4

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

MÉMOIRES, PLAIDOIRIES ET DOCUMENTS

AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU

PROCÉDURE ORALE (DEUXIÈME PARTIE)

IV

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

PLEADINGS, ORAL ARGUMENTS, DOCUMENTS

THE CORFU CHANNEL CASE

ORAL PROCEEDINGS (SECOND PART)

Tous droits réservés par la
Cour internationale de Justice

All rights reserved by the
International Court of Justice

N° de vente :
Sales number 48

AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU

THE CORFU CHANNEL CASE

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

MÉMOIRES, PLAIDOIRIES ET DOCUMENTS

AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU

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

VOLUME IV

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

PLEADINGS, ORAL ARGUMENTS, DOCUMENTS

THE CORFU CHANNEL CASE

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

VOLUME IV

DEUXIÈME PARTIE *(suite)*

PROCÉDURE ORALE *(suite)*

AUDITION DES TÉMOINS *(suite)*

PART II *(cont.)*

ORAL PROCEEDINGS *(cont.)*

HEARING OF THE WITNESSES *(cont.)*

AUDITION DES TÉMOINS *(suite* [1]*)*
HEARING OF THE WITNESSES *(cont.* [2]*)*

[*Public sitting of November 29th, 1948, afternoon.*]

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I now beg leave to call Commander Paul, who is my fourth witness.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je demande l'autorisation à la Cour de présenter le commandant Paul, qui est notre quatrième témoin.

Le PRÉSIDENT. Je prie le commandant Paul de prendre l'engagement prévu à l'article 53 du Règlement de la Cour.

[*Le commandant Paul fait la déclaration solennelle prévue au Règlement.*]

Sir Frank Soskice, vous pouvez commencer votre interrogatoire.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Will Commander Paul please take the stand.

Commander Paul, will you please take the oath.

[*Commander Paul then solemnly declared as a witness.*]

You may begin your examination, Sir Frank.

Sir Frank SOSKICE. Commander Paul, the full particulars of your service and qualifications have already been filed with the Court. In particular, apart from your other qualifications, are you qualified in signalling?

Commander PAUL. Yes, Mr. President, I am qualified in signalling.

Sir Frank SOSKICE. Were you the Commanding Officer of H.M.S. *Volage* on the occasion of this passage through the North Corfu Channel on October 22nd, 1946?

Commander PAUL. Yes, I was.

Sir Frank SOSKICE. Were you yourself handling the *Volage* at all material times on that day?

Commander PAUL. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Was your navigating officer entering the details of the passage in his notebook at the time of observation?

Commander PAUL. Yes, he noted them in his notebook and, where appropriate, on the chart.

Sir Frank SOSKICE. And, in accordance with routine, were the appropriate entries made from his notebook into the log, a copy of which has been filed with the papers at present with the Court?

Commander PAUL. That was done.

[1] Voir vol. III, p. 425, et note 1.
[2] See Vol. III, p. 425, and note 2.

Sir Frank SOSKICE. To begin with, a small point which I would like you to deal with before we come to more important matters; it has been suggested that in some very slight respect the course that you steered at the southernmost part of the Channel differed slightly from the course which had been followed by the *Leander*. Can you give your observations to the Court upon that slight divergence?

Commander PAUL. There is a minor discrepancy which is accounted for by the fact that shortly after we left Corfu my steering machinery had a breakdown and I was unable to keep as accurate a station on the *Leander* as I should have done. This resulted in some divergence between our tracks. The breakdown was, however, rectified before we made the turn into the narrows of the North Channel, and thereafter I was able to keep accurate station.

Sir Frank SOSKICE. Whilst the breakdown was being remedied, did you have to steer by another method of steering?

Commander PAUL. While the breakdown was in effect, it was necessary to steer by the emergency means, which meant that a wheel in the neighbourhood of the rudder, that is to say right at the stern of the ship, had to be used for steering, and it was necessary to pass instructions to that wheel by telephone from the bridge, which is not a very accurate way of steering.

Sir Frank SOSKICE. By what time had your steering mechanism been rectified?

Commander PAUL. By 14.18 hours.

Sir Frank SOSKICE. And from that point onwards was your steering perfectly accurate?

Commander PAUL. After that, my steering was accurate.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, you remember that this witness, in the affidavit which you already have, annexed a track chart which in the affidavit he says that he prepared. In the affidavit he says: "I have recently studied again the log of H.M.S. *Volage* for that day and prepared from it and from my knowledge of the events which took place the attached track chart." That is what he says in his affidavit, and this is—as you know because you have had it with your papers—the attached track chart.

If I might just call your attention, Mr. President, and if the Members of the Court can see from there, the witness has just said that the steering was repaired by 14.18 hours. If you would be so good as to look, I think you can see that where my finger is, 14.20 is marked on the track chart, therefore the slight inexactitude of the course was before that point—namely, down there. I do not know whether I am making myself plain that by the time the ship had got to that point—14.20—the steering mechanism had been repaired, so that beyond that point the course he steered was completely accurate; that is to say, an inexactitude in the course steered, if there were such an inexactitude, occurred before 14.20. Is that so?

Commander PAUL. I am not quite clear what the question is.

Sir Frank SOSKICE. Are you accepting that there was any inexactitude in the course or are you simply saying if there were such an inexactitude it was before that point, before 14.20?

Commander PAUL. There was in fact a minor discrepancy between the track charts of *Leander* and *Volage*. I do not myself consider it material, but if it is to be taken into account, that is the case.

Sir Frank SOSKICE. Was the divergence before 14.20?

Commander PAUL. This divergence was before 14.20.

Sir Frank SOSKICE. In other words, it was nowhere near the events we are considering, Mr. President, but as it was mentioned by M. Pierre Cot I thought it was desirable that I should take it up. [To the witness.] Now I want to come to another point which was mentioned by Me. Nordmann, and that was he said there was some divergence as to the times at which these various incidents took place. First of all, have you again read through and considered what is in the report dated 23rd October, 1946, signed by you, and filed with the papers at present before the Court?

Commander PAUL. I have read this report.

Sir Frank SOSKICE. Are the facts stated in that report accurate and correct?

Commander PAUL. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Me. Nordmann suggested that there was a divergence in the times at which the explosion to your ship was stated to have taken place in the report, in your log, and in the log of the *Mauritius*. At what time did that explosion take place?

Commander PAUL. The explosion took place at 16.16 hours.

Sir Frank SOSKICE. To take the report of 23rd October, 1946, to which I have just referred—I think you call it the report of proceedings—would you just turn to paragraph 10. It states: "Explosion in H.M.S. *Volage* at 16"—and then there is, Mr. President, a "6". I do not know whether you can see that. The photostatic copy bears a little smudge, and it is not perfectly clear what time is given in the photostatic copy just at the beginning of the paragraph. It states: "At 16.6." [To the witness.] What time should that be?

Commander PAUL. The time should read: "16.16", and I think that is clear in the original copy of my report which has been filed with the Court.

Sir Frank SOSKICE. Have you yourself personally made the comparison and verified that copy that was filed with the photostatic copy that is before the Court?

Commander PAUL. I have.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, on 24th November, Sir Eric Beckett as the Agent for the United Kingdom, as you may know, wrote

a letter to the Court referring to this, what I may call, "original copy", which was filed so that the original copy is before the Court at the moment. If I may just call your attention to the reference in that letter to this original copy, it is in paragraph 2 and is as follows: "A typed copy of the report of proceedings on 22nd October made by Commander Paul, Commanding Officer of H.M.S. *Volage*. The typed copy is certified by Commander Paul himself as being a true copy of the report he then made."

[After interpretation.] I did not myself actually read the last two sentences which the interpreter has just read out, but in order that the verbatim note may be correct, perhaps I had better now read those two sentences in English. They are: "The copy which has already been filed is a photostatic copy and contains an illegible figure at the beginning of paragraph 10. As the typed copy shows, the figures are 16.16, whereas in the photostat copy the third figure is illegible and has been read by the Counsel for Albania as being 16.06." [To the witness.] In the log of the *Volage*, the entry reads: "16.15 mine exploded close to stem, tow slipped from *Volage* 17° Barchetta Rock 3.6. Ship still able to steam", and the next entry is 16.25. What is your observation with regard to that? What does that time, 16.15, refer to?

Commander PAUL. The explanation is that a number of things happened very quickly one after another, and that all these points or incidents are recorded in the same log entry. The first thing that happened was that at 16.15 my navigating officer fixed the position of the ship. He was in the process of recording that fix on the chart when the explosion occurred. After the explosion and when we had all picked ourselves off the deck of the bridge, he continued with the process of logging what had happened, and it happens that those points, the fixes, the explosion, the slipping of the tow, and the stage of the ship are all recorded under the one log entry against the only time which was taken at that moment, namely, 16.15.

Sir Frank SOSKICE. I should like, if you would, to make sure that I gave the correct entries. Would you take this log and read out all those entries which you say were put down against the point of time 16.15?

Commander PAUL. "16.15 mine exploded close to stem. Tow slipped from *Volage*, 017° Barchetta Rock 3.6 miles. Ship still able to steam."

Sir Frank SOSKICE. The Court will have observed that a number of events were, shall I say, jumbled together or put together at that one time—16.15—which he says is one minute before the actual explosion occurred, which was at 16.16.

What is the actual thing which took place at 16.15, just one minute before the explosion?

Commander PAUL. The fix of the ship's position.

Sir Frank SOSKICE. And what is the reference to that fix in the entry you have just read out?

Commander PAUL. 017 degrees Barchetta Rock 3.6.

Sir Frank SOSKICE. Then it is said that if you look at the log of the *Mauritius* you will find that still another time is given at which the explosion in your ship took place, namely 16.25. Mr. President, if you would be so good at some later date to look at the *Mauritius* log, you will see that there is an entry in the *Mauritius* log "16.25 *Volage* mined". You will remember the argument that was addressed to the Court that the *Mauritius* log says 16.25, the *Volage* log says it was 16.15, and the *Volage* report of proceedings of the 23rd October, 1946, said 16.06, and it was said that three different times had been given. Now, you know that the 16.06 should be said 16.16, and in the log it is 16.16, although it has been jumbled together with what happened one minute before, and now I want to come to the third time which is the 16.25 mentioned in the *Mauritius* log.

I want you now, Commander Paul, to give to the Court your observations on that entry which appears in the *Mauritius* log, namely, "16.25 *Volage* mined". What do you suppose that refers to?

Commander PAUL. I understand that the *Mauritius* herself did not sight or see the explosion of the mine under H.M.S. *Volage*, and I believe that the first information of this explosion was received in *Mauritius* as a result of a radio-telephone message from myself. After the explosion, as I said just now, we picked ourselves up, and my first action was, naturally, to ascertain the state of the ship. When I had done that and was satisfied that urgent and immediate action was not necessary, I took the initial step of slipping the tow to the *Saumarez*, as recorded in my log, and I then seized the microphone of the radio-telephone equipment and spoke to the *Mauritius*. When I had gained communication, I reported that I had lost my bow. To the best of my recollection, I should say that message was received, that is to say completely received, in *Mauritius* at about 16.25, which in fact agrees with the entry in the *Mauritius* log.

Sir Frank SOSKICE. We have already been told, and I would like to know if you confirm, that the *Mauritius* was the leading ship; then the *Saumarez*, then an interval of two miles, then the *Leander*, then the *Volage*.

Commander PAUL. That is the sequence of the ships. The distance of two miles would be measured between the *Mauritius* and the *Leander*.

Sir Frank SOSKICE. And we have been told that the *Saumarez* was following in the track of the *Mauritius*. Were you following in the track of the *Leander*?

Commander PAUL. I was.

Sir Frank SOSKICE. Now, I want to pass to another topic. At one point it was suggested by the Counsel for Albania that in point of fact the explosion to your ship did not take place anywhere near here, but probably took place somewhere near Corfu. Now what do you say in regard to that?

Commander PAUL. I would say that I have the most vivid recollections of the explosion occurring at 16.16, close to the position which is recorded in my logbook.

Sir Frank SOSKICE. Have you marked on the track chart referred to in your affidavit, which you prepared or caused to be prepared, the spot where your ship was mined ?

Commander PAUL. I have marked on my track chart the position of the ship as fixed at 16.15. It will be appreciated that I was going very slowly at the time because I had *Saumarez* in tow in difficult conditions and the difference between our position at 16.15 and our position at 16.16 at that speed would be too small to show on this chart.

Sir Frank SOSKICE. And is that a correct position shown on the track chart of the place at which the *Volage* was mined ?

Commander PAUL. It is as accurate as can be shown on this chart.

Sir Frank SOSKICE. And that, you say, you took from the fix which your navigating officer, on your instructions, had made some one minute before the explosion took place ?

Commander PAUL. Yes.

Sir Frank SOSKICE. I just want you to tell the Court, what was the explosion like ? What happened when the mine exploded under your ship ?

Commander PAUL. There was a very violent movement of the bow of the ship. The bridge was shaken very heavily. A spout of water with débris from the ship mixed up in it, went up to a considerable height—I should say about a hundred feet. A great deal of débris fell back on the ship, and lumps of metal weighing up to half a ton fell on the bridge close to myself.

Sir Frank SOSKICE. Earlier in your evidence you spoke about picking yourself up : did the explosion have the effect of throwing you off your feet ?

Commander PAUL. I think we all flung ourselves on the deck instinctively with the first movement of the explosion. I should not like to say whether we were thrown there or whether, as I said just now, it was an instinctive movement.

Sir Frank SOSKICE. Now the next thing that I want to ask you about is the position of the guns on your ship. In what position were the guns on your ship ?

Commander PAUL. All the guns in my ship were fore-and-aft from the time we left Corfu until after we returned there.

Sir Frank SOSKICE. I want you to take in your hand the photograph, Annex 8, to the British Memorial—it is in Annex No. 8. Mr. President, there are two photographs, one of which I have given to Commander Paul, and he is holding it up. I do not know whether you remember the photograph. For the sake of identifying to which of the two I am referring, one of the two photographs shows several ships—I think three ships, and one of the photographs shows only one ship, the *Volage*.

The photograph to which I am referring is that which shows only one ship, namely the *Volage*.

Can you see, Commander Paul, on that photograph anything which indicates or gives any proof as to the position in which your guns were at the time when this mine exploded?

Commander PAUL. I would like to draw attention to the foremost gun, that is to say the gun which is nearest the damaged portion of the ship. It can be seen that that gun is sticking up at high elevation. The reason is that the gun, before the explosion, was in the same relative position as the one which is quite close behind it, but the explosion occurring under its muzzle pushed the gun into the air into that position of high elevation, and jammed it there. We were unable to move the gun back to its normal elevation after the explosion. Because we were unable to move it back, we had to leave it in that position of high elevation, and it remained there the next day when the photograph was taken, and indeed for many weeks afterwards, but I would point out that if the explosion had been other than under the gun, it would not have pushed the gun up into that position, and if the gun had not been fore-and-aft, it would not have been over the explosion.

Sir Frank SOSKICE. In other words, you mean if it had been pointing sideways, out of the vessel, the explosion would not have been under it and lifted it up in that way?

Commander PAUL. That is my opinion.

Sir Frank SOSKICE. Now, I want to ask you just a little with regard to the harbour master and the vessel in which he came out after the *Saumarez* had been mined. We know from your report that was at 15.30. Just tell the Court, when that vessel came out what happened, what took place, and what did you see on that boat?

Commander PAUL. At 15.30 we saw the boat approaching us from the shore. It came out towards the *Volage*, and came quite close to the side of the ship which was nearer the shore. The boat had several men in it, including one whom I subsequently understood to be the port officer; many of the men were armed. There was a machine gun in the boat and that machine gun, together with at least two of the rifles carried by the men in the boat, were kept pointed at the men on the deck in my ship. The boat also flew the Albanian flag and a white flag. It was quite a large, conspicuous white flag. When the boat approached the side of my ship, my First-Lieutenant, on instructions from myself, went to talk to the officer in the boat. He took with him a man by the name of Petty-Officer Steward Mignaco, who is a Maltese and able to speak Italian, and a conversation was conducted between my First-Lieutenant and the officer in the boat, through the medium of Mignaco. I myself saw all this going on from the side of the bridge, but I was of course preoccupied with handling the ship and towing the *Saumarez*, and I could only look quite briefly to see what was going on. My First-Lieutenant reported to me that the officer in the boat had made at least one statement and had asked at least two questions which are recorded in my report.

The quotations are: "I know nothing of your coming here."
"What are you doing?"
"Where do you come from?"

I considered at the time that these questions were not very helpful, and that it must be quite clear to anybody coming from the shore what was happening, and I therefore said that I did not propose to reply to them then, but that a full reply, explaining what we were doing there, would be made later.

I asked at the time if there had been any offer of assistance or suggestions about where we might or could go next, and I was informed that no assistance of that kind had been suggested or forthcoming. The conversation therefore came to nothing and at 16.00, that is to say just 16 minutes before my own ship suffered an explosion, the boat left me and went inshore. Throughout this conversation the machine gun in the boat and at least two of the rifles were pointed at my First-Lieutenant. When the boat returned to the shore, the white flag was still, of course, flying.

Sir Frank SOSKICE. I am not quite sure, Commander Paul, that you made that perfectly clear in the English version of your evidence. You have just asked the interpreter to add that the machine gun and the rifles were pointed against your First-Lieutenant. Is that correct ?

Commander PAUL. That is correct.

Sir Frank SOSKICE. Did your First-Lieutenant and the interpreter speak to these people from this ship or did they lower a boat and go towards them ?

Commander PAUL. They spoke from the upper deck of the ship, in the neighbourhood of the funnel.

Sir Frank SOSKICE. Now the next thing I want to ask you is about something which appears in paragraph 3 of your report. Mr. President, if I may just remind you of the relevant passage in the report, to save you looking it up. The paragraph reads : "At 14.55, when *Volage* was north of Barchetta Rock, smoke and flames were observed in the fore-part of H.M.S. *Saumarez* about two miles ahead in the searched channel, and an order was received to close her. This was done, increasing for a short time to 19 knots ; during this period *Saumarez* slewed to port, and ran a short distance up-wind which was Force Four from 250 degrees. A fix was later obtained near her, after she had drifted to leeward again, which was estimated to be the approximate position at which the damage occurred. This was 008 degrees Barchetta Rocks four miles."

What I want to ask you about is this. The words are "a fix later obtained near her", and I want you to tell the Court, in order to enable them to judge where the *Saumarez* was mined, where she was at the moment when she was mined—exactly in what circumstances, and when that fix was obtained.

Commander PAUL. Shortly after the *Saumarez* explosion occurred, I was told to go to her assistance. I increased speed and steered so as to approach her stern ; that is to say I intended to pass a very short distance away from her and between her and the land.

Sir Frank SOSKICE. Perhaps you would permit him to show you on the chart, Mr. President.

Commander PAUL. I steered in this direction at 19 knots, being across the stern of *Saumarez* who at that time was lying just here.

Sir Frank SOSKICE. In order that the record may be intelligible, can you, as you demonstrate, give some kind of an indication as to where it is that you are pointing?

Commander PAUL. I passed, as I said, very close to the stern of the *Saumarez* between here and....

Sir Frank SOSKICE. Where exactly is "here"?

Commander PAUL. Just off this shore here.

Sir Frank SOSKICE. When you are describing it, would you mind, if you can, indicating what you are talking about, so that the record will appear intelligible.

Commander PAUL. To make that clearer, I should say that when I passed close to the stern of the *Saumarez* I was between her and the shore in the vicinity of Saranda. When I was extremely close to her—in fact, close enough to throw a rope across in order to start passing the tow—I obtained a further accurate fix of position. This fix is recorded in my report and is also shown on my track chart as 15.00 hours. This is the position here, within the swept channel and between the edge of the swept channel and the *Saumarez*. While I had been steaming to that position, the *Saumarez* had slewed—moved, that is to say—a short distance up in the direction of the wind, stopped, and started drifting back again.

