the fire which was burning inside. When I had a chance of seeing the ship in daylight, after the fires had been put out, it was clear, by looking down from this level [indicating the upper deck in photograph B. 3], and as far as I could get inside, that part of the ship from at least the second cannon, if not even more in front of that, right back to the middle of the funnel where the front wall, or bulkhead as we call it; of the other boiler-room is situated—that on the whole of the right-hand of the ship you could see straight through to the water. There was nothing left of the bottom. Also the deck at this level shown here, which runs right forward and which is the strongest part of a destroyer, other than the keel, had been blown upwards until it was impossible to pass along it on the right-hand side. Such had been the explosion that the whole of that area was just a mangled mass of metal without any bottom to the ship at all.

Sir Frank SOSKICE. Have you looked at Annex 10 of the British Memorial, Captain Selby, which is a report of the damage on the *Saumarez* ?

Captain SELBY. Yes, I have.

Sir Frank SOSKICE. Is the damage which you have just been describing to the Court shown in that report under paragraph 1, shell-plating on the starboard side ?

Captain SELBY. That is so. Paragraph 1 of that report, referring to the shell-plating, means the actual plating on the side of the ship. Part of the damage that I referred to on the bottom of the ship is mentioned in paragraph 8 of that report, where they say : "The ship is open to the sea from frame station No. 30 to frame station No. 48."

Sir Frank SOSKICE. In paragraph 8, Captain Selby, there are the words : "The ship is open to the sea from frame station 30 to frame

station 48." And in paragraph 1 there are the words: "The plating above this area was blown outwards and badly distorted and loosened from beam knees." To put that into possibly rather more simple language for a person who is not a sailor, have you been describing the bottom of the starboard of your ship blown off and the plating further up blown sideways and outwards?

Captain SELBY. That is so. In paragraph 1 of Annex 10, I was referring to the shell-plating shown in this photograph B. 3, which was blown outwards. That is what paragraph 1 mainly refers to. In paragraph 8 of the same Annex it shows that the ship was open to the sea because of the bottom having been blown inwards and destroyed, and the numbers of the frames are a method by which you tell the amount of the area which was covered. In this case, I have worked it out very roughly and from station 30 to frame 48, as they describe, would mean approximately 70 feet of the bottom of the ship was destroyed.

Sir Frank SOSKICE. How many feet of water does your ship draw at this point?

Captain SELBY. At the time when the explosion occurred in the area where I am perfectly certain the explosion occurred, my ship drew about 12 feet of water—a few inches either side possibly—but 12 feet is a very good approximation.

Sir Frank SOSKICE. I think that this is not the first time in your service that you have been blown up in ships of war?

Captain SELBY. No; it is the first time I have had what I consider to be a mine exploding, but I have actually been bombed from aircraft, and on that occasion the bomb landed very close to my water-line in almost the same position as this last explosion.

Sir Frank SOSKICE. Could this damage which you have described to-day to the Court possibly have been done by a mine floating on the surface of the water?

Captain SELBY. No; quite impossible. From the nature of the damage which I have described, and quite apart from my own experience, I would say that that explosion must have occurred by something either in contact with the bottom of my ship close to the centre-line, or within inches of it, and as my last experience of explosions was of a bomb weighing 250 lb. the difference in damage done was very remarkable. This last time I would say the explosion could not have been caused by anything less than about double that amount of explosive; in other words, 500 lb. or more.

Sir Frank SOSKICE. For the sake of clarity, when you refer to the "centre" of the ship, do you mean the keel of your ship? It is not quite clear whether you mean the centre from the front and back or the centre from the bottom. Do you mean by "centre" the keel of your ship?

Captain SELBY. Yes; I think I said "the centre-line" and I referred actually to the keel; that is to say, the line running in the axis of the ship.

Sir Frank SOSKICE. I now want to ask you about the possibility of magnetic mines having done this damage. To start off with, was your ship fitted with degaussing equipment ?

Captain SELBY. Yes, it was.

Sir Frank SOSKICE. Was that equipment in operation at the time of the accident ?

Captain SELBY. Yes, it was switched on and working correctly up to the time of the explosion.

Sir Frank SOSKICE. In what depth of water would that apparatus have rendered you safe against magnetic mines ?

Captain SELBY. It would have rendered me safe from ground magnetic mines in 15 fathoms of water ; that is to say, about 90 feet.

Sir Frank SOSKICE. Does that mean to say the mine would have had to be in water shallower than 15 fathoms to do you any damage with that degaussing equipment in operation ?

Captain SELBY. Not exactly that. The degaussing equipment could not be guaranteed to give me safety if the mine was at a less depth than 15 fathoms. There was still a percentage safety chance even if the groundmine had been at a lesser depth.

Sir Frank SOSKICE. But in water deeper than 15 fathoms could safety be guaranteed by the use of that equipment ?

Captain SELBY. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, the Court will remember Annex 7 of the Albanian Counter-Memorial. That Annex, you may remember, is the report made by the Port Commander of Saranda, Lieutenant Ali Shtino, and you may remember the passage in which he says, referring to the *Saumarez* and the *Volage*, that the numbers R. 62 and R. 41 were seen on them. I now want to ask Captain Selby whether he was carrying either of those numbers. [To the witness.] Did your ship, the *Saumarez*, bear either the number R. 62 or the number R. 41 ?

Captain SELBY. No ; my ship carried no numbers on her side at all.

Sir Frank SOSKICE. Did your ship carry any number at all ?

Captain SELBY. I should like to refer to the photograph B. 4 once more. The only number painted anywhere on my ship was the "3" which you see painted on each side of the funnel. That shows that at the time the ship belonged to the Third Destroyer Flotilla. Above it, on the funnel, you will see a black band which is the distinguishing mark for the leader of that flotilla. The leader of the ship carrying the Captain D.

Sir Frank SOSKICE. Does the ship which is the flotilla leader carry a number generally ?

Captain SELBY. Yes ; these numbers which we are talking about now—R. 41—you will see painted on the side of H.M.S. *Volage* and

they are used to distinguish the different destroyers which look alike, and by being able to see the numbers you can pick out which particular one it is. Those numbers painted on the side correspond to what we know in the navy as the pennant-numbers, which are used for signal purposes. Every ship has its own pennant-number. The *Volage*'s pennant-number and the number on her side is R. 41. There is no number on the side of my ship, but my pennant-number was G. 12. Those were the pennant-numbers of H.M.S. *Saumarez*.

Sir Frank SOSKICE. To be perfectly clear, was that number G. 12 painted anywhere on the *Saumarez?*

Captain SELBY. No.

Sir Frank SOSKICE. You have told the Court that the *Saumarez* had no number painted on it, but that the *Volage* had the number R. 41 painted on its side as you have shown in the photograph. Were any of the four ships which went through the Corfu Strait on that day, the *Mauritius*, your ship, the *Leander*, or the *Volage*, carrying the number R. 62?

Captain SELBY. No, but such a number does exist. It is the pennant-number of another destroyer called the *Cassandra*, and in October, 1946, she was not part of the Mediterranean Fleet.

Sir Frank SOSKICE. I now want to pass to a different point and that is the extent to which this Corfu Channel was used. Did you see service in the Mediterranean before the war?

Captain SELBY. Yes; between the years 1925 and the end of 1932 I spent almost six years of my time serving in ships of the Mediterranean Fleet.

Sir Frank SOSKICE. Did you visit the various towns and ports up and down this coast which we have been discussing in the course of this service?

Captain SELBY. Yes; I visited the ports of South Greece, Corfu itself, Kotor, Dubrovnik, and up part of the Eastern Adriatic as far as Lussin Piccolo.

Sir Frank SOSKICE. Once or many times?

Captain SELBY. To the best of my knowledge, I visited Corfu at least twice during that period, and I certainly visited that part of the coast on an average of once a year each year I was serving in the Mediterranean Fleet.

Sir Frank SOSKICE. I want to ask you particularly with regard to the use made at that period of your service of this water between Corfu and Saranda. Used you to use the Corfu Channel during that period? Have you been up and down it?

Captain SELBY. Yes, depending on the direction from which we were coming to get to Corfu or the rendez-vous we were making with other ships after being at Corfu we used either the north or south channel as we wished. It was quite common to use either channel.

Sir Frank SOSKICE. We are, of course, particularly concerned with the northern part. What do you mean when you use the expression "the north channel"? To which channel are you referring when you talk about that channel?

Captain SELBY. I should like to point it out if I may on the chart behind me. There you will see written in black "north channel". That refers to the entrance from Cape Kiephali down to the bottom of that chart. It is all known as the north channel.

Sir Frank SOSKICE. Thank you, Mr. President, that concludes my examination.

Le PRÉSIDENT. Monsieur Pierre Cot désire-t-il poser quelques questions?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] M. Cot, do you wish to put a few questions to the witness?

M. Pierre COT. Monsieur le Président, l'amiral Moullec va poser quelques questions.

M. COT. [*Interpretation.*] Admiral Moullec will put a few questions.

Le PRÉSIDENT. Je ne suis pas tout à fait sûr, d'après le Règlement de la Cour, que les experts puissent poser directement des questions aux témoins.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I am not sure without referring to the Rules of the Court whether experts can put questions directly.