Sir Frank SOSKICE. In the direction of the wind—that is to say?

Commander PAUL. The direction of the wind was 250.

Sir Frank SOSKICE. That is to say in which direction was the wind blowing?

Commander PAUL. From the south-west towards the north-east. I estimated at that time that the *Saumarez* had drifted back just about as far as she had originally slewed into the wind, and therefore her position at that time was quite close to the position in which she was mined originally. I therefore considered that she must have been mined at a position which was even further inside the Channel than the position obtained by my fix which was itself within the Channel.

Sir Frank SOSKICE. [*After interpretation.*] I think the interpreter said that Commander Paul passed *près de la terre*, but I do not think he said that at all. I think he said *près du Saumarez*. Is that correct?

Commander PAUL. Yes.

Sir Frank SOSKICE. I want it quite certain that you are being perfectly clear about this fix, and I want to ask you a few more questions upon it to make the matter completely clear. In the first place, I want to know which fix it is exactly about which you are speaking. Take in the first place your track-chart, the chart which is an exhibit to your affidavit. Is that fix marked on the track-chart?

Commander PAUL. The fix is marked on the track-chart and has the time "15.00" shown against it.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, you will remember that there is a figure of 15.00, that is to say, 3 o'clock, shown on the track chart. That is the figure to which he has just referred. [To the witness.] Secondly, will you look at your log and read the entry in your log relating to that fix? What does your log say about that fix?

Commander PAUL. The log reads as follows: "15.00 closed *Saumarez* position 008 Barchetta Rock four miles. Altered course to starboard. Commenced passing tow."

Sir Frank SOSKICE. Is that the fix to which you refer by the words in your report which I have read out, namely, "a fix was later obtained near her"? Is that the same fix?

Commander PAUL. It is.

Sir Frank SOSKICE. I want to get perfectly clear exactly where your ship was when that fix was taken. In other words, where was the position "008 Barchetta Rock 4 miles". Did that fix put your own ship inside the Medri channel?

Commander PAUL. That fix put my ship inside the swept channel.

Sir Frank SOSKICE. So that we have you taking a fix at 15.00 hours, that fix being 008 Barchetta Rock 4 miles, putting you inside the Medri channel. Is that correct?

Commander PAUL. That is correct.

Sir Frank SOSKICE. The Medri channel?

Commander PAUL. It was the Medri channel to which I was referring.

Sir Frank SOSKICE. I want you now to tell the Court at the moment you took that fix where was the *Saumarez* in relation to your ship, and when you answer that question in order that it may be perfectly intelligible, will you say whether the *Saumarez* was north of you, west of you, east of you, or where was it exactly in relation to you at the moment you fixed yourself by that fix as being inside the Medri channel?

Commander PAUL. The *Saumarez* was close to the south-west of me.

Sir Frank SOSKICE. That is to say, further inside the Medri channel than you were yourself?

Commander PAUL. That is so.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to explain a little more clearly what it was that you said a few moments ago when you stated that the *Saumarez*, after the explosion, slewed round into the wind. What exactly was it you were trying to describe? What did you mean to indicate?

Commander PAUL. I do not know exactly what happened or why the *Saumarez* turned towards the wind; but it was quite clear to me

that when she was mined she turned still going at a speed—10 knots I believe—to begin with towards the wind. The precise reason for that I would not like to say. She had a certain amount of speed, she turned in the direction of the wind, and her speed carried her a short distance up in the direction from which the wind was coming. I should like to make it clear that *Saumarez* was not turning before the explosion.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, in order that this may appear intelligible on the record when it comes to be read later on, I think it is very important that we should get down exactly what the witness is saying. I know it is extremely difficult to interpret, but it is important that no errors should creep in. What the witness has been saying is that the vessel is going along, the explosion happens, and after the explosion happens the ship begins to turn and it begins to travel in the direction from which the wind was coming. [To the witness.] Is that correct?

Commander PAUL. That is correct.

Sir Frank SOSKICE. Having turned into the direction from which the wind was coming, the witness said that the vessel continued a little distance because it had been proceeding at some speed, and its speed carried it a little distance into the wind. Is that a correct rendering of what you have been saying?

Commander PAUL. That is correct.

Sir Frank SOSKICE. Then what did it do?

Commander PAUL. I think that she very quickly lost her speed and came to a stop. As soon as she was stopped, the wind, of course, started blowing her back in the direction from which she had come.

Sir Frank SOSKICE. You said the wind was from 250°. Does that mean it was coming approximately from the S.-W.?

Commander PAUL. From between SW. and W.

Sir Frank SOSKICE. Then you continued your account, saying that when the *Saumarez* went back a bit, you drew a certain deduction as to the exact place at which the mining had occurred. Would you please repeat, as clearly as you possibly can and in short sentences so that it can be interpreted exactly, what you meant to say by those sentences you used?

Commander PAUL. I am not prepared to say that the position was exact, but I believe it was reasonably correct, and I arrived at it as follows. I estimated that she had run a short distance towards the wind, had stopped, and drifted back again. At the time I reached her she was drifting back again, that is, in the direction of the shore, at a perceptible speed. Purely as an estimate, I consider that she had gone up into the wind an equal distance to the distance she drifted back again. I should complete that estimate by saying that I thought because she had drifted back the same distance the position where she finished this movement was the same position as that in which she had originally hit the mine.

Sir Frank SOSKICE. I want to know at what precise time it was you took a fix in relation to the movements of the *Saumarez* which you have just been describing.

Commander PAUL. I took the fix at 15.00 exactly.

Sir Frank SOSKICE. At that moment, how much of this moving forward and moving back had the *Saumarez* completed ?

Commander PAUL. I estimated that she had completed sufficient movement to take her back in the position at which she was mined.

Sir Frank SOSKICE. So at that moment you take a fix, putting you inside the Medri, and she is further into the Channel to the south-west—is that correct ?

Commander PAUL. That is correct.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I hope I made that clear. It is a complicated series of manoeuvres to describe, but I think it is now clear what the witness is trying to say.

Now did you give evidence, Commander Paul, before the Navigating Committee ?

Commander PAUL. Not personally. My report and my records were taken there by my Navigating Officer.

Sir Frank SOSKICE. And so far as you know, did they consider the evidence with regard to this fix, and other evidence, in arriving at their finding that the mining of the *Saumarez* took place at 008 degrees 3.9 miles ?

Commander PAUL. I understood the information produced from my records was taken into account.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, you will have from Commander Lankester other evidence as to what the Navigating Committee had before it, and you will see that they have put the position almost exactly at the same place as Commander Paul put it when he took his fix, that is to say in paragraph 2, 008 degrees Barchetta Rock 3.9 miles.

Now I want to pass to another matter, and that is whether your men were at action stations or not when the harbour master came out in this boat. What is the position with regard to that ?

Commander PAUL. From the time when I went to the help of the *Saumarez*, that is to say about 15.00, my men were fully employed in making preparations and arrangements for towing and in conducting the operation of towing the *Saumarez*. The harbour master's boat was in my neighbourhood between 15.30 and 16.00, which was at a very critical stage of the towing operation, when we were just getting *Saumarez* moving and manipulating a heavy steel rope. I required all the men that I could make available, and indeed would have liked more, to conduct the operation of towing, which took absolute priority over anything else that they might have been available to do. There was, therefore, no question of their being at action stations during this period, nor were any of the guns manned.

Sir Frank SOSKICE. Did you have on board any soldiers or marines ?

Commander PAUL. No.

Sir Frank SOSKICE. Did you have any machine guns ?

Commander PAUL. I had no guns normally described as machine guns. My smallest guns fired shells of 2 lb. weight.

Sir Frank SOSKICE. In what position was your light armament ?

Commander PAUL. My light armament was fore-and-aft, and at an elevation of 45 degrees.

Sir Frank SOSKICE. And is that its normal position ?

Commander PAUL. That is its normal position.

Sir Frank SOSKICE. Now I want to ask you one or two questions on passages in your report. It has been suggested that you were using this opportunity to carry out some kind of espionage or reconnaissance activities. What in point of fact were you doing, and in particular can you say, with regard to paragraph 7 of your report, what was the reason for making these remarks with regard to certain positions 1, 4, 2, 5 and 3 ?

Commander PAUL. We had been informed that there was a possibility that fire might be opened upon us from the shore, and that if this occurred it might come from certain gun positions which were given to us. At the time referred to in paragraph 7, the circumstances were as follows : First, one of our two ships was seriously damaged, and then the second was seriously damaged. We were practically stopped. We were close to the shore and in fact we were very vulnerable indeed. I felt that I should be neglecting an elementary duty if I did not, while we were in this position, check and record the positions of any guns that could be seen, so that if there was any question of those guns firing at us, and if it therefore became necessary for me to try and return that fire, I should at least experience no delays owing to not having looked to see where the guns were sited, and it was for that reason that I noted and recorded these positions, and having recorded them I naturally put them in my report.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to look at a passage in paragraph 20 of your report. On the last page of the report, Mr. President, the first sub-paragraph of paragraph 20 reads as follows :

"From the above, it appears improbable that any normal minefield could exist, and indeed the first reaction to *Saumarez*'s trouble was that she had hit a stray from QBY 539."

You probably remember that passage on the third page of the report. Commander Paul, I want you to tell the Court what you had in mind when you used those words. How did you come to record that as a tentative expression of opinion ?

Commander PAUL. I would like to make it quite clear that I used the words "first reaction" very carefully. That was not my considered opinion ; it was the thought that crossed my mind when I was steaming, and steaming quite fast, to the rescue of the *Saumarez*. I had not

got time, in those circumstances, to think out what might have caused the disaster to the *Saumarez*, and I was, moreover, extremely reluctant to think that anybody could have been so unscrupulous as to lay a minefield of any kind in this channel. I therefore refrained from coming to the conclusion that that had been done, at any rate for a time.

Sir Frank SOSKICE. I think, Commander Paul, as appears from your report, also in your vessel you had sustained casualties, some seven men including one officer having been killed and, I suppose, others injured as well ?

Commander PAUL. That is so. There were in fact eight killed. That is not quite clear from my report, but it is in other documents on the subject, and I can confirm it now.

Sir Frank SOSKICE. I want to ask you now about the damage which your ship sustained. Where was the damage done to the *Volage?*

Commander PAUL. The explosion had the effect of removing about 60 feet of the bow of the ship ; the remaining jagged pieces of plating that projected from the ship can be seen in this photograph.

Sir Frank SOSKICE. Which photograph ?

Commander PAUL. The photograph from Annex 8, and among the jagged pieces of plating projecting there was below the water the remains of a portion of the keel of the ship which was bent upwards by the explosion.

Sir Frank SOSKICE. From the nature of the damage, could you form any conclusion as to about where your ship was hit, at what part of the ship the object, whatever it was, struck ?

Commander PAUL. I would say that the explosion took place against or very close to the keel in the centre-line of the ship, a short distance from the bow. By a short distance I mean possibly half the figure of 60 feet—60 feet of the ship having been blown away—possibly something of the order of 30 feet from the bow of the ship.

Sir Frank SOSKICE. Have you looked at the report of the damage to your ship contained in Annex 11 of the British Memorial ?

Commander PAUL. I have.

Sir Frank SOSKICE. Would you just take it in your hand for a moment. [Same handed to witness.] Do you see the reference to the keel of your ship ?

Commander PAUL. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Is the damage which you have described set out against that heading "keel" ?

Commander PAUL. That is so.

Sir Frank SOSKICE. And in the next entry "shell-plating" ?

Commander PAUL. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I will not read out the entries, but I have no doubt the Court has them well in mind and might desire to verify what the witness says by referring later on to the report. I think it would probably be unnecessary to read the entries at the moment. The Court can also, if they will be so good, see the damage as shown on that photograph out of Annex 8 to which the witness has previously been referring. [To the witness.] I want you to tell the Court at this point where you say you think the mine struck your ship, what was the depth of water that your ship drew?

Commander PAUL. About 11 feet.

Sir Frank SOSKICE. About how deep, then, must the mine have been to strike your ship where it did?

Commander PAUL. Of the order of 12 feet.

Sir Frank SOSKICE. Would it have been possible for that damage which you have described to the Court to have been done by a mine floating on the surface of the water?

Commander PAUL. It could not possibly have been caused that way.

Sir Frank SOSKICE. Was your ship fitted with degaussing equipment?

Commander PAUL. It was.

Sir Frank SOSKICE. Was that equipment effective and switched on at that time?

Commander PAUL. It was.

Sir Frank SOSKICE. Professor Cot, I think, asked why it was that your log had not been completed after the time that your ship struck the mine. Is it true or untrue that your log was uncompleted?

Commander PAUL. I did not understand the reference because I consider my log to be reasonably complete throughout this period.

Sir Frank SOSKICE. You have said that you had signalling qualifications and experience. I want to ask you very shortly to tell the Court what does a cruiser have on it from the point of view of deciphering signals or picking up signals and reading them.

Commander PAUL. A cruiser would have approximately fifteen visual signalmen for that purpose.

Sir Frank SOSKICE. Have you any doubt that a cruiser with that complement of men would be able to pick up signals if they were sent to it from the shore?

Commander PAUL. If they were made in the accepted and proper manner, I have no doubt whatever that they would be seen.

Sir Frank SOSKICE. What do you understand by "proper manner"? What are the usual signals that you expect to receive from the shore according to ordinary international maritime usage?

Commander PAUL. If it is desired to signal to ships which pass close to a coast or perhaps through a channel, the normal procedure is to erect a signal station. A signal station may have a number of things in it, but among those which you would expect to find are a mast, perhaps 60 feet high, on which signalling flags can be hoisted, and also, perhaps, a signal projector ; that is to say, a form of search-light which is so fitted that Morse code can be transmitted using its light.

Sir Frank SOSKICE. If you want to send a signal to a ship, do you first take steps to attract its attention ?

Commander PAUL. Yes, a normal way of attracting ships' attention would be to use an international code pennant, that is a long flag, about 10 or 12 feet long, striped in red and white, and which can be seen quite readily by ships up to a distance of perhaps 5 miles.

Sir Frank SOSKICE. I think you said "a normal way" and not "*the* normal way".

Commander PAUL. That would be the normal way if flag signalling were used.

Sir Frank SOSKICE. And if lights were used ?

Commander PAUL. Then it would suffice to attract the attention of the ship to flash to it on the projector.

Sir Frank SOSKICE. In any case, would you begin your signals before you got an indication from the ship that her attention had been attracted and that she was ready to receive them ?

Commander PAUL. You might try to do so, but it would generally be quite useless.

Sir Frank SOSKICE. Before the war, did you see service in the Mediterranean ?

Commander PAUL. Yes, I spent a total of six years in the Mediterranean.

Sir Frank SOSKICE. I do not want to go into exact times, but approximately during what period did you spend those years in the Mediterranean ?

Commander PAUL. Between 1928 and 1939.

Sir Frank SOSKICE. Did you, in the course of your service during those six years, get to know and visit the Yugoslav, the Albanian, and Greek coasts ?

Commander PAUL. Yes, on many occasions.

Sir Frank SOSKICE. Have you, from time to time, visited the various points which we have heard named in this case or, at any rate, most of them ?

Commander PAUL. Yes, I have been to Sibenik, Split, Kotor, Valona, Durazzo and Corfu.

Sir Frank SOSKICE. Have you, in the course of your service, used the Corfu Channel about which we have been talking in this case?

Commander PAUL. Yes.

Sir Frank SOSKICE. On one occasion only, or on several occasions?

Commander PAUL. I can personally only recollect one visit.

Sir Frank SOSKICE. But so far as you know, did other ships use the Corfu Channel?

Commander PAUL. Yes; Corfu was a very popular port for ships to visit, and I should say that in pre-war years every year several ships went at various times to Corfu.

Sir Frank SOSKICE. What about the Corfu Channel?

Commander PAUL. If one was going to the port of Corfu, one would approach it through either channel according to the circumstances. If one went by one channel, it is probable that one would leave by the other, because the object of a cruise is largely to give ships as much variety as possible. Furthermore, if one were conducting fleet exercises in the open sea, it was quite a common thing for one of the forces engaged in these exercises to sail without the other force having any information of what was being done. On an occasion of that kind, one would not tell the other force which channel was being used. That would be part of the problem which would have to be solved in fighting the imitation battle which followed.

Sir Frank SOSKICE. So that if you came from the south channel you might well go through the north, and if you came from the north you might well go through the south?

Commander PAUL. That would be quite normal.

Sir Frank SOSKICE. Just one final question, to get it perfectly clear. I am not quite sure whether you made yourself clear on this when you said "other ships habitually went to Corfu". I want to know did other ships, to your knowledge, habitually use either of these two channels, the North Corfu Channel or the South Corfu Channel?

Commander PAUL. The other ships to which reference is made would use either channel according to the circumstances.

Le PRÉSIDENT. Je vous remercie.

Sir Frank SOSKICE. Thank you very much.

The PRESIDENT [*Interpretation.*] M. Cot, have you any questions you would like to put to the witness?

M. Pierre COT. Je me bornerai à faire la même déclaration que ce matin. Le commandant Paul a perdu son navire. Nous lui exprimons notre plus profonde sympathie, à lui et à ses marins. Il me permettra d'y ajouter l'expression de notre admiration pour ce qu'il a fait, et je voudrais vous demander la permission de lui exprimer de nouveau ceci, aussi brièvement mais avec autant de sentiment que je mets dans ces paroles, par l'amiral Moullec.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I would like to make the same declaration I made this morning. Commander Paul has lost a ship and men with it, I would like to express to him my deepest sympathy and my admiration for the way in which he carried out his duty. I would like to request the Court to allow Admiral Moullec to voice the same sentiments.

Amiral MOULLEC. Monsieur le Président, je rectifie d'abord une petite erreur que vient de faire M. Pierre Cot. Il a dit : « Le commandant Paul a perdu son navire. » Heureusement non, il a pu le sauver, et j'en suis très heureux.

Je m'en voudrais, Monsieur le Président, de laisser partir le témoin sans rendre hommage au grand marin que vous avez devant vous. Vous avez entendu le récit des manœuvres vraiment très difficiles que le commandant Paul a réalisées avec un grand bonheur dans l'après-midi qui nous intéresse. Je suis certain que, d'ici quelques années, dans les écoles navales, les manuels de manœuvres citeront comme exemple de courage, d'initiative et d'habileté manœuvrière l'exploit extraordinaire réalisé le 22 octobre 1946 par le commandant Paul. Je pense que la marine royale britannique peut être fière d'avoir de tels marins.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I should like, first of all, to correct a slight error in what Professor Cot just stated. Commander Paul did not lose a ship and we are all very happy indeed that he did not. Now I should like to beg the Court's leave to say a few words. You have before you, Gentlemen, a great sailor. A sailor who conducted on that eventful afternoon very difficult manoeuvres with great courage, and I am sure that a few years hence in all the naval schools' handbooks will be quoted a reference to the courage and initiative of Commander Paul on that afternoon of 22nd October, 1946. His Majesty's navy will be proud of Commander Paul.

Le PRÉSIDENT. La Cour est heureuse d'entendre de si belles et si justes paroles.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The Court is happy to hear such fair and proud words.

Commander PAUL. Mr. President, may I thank Professor Cot and Admiral Moullec very sincerely for their kind thoughts and remarks and associate with myself those who suffered, their relatives, and their shipmates.

Commandant PAUL. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, permettez-moi de remercier M. le professeur Cot et l'amiral Moullec de leurs paroles et de ce qu'ils ont dit à mon propos. Permettez-moi également d'associer à mes remerciements ceux qui ont souffert, leurs familles et les autres marins à bord de mon navire.