M. Pierre COT. Alors, Monsieur le Président, je vais le faire moi-même si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Je voulais simplement déclarer à la Cour que nous ne poserions pas de questions au capitaine Selby, et je voulais, au nom des conseils du Gouvernement albanais, au nom de l'agent de ce même Gouvernement et au nom des experts, dire au capitaine Selby que nous comprenons ce qu'est, pour un marin de sa valeur et de sa qualité, la perte d'un navire, la perte d'hommes de son équipage, et que nous nous inclinons avec une profonde sympathie devant les souvenirs qu'il vient d'évoquer. C'est la raison pour laquelle l'amiral Moullec, en tant que marin, aurait voulu lui dire lui-même toute sa sympathie à cet égard.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In that case, I will put the questions myself.

I just wish to indicate to the Court that we have no questions to put to Captain Selby; but, speaking in the name of the Agent, Counsel and the experts on the Albanian side, I wish to let Captain Selby know that we fully understand and appreciate what it means to such a distinguished officer to lose his ship and to lose the men of his crew. We wish, with the greatest sympathy and the greatest respect, to salute him, and to salute the memories which he has brought up during his examination. That is why we desired Admiral Moullec, as a naval officer, to express those feelings directly to another naval officer.

Le PRÉSIDENT. Si c'était pour faire une telle déclaration, je n'aurais vu aucun inconvénient à donner la parole à l'amiral Moullec. Mais je

pensais qu'il allait poser des questions et dans ce cas, d'après mes souvenirs, l'article 53 donne ce droit aux agents, aux avocats et aux conseils.

[S'adressant à l'amiral Moullec.] Par conséquent, s'il en est ainsi, je peux vous donner la parole, amiral.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] If I had known that that was all Admiral Moullec was going to do, I should certainly not have brought forward the Court ruling and prevented it. I was under the impression that Admiral Moullec was going to put questions to the witness, and that is why I referred you to Article 53, which states that only Counsel or the Agents may put questions to the witnesses.

If Admiral Moullec desires to say something now, he has the full permission of this Court to do so.

Amiral MOULLEC. Je vous remercie, Monsieur le Président, mais M. Pierre Cot vient d'exprimer ce que je voulais dire. Je tiens simplement à exprimer personnellement toute ma sympathie au commandant du *Saumarez* et à lui dire que je m'incline devant ses morts.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I thank you very much, Mr. President. M. Pierre Cot has expressed our feelings, but may I just state personally that I salute with the greatest sympathy and respect the dead on board the ship and Captain Selby, the Commander of the *Saumarez*.

Captain SELBY. May I, on behalf of those of my crew who are still serving and on behalf of the dependants of those who are lost, thank M. Pierre Cot and Admiral Moullec for their very kind sympathy.

Capitaine SELBY. [*Interprétation.*] Puis-je, Monsieur le Président, au nom de ceux de mon équipage qui sont encore en vie et au nom de la famille de ceux qui ont trouvé la mort, remercier M. Pierre Cot et l'amiral Moullec de leurs déclarations et de leur sympathie.

Le PRÉSIDENT. M. Pierre Cot, avez-vous l'intention de poser quelques questions ?

The PRESIDENT. [*Interpretation*]. M. Cot, do you desire to put any questions yourself to the witness ?

M. Pierre COT. Non, Monsieur le Président.

M. Pierre COT. [*Interpretation*]. No, Mr. President.

Le PRÉSIDENT. [S'adressant au témoin.] Je voudrais cependant, au nom de la Cour, vous poser quelques questions.

Le rapport de la Commission britannique, dressé le 24 octobre 1946, a indiqué la position du *Saumarez* au moment de l'explosion. A quel moment a-t-on pris le dernier alignement à bord du *Saumarez* avant l'explosion survenue à bord de ce navire, et voulez-vous nous indiquer cette position sur la carte ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] In that case, I should like to put to the witness certain questions on behalf of the Court.

The first question is as follows : The report of the British Commission drawn up on 24th October, 1946, shows the position of His Majesty's ship *Saumarez* at the time of the explosion. At what time had the

last fix been taken on board His Majesty's ship *Saumarez* before the explosion affecting H.M.S. *Saumarez* ? Would the witness point out this position on the map ?

Captain SELBY. I am afraid I do not know what the time was. The last fix had been noted by my navigating officer and his notes were taken by Lieutenant Godsal, who is in the Court now, and with his help the Navigating Commission made out the exact position as is shown on the chart. I can say, however, that I had given instructions to my navigating officer that he was to fix the ship at required intervals, and to the best of my knowledge a fix had been taken not more than ten minutes before the time of the explosion.

Capitaine SELBY. [*Interprétation.*] Je regrette qu'il ne me soit pas possible de dire exactement l'heure à laquelle on a fait le point pour la dernière fois ; c'est mon officier navigateur qui le fit, et des notes furent prises à ce sujet par le lieutenant Godsal, qui est ici devant la Cour. Avec son aide, la Commission de navigation a pu fixer l'endroit où la mine fut heurtée, ainsi qu'on le voit sur la carte. Je peux dire ceci : j'avais donné des ordres pour que l'on procédât à des alignements à des temps réguliers, et on a dû en prendre un dix minutes au plus avant l'explosion.

Le PRÉSIDENT. Voici une autre question : Pouvez-vous dire à la Cour s'il était habituel, avant la dernière guerre, que les navires de la marine britannique empruntent le Détroit de Corfou ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The second question is this. Could you tell the Court if it was customary before the last war for ships of the British Fleet to sail through the North Corfu Channel Strait ?

Captain SELBY. Yes, and I have personally sailed in one of those ships through the North Corfu Strait on more than one occasion.

Capitaine SELBY. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président, et j'ai moi-même voyagé à bord d'un de ces navires par le détroit nord de Corfou à plusieurs reprises.

Le PRÉSIDENT. La rencontre du 23 octobre 1946 ayant été fixée à Argostoli, connaissez-vous les motifs qui ont fait adopter pour les quatre navires l'itinéraire passant par le détroit du nord de Corfou ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The rendez-vous of 23rd October, 1946, having been fixed at Argostoli, do you know the reasons why the route passing through the North Corfu Strait was adopted for the four ships ?

Captain SELBY. The next port of call was Argostoli, but before we got there we had to meet certain parts of the fleet and carry out exercises. Certainly, one reason for going out through the North Channel was to meet H.M.S. *Ocean* to carry out certain exercises with other ships of the fleet before going to Argostoli. At the same time, having seen and heard of the telegrams, my Government presumably wanted our ships to go through that Strait in any case.

Capitaine SELBY. [*Interprétation.*] Le prochain port d'appel était Argostoli, mais avant de nous y rendre nous devions rencontrer d'autres

unités de la flotte et faire ensemble des exercices navals. Certainement, une des raisons pour lesquelles nous avons emprunté ce détroit était de rencontrer l'*Ocean* et de faire des exercices avec d'autres navires. En même temps, ayant vu les télégrammes, je pense que c'était l'intention du Gouvernement que nos bateaux passent par ce détroit dans tous les cas.

Le PRÉSIDENT. Nous voudrions aussi savoir, capitaine, si vous aviez des indications sur l'étendue du chenal miné, spécialement à l'est?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The Court would like to have some information on the following point: the extent of the swept channel and especially how far it reached towards the east?

Captain SELBY. All I can remember is that the edge of the swept channel, which was put on my chart by my navigator from the Medri routes all ships carry, coincided almost exactly as far as I remember with that shown on the chart behind me. I am afraid that after two years' interval I cannot give you a more accurate statement.

Capitaine SELBY. [*Interprétation.*] Tout ce que je puis me rappeler, Monsieur le Président, est que le bord du chenal dragué qui a été indiqué sur ma carte par mon officier de navigation, d'après les détails de la route Médri, coïncide avec le chenal tel qu'il est indiqué sur la carte qui se trouve derrière moi. Je ne peux pas vous indiquer de données plus précises, car ces événements remontent à deux ans.

Le PRÉSIDENT. Je vous remercie beaucoup, capitaine Selby.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I thank you very much, Captain Selby.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, may I now put one or two questions in re-examination?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] M'autorisez-vous, Monsieur le Président, à poser une ou deux questions complémentaires?

The PRESIDENT. Yes.

Sir Frank SOSKICE. You spoke about telegrams. Are they telegrams which have been filed in this Court?

Captain SELBY. Yes, those are the ones to which I am referring.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] The witness is referring to the telegrams dated 10th August, 1946, and 21st September, 1946, which, of course, he knows as part of the records of this Court. You have those telegrams before you and you know, of course, exactly what has been said in them. [To the witness.] You have told us that your log was destroyed in the explosion. Your chart was marked with the Medri route. Were you in point of fact following the course set by the *Mauritius*—in other words, following the track of *Mauritius*?