Le PRÉSIDENT. Commandant, j'aurais voulu vous poser quelques questions ; mais l'heure est un peu tardive. Je le ferai donc demain matin au commencement de l'audience, à 10 heures 30.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Commander Paul, I should have liked to put a number of questions to you. However, I see the hour is late ; we still have work to do, so I shall postpone putting these questions to you till to-morrow morning's session, which will begin at 10.30.

[*Public sitting of November 30th, 1948, morning.*]

Le PRÉSIDENT. L'audience est ouverte.

Je voudrais prier le commandant Paul de prendre sa place devant la Cour.

[Au témoin.] J'aimerais que vous preniez une copie de votre rapport du 23 octobre 1946. La Cour voudrait avoir quelques renseignements sur certains paragraphes de votre rapport.

Dans le paragraphe n° 13, vous parlez d'une « zone dangereuse » qui « devait être traversée pour la quatrième fois ». Nous voudrions avoir quelques explications sur ce que vous entendez lorsque vous parlez de « zone dangereuse » et ce que vous entendez par « pour la quatrième fois ».

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The hearing is open.

We call upon Commander Paul to take up his position before the Court.

Commander Paul, would you kindly take a copy of your report of the 23rd October, 1946. The Court would like to have some information on certain sections of your report. For instance, in paragraph 13 of your report, you refer to a danger area that had to be crossed for the fourth time. The Court would like to know what you mean by this danger area and what you mean by the words "for the fourth time".

Commander PAUL. The danger area to which I referred, Mr. President, was the area in which I supposed that there might be mines as a result of the two explosions. The first time of crossing I considered to be when I closed the *Saumarez* and started to take her in tow ; the second time of crossing was when I actually had her in tow and was proceeding back in the direction of Corfu to cross the same area ; the third occasion was after I had slipped the *Saumarez* and dealt with my own damage, when I again steamed towards the *Saumarez* and therefore crossed a section of this area ; the fourth occasion was when I had *Saumarez* in tow for the second time and I was proceeding finally towards Corfu.

Commandant PAUL. [*Interprétation.*] La zone dangereuse à laquelle je me suis référé est la zone dans laquelle il était supposé y avoir des mines, à cause des deux explosions qui s'étaient produites.

La première fois que je traversai cette zone fut quand j'allai auprès du *Saumarez* et que je commençai à le prendre en remorque ; la deuxième fois fut lorsque je remorquai le *Saumarez* et commençai à revenir en direction de Corfou ; la troisième fois fut lorsque, après avoir laissé le *Saumarez* pour m'occuper des avaries survenues à mon propre navire, je me dirigeai de nouveau vers le *Saumarez* qui avait dérivé ; la quatrième fois fut quand je repris le *Saumarez* en remorque et que je partis finalement dans la direction de Corfu.

Le PRÉSIDENT. Au paragraphe 7 de votre rapport, vous dites qu'« on utilisa alors au maximum l'occasion d'observer de près les défenses albanaises », et vous indiquez les constatations faites sur ce point en ce qui concerne le « XCU ». Qu'entendez-vous par « XCU » ?

The PRESIDENT [*Interpretation.*] In paragraph 7 of your report, you say that the most was made of the opportunities to study Albanian

defences at close range. Then you state that with reference to "XCU", this includes such and such defences. What do you mean by the words "with reference to XCU"?

Commander PAUL. The term XCU, Mr. President, refers to a document which, as a serving officer, I have been instructed not to discuss, and I must therefore beg your leave not to refer further to the matter.

Commandant PAUL. [*Interprétation.*] L'expression « XCU » a trait à un document de service que l'on m'a demandé, en tant qu'officier en service, de ne pas discuter. Je vous prie donc, Monsieur le Président, de me permettre de ne pas discuter cette question.

Le PRÉSIDENT. Nous n'avons pas l'intention de vous demander des explications sur ce document ; nous voudrions seulement savoir ce que ces trois lettres indiquaient.

The PRESIDENT [*Interpretation.*] We have no intention of asking you to supply explanations of this document. We simply wanted to know what was meant by the three letters used.

Commander PAUL. I think I may say, Mr. President, that it is simply a short title.

Commandant PAUL. [*Interprétation.*] Je crois prouvoir dire, Monsieur le Président, que c'est simplement une abréviation.

Le PRÉSIDENT. Une dernière question concerne les paragraphes 20 et 21 de votre rapport. Nous voudrions savoir si vous pouvez nous expliquer un peu plus en détail la portée du premier alinéa du paragraphe 20 de votre rapport, puis la portée du paragraphe 21.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The last question refers to paragraphs 20 and 21 of your report. The Court would like to know whether you could explain in greater detail (*a*) sub-paragraph 1 of paragraph 20, and (*b*) paragraph 21.

Commander PAUL. First, Mr. President, sub-paragraph 1 of paragraph 20. As I stated yesterday, when I first steamed in the direction of *Saumarez* after she had experienced her explosion, the thought crossed my mind that there was a possibility that the mine which she had hit, if it was indeed a mine, was one that was in some way connected or concerned with QBY 539. I had no time to think out in detail what sort of connexion that mine might have with QBY 539, and I did not have any useful detailed knowledge of that area ; in fact, I did not then know anything like as much as I do now either about the area or the work that had in fact been done on this Medri channel, and it might, for all that I knew then, perhaps have been a floating mine, or it might have been an unswept mine. I do not now think that either of those possibilities could in fact have occurred, and I therefore would describe it still as a first reaction and one concerning which I changed my mind later.

Continuing with paragraph 21, Mr. President, when I subsequently struck a mine myself, which I was reasonably certain was a moored mine, I reconsidered my earlier opinion. I thought it was too much to expect that two accidents of the kind that I had first envisaged had occurred, and I therefore concluded that there must in fact be a mine-

field of some kind in the Medri channel. I did not at that stage suppose it to be a big one, because I had not then the information that was subsequently obtained by the resweeping of that Channel, and my considered opinion on the information then available was that a small minefield existed within the Channel and along the side of it nearest Saranda, which was in fact the area in which both the *Saumarez* and the *Volage* had run into trouble.

Commandant PAUL. [*Interprétation.*] A l'alinéa 1 du paragraphe 20, comme je l'ai indiqué hier, quand je me suis d'abord dirigé vers le *Saumarez* après l'explosion survenue à bord de ce bateau, j'ai pensé que c'était peut-être une mine et que cette mine avait un rapport quelconque avec le champ de mines QBY 539. Mais à ce moment-là je n'avais pas eu le temps de songer en détail au rapport qu'aurait pu avoir cette mine avec le champ QBY 539 ; je n'avais pas toutes les informations que j'ai à présent sur la position de ce champ de mines. Je ne connaissais pas alors tous les travaux exécutés dans le secteur et dans le chenal Médri. Je pensais que c'était peut-être une mine flottante, une mine qui n'avait pas été draguée. Mais, comme je l'ai dit hier, c'était la première impression, et maintenant je ne crois pas que les suppositions que je faisais alors étaient justes.

Pour ce qui est du paragraphe 21, quand j'ai plus tard heurté une mine moi-même et que j'étais plus ou moins certain que la mine que j'avais heurtée était une mine amarrée, j'ai dû songer de nouveau à cette question, parce que je ne pouvais vraiment pas supposer qu'il pût se produire deux accidents, tels que ceux auxquels j'avais songé d'abord, à un si bref intervalle de temps. J'ai donc pensé qu'il devait y avoir un champ de mines dans le chenal Médri. Je ne savais pas alors combien il y avait de mines, car je n'avais pas à ce moment les informations qui furent obtenues plus tard à l'aide du déminage ; mais j'ai pensé, sur la base de ce que je savais alors, qu'il y avait sans doute un petit champ de mines dans le chenal à l'est, c'est-à-dire dans la partie orientale du chenal, en face de Saranda. C'est là que le *Saumarez* et le *Volage* avaient subi leurs accidents.

Le PRÉSIDENT. Je vous remercie beaucoup, commandant.

Sir Frank, voulez-vous présenter le témoin suivant, qui est je crois le capitaine de corvette Lankester.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Thank you very much, Commander Paul.

Is not Commander Lankester your next witness, Sir Frank?

Sir Frank SOSKICE. Yes, that is so, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président.

[Lieutenant-Commander Lankester called.]

Le PRÉSIDENT. [S'adressant au témoin.] Je vous prie de bien vouloir faire la déclaration solennelle prévue par le Règlement pour les témoins.

[*Le témoin fait la déclaration solennelle d'usage.*]

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I call upon you to make the solemn declaration provided in the Rules of the Court for witnesses.

[*Lieutenant-Commander Lankester solemnly declared as a witness.*]

Sir Frank SOSKICE. He should also make the declaration appropriate to an expert.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, le témoin devra également faire la déclaration prévue pour les experts.

Le PRÉSIDENT. Oui, je vous prie de faire l'autre déclaration solennelle prévue au Règlement, pour les experts.

[*Le capitaine de corvette Lankester fait cette déclaration solennelle.*]

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Then I call upon you to make also the declaration provided for in Article 53 for experts.

[*Lieutenant-Commander Lankester solemnly declared as an expert.*]

Sir Frank SOSKICE. Commander Lankester, particulars of your service and qualifications have already been filed with the papers before the Court, and I want now to ask you whether, on 22nd October, 1946, you were the navigating officer aboard H.M.S. *Mauritius ?*

Commander LANKESTER. Yes, I was.

Sir Frank SOSKICE. Were you also on November 12th and 13th, when Operation Retail took place, on board the *Mauritius ?*

Commander LANKESTER. Yes, I was too.

Sir Frank SOSKICE. I do not know whether you have seen the copy filed with the Court, but are you aware that there was a report of proceedings prepared for the *Mauritius*, dated 23rd October, 1946 ? [To the Court.] Mr. President, that has already been filed with the Court, and there is just one short passage in that report to which I should like to draw the attention of the Court by this witness. I should really have asked Commander Paul about it yesterday, but I can equally ask this witness about the same passage.

I am afraid I have not hitherto been giving your allotted Court numbers when I refer to documents. I have noticed that upon the documents filed each one has a number allotted to it by the Court, and perhaps it would be of convenience to the Court if, when I refer to documents, I also give your Court number. The number of the document about which I am now speaking is 398. You will remember, Mr. President, that Commander Paul gave evidence with regard to the times of the explosion on the *Volage*—16.16 was the appropriate time—and that he referred to the entry in the log of *Mauritius*, the entry which read "16.25 *Volage* mined". He stated to you that he sent out a telephone message to *Mauritius*, he thought, about that time, and that presumably that entry "16.25 *Volage* mined" referred to the time at which that message was received by the *Mauritius* from him. The entry in the log of the *Mauritius* read "16.25 *Volage* mined", and in the report of proceedings in document 398, paragraph 11, that is to say, the report of the proceedings prepared by the officer commanding the *Mauritius*, Rear-Admiral Kinahan, the first sentence read : "At 16.25 a message was received from the *Volage* that she had lost her bows on another mine." I call the Court's attention to that sentence as supporting what Commander Paul said, namely, that the entry in the log of *Mauritius* "16.25 *Volage* mined" presumably refers to the time at which that message was received.

I am reminded that for the purpose of identification I should have told you that this document in the report of proceedings of the *Mauritius* is Annex E. 3 to Document 398. [To the witness.] You have told us you were the navigating officer of the *Mauritius*. Did you plot the course of the *Mauritius* on this occasion through the Medri channel to the place where this accident happened?

Commander LANKESTER. Yes, I did.

Sir Frank SOSKICE. Did you prepare the track-chart which is now Annex 7 as the ship went along the Medri channel on that occasion?

Commander LANKESTER. Yes, I did prepare that track-chart and I checked it afterwards.

Sir Frank SOSKICE. You prepared a track chart and you checked it afterwards. Is that track chart which you prepared and subsequently checked Annex 7 which is before the Court?

Commander LANKESTER. Yes, it is.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, the Court will remember Annex 7. I do not want to trouble you to get it out of the Memorial. It is Annex 7 of the British Memorial. [To the witness.] Is this track plotted out on that Annex the track which was followed by the *Mauritius*?

Commander LANKESTER. Yes, it is.

Sir Frank SOSKICE. The Court will remember the track goes up like this towards the east of the Channel, and then goes on [indicating], and on that track at 14.53½ there is marked the position of the *Saumarez* when mined. [To the witness.] Is that track shown as the *Mauritius*'s track on that chart completely accurate in all respects?

Commander LANKESTER. Yes, that is the most accurate track that is available. It is very nearly exact within a few yards.

Sir Frank SOSKICE. Is there any possibility at all that the *Mauritius* or the *Saumarez* following behind it went outside the Medri channel at any time before the explosion took place to the *Saumarez*?

Commander LANKESTER. No, there is no possibility at all.

Sir Frank SOSKICE. Are there two ways in which you can plot a course, one on time bearings, and one by reference to visible objects?

Commander LANKESTER. Yes, there are two methods by which the track can be prepared. One depends on a series of cross-bearings, and the other depends upon observing bearings of objects which might be and are often directly ahead of the ship.

Sir Frank SOSKICE. By which method were you plotting this track on this particular occasion?

Commander LANKESTER. I used the second method, that is to say, I observed an object, in this case the village of Saranda, directly ahead of the ship. By observing this direction, I could tell that the ship

was on the line which was intended, and that she did not deviate either to the right or to the left.

Sir Frank SOSKICE. You mentioned the village of Saranda. I do not want to ask you in detail about the other points on the landscape by which you could check your course, but were there also a number of other landmarks which you used as you went up the Channel?

Commander LANKESTER. Yes, there were other objects that I used.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to tell the Court, from your experience as a navigating officer, is that second method that you were using of plotting your course by objects on the landscape an accurate method?

Commander LANKESTER. Yes, that is an exact method. It is to be preferred as being more exact than the first method which I mentioned.

Sir Frank SOSKICE. And is it navigating practice, if you are going through a channel or close to land where there are many objects by which you can check yourself, to use the second method—the land-check method—rather than the first method which you described?

Commander LANKESTER. I am not absolutely sure of the question. Could I have the question explained again, please?

Sir Frank SOSKICE. What I was asking was this: you told us there were two methods of plotting your track; one by cross-bearings when you have not got objects on the land by which you can fix yourself, and the other to use objects on the land, in other words your method two which you described, and I will simply say this: would a navigating officer, if he could use the second method because he is going close to land or through a channel where there are objects on the land by which he could plot his track, generally speaking prefer the second method, namely the method which is that when you plot your course by objects on the land?

Commander LANKESTER. Yes, the second method is to be preferred; if there are objects suitably placed, that is to say objects ahead of the ship or very nearly ahead of the ship, then the second method, which is the one I used, is to be preferred to the first method.

Sir Frank SOSKICE. Very well. Now I want you to tell me this: we have been told that the *Saumarez* was following the *Mauritius*. Was it following in the track of *Mauritius*?

Commander LANKESTER. Yes, it was following in the track of the *Mauritius*.

Sir Frank SOSKICE. The next thing, Commander Lankester, that I want you to explain is this. On Annex 7, as the *Mauritius* takes its course to this bearing here [indicating on the chart], it is shown as having deviated slightly towards the north-east side of the Channel. Mr. President, I think it is clear what I am putting to him; as the *Mauritius* takes this turn to the left, it is shown as having deviated slightly towards the north-east corner of the Channel, and I want to ask the witness now how it was that that took place and what is the reason for it?

I want you, Commander Lankester, in your own language—it is not very easy to follow it if one is not a sailor—but to explain in your own language exactly what was the reason for that and how it came about. Explain it to the Court in your own language as clearly as you can.

Commander LANKESTER. It was intended that the two ships should remain exactly in the middle of the Medri route. When the time came to make this turn, the signal ordering the turn from the Admiral to the two ships was slightly delayed in its transmission. For that reason, the time at which the turn was made delayed by a very short time, and therefore the turn took place a little late, and instead of proceeding up the centre of the Medri route, the two ships proceeded along the line shown on the chart.

Sir Frank SOSKICE. You mentioned the Admiral's signal to the two ships. I just want you to make a little more plain to what signal you are referring and to what ships? Would the Admiral give a signal—that is to say Admiral Kinahan who was commanding on the *Mauritius*, would he give a signal both to his own ship, the *Mauritius*, and to the *Saumarez* that was following behind? Is that the signal you are referring to?

Commander LANKESTER. The Admiral commanded both ships. The signal that I referred to was from the Admiral, who was in the *Mauritius*, but not in immediate command of the *Mauritius*, to the Captain of the *Mauritius* and to the Captain of the *Saumarez*.

Sir Frank SOSKICE. I think that is quite clear. The Admiral was commanding the ships as a whole, but the immediate command of each ship was in the captain of that ship.

Commander LANKESTER. Yes, that is so.

Sir Frank SOSKICE. And when the time arrived to take the turn to the left, if I may use non-nautical language—would you tell the Admiral that that time had arrived and would the Admiral then signal an order to the captains of the two ships?

Commander LANKESTER. Yes, that is the way it was done.

Sir Frank SOSKICE. And the Admiral's signal to the two captains you say was slightly delayed for some reason or another?

Commander LANKESTER. Yes, it was delayed for some technical reason or another.

Sir Frank SOSKICE. And is that the reason why, on Annex 7, the course of the *Mauritius* is shown as having veered a little towards the north-eastern boundary of the Channel?

Commander LANKESTER. Yes, that is the reason.

Sir Frank SOSKICE. You have told us that the track of the *Mauritius* was correctly shown on Annex 7 as being inside the Medri route as it is indicated on Annex 7. I want you to tell the Court how do you know that it is accurate in this particular part of it? That is to say, at the part of the track where it bends round to the left.

Commander LANKESTER. I knew that it was correct because I was observing the direction of Cape Kiephali. It will be seen that the direction of this Cape Kiephali corresponds to the track of the *Mauritius*.

Sir Frank SOSKICE. What I really want to know is did you take any checks to establish that the track was correct at that time, and, if so, when ?

Commander LANKESTER. Yes, I observed firstly the bearing, the direction of Cape Kiephali at the beginning of the turn at the time 14.45, and also when the turn was completed at the time 14.49 I took check bearings both of Cape Kiephali and of the point of land which is just to the westward of Saranda in this position [indicating on the chart.]

Sir Frank SOSKICE. For the purposes of the record, a piece of ground just to the west of Saranda—is that what you indicated with your finger ?

Commander LANKESTER. Yes, the piece of land which juts out into the sea immediately to the west of Saranda.

Sir Frank SOSKICE. Just to get it perfectly clear, you have told us you took two fixes, one at 14.45 as shown on Annex 7, just before the ship turned more round to the left, and one at 14.49, just after it had completed the turn as also shown on Annex 7. Is that correct ?

Commander LANKESTER. Yes, that is correct.

Sir Frank SOSKICE. Those being at the two points shown on Annex 7 ?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. And in taking those checks that you have just described, you mentioned various points on the land which you used for the purposes of making the checks.

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. I think you mentioned Cape Kiephali, then the spit of land to the west of Saranda, and was there also another point that you used, just for the sake of completeness ? What was that ?

Commander LANKESTER. Yes, Sir, Denta Point, and of course the village of Saranda that I mentioned previously.

Sir Frank SOSKICE. I now want you to tell the Court how the position was plotted at which the *Saumarez* ran into a mine. Now to start off with, did you plot that position ?

Commander LANKESTER. Yes, Sir, I plotted it myself.

Sir Frank SOSKICE. First, can you tell the Court what method you used for the purpose of fixing that place ?

Commander LANKESTER. I used two methods. The first I used at the time of the occurrence and the second for checking purposes later. The first occasion I obtained the distance and the direction of the *Saumarez* from the *Mauritius* at a time after the explosion by a few

minutes. And at this same time I established the position of the *Mauritius* by finding out how far and in what direction the *Mauritius* had proceeded since the fixed observed position at 14.49 that I mentioned in an answer to a previous question. This gave one position of the *Saumarez*.

Sir Frank SOSKICE. Pause there for a moment—I just want to take it step by step. Now that was the first method that you used for plotting the place where the *Saumarez* was mined? What results did that give?