Captain SELBY. Yes, we were in fact, as I hope the photographs will show, at the time of the explosion right in her track and 500 yards astern. That is the station which Lieutenant Godsal kept the whole way, so that our track would correspond with the track of *Mauritius*.

Sir Frank SOSKICE. I simply wanted to bring out the fact that the next witness is going to deal with the position of the *Saumarez*, and also Commander Lankaster. They will be able to tell the Court exactly what the track was. That was the only question I wanted to put.

TABLE DES MATIÈRES DU VOLUME I
CONTENTS OF VOLUME I

PREMIÈRE PARTIE.—REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE ET PIÈCES DE LA PROCÉDURE ÉCRITE

PART I.—APPLICATION INSTITUTING PROCEEDINGS AND DOCUMENTS OF THE WRITTEN PROCEEDINGS

SECTION A. — REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE
SECTION A.—APPLICATION INSTITUTING PROCEEDINGS

Pages

I.—Letter from His Majesty's Ambassador at The Hague to the Registrar (22 v 47). — Lettre de l'ambassadeur de Sa Majesté britannique à La Haye au Greffier (22 v 47) . . 8

II.—**Letter from the Agent of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the Registrar** (13 v 47). — **Lettre de l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au Greffier** (13 v 47) 8

Annexes.

1. Note addressed on 9 xii 46 to the Albanian Government through His Majesty's Ambassador at Belgrade. — Note adressée le 9 xii 46 au Gouvernement albanais par l'entremise de l'ambassadeur de Sa Majesté à Belgrade . . 10

2. Resolution of the Security Council of the United Nations adopted on 9 iv 47. — Résolution du Conseil de Sécurité adoptée le 9 iv 47 16

3. Télégramme du Secrétaire général *ad interim* au président du Conseil des ministres de la République populaire d'Albanie en date du 20 i 47, et réponse en date du 24 i 47. — Cable from the Acting Secretary-General to the President of the Council of Ministers of the People's Republic of Albania dated 20 i 47, and reply dated 24 i 47 16

SECTION B.—WRITTEN STATEMENTS
SECTION B. — EXPOSÉS ÉCRITS

I.—**Memorial submitted by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland** (30 ix 47) . 19

Part I: Introductory 19

Part II: The facts 20

Pages

Part III : The law 37
Part IV : Conclusions 48
Part V : List of annexes 52
Part VI : Annexes 54

Annexes to No. 1 :

1. Admiralty Chart No. 206 showing the Corfu Strait. [*See special volume.*]

2. German Mine Information Chart. [*See special volume.*]

3. Post-war mine clearance in European waters 54

4. Affidavit by despatch clerk at the Admiralty proving despatch of Medri Charts to Albania 59

5. Section of Medri Index Chart showing North Corfu swept channel and the international highway established therein together with Medri pamphlets for use with the Index Chart 60

6. Diplomatic correspondence between the Government of the United Kingdom and Albania regarding the right of navigation in the Strait of Corfu 66

7. Chart illustrating passage formation of ships. [*See special volume.*]

8. Photographs of H.M.S. *Saumarez* (below water line) and *Volage* (bows blown off) taken shortly after the explosion on 22nd October, 1946. [*See special volume.*]

9. Chart illustrating minefield stretching three miles along channel. [*See special volume.*]

10. Report on damage to H.M.S. *Saumarez* 87

11. Report on damage to H.M.S. *Volage* 89

12. List of sailors killed, with statement of pensions, etc., payable to dependants 93

13. List of sailors injured, with statement of expenses, pensions, etc. 99

14. Statement of cost of repairs to the H.M.S. *Volage* and cost of replacement of the *Saumarez* 101

15. Minutes of Mine-Clearance Boards 101

16. Reports of Capitaine Mestre (two reports) 147

17. Reports on Operation "Retail" 150

18. Chart showing position in which mines were found on 13th November, 1946. [*See special volume.*]

19. Photographs of the mines. [*See special volume.*]

20. Report on mines examined at Admiralty Mining Establishment 170

Pages

21. Chart showing defences of Saranda. [*See special volume.*]

22. Affidavit of Skipper Bargellini regarding the incident of U.N.R.R.A. barges on 29th October, 1946 172

23. Documents and records of the Security Council, etc., relative to the dispute. — Documents et procès-verbaux du Conseil de Sécurité, etc., relatifs au différend 174

24. List of exhibits before the Security Council, in the present dispute, showing which of these exhibits are annexed to this Memorial 398

25. Hague Convention No. VIII of 1907 relative to the laying of automatic submarine contact mines 400

Pour la Table des matières du volume II, voir page 699.

For the Contents of Volume II, see page 699.