Commander LANKESTER. That gave a position in a direction 002 degrees 4.1 miles from Barchetta Rock.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, you will remember, and the Members of the Court will remember, that in paragraph 10 in the report of proceedings of the *Mauritius*, to which I referred a moment ago, namely Annex *e* (iii) of Document 398, in paragraph 10, reads, if I may read it out to the Court: "The position in which the *Saumarez* hit the supposed mine was fixed by my Squadron Navigating Officer, Lieutenant-Commander P. K. Lankester, as being 002 degrees Barchetta Rock 4.1 miles." That is the position that he has just given.

I will later on explain what one means by saying 002 degrees Barchetta Rock 4.1 miles. I will explain to the Court at a later date how one interprets those fixings.

Now, that was the first method you employed and that was the first result that was produced. I now want you to tell me about the method which you later employed, and when you have told the Court what that method was I want you to tell the Court what result that method produced.

Commander LANKESTER. In the second method I took the actual time at which the explosion occurred—14.53½—determined the position of the *Mauritius* at that time by estimating how far she had travelled and in what direction, since the observed position at 14.49, and then, knowing that the *Saumarez* was a fixed known position astern at that time, I could work out exactly where *Saumarez* was then. This position came out at 008 degrees 3.9 miles from Barchetta Rock.

Sir Frank SOSKICE. The Court will remember that is the result which is given in paragraph 2 of the Navigating Committee's Report, which reads: "We are agreed that the former—that is to say the *Saumarez*—was mined in position 008 degrees 3.9 miles Barchetta Rock." I want you to explain to the Court the reason for the difference between your first reading 002 degrees 4.1, and your second reading 008 degrees 3.9. How do you account for the difference between the two?

Commander LANKESTER. I explain the difference between these two positions by the fact that the *Saumarez* had carried her momentum and had travelled some way after hitting the mine. The second position, 008 degrees 3.9 miles from Barchetta Rock, is the position in which she actually struck the mine. The other position, 002 degrees 4.1 miles from Barchetta Rock, is the position in which she finally stopped.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, you will remember hearing yesterday how the *Saumarez* veered round into the wind after it had

been struck by the mine. I wonder whether the Court would be so good as to take for a moment Supplement 6, the Security Council Proceedings, and look at Exhibit 2 A, Nos. A. 3 and A. 4, which show what I am describing. You have already seen these photographs. I shall, in any case, have to ask some questions on these photographs later on in my examination, but for the present they do show what Commander Lankester has just been describing. You will remember that these photographs were taken from the *Mauritius*. This is the *Mauritius*, and there is the *Saumarez* [indicating] as you can see shortly after the explosion occurred. You can also see that the *Saumarez* is pointing as if it had veered round to its left into the wind in both of these photographs. [To the witness.] You have described in your evidence a moment ago the movement which the *Saumarez* performed after it struck the mine. Is that the movement you were describing to the Court—the one shown on the photograph?

Commander LANKESTER. Yes, that is so.

Sir Frank SOSKICE. I want to get perfectly clear from you in order that there can be no mistake what does 002 4.1 show and what position does 008 3.9 show?

Commander LANKESTER. Perhaps it would be convenient if I showed this on the chart behind me. Here is Barchetta Rock, and the position 002 4.1 miles means in a direction 2° to the right of north for a distance of 4.1 miles. The other position 008° 3.9 miles means in a direction 8° to the right of north, that is, further to the right a distance of 3.9 miles which is not quite so far.

Sir Frank SOSKICE. One more question with regard to the position at 14.53½ which you have shown on your track chart. Is that the position 008 3.9 or is that the other one?

Commander LANKESTER. That position is the position of the *Mauritius* at that time. The little red circle is the position 008 3.9 miles from Barchetta Rock.

Sir Frank SOSKICE. You can see on the chart, Mr. President, the little circle immediately next door to the black circle. [To the witness.] Is the position 002 4.1 further still into the Channel towards the west?

Commander LANKESTER. Yes, that is so.

Sir Frank SOSKICE. Did you give evidence before the Navigating Committee in relation to this accident?

Commander LANKESTER. Yes, I did.

Sir Frank SOSKICE. Did you give them the evidence which you have just been giving to the Court and make available to them your notebook showing the notes which you took as you plotted the track?

Commander LANKESTER. Yes, I did.

Sir Frank SOSKICE. I want you again to take for a moment these two photographs at which I asked you to look a moment ago, and I want to ask you something upon them with regard to what M. Cot said about

them. You will remember, Mr. President, that Professor Cot argued that these two photographs showed that the *Mauritius* had swung back to its left to get into the Medri channel having been outside the Medri channel before it took that turn to the left. [To the witness.] Do you agree with what Professor Cot said or do you disagree?

Commander LANKESTER. No; I do not agree with what Professor Cot has said.

Sir Frank SOSKICE. I want you to tell the Court what you say the two photographs show and what are your reasons for saying so.

Commander LANKESTER. The two photographs show to me that it was the *Saumarez* which changed her course after the explosion and not the *Mauritius*, and it shows that the *Mauritius* held straight on her course. I could explain that perhaps by referring to the board and by using two pencils, one to represent the *Mauritius* and the other to represent the *Saumarez* following behind.

Sir Frank SOSKICE. In your explanation, will you remember that it has to go on the record and be intelligible when read on the record.

Commander LANKESTER. This dark coloured pencil I use to represent the *Mauritius* proceeding in that direction [indicating]. Astern of her, represented by this yellow pencil, is the *Saumarez*. I am afraid I cannot quite reach the correct position on the chart. When the explosion in the *Saumarez* took place, she was situated in this position astern of the *Mauritius* and going in the same direction. After the explosion, she turned to her left into the wind, that is to say, towards the direction from which the wind was blowing, and the *Mauritius* continued straight on. At the time that the photographs were taken, they were situated something like this. It can be seen that it is the right-hand side of the *Saumarez* that is visible from the *Mauritius*. Supposing now that the *Mauritius* had altered course and not the *Saumarez*. Then the positions of the ships at the time that these photographs were taken would have been something like this, and it would have been the left-hand side of *Saumarez* which would have been visible. From the photograph it is clear that it is the right-hand side of the *Saumarez* which is visible and not the left-hand side.

Sir Frank SOSKICE. You will see, Mr. President, by looking at the photograph that you are looking at the right of the *Saumarez*, because you can see that its bows point to the right-hand side of the photograph, and its stern points to the left-hand side of the photograph. [To the witness.] I want to ask you whether there are one or two other indications on the photograph to show that what you have been saying is correct. In the first place, do you see on the photograph any track made such as you might expect to be made by the *Mauritius*—a cruiser—if it had been taking a turn to its left?

Commander LANKESTER. No; I cannot see any such track.

Sir Frank SOSKICE. Do you think that there would have been such a track visible if a cruiser had turned to its left in the area shown in the photograph?

Commander LANKESTER. Yes, if the cruiser had turned to the left, the water through which she had turned would have been smoothed out by her passage and would have been visible in the photograph.

Sir Frank SOSKICE. You will see, Mr. President, no signs of any water smoothed out in a curve such as you might expect behind the *Mauritius* if she had turned in that way. [To the witness.] Have you, in point of fact, another copy of photograph A. 4 which is a clearer copy of that same movement with you ?

Commander LANKESTER. No, I have not that photograph with me. I thought I gave it to Sir Frank.

Sir Frank SOSKICE. Is that which you have just been handed the photograph ?

Commander LANKESTER. This is the photograph, but it is not quite so clear as the one which I had in mind.

Sir Frank SOSKICE. I do not know who is responsible, but I do not seem to have the photograph, nor does the witness. It is being looked for outside. While a search is being made for the photograph, can you see on the photograph which you say you gave to me any mark showing where the explosion had occurred ?

Commander LANKESTER. Yes, I did see such a mark and, in fact, looking very closely at this photograph A. 4, it is just visible, but not so clearly as in the photographic print. There is a small patch of smooth water which must have been caused by oil escaping from the *Saumarez* when she hit the mine, and that oil can be seen to go from the stern of the *Saumarez* in a curve to a position which is astern of the *Mauritius*.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, it is very, very difficult indeed to distinguish on this photograph, but perhaps I may continue my search for the other and let you see it. [To the witness.] As one final indication, can you see from the lay of the land in photographs A. 3 and A. 4 any change in the position of the *Mauritius* with regard to that land, and a change with regard to the position of the *Saumarez* in relation to the *Mauritius* ?

Commander LANKESTER. From the lay of the land, I can see that there is no change of position of the *Mauritius* with respect to the land.

Sir Frank SOSKICE. Is there a change shown in the position of the *Saumarez* ?

Commander LANKESTER. Yes, there is a small change of position of the *Saumarez* with respect to the land.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, perhaps I can make that clear. You can see that the *Saumarez* has moved forward from that position to that position [indicating]. You can compare it with this gun which shows that the *Saumarez* has come forward. At the same time, if you look at the land against the object close to the funnel of the *Mauritius*, you can see what the lay of the land is so far as one can discern the same. There are two dark patches, and the *Mauritius* would seem to be in

the same position in regard to the land in both photographs, although the *Saumarez* has altered its position. [To the witness.] I now want to ask you about the guns on the *Mauritius*. In what position were the guns of the *Mauritius* at the time she was passing through the Channel on this occasion?

Commander LANKESTER. The main guns on the *Mauritius* were in the line of the ship. The guns for use against aircraft were pointing outwards at right angles to the line of the ship and pointing up into the air at an angle of 60°.

Sir Frank SOSKICE. What is this gun shown on photographs A. 3 and A. 4, pointing outwards and upwards?

Commander LANKESTER. That is an anti-aircraft gun.

Sir Frank SOSKICE. Is that the normal position for the anti-aircraft guns on a cruiser?

Commander LANKESTER. Yes, that is the normal position for those guns in a cruiser.

Sir Frank SOSKICE. When I say "normal", I want you to tell me exactly what you mean; do you mean in harbour, for cruising, and so on? Is that the warlike position or is that the normal harbour and cruising position?

Commander LANKESTER. That is the position in harbour and at sea and it is selected for purposes of appearance and ceremony.

Sir Frank SOSKICE. In photographs A. 1 and A. 2 there are also some guns shown. Mr. President, A. 1 and A. 2 are on the opposite side of the page and guns are shown there and there and there [indicating on the photographs]. What guns are those, Commander Lankester?

Commander LANKESTER. In photograph A. 1 the piece of apparatus that was pointed out is a projector for a signal rocket. It is not a gun or a weapon. In photograph A. 2, the two guns pointed out are anti-aircraft guns.

Sir Frank SOSKICE. And are those guns also in the normal position?

Commander LANKESTER. Yes, those guns are in their normal position.

Sir Frank SOSKICE. I now want to pass to another matter and that is the log of the *Mauritius*. Now in the first place are there kept on a ship two logs, a deck log and what one may describe as the final log?

Commander LANKESTER. Yes, there are two logs of this nature.

Sir Frank SOSKICE. Is what I call the final log a log which is copied from the deck log?

Commander LANKESTER. Yes, Sir.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, you will remember that Me. Nordmann, and I think also Professor Cot, but principally Me. Nordmann, said that the log of the *Mauritius* showed that the track of the

Mauritius could not have been accurately recorded in the log and, I think, showed that the *Mauritius* had gone through Lake Butrinto, and so on—at any rate had gone across the Albanian coast. Commander Lankester, have you inspected the deck log of the *Mauritius?*

Commander LANKESTER. Yes, Sir, I have.

Sir Frank SOSKICE. The deck log as well as the final log have both been filed with the documents before the Court. Is the track of the *Mauritius* correctly recorded in the deck log?

Commander LANKESTER. Yes, Sir, it is correctly recorded in the deck log.

Sir Frank SOSKICE. And is the track of the *Mauritius*, as recorded in the deck log, the same as you have plotted out in Annex 7?

Commander LANKESTER. Yes, Sir, the track that I have plotted out is the same as the track that is recorded in the deck log, but I would say that the track plotted and shown in Annex 7 of the Memorial is based on more information than was recorded in the deck log.

Sir Frank SOSKICE. I just want to make perfectly clear what you mean by that answer. Do you, as navigating officer, in the ordinary way keep a navigating officer's note?

Commander LANKESTER. Yes, I keep, as a navigating officer, a notebook which is called the "Navigating Officer's Notebook".

Sir Frank SOSKICE. Are all the entries in your notebook transcribed into the deck log or only some of them?

Commander LANKESTER. The entries in the deck log are made by the officer of the watch, and he uses some but not all of the entries that the navigating officer puts into his notebook.

Sir Frank SOSKICE. And is it customary, when the notebook has been finished, for it to be destroyed, or is it preserved?

Commander LANKESTER. No, the navigating officer's notebook is not kept longer than the commission of the ship, say one year after any particular passage.

Sir Frank SOSKICE. I think you have told us your navigating notebook was used by the Navigating Committee in preparing its report—is that so?

Commander LANKESTER. Yes, Sir, that was so.

Sir Frank SOSKICE. And did the Navigating Committee also have Lieutenant Godsal's notebook, the navigating officer of the *Saumarez?*

Commander SOSKICE. I do not know for certain, but if that notebook was available they would have used it.

Sir Frank SOSKICE. Now you have told the Court that the track is correctly recorded in the deck log of the *Mauritius*. Has the deck log of the *Mauritius* been correctly copied out into the final log or have some

errors been made with regard to the track of the *Mauritius* in the copying out ?

Commander LANKESTER. No, there are two inaccuracies in copying the ship's log from the deck log.

Sir Frank SOSKICE. Is the first inaccuracy with regard to the time, 13.37, and at that time is there an omission of change of course from 040 to north which appears in the deck log but which does not appear in the final log ?

Commander LANKESTER. Yes, that is so ; there is this omission in the ship's log.

Sir Frank SOSKICE. That particular omission is not on Annex 7 because it is at a place before the ship reached that part of the Channel shown on Annex 7. Is the second omission relative to the time 14.30 and is a bearing 014 degrees wrongly copied as 019 degrees ?

Commander LANKESTER. Yes, Sir, that is so.

Sir Frank SOSKICE. That is this bearing here, Mr. President, shown on the chart, and you will see, if you desire to verify it, in the deck log that change of course at 14.30 is correctly given as 014 degrees, but when the deck log was copied out into the final log that was wrongly written in, not as 014 degrees but as 019 degrees.

[*Public sitting of November 30th, 1948, afternoon.*]

Sir Frank SOSKICE. One other little point that I wanted you to clear up, Commander Lankester, and that is in relation to the track of the *Leander*. Mr. President, you will remember that a similar point was raised by Professor Cot on the track of the *Leander*, which he said took the *Leander* across Corfu. Mr. President, you will observe that in Annex 7 there is a chart which is marked "the chart of H.M.S. *Leander*". That chart has been erroneously filed instead of the chart which should have been filed in Annex 7. You will see that this chart is dated the 26th December, 1946, at the bottom of the chart.

Commander Lankester, do you produce the original track-chart which should have been filed, that original track-chart being the track-chart of the *Leander* and being dated 23rd October, 1946 ? I should correct that question, that chart has now been filed with the papers which are before the Court. I should have asked you, Commander Lankester, have you seen that chart dated 23rd October, 1946, and do you identify it as the chart which has been filed under that date, together with the other documents before the Court ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, I have seen that track-chart which has been filed and that is the one.

Sir Frank SOSKICE. On the 26th November, Mr. President, Sir Eric Beckett, the Agent for the United Kingdom, wrote a letter to the Court filing that original track-chart of the 23rd October, 1946, and I would like, if I might, just to read you an extract from that letter in

order to save you looking at it. The paragraph relating to the letter is as follows.

"I have the honour to file the following document : a letter from the Commanding Officer of H.M.S. *Leander* to the Commanding Officer of H.M.S. *Liverpool* dated 23rd October, 1946, enclosing a track-chart of H.M.S. *Leander*'s course through the North Corfu Channel on the 22nd October. . This letter is an original letter and the signature of Captain Otway-Ruthven is certified by Captain Selby, who is present as a witness at The Hague and who is well acquainted with Captain Otway-Ruthven's signature. The track-chart now filed was prepared immediately after the incident and should be taken to replace the track-chart which was filed in Annex 7 of the Memorial, being a track-chart which was prepared later on the 26th December, 1946, for the purposes of the proceedings before the Security Council. The track-chart prepared on the 26th December contains certain errors in the times given for the various changes of course, errors which have led to the comment of opposing Counsel that the track-chart of *Leander* produces the result that this vessel would have sailed over part of the Island of Corfu."

Now, Commander Lankester, the chart dated the 23rd October, 1946, is the correct chart which should originally have been filed with the documents before the Court—is that so ?

Commander LANKESTER. Mr. President, that is correct.

Sir Frank SOSKICE. And does that track-chart correspond with the logs and is it a correct track-chart showing the passage of the *Leander* up this Medri channel ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, that is the correct track-chart.

Sir Frank SOSKICE. I want to pass on to Operation Retail. You have told the Court that you were on board the *Mauritius* at the time that Operation Retail took place. I am going to ask you in a moment where the *Mauritius* was stationed while Operation Retail was being carried out. Has the deck log of *Mauritius* full particulars of the movements of the *Mauritius* during Operation Retail ?

Commander LANKESTER. Yes, it has.

Sir Frank SOSKICE. And that deck log is part of the *Mauritius*'s deck log already filed with the papers before the Court ?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I wonder whether the Court would be so good as to follow me in two references that I now wish to make to the document appended to the United Kingdom Memorial and the United Kingdom Reply. On page 113 of the English version of the United Kingdom Memorial you will see an extract from Minesweeping Report 2, that being the minesweeping report which relates to Operation Retail. In the Reply, you will find at Annex 35 a chart setting out certain areas marked A, B, and C. You may recognize the

Annex to which I am referring which shows (*a*) the north approach channel; (*b*) the searched area, and (*c*) the NW. approach channel. If you compared Annex 35 with this extract from the No. 2 Minesweeping Report set out on page 113 of the United Kingdom Memorial, and if you worked out bearings set out on page 113, you would find that the three areas marked on page 113, (*a*) the North approach channel, (*b*) the searched area bounded by a line joining certain coordinates, and (*c*) the NW. approach channel, that those three areas, (*a*), (*b*), and (*c*), are the same areas as shown marked (*a*), (*b*), and (*c*) on Annex 35. What I want you to tell the Court is this. During Operation Retail, whereabouts did the cruiser *Mauritius* take up station and remain?

Commander LANKESTER. The *Mauritius* remained in the swept area which is one of the three which have been referred to.

Sir Frank SOSKICE. Will you take Annex 35 and say what you mean by the "swept area".

Commander LANKESTER. The area is referred to as "searched area (*b*)".

Sir Frank SOSKICE. Did it remain in that area while the operation was going on?

Commander LANKESTER. Yes, the *Mauritius* remained in that area whilst the operation was going on.

Sir Frank SOSKICE. I do not know whether you have recently looked at the deck log of the *Mauritius* filed with the Court's papers, but can you say whether that appears upon reference to the deck log?

Commander LANKESTER. Yes; that is recorded in the deck log.

Sir Frank SOSKICE. Therefore, I think it is clear, Mr. President, what the witness is saying. This zone, which he has spoken about, this searched area marked (*b*) on Annex 35—in other words, this zone marked (*b*) at page 113 of the Memorial—was the zone in which, according to the witness, the cruiser *Mauritius* was during Operation Retail, and you can see from the Annex exactly where that zone is in relation to Saranda and the coast which we are at present discussing. [To the witness.] I now want to pass to a different subject. You were one of the experts recently appointed to endeavour to agree with the experts appointed by Albania on certain questions which were submitted to you. You will remember, Mr. President, that Sir Eric Beckett announced yesterday that agreement had been reached on four of the five questions which were submitted to the experts. One of the questions upon which agreement was reached was this, that sunset on the occasion when Commander Kovacic was sitting on the terrace at Sibenik and saw these ships on the other side of the water fully loaded was at 17.14 hours, and in the same question it was also asked and agreed that twilight was at 17.41 hours. A letter has been sent to the Court and filed with the papers recording that agreement. I should have said that agreement was reached on 7 out of 8 questions and not 4 out of 5. I am sure that the Court will be glad to hear that. [To the witness.] I want to ask you particularly with regard to this time which was agreed, 17.41, the end of civil twilight, I think you call it in your letter. What is the time at

which there is what one can describe as "last light" ? When does "last light" fall ?