TABLE DES MATIÈRES DU VOLUME II
CONTENTS OF VOLUME II

Pour la Table des matières du volume I, voir page 695.
For the Contents of Volume I, see page 695.

PREMIÈRE PARTIE (*suite*). — PIÈCES DE LA PROCÉDURE ÉCRITE (*suite*)

PART I (*cont.*).—DOCUMENTS OF THE WRITTEN PROCEEDINGS. (*cont.*)

Pages

1. — **Exception préliminaire du Gouvernement albanais** (1 XII 47) 9

Annexes au n° 1 :

1. Résolution du Conseil de Sécurité des Nations Unies adoptée le 9 avril 1947 12

2. Télégramme du Secrétaire général *ad interim* au Président du Conseil des ministres de la République populaire d'Albanie (20 I 47), et réponse (24 I 47) 13

2.—**Observations and submissions of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland** (19 I 48) . . 14

Annex : Letter from the Deputy-Minister for Foreign Affairs of the People's Republic of Albania to the Registrar of the Court (2 VII 47) 25

3. — **Compromis conclu le 25 mars 1948. — Special Agreement concluded on March 25th, 1948** 28

4. — **Contre-Mémoire soumis par le Gouvernement de la République populaire d'Albanie** (15 VI 48) 30

Introduction 30

Première partie : Question n° 1 du compromis 33

A. Les faits 33

B. En droit 83

C. Conclusions pour la question n° 1 103

Deuxième partie : Question n° 2 du compromis 106

A. Faits 106

B. En droit 128

C. Conclusions pour la question n° 2 142

Liste des annexes 146

Annexes au n° 4 :

1. Lettre adressée au Secrétaire général par le représentant permanent de la Grèce auprès de l'O. N. U. (10 III 47) . . . 147

Pages

2. Déclaration (4 x 47) 148

3. Lettre du chef de la Mission militaire britannique en Albanie à l'état-major de l'armée albanaise (25 I 46) 149

4. Séance du Comité Medzon tenue le 2 juillet 1946 150

5. Rapport sur l'incident du 15 mai 1946 152

6. Lettre du représentant de la République populaire d'Albanie, adressée au Secrétaire général des N. U. en date du 12 avril 1947 153

7. Rapport sur l'incident du 22 octobre 1946 154

8. Communiqué de l'agence Reuter du 26 octobre 1946 . . 156

9. Arrangement conclu le 10 septembre 1946 concernant le service maritime entre la R. P. d'Albanie et la R. F. P. de Yougoslavie 156

10. Rapport sur les événements des 12 et 13 novembre 1946 157

11. Rapport du général Hodgson sur les provocations grecques. [*Voir volume spécial.*]

12. Carte indiquant le passage de l'escadre britannique le 22 octobre 1946. [*Voir volume spécial.*]

13. Carte du littoral albanais de Saranda et de ses environs. [*Voir volume spécial.*]

14. Rapport du commandement de la Marine yougoslave sur les champs de mines allemands (2 VI 48) 159

15. Liste d'incidents de navires ayant heurté des mines, publiée par « Lloyd's » 161

16 *a*. Actes agressifs du Gouvernement monarcho-fasciste grec contre l'Albanie 162

16 *b*. Provocations de guerre du Gouvernement monarcho-fasciste grec contre l'Albanie 218

5.—Reply submitted, under the Order of the Court of 26th March, 1948, by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (30 VII 48) 241

Introduction 241

Part I : 1st Question 242

A. The Facts 242

The Law 271

Part II : Question No. 2 276

A. The Facts 276

The Law 288

Part III : Conclusions 301

Evidence 302

Part IV : List of annexes 303

Annexes to No. 5 :

26. Mine information chart No. 2711. [*See special volume.*]

Pages

27. Two signals relating to the sweeping in October 1944 of the Corfu Channel 304

28. Extracts from Hansard, 18th November, 1942 305

29. Telegram from Flag Officer commanding 15th Cruiser Squadron describing the incident of 15th May 305

30. Photostat copies of extract from political report, portions of which appear in Annex 11 of the Albanian Counter-Memorial 307

31. Telegram from Commander-in-Chief, Mediterranean, to the Admiralty, 26th October, 1946 309

32. Photograph of *Saumarez* omitted from Annex 8 of United Kingdom Memorial. [*See special volume.*]

33. Extract from the Third Interim Report by the International Central Board (post-war mine clearance in European waters) concerning period 1st October, 1946, to 30th June, 1947, page 10 311

34. Affidavit by Commanding Officer of *Skipjack* identifying mines brought to Malta with those found at Corfu (5 IX 47) . 311

35. Chartlet showing areas swept on 12th November, 1946. [*See special volume.*]

6. — **Duplique présentée par le Gouvernement de la République populaire d'Albanie, conformément à l'ordonnance rendue le 28 mars 1948 par la Cour internationale de Justice** (20 IX 48) 313

Introduction 314

Première partie : Observations générales 315

I. Les caractéristiques du canal nord de Corfou 315

II. La position des Parties en cause au regard du canal nord de Corfou 317

III. Rapport des Parties entre elles 322

Deuxième partie : Première question du compromis 324

I. Les problèmes de droit 324

II. Les questions de fait 327

III. Hypothèses et conclusions 344

Troisième partie : Question n° 2 du compromis 353

I. Les règles de droit applicables 354

II. Prétentions juridiques des Parties 357

III. Passages innocents ou opérations militaires 360

IV. Le droit d'intervention 370

Quatrième partie : Conclusions 375

A. Point 1 du compromis 375

B. Point 2 du compromis 376

Cinquième partie : Liste des annexes 376

Annexes au n° 6 :

17. Message du commandant en chef allié en Méditerranée au général-colonel Enver Hoxha (12 XI 44) 377

Pages

18. Message de M. Cordell Hull, envoyé le 28 novembre 1943, à l'occasion de l'anniversaire de l'indépendance albanaise . . . 378

Message envoyé de San-Francisco par M. E. Stettinius au général-colonel Enver Hoxha 378

Déclaration de M. Winston Churchill, le 4 novembre 1943, à la Chambre des Communes 379

19. Déclaration de M. Cordell Hull 379

20. Lettre du général Hodgson félicitant le général-colonel Enver Hoxha à l'occasion des élections générales (4 XII 45) . 380

21. Photocopies partielles des cartes Médri. [*Voir volume spécial.*]

22. Télégramme du commandant du port de Saranda du 20 octobre 1946 380

23. Lettre de l'état-major de l'Armée albanaise au ministère des Affaires étrangères à Tirana (30 VIII 48) 381

24. Résumé d'un article de « L'Étoile rouge » (18 V 47) . . . 382

25. Lettres de deux marins grecs à la Commission d'enquête de l'O. N. U. en Grèce (15 II 47) 383

26. Rapport sur la possibilité d'un mouillage de mines clandestin (2 IX 48) 388

27. Calque indiquant la route suivie par le *Mauritius* d'après la carte britannique annexe 7 et la position des mines d'après la carte britannique annexe 9. [*Voir volume spécial.*]

7.—Observations submitted under the Order of the Court of 9th April, 1949, by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (amount of compensation) (28 VII 49) 390

Appendices to No. 7:

I. Memorandum by the Ministry of Pensions (16 VII 49) . . 394

II. Affidavit by the Accountant-General of H.M. Ministry of Pensions (22 VII 49) 397

III. Affidavit by a Principal Actuary of the Department of the Government Actuary (25 VII 49) 397

IV. Affidavit by the Civil Assistant to the Director of Dockyards at the Admiralty (23 VII 49) 398

V. Affidavit of Frank Severs, Material Finance Branch of the Admiralty (22 VII 49) 398

VI. Affidavit of D. W. Smithers, Naval Construction Department at the Admiralty (23 VII 49) 399

8. — **Lettre de l'agent albanais au Greffier de la Cour** (29 VI 49) 400

9.—Affidavit signed by the Deputy-Secretary of the British Admiralty, deposited by the Agent for the United Kingdom Government on November 8th, 1949 400

Pour la Table des matières du présent volume, voir page 703.

For the Contents of this Volume, see page 703.

TABLE DES MATIÈRES DU VOLUME III
CONTENTS OF VOLUME III

Pour la Table des matières des volumes I et II, voir pages 695 et 699.
For the Contents of Volumes I and II, see pages 695 and 699.

DEUXIÈME PARTIE. — PROCÉDURE ORALE
PART II.—ORAL PROCEEDINGS

A. — SÉANCES PUBLIQUES DU 26 FÉVRIER AU 5 MARS 1948
A.—PUBLIC SITTINGS FROM FEBRUARY 26th TO MARCH 5th, 1948

PROCÈS-VERBAUX (EXCEPTION PRÉLIMINAIRE):
MINUTES (PRELIMINARY OBJECTION):

Pages

26 II 48 8
27 » » 10
28 » » 11
1 III 48 12
2 » » 12
5 » » 13

ANNEXES AUX PROCÈS-VERBAUX (EXCEPTION PRÉLIMINAIRE):
ANNEXES TO THE MINUTES (PRELIMINARY OBJECTION):