Commander LANKESTER. Last light would occur at approximately 30 minutes later than this time which is referred to as "civil twilight".

Sir Frank SOSKICE. How many degrees below the horizon at that time and on that particular date would the sun be at last light ?

Commander LANKESTER. The sun is taken to be 12°.

Sir Frank SOSKICE. On this particular date, at what time would the sun have been 12° below the horizon ?

Commander LANKESTER. At 11 minutes past 6 o'clock.

Sir Frank SOSKICE. That is to say, 18.11 hours ?

Commander LANKESTER. Yes, 18.11 hours.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I am sorry, but I made a slight mistake myself. When I said 17.14 as the time at which sunset was agreed, I should have said 17.11. In other words, the paragraph in the letter which was filed with the Court—paragraph 3—reads as follows : "Time of sunset by official time at Sibenik was, on 17th October, 17.11, and on the 18th October, 17.10. End of civil twilight was, on 17th October, 17.41, and on 18th October, 17.39." It was my fault. I said 17.14 was the time at which sunset was agreed and I should have said 17.11. [To the witness.] Let us take the earlier of the two dates, the 17th October. Sunset 17.11, then I think civil twilight half an hour later, 17.41, and the sun 12° below the horizon half an hour later, 18.11. Are those the correct times about which you were telling the Court ?

Commander LANKESTER. Yes ; those were the correct times.

Sir Frank SOSKICE. Is there any daylight after what is called the end of civil twilight and, if so, for about how long ?

Commander LANKESTER. There is some light after that time continuing according to the circumstances for a maximum of half an hour.

Sir Frank SOSKICE. Do you find a difference at sea and on land between the time in which some daylight persists after the end of civil twilight ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, the light continues for a longer time over the sea than it does over the land ; that is to say, in a ship you would expect the light to last longer than ashore, and if there is sea then the light over the sea might continue for a longer time than the light over the land.

Sir Frank SOSKICE. I think you said it depends on circumstances—weather, sky, sea, and so on—what kind of circumstances had you in mind ? General visibility ?

Commander LANKESTER. The weather conditions.

Sir Frank SOSKICE. And any other—just the weather conditions alone?

Commander LANKESTER. Over the sea weather conditions alone would be the deciding factor, but if there is land then it is the contours of the land and whether there are many obstructions to the light, such as buildings or woods or anything like that.

Sir Frank SOSKICE. You said up to a maximum of half an hour. Were you talking then of conditions at sea or on the land?

Commander LANKESTER. I would say under conditions both over the sea and over the land, but the convention of this 12 degrees below the horizon is used at sea although it also has application over the land. It indicates the amount of the light from the sun after it has set.

Sir Frank SOSKICE. What exactly does one generally mean by the expression "civil twilight"? What does one ordinarily mean by that? What generally happens at civil twilight?

Commander LANKESTER. That is the time at which it is customary to switch on the lights of motor cars.

Sir Frank SOSKICE. In English do we call that, generally speaking, lighting-up time?

Commander LANKESTER. Yes, lighting-up time.

Sir Frank SOSKICE. It is just to give the Court, Mr. President, an idea of what one means by the expression "the end of civil twilight". I know what the law is in England, but I am not quite sure what the law is in regard to lighting-up time in other countries. In England one knows the expression as generally being equivalent to what we normally refer to as "lighting-up time".

Now I want to ask you about another expert matter, Commander Lankester. Have you, in the course of your service, had experience in minelaying?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, I have had experience of minelaying.

Sir Frank SOSKICE. How many years' experience have you had in actual active minelaying?

Commander LANKESTER. Approximately three years and ten months.

Sir Frank SOSKICE. Did you serve on H.M.S. *Agamemnon*—a large minelayer—from June 1941 to June 1943, and did you serve on H.M.S. *Ariadne*, a fast minelayer, from August 1943 to April 1945?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, I have so served.

Sir Frank SOSKICE. I am going to ask you about the time that it takes to load mines on to a ship, and I am going to ask you to assume that the mines have been brought alongside, whether upon a lighter or a jetty or a quay or whatever it may be, and I want you to give your experience as to the actual time, assuming that you have got the mines

alongside the ship, that it takes to lift them in the derrick from the places where they are into the place on the ship. Now let us begin with the *Agamemnon*. What was the general time that you took to load the *Agamemnon ?* How many mines were loaded on to the ship and in what period of time ?

Commander LANKESTER. In the *Agamemnon* we carried 535 mines, and it was customary to load those mines into the ship easily in six hours—possibly less.

Sir Frank SOSKICE. How many derricks did you use in loading the *Agamemnon ?*

Commander LANKESTER. We had four derricks.

Sir Frank SOSKICE. What approximately, if you made the calculation, does this work out at per mine ?

Commander LANKESTER. That worked out at about three minutes per mine for each derrick.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to tell me about experience on another ship on which you served. Was that the *Ariadne ?*

Commander LANKESTER. Yes, that was the *Ariadne*.

Sir Frank SOSKICE. How many mines used you to load on to the *Ariadne*, in what period of time and using how many derricks ?

Commander LANKESTER. We used to load 156 mines in two hours, using four derricks.

Sir Frank SOSKICE. Have you worked out the approximate time that is per mine ?

Commander LANKESTER. That also came to about three minutes per mine per derrick.

Sir Frank SOSKICE. Meaning that each derrick loaded a mine on to the ship in three minutes ?

Commander LANKESTER. Yes, that is what I mean.

Sir Frank SOSKICE. I want you now to take the case of the *Mljet* and the *Meljine*. You, I think, know nothing of those ships and you have never seen them, but you have heard that they each had one stern derrick, and I think you have a general idea as to the type of ship they are and the approximate dimensions of the ships. Is that so ?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Now supposing the mines were alongside the ships ; that is to say the mines had been brought into position alongside the ships and both ships' derricks were waiting. In other words, these two stern derricks were simultaneously working, loading mines on to these two ships simultaneously. Have you worked out approximately how long it might take to load, say 90 mines on to those ships ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, I would estimate that this operation would be completed comfortably in two hours.

Sir Frank SOSKICE. That is to say, that they could comfortably load on to these two ships 90 mines using the two derricks simultaneously ?

Commander LANKESTER. Yes, that is so.

Sir Frank SOSKICE. I now want to ask you about something that Commander Kovacic said as to the manner in which these mines were loaded on to the *Mljet* and the *Meljine*. Have you seen or been told of the diagram that Commander Kovacic drew of one ship alongside the jetty and the other ship alongside on the outside, but its stern slightly to the rear of the stern of the inner ship ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, I have seen a diagram showing this arrangement.

Sir Frank SOSKICE. The Court will remember the last diagram that Commander Kovacic did, marked by two red lines ; a sketch showing the position of the two ships as he says he saw them, the position being that one ship was alongside the jetty and the other ship was outside, moored alongside that ship but a little to the rear of it so that its stern projected a little to the rear but was also slanting towards the jetty. I think the Court remembers the sketch to which I am referring. Commander Lankester, is the sketch that I have just described that which you have in mind ?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Now to begin with, would there be any difficulty at all, so far as you can see, in loading both ships when they were in that position, each of their stern derricks being used, if the mines were alongside ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, I think that it would be quite a feasible operation.

Sir Frank SOSKICE. In giving that answer, have you taken into account the girth of the ships—the girth of the ship that was nearest to the jetty ? The beam of it I think you call it ?

Commander LANKESTER. Yes, I have taken into account the beam of the ship and I think it is just a question of the way in which the ships are arranged ; however the beam might be, the ships could be arranged quite easily to make this operation possible.

Sir Frank SOSKICE. And in the actual position that has been described you have said that would be a perfectly feasible operation ?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. You said that you took into account the beam of the inside vessel. What did you assume this beam was ?

Commander LANKESTER. I assumed a beam of 26 feet.

Sir Frank SOSKICE. How do you bring mines alongside a ship, normally, on a jetty of this sort? Do you push them along, or what do you do?

Commander LANKESTER. This would normally be done on rails and the mines would probably be pushed by hand if they had a short distance to go; that I think would be the normal way of doing it.

Sir Frank SOSKICE. Are they sometimes brought up in other ways—in lighters or motor vehicles or any other way?

Commander LANKESTER. Yes, they may be brought up in other ways. They might be brought in a lighter if the ship was not alongside; if there were no rails provided they might be brought in a large lorry.

Sir Frank SOSKICE. And in giving your evidence, have you had personal experience of loading mines on to ships at various ports in various parts of the world?

Commander LANKESTER. Yes, I have.

Sir Frank SOSKICE. Now, first we do not know—because we have not been told and we have not got the evidence—what the reasons were why these two ships were moored alongside one another in the position in which Commander Kovacic saw them, but I just want to ask you from your experience, can you suggest reasons? We do not know whether they are the correct reasons in this case, but can only suggest possible reasons which might have accounted for the fact that these ships, when they were being loaded, were moored one alongside the other as has been described?

Commander LANKESTER. I can suggest two reasons, Mr. President. Firstly, there might not be room alongside the jetty for the two ships both to be alongside at once, either because the jetty was not long enough or because there was not enough water for the ships to float all the way along the jetty. The other reason that suggests itself to me is that perhaps the mines were supplied alongside by rails and that the rails did not extend the whole way along the jetty but came to an end at this one point.

Sir Frank SOSKICE. Supposing that the second was the reason, namely that the rails came to an end at a particular point, would it be a wise thing to trundle the mines along the jetty past where the rails ended or might that damage the wheels on which the mines ran?

Commander LANKESTER. I think it would be unwise to push the mines along after the rails had terminated, because if the surface were uneven, it might cause the wheels on which they ran to break, and if this happened then any subsequent minelaying operation might be made more difficult.

Sir Frank SOSKICE. But whatever the reason—and of course we can only guess at the reason—does the fact that these two ships were alongside one another suggest to your mind anything with regard to the nature of that operation; that is to say whether it was carried out with plenty of time to do it in or whether it was carried out in a hurry, or anything about it of that sort?

Commander LANKESTER. It suggests to me that this operation was being carried out in a hurry.

Sir Frank SOSKICE. If they had not been in a hurry, would they have loaded both vessels in that position simultaneously or would they have loaded one first and then the other?

Commander LANKESTER. If there had been no hurry I think it reasonable to suppose that first one ship would have been loaded and then the two ships would have exchanged places so that the other could then have been loaded.

Sir Frank SOSKICE. And now, a little point that I want to ask you about, Commander Lankester. Have you seen this Annex No. 12 to the Albanian Counter-Memorial?

Commander LANKESTER. Yes, I have.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, to save the Members of the Court getting it out I think they can probably see it from there. It is Annex 12 of the Albanian Counter-Memorial, and you will see that it says: "Passage de navires de guerre britanniques dans le détroit de Corfou le 22 octobre 1946." Here is what is plotted out as apparently the track taken by the two British ships. The two ships marked there and there [indicating on the chart], and here is a track showing that they had gone outside the Medri channel. I do not know whether the members of the Court can see it from there. There are the two ships and there is the track showing them going right outside the Medri channel [indicating on chart]. It is one of the loose maps, Mr. President, in the volume of loose documents which is filed with the Albanian Counter-Memorial. It is Annex 12—a loose annex in that book. I have it in this separate volume which you open and you see a number of loose annexes.

Commander Lankester, supposing the two British ships had followed that track which is marked out on that Annex 12, showing them going outside the Medri route, where would that track have taken them?

Commander LANKESTER. It would have taken the ships very close to a bank of shallow water which lies just outside Saranda Bay, within I would say about one hundred yards—so close that it would have been a dangerous course.

Sir Frank SOSKICE. Is that shoal marked on some of the track-charts which the Court has had placed before it—not that one—and can you tell the Court what was the depth of water at that particular shallow place?

Commander LANKESTER. This shoal is marked on one of the charts that have been filed and the depth of water on it is 12 feet.

Sir Frank SOSKICE. If you are asked, Commander Lankester, can you point to the place where it is marked on one of the charts, but are you saying that the track marked on this Albanian Annex 12 would have taken these ships to a spot 100 yards from a shoal 12 feet deep?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, that is so.

Sir Frank SOSKICE. I now want to ask you another question arising out of your experience as a minelaying officer. Can you give an approx-

imate idea of how many mines you have laid during your experience as a minelaying officer? I mean approximately—does it run into tens, hundreds or thousands? How many have you laid?

Commander LANKESTER. 9,000 or 10,000.

Sir Frank SOSKICE. That you have personally laid? That is to say, you have been present at the actual laying of ten thousand mines?

Commander LANKESTER. Yes, that is so.

Sir Frank SOSKICE. Now questions have been raised as to how far it would have been possible for these mines to have been laid in the place in which they are marked on, for example, Annex 9, and round about that area—I do not mean necessarily in that exact place but round about that area—without that operation being noticed on shore? What I want to ask you is this, as a matter of practical, nautical experience—nautical practice—how far away from a shore do you expect to have to be in order to be able to lay mines without being perceived from the shore?

Commander LANKESTER. I would estimate at least three miles.

Sir Frank SOSKICE. Supposing they had an asdic apparatus on the shore; what is the distance then?

Commander LANKESTER. I have no personal experience of asdic apparatus, but from my professional knowledge I should have said that the distance would have been increased by one or two miles.

Sir Frank SOSKICE. I want to get this perfectly clear. Do you mean to say that mines were never laid at distances nearer than three miles in, or do you mean to say that if they were laid at distances nearer than three miles in it was assumed that the operation had probably been detected from the shore?

Commander LANKESTER. I mean that mines may have been laid much closer in, but if they had been laid closer in, then it would be almost certain—virtually certain—that this operation of laying would have been seen from the shore.

Sir Frank SOSKICE. Were mines in fact laid nearer than three miles with the knowledge that the minelaying operation would probably be detected from the coast for particular purposes?

Commander LANKESTER. Yes, they certainly have been laid closer to the coast.

Sir Frank SOSKICE. For what purposes would one lay mines closer than three miles with the knowledge that probably the minelaying operation had been detected?

Commander LANKESTER. So that the enemy would be unable to use those waters until the mines had been swept, or to impose on the enemy the burden of having to sweep those waters.

Sir Frank SOSKICE. When you are talking about minelaying in that sense, I take it you are talking about regular laying of a series

of mines, but is it possible to lay individual mines by use of fast-moving motor launches of various sorts?

Commander LANKESTER. I am referring to the laying of a regular line of mines.

Sir Frank SOSKICE. Have you personally had experience of laying mines close into the shore, say, at 1,000 yards?

Commander LANKESTER. Yes, I have.

Sir Frank SOSKICE. Can you tell us about a particular experience in order to give an idea to the Court as to what the problems are and what you have to do in circumstances of that sort?

Commander LANKESTER. In the operation that I have in mind, it was desired that the minefield should be unknown to the enemy, and in order to achieve this it was considered necessary for a large number of ships—I recollect about five or possibly six—to go in with the minelayer and for them all to fire their guns, to bombard the shore, so that the enemy would think that it was not a minelaying expedition but purely a bombardment operation. It was understood that this ruse was not successful, and in spite of it the enemy knew that mines had been laid by one of the ships.

Sir Frank SOSKICE. Was that an operation in which you personally took part?

Commander LANKESTER. This was an operation in which I personally took part in H.M.S. *Ariadne*.

Sir Frank SOSKICE. Whereabouts did it take place?

Commander LANKESTER. It took place against a Japanese-occupied island called Wewak, off the coast of New Guinea.

Sir Frank SOSKICE. Would you ever, apart from some ruse of a pretended bombardment or something of that sort, ever hope to lay mines undetected, say, to 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90 or 100 in number within, say, 1,000 or 1,500 yards of the coast?

Commander LANKESTER. No, I would never expect the minelayer to be undetected from the shore.

Sir Frank SOSKICE. At that distance and without some, say, pretended bombardment or something of that sort?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. I am reminded that there is one question I should have asked you about Operation Retail. You have told the Court so far that the cruiser *Mauritius* was in that searched area (*b*) which you described, and which is shown at Annex 35. I want you to tell the Court, where did the other main vessels apart from the actual minesweeping vessels remain during the carrying out of that operation?

Commander LANKESTER. The other ships were with the *Mauritius* in this same area (*b*).

Sir Frank SOSKICE. Is any part of that area (*b*) in Albanian territorial waters ?

Commander LANKESTER. No, no part of it.

M. EČER. Monsieur le Président, je m'excuse d'être obligé de poser au témoin une question, qui n'est pas en rapport immédiat avec l'interrogatoire de sir Frank Soskice.

Judge EČER. [*Interpretation.*] I wish to put one question to the witness. I apologize for putting it at this moment inasmuch as it does not follow immediately upon the questions which have been put by Sir Frank Soskice.

[Speaking in English.] Before I ask my question, I should like to draw your attention to the following facts. In your common answer together with the experts of the other side, you agreed in paragraph 8—I quote : "For the purpose of answering this only question it was agreed to assume that if the motor launch in which Commander Kovacic was travelling first sighted Panikovac Cove at 16.20." Is that correct ?

Commander LANKESTER. Yes.

Judge EČER. Commander Kovacic, in paragraph 9 of his affidavit, stated that, at this moment, the very moment when he first sighted Panicovac Cove : "The two ships were partly loaded with mines. There were about twenty mines in each." In his testimony on 25th November, the same witness, Commander Kovacic, answered a question put by M. Pierre Cot as to the time needed for the loading of twenty mines. His answer was that the time needed for loading twenty mines on a ship of the M-class is about 1 or 1½ hours—60 to 90 minutes. I shall, therefore, take the average time of 75 minutes for the loading of twenty mines. Furthermore, the distance between Sibenik and Panikovac Cove has been indicated by the same witness, Commander Kovacic, in paragraph 11 of his affidavit—I quote : "A distance of about 1 kilometre." Now, in paragraph 3 of your common answer with the experts of the other Party which has been already quoted, you stated that the time of sunset by the official time at Sibenik was, on October 17th, 17.11 h. ; and that the end of what you call civil twilight was at 17.41 h. on that day. Commander Kovacic stated that when he saw the ships from the terrace in Sibenik they were already fully loaded with mines ; so I suppose that between the first time he saw them at 16.20 h. and the second occasion upon which he saw these ships, twenty more mines had been loaded. The average time for loading twenty mines was, according to Kovacic's testimony, 75 minutes, therefore I calculate that Kovacic saw these ships from the terrace in Sibenik at 17.35 h.

Now my question is : was it possible on 17th October 1946 at 17.35 in the afternoon (that is, six minutes before the end of the civil twilight as indicated in paragraph 3 of the answer of the Committee of Experts) to see from the terrace in Sibenik first the two ships in Panikovac Cove at all, and, secondly, to observe that those two ships were fully loaded with mines ?

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I was wondering whether I might make a suggestion which I hope the Court will think helpful in this particular matter which has been raised by Judge Ečer. As

this witness is being asked as an expert and the question is one of very considerable complication, and it must obviously be put right so that one gets exactly what Judge Ečer has in mind, I was wondering whether it would not be more appropriate if the question were submitted to the witness in writing so that he will know the question, and so that he can think carefully about his answer. It is not as if he were being asked as a witness of fact. He is being asked as an expert, and I should submit that if he is made clearly aware as to what the question is and given time to reflect upon it, his answer would probably be more helpful to the Court. It would not be necessary, of course, for Judge Ečer to write out the question, because the witness could take it from the verbatim report; and I would respectfully submit that it would be more satisfactory if he could see precisely what the question is and then give an answer which I hope would be more helpful to the Court than an answer given now.

M. Pierre COT. Si, selon la volonté de la Cour, cette question devait être posée au témoin par écrit, elle lui serait posée à son titre de membre du Comité d'experts. Je demande respectueusement à la Cour s'il ne conviendrait pas que cette question soit posée au Comité d'experts lui-même et s'il ne serait pas préférable d'ajouter différentes heures, par exemple 17 h. 35, 17 h. 45, 18 h., pour avoir un rapport complet.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If it is the pleasure of the Court that this question should be put to the witness in writing, may I submit that as this question is being put to the witness, not as such, but as an expert who was also a member of the Committee of Experts which met, that it be put not so much to the witness individually as an expert, but to the Committee. Furthermore, I submit that not just one time but a series of times such as 17.35, 17.45, and 18.00 hours be put so that a more complete and all embracing answer can be given to this question.

Le PRÉSIDENT: Étant donné que la question a été traitée par les experts des Parties, je suggère à notre collègue, M. le juge Ečer, de faire poser la question au Comité d'experts. Comme l'indique M. Cot, il est plus naturel de poser la question à tout le Comité qu'à un seul membre. Je suggère donc cette procédure à mon collègue M. Ečer.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Inasmuch as this question has been dealt with by the Committee of Experts, I might suggest to my colleague, Judge Ečer, that he put this question to the Committee of Experts. As Professor Cot pointed out, it is more natural for the problem to be considered by the Committee of Experts and not by this witness personally.

Judge ČEČER. Mr. President, I of course accept the suggestion. I should only observe that many expert questions, more complicated than this, have been put by Sir Frank Soskice to-day.

M. ČEČER. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, j'accepte votre suggestion, mais je fais remarquer que d'autres questions beaucoup plus compliquées ont été posées à ce témoin en sa qualité d'expert.

Le PRÉSIDENT. [Aux Parties.] Donnez-vous votre accord sur la suggestion que je viens de faire à M. le juge Ečer? La question serait posée au Comité constitué par les experts des deux Parties.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Do the Agents agree to this suggestion which I have just made to my colleague, Judge Ečer? According to my suggestion, this question would be put to the Committee of Experts which was set up by the experts of both sides.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, we are entirely agreeable to the suggestion. Of course, the witness can answer and I am suggesting possibly he might answer it if it were put to him in writing, but we are equally agreeable to the very helpful suggestion that you have made and that Professor Cot has made that it should be put to the Committee as a whole. I think that is a very helpful suggestion.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Nous sommes tout à fait d'accord. Naturellement, le témoin peut répondre à la question. J'ai moi-même suggéré que la question soit posée par écrit, mais j'approuve entièrement la suggestion faite par le Président et par M. Pierre Cot de soumettre la question au Comité d'experts.

Le PRÉSIDENT. Monsieur Cot, êtes-vous d'accord ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Is Professor Cot in agreement ?

M. Pierre COT. Oui, Monsieur le Président.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Yes, Mr. President.

Le PRÉSIDENT. La question va être libellée par écrit et envoyée au Comité d'experts.

Monsieur Cot, avez-vous des questions à poser ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*]. The question will therefore be drawn up in writing and forwarded to the Committee of Experts. Professor Cot, do you wish to cross-examine the witness ?

M. Pierre COT. Oui, Monsieur le Président. Dois-je commencer ce soir ? Mon interrogatoire durera assez longtemps.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Yes. As I have many questions, is it the pleasure of the Court that I should start my cross-examination now or not ?

Le PRÉSIDENT. Vous pouvez commencer maintenant et vous arrêter dans un quart d'heure ou vingt minutes. Cela vous convient-il ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] You may start your cross-examination now and adjourn it in about a quarter of an hour or twenty minutes.

M. Pierre COT. La première question que je poserai au témoin est la suivante :

Quelles étaient exactement vos fonctions à bord du *Mauritius ?* Étiez-vous navigateur du *Mauritius* lui-même ou navigateur de l'état-major de l'amiral Kinahan qui se trouvait sur le navire ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The first question which I shall put to Commander Lankester is the following : What exactly was your job on H.M.S. *Mauritius ?* Were you navigation officer for the ship or were you navigation officer to Admiral Kinahan's staff ?

Commander LANKESTER. Mr. President, I carried out both duties.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] J'avais les deux tâches.

M. Pierre COT. Étant navigateur également de l'amiral, vous avez été, je crois, au courant des signaux qui ont été faits par l'amiral dans l'après-midi du 22 octobre au sujet de la navigation et de la formation des bâtiments. Est-ce bien exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] As navigation officer to the Admiral you must therefore have known about the different messages which were sent by the Admiral in the course of the afternoon of October 22nd concerning different navigation route orders and the formation of the ships ?

Commander LANKESTER. Yes, I should have seen those signals at the time, but I would point out that I have not had an opportunity to see them since two years ago.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, j'ai dû voir les signaux à ce moment ; mais j'indique à la Cour que je n'ai pas eu l'occasion de revoir ces signaux depuis deux ans.

M. Pierre COT. Je ne vous demanderai pas de répéter tous les signaux. Je veux simplement vous demander si les ordres donnés sur la formation que devaient prendre les bâtiments ont été transmis par signaux et correctement exécutés, à part le petit incident de barre survenu au *Volage.*

M. Pierre COT. [*Interpretation.*]. Naturally, I am not going to ask the witness to repeat all the different messages that were sent. The only question which I intend to ask him is about the order which was sent in these messages concerning the formation of the ships. Do you know if these signals were properly sent and were carried out—that is carried out to the letter, with the one exception of the slight mishap which happened to the steering of the *Volage ?*

Commander LANKESTER. So far as I remember, the orders to the ships were not in fact transmitted by signal, and I would not like to say at this time whether they were given to the captains verbally or by letter, but I do know that the sense of the orders, however they were given, was properly carried out.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Autant que je m'en souvienne, les ordres n'ont pas été transmis par signaux aux navires. Je ne saurais dire maintenant si des ordres ont été donnés aux capitaines des navires oralement ou par écrit, mais je puis dire qu'ils ont été observés.

M. Pierre COT. Quel temps faisait-il dans l'après-midi du 22 octobre ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] What was the weather like on the afternoon of the 22nd October ?

Commander LANKESTER. I recollect that it was cloudy but that the visibility was about eight miles or possibly more ; that the wind was light and from, I think, the north-west.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je me rappelle que le temps était nuageux, mais que l'on pouvait voir à huit milles, peut-être même plus loin. Il y avait un léger vent, je crois de nord-ouest.

M. Pierre COT. Quel était l'état de la mer ? Était-elle très agitée, agitée ou calme ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] What was the sea like ? Was it very rough, was it just rough or was it a slight sea ?

Commander LANKESTER. It was a slight sea.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] La mer était assez calme.

M. Pierre COT. Pouvez-vous donner d'autres indications ? Ces indications sont d'ailleurs sur le livre de bord. Y avait-il un clapotis, un peu de bruit, si je puis dire, provenant de la mer ou la mer était-elle tout à fait calme ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Could you expand your answer a little ? I know this is probably included in the logs, but was there a slight lapping of the waters against the sides of the ship, or when you say "the sea was slight" was it oily ?

Commander LANKESTER. There was a slight lapping of the sea up against the ship.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Il y avait un léger clapotis de la mer contre le navire.

M. Pierre COT. Dans la marine britannique, le journal de bord que l'on appelle le *logbook*, est-il bien un document officiel, je précise même, le document officiel auquel on doit se reporter ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I shall now pass to my next question. In the British navy would the witness tell me if the document which is known as the logbook or "the log"—is it an official document ? Indeed, is it not the official document to which all reference must be made ?

Commander LANKESTER. It is an official document, but I would like Professor Cot to explain into how great a detail he wishes me to go ?

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] C'est un document officiel. Mais M. Cot veut-il m'indiquer quels détails il désire que je lui fournisse ?

M. Pierre COT. Je vais y arriver par des questions.

Comme dans d'autres marines, ce document est-il signé à la fin de chaque quart par l'officier de quart et est-il vérifié et signé chaque jour par le commandant du navire ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I think I can answer the witness's question by my further questions. In the other navies of the world, the logbook is signed at the end of each watch by the officer of the watch, and every day the logbook is checked and counter-signed by the ship's captain.

Commander LANKESTER. In the British navy, it is signed at the end of each watch by the officer of the watch, but the captain does not normally sign the log, except at the end of each month, and that

log which he signs is the fair copy. Unless he chooses to give orders himself, he will not normally sign the deck log.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Dans la marine britannique, le livre de navigation est signé, à la fin de chaque quart, par l'officier de quart, mais il n'est pas signé normalement par le commandant du navire. Le commandant du navire signe une fois par mois le livre de navigation, mais ce qu'il signe, ce n'est pas l'exemplaire du pont mais la copie finale. Il la signe une fois par mois, et à moins qu'un commandant ne donne les ordres lui-même, il ne signera pas le livre du pont.

M. Pierre COT. Je parle non pas du *deck log*, mais du *log* lui-même. Je vais préciser. Le *log* lui-même, non pas le *deck log*, n'est-il pas le document qui fait foi en cas d'accident, aussi bien pour les navires de guerre que pour les navires marchands ? N'est-ce pas le document qui est pris en considération soit par les commissions, soit par les tribunaux, lorsqu'il y a une contestation, aussi bien, je le répète, pour les navires de guerre que pour les navires marchands ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am not at the moment dealing with the deck log but with the ship's log proper—the final log. Is not this ship's log—the real ship's log—used as evidence in case of accidents, not only on board warships but in the merchant navy as well ? Is it not the first document that is called for and used in courts of enquiry or any other courts, as I say not only in the merchant navy but in the Royal Navy as well ?

Commander LANKESTER. Yes, that log is, I suppose, the first document to be called for, but it is not the only document, of course.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, je pense bien que ce livre de navigation est le premier document que l'on désire voir, mais ce n'est pas le seul.

M. Pierre COT. Y a-t-il donc d'autres documents officiels qui sont acceptés avec la même valeur par des tribunaux maritimes, par des conseils de guerre, après la perte totale d'un bateau ou par des commissions d'enquête après des avaries à un bateau ? Et alors, quels sont ces documents ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Am I then to understand that there are other official documents which are equally authoritative and which are accepted by maritime commissions and other courts of enquiry after accidents involving, say, a total loss ? If there are such other documents which are equally authoritative, would the witness please detail these ?

Commander LANKESTER. The authoritative document in this case with regard to the navigation is the report of the Navigating Commission. That was drawn up the next day or possibly the day after that. That document, signed by the two officers who are responsible, takes into account all the evidence that is available on this occasion ; and for any other incident of a like nature, invariably such a commission is set up, so that the logbook, which is written up by one officer, is supplemented by the personal testimony of the officers concerned.

by the navigating officer's notebook, and by any other documents, signals or evidence that would bear on the incident.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Un autre document officiel est le rapport de la commission d'enquête. Si la commission s'est réunie le jour suivant, et qu'elle ait fait un rapport, ce rapport est signé par les deux officiers qui ont composé cette commission. Ce document est un document officiel, la commission ayant noté tous les témoignages qu'elle a pu recueillir, c'est-à-dire le livre de navigation et les témoignages des officiers eux-mêmes, le carnet de l'officier navigateur et les copies des signaux qui avaient été transmis. C'est ainsi que, pour n'importe quel incident pouvant surgir dans la marine, une commission d'enquête se réunit et fournit un rapport.

M. Pierre COT. Je crois que j'ai mal posé ma question, mais je vais la préciser en en posant une autre : Est-il, dans la marine britannique comme dans d'autres marines, je crois, d'usage que les pages du *log* soient numérotées ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Possibly I put my question badly. I think I shall put it by asking another question. In the British navy, as is the custom I believe in other navies, is it customary to number the pages of the log book ?

Commander LANKESTER. I do not think so. I do not recollect seeing the pages numbered.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je ne me souviens pas d'avoir vu des numéros sur les pages.

M. Pierre COT. Les règlements britanniques permettent-ils d'intercaler des feuilles collées pour des indications ou de supprimer une feuille sur ce document officiel ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Do the rules and regulations which cover these logbooks in the British navy allow of extra sheets being inserted or stuck on or even, conversely, of sheets being removed ?

Commander LANKESTER. I am not absolutely clear as to the question. Do you mean after the logbook has been written up, or do you mean may pages be added to the logbook before it has been written up ?

Commandant LANKESTER [*Interprétation.*] La question ne me semble pas absolument claire. Voulez-vous parler du moment qui précède ou de celui qui suit l'inscription sur le livre de navigation ?

M. Pierre COT. Après et avant. Je vais m'expliquer : quand on a un document officiel, d'ordinaire il est interdit d'ajouter ou de supprimer des pages, par exemple de mettre une feuille volante et de la coller, ou bien ensuite, d'enlever une page et de la refaire. Ce que je voudrais, c'est que le témoin voulût bien nous dire quelle est, de ce point de vue, la règle dans la marine britannique ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Well, I refer both to before and after it is made up, but I think I had better explain myself. In all official documents, to my knowledge at any rate, it is strictly forbidden to either insert an extra fly-leaf and to stick it in or to remove a leaf and to make a fresh copy of what has been removed. Is that the case in the British navy ?

Commander LANKESTER. Once the logbook has been signed by the officer of the watch, the regulations prohibit any alteration to it whatsoever.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Une fois que le livre de navigation a été signé par l'officier de quart, les règlements interdisent aucun changement.

M. Pierre COT. Mais, sans cela, sur le livre de navigation — non pas sur le brouillon, non pas sur le *deck log*, mais sur le livre de navigation lui-même — est-il permis d'ajouter une feuille volante et de la coller et d'inscrire ensuite des mentions sur cette feuille volante ?

[S'adressant à l'interprète.] Je m'excuse, je crois que vous avez ajouté "*once it is signed up*". J'ai dit : le *log* se présente comme un livre, sur ce livre il y a des pages, a-t-on le droit d'ajouter une page par une feuille volante que l'on colle et de faire des mentions sur cette feuille volante et, quand elle est remplie, de reprendre les autres pages du *log* ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I must make it quite clear, I am referring to the logbook proper—the fair copy—and not to the deck log. Is it allowed, once it has been signed up, to insert an extra fly-leaf and to stick this fly-leaf down and to insert extra entries on this fly-leaf ?

[Interpretation into English followed.]

No, no. I said "once it is signed up". I did not say "once it has been signed up". What I mean is this, the logbook is in appearance a book ; is it allowed to insert within that book an extra fly-leaf which you can stick down, and to put on that fly-leaf entries and when that fly-leaf is filled up to continue with the following pages of the book normally ?

Commander LANKESTER. Yes, that is in order ; that is permitted.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, cela est permis.

M. Pierre COT. Les erreurs qui ont été signalées sur le *log*, et sur lesquelles je ne reviendrai pas parce qu'elles ne sont pas, à mon avis, très, très importantes, ont-elles été signalées à la Commission d'enquête et trouve-t-on au rapport de la Commission d'enquête la marque de ces erreurs ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Concerning the errors which were included and which have been pointed out on the log, I shall not return to these as they are not all that important. But can I ask you if those errors were pointed out to the Enquiry Commission and if the trace of these errors was found ?

Commander LANKESTER. The Commission of Enquiry sat before this logbook had been written up. The logbook that they referred to was the deck logbook in which the errors are not written in.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] La Commission d'enquête s'est réunie avant que ce livre de navigation ait été mis à jour. Donc le livre de navigation qui a été examiné par la Commission d'enquête était le livre du pont sur lequel les erreurs dont on a fait mention devant la Cour n'étaient pas portées.

M. Pierre COT. Je dois certainement faire une confusion. Je crois avoir compris que le témoin disait que le *log* est un document officiel,

peut-être pas le seul, mais est un document officiel. Le témoin pense-t-il qu'une commission d'enquête ait fait ce travail sans avoir entre les mains tous les documents officiels, et au moins celui-là ? Est-ce bien sa pensée ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] There might be a slight misunderstanding somewhere because I understood the witness to say previously that the logbook was, if not *the* official document, an official document. Could I ask the witness if he thinks it likely that an enquiry commission would sit and carry out its duties without having all the proper official documents ?

Commander LANKESTER. I should perhaps explain that the official document is, in the first place, the deck log, but that is written up in pencil ; it is not always easy to read after an interval of time, and for the permanent record a copy of that is made in ink and it is that copy, which is the ship's log, which is the permanent record. Both documents can be regarded as official. They are both official documents. The deck log is not kept more than four years ; the copy is kept for a much longer time.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je voudrais indiquer, en premier lieu, que le livre de navigation du pont est un document officiel. Mais c'est un livre qui est tenu au crayon, aussi, après quelque temps, n'est-il pas facile de le lire. La copie est écrite à l'encre, c'est un rapport permanent, mais tous les deux, le livre du pont et le livre définitif sont des documents officiels. Le livre du pont est conservé pendant une durée de quatre ans au maximum, tandis que le livre définitif est conservé bien plus longtemps.

M. Pierre COT. D'où il semblerait résulter que le livre définitif est considéré comme ayant une valeur officielle au moins aussi grande, sinon plus grande, me semble-t-il ? N'est-ce pas votre impression ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] From which remarks I could conclude that the final book—the fair copy—is an equally official document, if not a more official document, than the deck log. Is that so ?

Commander LANKESTER. Yes, I agree.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, je suis d'accord en cela.

M. Pierre COT. D'autre part, vous nous avez dit que le *log* lui-même, pas le *deck log* mais le *log*, était signé après chaque quart par l'officier de quart. Si j'ai bien vu les *logs* qui sont déposés, les *logbooks*, les brouillons, il semble qu'il n'y ait pas la même signature après chaque quart de l'officier de navigation. Me suis-je trompé ?

Je rends ma question plus précise. Le *log* lui-même est signé après chaque quart par l'officier de navigation. Est-ce que le *deck log* est aussi signé après chaque quart par l'officier de navigation ?

M Pierre COT. [*Interpretation.*] You also said that the logbook—and I am not referring to the deck logbook—was also signed after each watch by the officer of the watch. I have seen copies of the rough log and the signatures of the navigation officer appear different. I might

frame my question in a different way. Is it normal practice for the navigation officer to sign the rough log after each watch ?

Commander LANKESTER. The navigating officer does not sign the rough log after each watch.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] L'officier de navigation ne signe pas le livre du pont à la fin de chaque quart.

M. Pierre COT. Je n'ai pas dit l'officier de navigation, j'ai dit l'officier de quart. L'officier de quart signe le *log* après chaque quart, nous avez-vous dit. Signe-t-il également le *deck log* ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I do not mean the navigating officer, I mean the officer of the watch. You have stated that the officer of the watch signed the log after each watch. Does the officer of the watch also sign the deck log after each watch ?

Commander LANKESTER. Yes.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, vous m'avez donné un quart d'heure, j'ai déjà pris une demi-heure, je crois que nous pourrons peut-être nous arrêter là si la Cour le veut bien.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The quarter of an hour which the Court graciously granted me has already extended itself to half an hour. I think we might perhaps stop at this point.

[*Public sitting of December 1st, 1948, morning.*]

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I have now discovered the photograph that we mislaid yesterday. Would you allow me to hand it to the Court ? You will remember the patch of smooth water, which one can see, I think, quite distinctly just where my finger is [indicating on the photograph] and also the outline of the land is shown more distinctly. The important thing is the patch of smooth water which is just about there [indicating on the photograph]. Now would you allow me to hand this photograph in to the Court ?

Le PRÉSIDENT. Avez-vous informé l'autre Partie et lui avez-vous montré la photographie ?