1. Exposé de M. Kahreman Ylli (Albanie), 26 II 48 (a.-m.) . . . 15
2. » » » Vochoč (Albanie):
26 II 48 (a.-m.) . . 19
27 » » (m.) . . . 25
27 II 48 (a.-m.) . . 35
28 » » (m.) . . . 46
3. Statement by Sir Hartley Shawcross (U.K.):
28 II 48 (m.) . . . 51
" " " (aft.) . . . 59
1 III 48 (m.) . . . 75
" " " (aft.) . . . 91
4. Statement by Mr. Beckett (U.K.):
1 III 48 (aft.) . . 97
2 " " (m.) . . . 105
2 III 48 (m.) . . . 117
5. Réplique de M. Kahreman Ylli (Albanie), 5 III 48 (m.) . . 128
6. » » » Vochoč (Albanie):
5 III 48 (m.) . . . 135
5 III 48 (a.-m.) . . 143
7. Rejoinder by Sir Hartley Shawcross (U.K.), 5 III 48 (aft.) . 147

Liste des documents déposés par les Parties en février 1948. — List of documents filed by the Parties in February 1948 157

B. — SÉANCE PUBLIQUE DU 25 MARS 1948
B.—PUBLIC SITTING OF MARCH 25th, 1948

PROCÈS-VERBAL DU 25 MARS 1948 (EXCEPTION PRÉLIMINAIRE) :

MINUTE OF MARCH 25th, 1948 (PRELIMINARY OBJECTION) :

Pages

Septième séance (25 III 48). — Seventh sitting (25 III 48) 160

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL (EXCEPTION PRÉLIMINAIRE) :

ANNEXES TO THE MINUTE (PRELIMINARY OBJECTION) :

1. Exposé de M. Kahreman Ylli (Albanie), 25 III 48 162
2. Statement by Mr. Beckett (U.K.), 25 III 48 163

C. — SÉANCES PUBLIQUES DU 9 NOVEMBRE 1948 AU 9 AVRIL 1949
C.—PUBLIC SITTINGS FROM NOVEMBER 9th, 1948, TO APRIL 19th, 1949

9 XI 48. 166
10 » ». 168
11 » ». 169
12 » ». 169
15 » ». 170
16 » ». 171
17 » ». 171
18 » ». 171
19 » ». 172
22 » ». 172
23 » ». 173
24 » ». 174
25 » ». 176
26 » ». 177
27 » ». 178
29 » ». 179
30 » ». 180
1 XII 48 181
2 » » 182
3 XII 48 183
4 » » 184
6 » » 185
7 » » 187
8 » » 188
9 » » 189
10 » » 190
11 » » 191
13 » » 191
14 » » 192
17 » » 194
17 I 49 195
18 » » 195
19 » » 196
20 » » 197
21 » » 197
22 » » 198
9 IV 49 198

ANNEXES AUX PROCÈS-VERBAUX (FOND) :

ANNEXES TO THE MINUTES (MERITS) :

1. Statement by Sir Hartley Shawcross (U.K.) :
9 XI 48 (m.). . . 200
„ „ „ (aft.) . . 215
10 XI 48 (m.) . . 228
2. Statement by Sir Eric Beckett (U.K.) :
11 XI 48 (m.) . . 264
„ „ „ (aft.) . . 276
12 XI 48 (m.) . . 288

3. Exposé de M. Kahreman Ylli (Albanie), 15 XI 48 (m.) . . 298

4. Exposé de Me Joe Nordmann (Albanie) :

15 XI 48 (m.) . . 303 — 16 XI 48 (m.) . . 321
» » » (a.-m.) . . 310 — » » » (a.-m.) . . 335

5. Exposé de M. Pierre Cot (Albanie) :

16 XI 48 (a.-m.) . . 343 — 18 XI 48 (m.) . . 376
17 » » (m.) . . 349 — » » » (a.-m.) . . 392
» » » (a.-m.) . . 365 — 19 » » (m.) . . 409

AUDITION DES TÉMOINS :

HEARING OF THE WITNESSES :

22 XI 48 (m.) . . 425 — 25 XI 48 (m.) . . 560
» » » (aft.) . . 443 — » » » (aft.) . . 583
23 » » (m.) . . 474 — 26 » » (m.) . . 620
» » » (a.-m.) . . 504 — » » » (aft.) . . 643
24 » » (m.) . . 521 — 27 » » (m.) . . 664
» » » (aft.) . . 537 — 29 » » (m.) . . 679

Pour la suite de la Deuxième Partie, voir volume IV.
For the continuation of Part II, see Volume IV.