M. Pierre COT. Monsieur le Président, nous ne faisons jamais d'objection à la production de documents pouvant éclairer la religion de la Cour. Nous sommes très heureux, au contraire, que cette photographie soit versée au dossier, et nous demanderons la réciprocité.

Sir Frank SOSKICE. I think this is a document which undoubtedly does throw light on the case, Mr. President, and I shall be only too happy to show it to my opponent if he would like to see it.

Le PRÉSIDENT. [S'adressant au témoin.] Commandant Lankester, voulez-vous prendre place. M. Pierre Cot, vous avez la parole.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Commander Lankester, will you please take the stand.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, avant d'aborder mes autres questions, je voudrais en poser encore une — je m'en excuse, mais ce sera la dernière — au sujet du *log*.

J'ai demandé à M. le Greffier de faire descendre ici les deux *logs* — le *ship's log* et le *deck log* — c'est-à-dire le *log* du navire, le *log* officiel, et le brouillon qui est tenu sur le pont. J'aimerais qu'on les donnât au témoin, car je voudrais les montrer à la Cour par son intermédiaire.

Je voudrais demander au commandant Lankester s'il est d'accord avec moi — on le voyait d'ailleurs mieux à la clarté du jour — pour reconnaître que, sur le brouillon, toute une partie a été gommée et réinscrite ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May it please the Court. I have one important question which I should like to put to the witness concerning the logbooks. I have requested the Registrar to have brought into Court the two logs : one, the ship's log, and the other, the deck log ; that is to say, the official log and a rough copy. I would like to be able to show these to the Court by means of the witness. I would like to ask you, Commander Lankester, if you can see here [indicating part of the log] that on this log—and I agree this point is better seen by daylight —part of the entries have been rubbed out and reinserted. This is on the deck log.

Commander LANKESTER. I confess, Mr. President, I cannot see the entries rubbed out and reinserted. There are a number of entries which have been crossed out and written over. I can certainly see the marks that Professor Cot refers to and I do agree that it does give that impression.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je dois avouer que je ne vois pas quelle serait la partie qui aurait été effacée. Je vois en effet certaines annotations qui ont été biffées, mais je ne vois pas que l'on ait utilisé la gomme pour effacer certaines de ces annotations. Je vois certainement les marques auxquelles se réfère le professeur Cot, et je dois reconnaître qu'elles donnent cette impression.

M. Pierre COT. Voulez-vous me dire, d'autre part, s'il est exact que, sur le *ship's log*, l'autre document, à la date du 22, la page concernant les événements est une feuille volante collée et portant d'ailleurs, je le déclare, les initiales de l'officier de quart ? Voulez-vous me dire également s'il est exact que ce soit le seul cas que nous trouvions dans le *ship's log* où il y ait une feuille volante collée ?

Je dois indiquer que je n'ai pas fait apporter les autres *ship's logs* qui sont en haut, mais que dans aucun des cas nous ne trouvons l'équivalent, c'est-à-dire une feuille volante ajoutée.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] On the other hand, would the witness please look at this log which is a ship's log, and will he notice that under the date of the 22nd the page which refers to the events in question has been inserted on a fly-leaf which has been initialled by the officer of the watch, and stuck into the ship's log. I would point out that this is the only case where a fly-sheet has been inserted and stuck in. I have not asked to have a number of other ship's logs brought down to show this, but I can assure the Court that this is the only case of a fly-sheet being stuck in.

Commander LANKESTER. Yes, this fly-leaf has been stuck in on my instructions for the reason that there was not sufficient room in the log-book for all the entries that were considered necessary, and in fact it had to be copied in on that occasion. The copy log—the ship's log—occupies half the amount of paper that the original deck log occupies, and although the writing is more neat and in ink, there is not always room, and on occasions like that it is in order, according to our regulations, to put in an additional page so that all the entries can be recorded. Of course, this page must only be put in after initialling by the officer of the watch, but provided that it is accepted by the officer of the watch, initialled by him and approved by the captain, it is in order according to our regulations.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Cette feuille volante a été ajoutée sur mes instructions parce qu'il n'y avait pas, dans le livre de navigation, un espace suffisant pour contenir toutes les annotations requises ; cette page supplémentaire a été copiée à cette occasion.

Il faut dire aussi que dans le livre de navigation mis au net il n'y a pas assez de place pour porter, dans certains cas, toutes les annotations nécessaires. Dans les cas de ce genre, il est conforme au règlement d'insérer une feuille volante dans la copie mise au net afin que toutes les inscriptions puissent être reproduites. Naturellement, cette feuille volante ne doit être insérée qu'après avoir été paraphée par l'officier de quart, et cette insertion doit être également approuvée par le capitaine.

M. Pierre COT. Une dernière question : le *ship's log*, le livre de navigation, est bien signé, n'est-ce pas, par le capitaine, par l'amiral Kinahan, et, à moins que je ne me trompe, il ne me semble pas que la feuille ait été approuvée par le capitaine, ne fût-ce que par une signature ?

C'est une simple question. Je laisserai d'ailleurs à la Cour le soin de tirer des conclusions sur tous ces points.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] One last question on this ship's log ; it is quite true that it has been signed by Admiral Kinahan, but it would not appear that the fly-sheet has been approved or signed by the captain. This, however, is a question which the Court will itself have to decide.

Commander LANKESTER. I would ask, Mr. President, to be allowed to add one point to that. If this fly-leaf had not been in when the captain signed the logbook, then there would in fact have been no entries with regard to this important incident, because under the fly-leaf there is a blank piece of paper—there is the beginning of some writing—but it was evident that there would be no room, and the rest is continued on the fly-leaf. Therefore, when the signature of the captain was inserted, it is, I think, clear that this fly-leaf must have been in the book at that time and therefore that he approved.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Si cette feuille volante n'avait pas été dans le livre de navigation quand le capitaine y a apposé sa signature, il n'y aurait aucune inscription au sujet de cet incident important. En effet, l'espace se trouvant, dans le livre de navigation, en-dessous de cette feuille volante, est une feuille blanche. Une inscription y commence, mais, comme il n'y avait évidemment pas de place, elle se poursuit sur la feuille volante. C'est pourquoi, lorsque la signature

du capitaine a été apposée, il est clair, selon moi, que la feuille volante se trouvait dans le livre et qu'elle a donc été approuvée.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, je me borne à déposer devant la Cour qui pourra voir — je reconnais qu'on le voit très bien à la lumière du jour et moins à la lumière électrique — que tout ceci a été gommé et que la feuille en question est la feuille volante. Je n'en tire aucune conclusion, c'est la Cour qui décidera. Je n'entends pas du tout dire que ces documents soient inexacts ; c'est la Cour qui décidera dans quelle mesure on peut considérer que ces documents sont officiels. J'ajoute que la Cour pourra voir, par la simple apparence, quel est de ces deux documents le document officiel. J'en ai fini sur ce point.

Ma prochaine question a trait au carnet de l'officier de navigation, dont le commandant Lankester a bien voulu parler hier. Je voudrais lui poser la question suivante : ce carnet est-il considéré comme un document personnel appartenant à l'officier de navigation, et évidemment utile à consulter tout en étant un document personnel, ou bien est-ce un document officiel que l'on met dans les archives ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I will now put before the Court these two logs. It is quite true that the points which I have been making are more apparent by daylight than by electric light, and that you can see in the deck log where the entries have been rubbed out. I point out in the ship's log where the fly-leaf has been stuck in. It is up to the Court to draw its own conclusion from these facts. I do not wish to draw any conclusions myself and I do not wish in any way to imply that these documents are false. But I think it is apparent on looking at them which of these two documents is the official document.

My next question deals with the navigating officer's notebook. The question I should like to put is whether this notebook is a personal notebook, a personal document, which belongs to the navigating officer and is obviously useful to refer to, but is not an official document, or whether, on the other hand, it is an official document which is kept.

Commander LANKESTER. The navigating officer's notebook is a personal notebook, and it is also an official document, that is to say, it is a document which the navigating officer keeps himself personally but which he is required to produce on occasions.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Le carnet de l'officier de navigation est un document personnel, mais c'est en même temps un document officiel. Il est personnel en ce sens que c'est l'officier de navigation qui conserve lui-même ce document ; il est officiel en ce sens qu'il doit être produit, le cas échéant, par l'officier de navigation.

M. Pierre COT. Nous sommes d'accord. J'ai bien dit qu'il pouvait être intéressant de le consulter, mais je vous ai demandé s'il était gardé par l'officier de navigation pour le cas où il aurait des explications à donner, ou bien s'il fait partie des archives du navire ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I quite agree that it is a book which it would be useful in any circumstances to refer to, but that is not exactly the question I put to you. What I asked is whether this notebook was kept personally by a navigating officer for reference when required, or whether it was kept with the ship's official documents.

Commander LANKESTER. I am sorry that I misunderstood the question. The navigating officer's notebook is kept personally by the navigating officer and it is not filed in any archives of the ship. May I start that sentence again. Regulations do not require a navigating officer's notebook to be filed permanently in the ship. It is kept personally by a navigating officer for so long a period as he considers suitable. There are no specific regulations on the subject.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je m'excuse de n'avoir pas très bien compris la question. Je répondrai ce qui suit : le règlement n'exige pas que le carnet de l'officier de navigation soit versé aux archives du navire. C'est un document personnel que l'intéressé peut conserver aussi longtemps qu'il le juge nécessaire. Il n'y a pas de dispositions spécifiques du règlement à ce sujet.

M. Pierre COT. Je m'excuse, la traduction n'a pas indiqué ceci. J'ai compris que vous disiez que les instructions n'obligeaient pas — et je le dis dans mon mauvais anglais — « to be kept permanently in the files ». Dois-je comprendre que cela veut dire qu'il n'est jamais dans les archives ou bien qu'on ne le tient pas d'une façon constante dans les archives, qu'on ne le conserve pas dans ces mêmes archives ? En d'autres termes, est-ce un document personnel ou bien est-ce un document qui entre dans les archives et qui en sort ensuite après un an ou deux ?

[L'interprète commence à traduire. M. Pierre Cot le reprend.]

Je m'excuse ; j'ai dit qu'au contraire la traduction n'avait pas fait état de cette phrase, qu'il m'avait semblé, dans le texte anglais, que le commandant avait dit que ce document ne devait pas être gardé d'une façon permanente dans les archives. Je lui demande alors s'il entend par là qu'il doit être gardé pendant un certain temps ou bien — ce que j'avais cru comprendre — qu'il n'est jamais dans les archives, que c'est un document conservé par l'officier de navigation ?

Excusez-moi d'avoir fait ma traduction.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I must apologize, but I do not quite follow the witness's answer. What I understood from the interpretation is that regulations do not order this notebook to be kept "permanently in the files".... [At this point M. Cot interrupted the interpretation and said :] I said I understood from the interpretation of what Commander Lankester said that this document was never kept in the file. That was from the original English of what Commander Lankester said. What I should like to know is whether this logbook is never kept in the ship's files or whether it is a personal document which may be kept for a year or two in the ship's files and then handed back to the navigating officer. [At this point M. Cot again interrupted the interpretation and said :] You will excuse me, but I will endeavour to put the question in English. You said that this document was not to be kept permanently in the files. Do I understand that it is kept for a while in the files, because "not permanently" means "for a while", or that it is never kept in the files ?

Commander LANKESTER. I think I understand the question. The navigating officer's notebook is never kept in the ship's files. It is kept in the personal possession of the navigating officer.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je crois avoir compris la question.

Le carnet de l'officier de navigation n'est jamais conservé dans les archives du navire ; il reste en la possession de l'officier de navigation.

M. Pierre COT. Sur le *logbook* du *Mauritius* je vois qu'à 16 h. 36 ce navire s'est arrêté au moment de l'explosion du *Saumarez*, après quoi il a repris sa marche. Pouvez-vous nous indiquer, en le montrant à peu près sur la carte, à quel endroit il se trouvait ? Je ne vous demande aucune précision, mais l'endroit approximatif au moment de l'explosion du *Volage*.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] On the logbook of the *Mauritius* under the entry "15.36 hours", it states that the *Mauritius* stopped at the time of the explosion in the *Saumarez* and then resumed its steaming. Could the witness please indicate roughly on the map where the *Mauritius* was at the time of the explosion on the *Volage* ?

Commander LANKESTER. To the best of my memory, Mr. President, the *Mauritius* at the time of the explosion in the *Volage* was stopped somewhere in this region [indicating on the map to the north-west of Cape Kiephali].

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Autant que je m'en souvienne, le *Mauritius*, au moment de l'explosion du *Volage*, s'est arrêté à l'endroit que je désigne sur la carte [le témoin indique un point sur la carte au nord-ouest du cap Kiephali].

M. Pierre COT. Commandant Lankester, les explications qui nous ont été données projettent de la clarté sur les faits et nous ne discuterons plus la route suivie par les navires. D'ailleurs, nous n'avons pas de document pour le faire. Mais je voudrais que vous reconnaissiez que nous étions fondés à demander des explications. Pour éviter des questions supplémentaires, je vous poserai les quelques petites questions suivantes : Reconnaissez-vous qu'il y avait tout de même beaucoup d'erreurs dans les documents produits et que cela pouvait légitimer notre curiosité ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May I tell Commander Lankester that the explanation which has been given by him and the other witnesses has thrown much light on the matter. We do not wish to dispute the ship's tracks—in any case we ourselves have no documents to back our statements, but I think you will admit that we had a right to query these movements. On this matter may I put two small questions to the witness. The first one being, does the witness admit that there were many minor errors in the log ? [At this point, Professor Cot interrupted the interpretation.] I did not say "minor", I said "errors", and I said "on the documents", I did not say "on the logs".

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, I do admit that there were some errors in some of the documents.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, j'admets qu'il y avait quelques erreurs dans quelques-uns des documents produits.

[Sir Frank Soskice corrected the interpretation in that Professor Cot had not said "he did not wish to discuss the ship's tracks", but "he did not wish to dispute them any further".]

M. Pierre COT. Reconnaissez-vous que, même dans les documents rectificatifs, il y avait des erreurs ? Je vais vous en citer une, je pourrais en citer d'autres.

Lettre de l'agent britannique du 24 novembre 1948. On nous envoie un graphique, mot que l'on traduit je crois par *chart*, de la route du *Leander*, qui rectifie celui qui a été produit au Conseil de Sécurité. Ce graphique a été joint à une lettre envoyée par l'officier du *Leander* à ses chefs datée du 23. Or, le graphique porte la date du 24. Là encore, n'y a-t-il pas une petite erreur ? Je n'en tirerai aucune conclusion, mais cela explique que nous ayons pu, à certains moments, nous poser quelques points d'interrogation. Cela montre qu'il y a tellement d'erreurs dans cette affaire que la discussion devient assez difficile, tout au moins pour nous qui n'avons pas toutes les lumières de nos collègues britanniques.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The second question I want to put to you, Commander Lankester, is this : Do you admit that even in the corrections which have been submitted to the documents by the British Agent there have been some errors ? I quote one error : in the letter of the British Agent dated 24th November, 1948, it gives a corrected chart of the track of the *Leander*, a correction to the one which was given to the Security Council, and it is dated, by the officer of the *Leander*, the 23rd, whereas the chart itself is dated the 24th. [Here Professor Cot interrupted the interpretation.] No, the covering letter of the officer of the *Leander* to his superior officer is dated 23rd, whereas the actual chart is dated 24th. It is perhaps a small error, but it does give me the right to query and to put certain questions.

Commander LANKESTER. Mr. President, I do not myself consider this is an error. I think the dates referred to are intended to be as they were written down. On the tracing of the chart that was attached to the letter is carried the date of the letter itself, which is the 23rd October. The date 24th, which has been referred to, is written immediately under the initials of the officer who made the tracing, and I suggest the meaning of this date, 24th, is that the tracing which was attached to the letter was completed on the 24th, whereas the letter covering it was dated the 23rd. Thus, we would understand that what had happened was the letter was written, the order was given for the tracing to be prepared, dated 23rd, the tracing was in fact completed the next day, and the officer who initialled it, in order to be exact, put under his initials the date "24th".

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Il ne s'agit pas en l'espèce d'une erreur. Ces documents portent bien la date que l'on a voulu indiquer. Le graphique porte la date du 24 sous les initiales de l'officier qui l'a tracé ; cette date est celle à laquelle l'officier a terminé ce graphique tandis que la lettre a été faite la veille, selon les ordres qui avaient été donnés pour établir le graphique et la lettre de couverture.

M. Pierre COT. C'est une question d'habitude. En France, lorsque nous écrivons le 23 pour envoyer une carte qui a été établie, cela ne veut pas dire que la carte sera établie le lendemain. Mais nous avons la manie de la précision, c'est la raison pour laquelle je m'étais trompé.

Je vais vous poser une dernière petite question. Admettez-vous bien que la route que vous nous indiquez — et je le répète que nous acceptons ; la Cour appréciera elle-même, mais nous ne pouvons plus discuter — a été établie en fonction d'un *ship's log* contenant des erreurs qui ont été corrigées, en fonctions d'un *deck log* portant des mentions effacées

à la gomme, en fonction du carnet de l'officier de navigation qui ne nous est pas présenté ? Si vous êtes d'accord sur ces trois points, je ferme la page sur ce problème et nous sommes d'accord avec vous, ce qui vous prouvera notre grande bonne volonté.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I must apologize. Unfortunately, in France we are used to the fact that if a covering letter is dated, say, the 23rd and states that enclosed is a chart which has been drawn up, it is not usually taken to mean that chart will be drawn up the following day, but then the French language is known for its precise nature in this particular.

My last question on the logs and on the documents generally concerns the track of the ship, which incidentally we do not dispute ; a track chart established by means of a ship's log which has some corrections, by means of a deck log on which some entries were rubbed out, and by means of the navigating officer's notebook which has not been shown to the Court. Now, if the witness will agree to these three points, I think it will show our own goodwill that we no longer press the matter.

Commander LANKESTER. Mr. President, I do not absolutely agree with that statement. It was a fairly long statement, and I hope that I can answer the points correctly.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je ne suis pas entièrement d'accord avec M. Cot, qui vient de faire une longue déclaration. J'espère pouvoir répondre aux différents points soulevés par lui.

M. Pierre COT. Si vous préférez, je puis décomposer ma question.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If the witness would prefer, I can detail my question—break it down.

Commander LANKESTER. Perhaps that would be better.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Ce serait préférable.

M. Pierre COT. Sommes-nous d'accord pour reconnaître que le « *ship's log* » contient des erreurs qui ont été corrigées ? Nous acceptons ces corrections, mais reconnaissez-vous qu'il y avait des erreurs et des omissions ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] We will deal first with the ship's log ; a ship's log on which there had been errors which were corrected. We accept these corrections, but the witness does admit that there have been corrections and there were omissions ?

Commander LANKESTER. Yes.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui.

M. Pierre COT. Il y avait des passages qui ont été effacés à la gomme ? Nous n'en tirons pas de conclusions, mais j'aimerais que nous soyons bien d'accord sur ce point.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] On the deck log does the witness agree that there were passages which were rubbed out with a rubber ? We do not draw any conclusions or inferences from this, but we do agree on this particular point that they were rubbed out ?

Commander LANKESTER. I am not prepared to admit that they were rubbed out, but I do agree there is the appearance that this might have been done.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je ne suis pas disposé à reconnaître que ces passages ont été effacés à la gomme, mais je reconnais que certaines apparences permettent de tirer ces conclusions.

M. Pierre COT. Pour vous prouver ma bonne foi, je déclare que je suis dans le même état d'esprit que vous. Je remarque simplement que le *ship's log* porte des traces.

Sommes-nous d'accord pour déclarer que le carnet de l'officier de navigation n'a pas été présenté, qu'il n'existe pas ? J'ajoute que personnellement je suis beaucoup plus heureux de faire la connaissance de l'officier de navigation que de son carnet.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] To prove my goodwill, I entirely agree with you ; I state equally that there are traces of having been rubbed out. I shall now pass to the third point with which I think you will agree, and that is the navigating officer's logbook was not brought into Court. That does not exist as far as we know ; on the other hand, I am prepared to admit quite readily that I am much happier to have met the navigating officer personally rather than his notebook.

Commander LANKESTER. I think in the translation reference was made to the navigating officer's logbook, whereas I think notebook was intended.

M. Pierre COT. [*In English.*] Yes, navigating officer's notebook.

Commander LANKESTER. It is perhaps unfortunate that it was not preserved. I should have liked to have been able to produce it, but I did not know, when I left this ship, that this Court would be enquiring into the matters and I understood it would not be necessary for me to keep it.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Il est sans doute malheureux que je n'aie pas conservé ce carnet de navigation. J'aurais voulu pouvoir le verser au dossier, mais je ne savais pas, en quittant le navire, que la Cour examinerait un jour cette affaire. On ne m'a pas dit qu'il était nécessaire de conserver ce document.

M. Pierre COT. Nous ne discuterons pas la route. La Cour appréciera si la route a été établie d'une façon correcte.

Je vous interrogerai maintenant sur vos observations comme officier de navigation pendant le passage du *Mauritius*. Avez-vous pu personnellement observer les fortifications qui ont été relevées sur la carte ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] It is not my intention to dispute the route any more : the Court shall decide whether the route has been satisfactorily shown to them. I shall now pass to some other points. First of all, your observations as navigating officer during the passage of the *Mauritius*. Did you observe any of the defences which were mapped ? Did you observe them personally ?

Commander LANKESTER. Mr. President, I think I can say that I observed some indications that might have been fortifications, but I was otherwise occupied and I did not study them very closely. I will

point out on the map behind me the particular marks on the land which I noticed and which I understood to be fortifications. I did observe some earthworks, which possibly could have been part of gun emplacements, in the vicinity of Denta Point, and also I did observe some similar workings on the hill in this position marked "Limion Hill".

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Certains indices ont pu me faire penser à la présence de fortifications, mais j'étais occupé ailleurs et je n'ai pas étudié sérieusement ces indices. Je vais indiquer sur la carte les endroits où j'ai cru qu'il pouvait y avoir des fortifications. J'ai remarqué quelques travaux de terrassement dans la région de Denta Point, travaux qui pouvaient indiquer des emplacements de batteries, ainsi que vers la colline située près de l'endroit appelé Limion sur la carte.

M. Pierre COT. En somme, vous n'avez pas personnellement remarqué de travaux très importants en dehors de ces deux emplacements où l'on avait travaillé de la terre.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] But you did not notice any important works ? I mean anything besides the two earth works which you have just mentioned ?

Commander LANKESTER. Mr. President, they were not very distinct and I did not study them closely. They may have been important and the importance may have been concealed. I cannot give any greater details, I am afraid, owing to the length of time which has passed and the fact that I was otherwise engaged at the time and did not observe them very closely.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Ces indices n'étaient pas très nets et je ne les ai pas étudiés très attentivement parce que j'étais occupé ailleurs. Peut-être ces travaux étaient-ils importants, peut-être ne l'étaient-ils pas, je ne saurais le dire. Quoi qu'il en soit, il m'est difficile de donner aujourd'hui des détails complémentaires, étant donné le laps de temps qui s'est écoulé depuis notre passage et étant donné que j'étais occupé à d'autres travaux.

M. Pierre COT. La côte vous a-t-elle paru plate et sablonneuse ou rocheuse et assez à pic ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Did the coast strike you as being a flat and sandy one, or a rocky one with a steep coastline ?

Commander LANKESTER. The coast appeared to me to be rocky with a fairly steep shoreline.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] La côte m'a paru rocheuse et assez à pic.

M. Pierre COT. Avez-vous noté d'autres villages ou d'autres agglomérations que Saranda ? Ou bien, Saranda vous paraît-il être le seul village sur cette côte entre le monastère de San Giorgio et le cap de Kiephali ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Did you notice any other village or agglomerations besides the village of Saranda, or was Saranda the only one that you noticed between, for example, the Monastery of St. Giorgio and Cape Kiephali ?

Commander LANKESTER. It is not in my recollection that there was any other village than Saranda, except possibly there were some buildings on a position which I will show on the chart. My memory is rather uncertain at this late date, but I do seem to recall a building of some sort somewhere in this area, just to the south-east of Saranda, about half a mile.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je ne me souviens pas avoir remarqué d'autres villages que Saranda, à l'exception peut-être de certains édifices que j'ai distingués aux endroits que j'indique sur la carte.

Ma mémoire n'est pas tout à fait nette sur ce point, mais je crois me souvenir avoir remarqué quelques constructions au sud-est de Saranda, à une distance approximative d'un demi-mille.

M. Pierre COT. Je ne pousserai pas mon interrogatoire trop loin sur ce point, car nous aurons des cartes à examiner. Est-il possible que ces constructions auxquelles vous faites allusion soient un ancien village en ruines, car il y en a un sur la carte à cet emplacement. Pensez-vous que ce que vous avez observé soit d'anciennes constructions en ruines ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I shall not press the matter very much by questioning, as we can check this by examining maps, but could the witness state whether these buildings he saw could possibly have been ruins or could have been an old ruined village, inasmuch as on the map there is indicated on the spot he showed an emplacement which is an old ruined village ?

Commander LANKESTER. I think, Mr. President, that is possible, but I would like to add that my recollections are a little vague at this time, and I cannot make any certain statement. I am trying to think, but I may not be thinking quite correctly.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Cela est possible ; mes souvenirs sont un peu vagues ; j'essaie de les fixer, mais je ne puis rien dire de net.

M. Pierre COT. C'est d'ailleurs simplement une impression que je vous demandais.

Je vous poserai quelques brèves questions sur les photographies du *Mauritius* et du profil de la côte qui se trouve derrière.

Sommes-nous d'accord pour reconnaître que les photographies présentées au Conseil de Sécurité sont assez floues, assez vagues ? Je parle de la ligne d'horizon.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] All I was asking the witness was for an impression—nothing more. I shall now pass to another point which concerns the photographs taken from the *Mauritius* and showing behind it the outline of the coast. Firstly, does the witness agree that the photographs which were filed with the Security Council were rather, shall we say, dim, hazy—that is to say the horizon was rather dim and hazy ?

Commander LANKESTER. Mr. President, I think the photographs that were filed at the Security Council should not be considered as photographs but as reproductions of photographs, and the dimness which is apparent, and which I agree, is caused by the method by which these photographs were reproduced.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Les photographies qui ont été présentées au Conseil de Sécurité étaient, je crois, des reproductions, des imprimés de photographies ; c'est la raison pour laquelle elles sont floues et vagues. Cette apparence vient de la méthode d'imprimerie et non des photographies elles-mêmes.

M. Pierre COT. Je suis d'accord avec vous.

Nos collègues britanniques ont déposé tant de documents sans nous demander d'autorisation qu'ils vont être contents d'en déposer un sur ma demande. Pourraient-ils nous donner ces photographies afin que nous puissions voir nettement le profil de la côte derrière le *Mauritius*, s'ils sont en possession de ces photographies évidemment ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I quite agree with you. Our British colleagues have filed so many documents without our permission that they might perhaps be surprised that we ask them this time to file some more. [At this point Professor Cot interrupted the interpretation.] Our British colleagues will certainly be pleased that we ask them if they will file, if they possess them, the originals of the photographs, so that we can see clearly the coastline behind the *Mauritius*.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I am not quite sure which photographs are referred to, but we shall be only too happy to help the Court in any way we can and we will do our best if Professor Cot will tell us exactly what it is he wants.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je ne sais pas à quelles photographies M. le professeur Cot se réfère, mais, naturellement, nous serons trop contents d'aider la Cour, si M. le professeur Cot veut bien nous indiquer de quelles photographies il s'agit.

M. Pierre COT. Je m'excuse, je l'avais pourtant dit. Il s'agit de photographies prises du pont du *Mauritius*, après l'accident du *Saumarez*, et dans lesquelles on voit, dans le fond, la ligne de la côte. Il y en a quatre. Ce sont celles d'ailleurs dont vous avez vous-même fait état hier, mon cher et savant collègue. Elles s'appellent A. 1, A. 2, A. 3 et A. 4.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I must apologize if I have not explained myself quite clearly. The photographs I mentioned are the ones taken after the accident which occurred to the *Saumarez* and which were taken from the bridge of the *Mauritius*, and which show a coastline behind. As a matter of fact you referred to these four photographs yourself, Mr. Solicitor-General, and indeed they are numbered A. 1, A. 2, A. 3 and A. 4.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I will enquire and find out exactly what it is that we have got, and we will do our best to assist. I am not quite sure where the originals of those photographs are, but I will enquire.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je me renseignerai pour voir exactement quels documents nous possédons et si, naturellement, nous avons quelque chose ici, nous serons trop contents de le mettre à la disposition de la Cour.

M. Pierre Cot. La Cour se rappellera que dans ma plaidoirie je n'avais pas déclaré que le *Mauritius* avait « certainement tourné à gauche », mais qu'il « semblait », d'après le profil de la côte, avoir tourné à gauche, et que je demandais que ce soit soumis à des experts. C'est la raison pour laquelle je pense que des experts pourront travailler sur des originaux, et je serai le premier à m'incliner, comme tout à l'heure, s'ils confirment les dépositions qui ont été faites par le commandant.

[Au témoin.] J'arrive maintenant à la question de la position des canons. Vous nous avez dit que l'artillerie lourde des canons du *Mauritius* était *fore-and-aft*, c'est-à-dire en français « dans l'axe du navire ». Sommes-nous bien d'accord sur ce point ?

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] The Court will remember that in my address I did not definitely state that the *Mauritius* had turned to the left. I only stated that it appeared to have, and I suggested that the matter be referred to the experts, and I now suggest it would be much preferable if the experts could work on this question, working on the original photographs, and, of course, I shall be delighted if they do confirm what the witness has stated.

I shall now pass to another point, the question of the guns. The witness has stated that the heavy guns of the *Mauritius* were fore-and-aft. Does he confirm this statement ?

Commander Lankester. Yes, I do.

Commandant Lankester. [*Interprétation.*] Oui, je confirme cela.

M. Pierre Cot. Vous avez dit que les autres canons, notamment les canons de 4 pouces, étaient, au contraire, dans une position faisant un angle avec la direction du navire. Est-ce bien exact ?

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] You also stated that the other guns, and in particular the four-inch guns, were at an angle with the axis of the ship—is that so ?

Commander Lankester. I do not think that is exactly what I said. I recollect that I said the normal position of the anti-aircraft guns was outwards from the ship and up at an angle, and certain of these anti-aircraft guns were pointed out to me, and I explained that those guns which had been pointed out to me were in this normal position.

Commandant Lankester. [*Interprétation.*] Je ne crois pas que ce soit exactement ce que j'ai dit. J'ai dit que la position normale des canons de D. C. A. était la suivante : ces canons étaient dirigés vers l'extérieur du navire, pointant vers le ciel à un certain angle. En ce qui concerne les quelques canons de défense anti-aérienne que l'on m'a désignés sur les photographies, j'ai indiqué que ceux-ci étaient dans leur position normale.

M. Pierre Cot. Oui. Est-ce que c'est la position d'amarrage pour ces canons ?

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] Is this the position of the guns when the ship is at anchor ? [At this point Professor Cot interrupted the interpretation.] Is that the safety position of the guns ? The position in which they are kept for normal passage ? The position of the guns when they are in their safety position—when they are locked ?

Sir Frank SOSKICE. The English phrase, Mr. President, is "their stowage position".

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] La formule anglaise pour l'amarrage est *stowage.*

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, this position is the normal stowage position for these guns in peace time in the Mediterranean Fleet, in accordance with the orders for that fleet.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, cette position est la position normale d'amarrage en temps de paix, pour la flotte de la Méditerranée, d'après les ordres qui ont été donnés pour cette flotte.

M. Pierre COT. Est-il possible de placer ces canons dans l'axe du navire ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Is it possible to turn these guns so that they are fore-and-aft with the ship ?

Commander LANKESTER. Yes, it is possible.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, cela est possible.

M. Pierre COT. Si nous nous reportons à cet ouvrage que sir Hartley Shawcross a cité comme l'autorité suprême, et qui s'appelle le *Jane's*, ne voyons-nous pas sur les silhouettes des bateaux qu'il y a un certain nombre de navires importants, français ou anglais, — je vais vous citer les anglais, — sur lesquels on montre que la position de ces canons est une position perpendiculaire ou en angle avec l'axe du navire, et d'autres navires, dont le *Mauritius*, pour lesquels, au contraire, le *Jane's* montre que la position de ces canons est dans l'axe du navire ?

Je prends, par exemple, le croiseur de la classe *Belfast*. Ne voyez-vous pas que les canons qui sont sur le côté sont mis dans l'angle et qu'ils ne peuvent pas, semble-t-il, être mis dans la position de l'axe du navire ? Je pourrais, d'ailleurs, vous citer les croiseurs de la classe *Belfast, Southampton, Hawkins, Dauntless*. Au contraire, sur les croiseurs de la classe *Mauritius*, tous les canons et, notamment, les canons que l'on voit sur les photographies comme étant dans la position qu'a indiquée le témoin, peuvent être mis dans l'axe et sont dans l'axe. Voulez-vous avoir l'obligeance de prendre le *Jane's* et de vérifier si ce que je dis est exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If I may quote that supreme authority—the authority which was quoted by Sir Hartley Shawcross —*Jane's*, there are many silhouettes of French and British ships. I shall possibly mention a few British ships, but in some of these British ships the position of these particular guns is shown to be perpendicular to the axis, that is to say at an angle to the ships, whereas on other ships and, in particular, the *Mauritius*, these guns are shown to be in a fore-and-aft position. For example, in the ships of the *Belfast* class the side guns are definitely at an angle with the ship. This is also the case with the cruisers of the *Southampton*, the *Hawkins*, and the *Dauntless* classes, whereas on classes of the ship *Mauritius* all the guns and in particular the guns which have been mentioned by the witness, are in the fore-and-aft position. Would the witness be so good as to check this point on *Jane's*. [Copy of *Jane's Fighting Ships* shown to the witness.]

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, in *Jane's* these guns are shown in the various positions on the various different ships. I think perhaps I could help Professor Cot if I explained a little more fully why the normal peace-time position of the anti-aircraft guns in the *Mauritius* and similar ships is as I have stated. In the British fleet we attach great importance to appearance, and one of the items which we consider to be of importance in this matter of appearance is the way in which the guns are stowed, in harbour and at sea, in peace time, and in order that all the ships of any one particular class should look the same and appear smart, it is customary for orders to be laid down as to how these guns shall be stowed, and at about the beginning of 1946, if my recollection is right, orders for the Mediterranean Station were made out which required these particular guns to be in the positions which I have stated.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président, je suis d'accord que dans le *Jane's Fighting Ships* ces canons sont indiqués dans des positions qui diffèrent d'après la catégorie du navire dont il s'agit. Mais peut-être pourrais-je expliquer cette question à la Cour et quelle est la pratique normale, en temps de paix, en ce qui concerne la position de ces canons anti-aériens, sur le *Mauritius* et les navires analogues.

Je voudrais dire que dans la flotte britannique on attache beaucoup d'importance à l'apparence du navire, et l'une des premières préoccupations est la manière dont les canons sont amarrés. On désire que tous les bateaux d'une même classe aient un air semblable et élégant et, pour cela, des ordres sont donnés à ce sujet par l'officier supérieur.

Autant que je m'en souvienne, vers le début de 1946, l'ordre a été donné d'amarrer ces canons dans la position que j'ai indiquée.

M. Pierre COT. Vous avez raison, dans la marine britannique, d'attacher beaucoup d'attention à l'apparence des navires, surtout quand il s'agit du passage innocent. Je reviendrai sur ce point. Mais, je voudrais une petite précision. Nous savons déjà que les canons auraient pu être mis dans l'axe du navire. J'ai sous les yeux — et je voudrais que vous me disiez si je me trompe — une photographie du *Mauritius* parue dans le *Jane's*, non pas d'un navire de sa classe, mais du *Mauritius* lui-même. Elle est datée de 1942, et il y a à côté « *Official* ». Voulez-vous me dire si je traduis bien, je crois que mes connaissances en anglais peuvent aller jusque-là, en disant que cela veut dire « officiel », et voulez-vous me dire s'il n'est pas exact que dans le *Mauritius*, tel qu'on le voit naviguer sur la mer, les canons sont dans la position que j'indiquais, c'est-à-dire « *fore-and-aft* ».

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You are quite right in the Royal Navy to attach so much importance to the appearance of ships, especially ships which are proceeding on innocent passage. I shall however return to this point later. We do know that the guns of the *Mauritius* could be put in a fore-and-aft position. In *Jane's*, there is a photograph, not of a ship of the *Mauritius* class, but of the *Mauritius* herself. This photograph was taken in 1942, and by the side of the photograph there is the word "official". I should like you to look at this photograph and agree with me that it shows the *Mauritius* steaming at sea with all its guns fore-and-aft.

Commander LANKESTER. I am sorry but I cannot agree with Professor Cot. The particular gun he is referring to is not fore and aft. It is about 20° from the centre-line.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je regrette beaucoup, mais je ne peux être d'accord sur ce qu'a dit M. le professeur Cot. Le canon auquel il se réfère se trouve à un angle de 20° avec l'axe du navire.

M. Pierre COT. Je suis très heureux de l'apprendre, mais ma conclusion est tout de même exacte. Ces canons pouvaient être mis dans une position « *fore-and-aft* » et en tout cas, à 20° et non pas à 90°. C'est le seul point qui me préoccupe.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am very happy to learn this; nevertheless, I think my conclusion is correct, that is to say, that the guns of the *Mauritius* could have been stowed fore-and-aft and not at an angle to the side of the ship.

Commander LANKESTER. Yes, that is agreed.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, je suis d'accord.

M. Pierre COT. Passons à une autre question. Je pense que vous pourrez nous donner l'indication suivante : Est-ce que, sur le *Mauritius*, les hommes étaient aux postes de combat lors du passage dans les eaux territoriales albanaises ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] We will pass on to another question. On the *Mauritius*, were the men at combat stations at the time the passage was made through Albanian territorial waters ?

Commander LANKESTER. Yes.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui.

M. Pierre COT. L'armement de tous les canons était-il en place ? J'entends par armement les servants des canons, les hommes destinés à servir les canons, le cas échéant ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Were the armaments of the guns in position ? By "armaments" I mean the gun crews.

Commander LANKESTER. Yes.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui.

M. Pierre COT. Dans quelle tenue se trouvait la compagnie de fusiliers marins qui était à bord ? En tenue de repos ou en tenue de combat ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] What were the marines on board dressed in ; were they dressed for leisure, rest, or were they in battle-dress ?

Commander LANKESTER. I am endeavouring to remember. They would have been in their ordinary working uniform dress. I think I am right in saying that they would have been in their ordinary uniform dress, but I cannot say personally because I did not observe them.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] J'essaie de me souvenir, Monsieur le Président. Je crois qu'ils étaient dans leur uniforme de travail ordinaire. Je ne me rappelle pas exactement parce que je n'avais pas à les observer, mais je crois que c'était leur uniforme ordinaire.

M. Pierre COT. Peut-être pourrais-je vous aider à rafraîchir vos souvenirs en posant une petite question de détail qui souvent frappe l'œil : avaient-ils leur casque ou non ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Perhaps I can help you to refresh your memory by referring you to a small detail which is often observed in conditions such as this. Were they wearing their helmets or not ?

Commander LANKESTER. Some were wearing helmets if they were stationed in an exposed position. May I make a small correction. I do not wish to say that they were wearing them, but I believe they were provided so they might have been wearing them. I cannot say for certain whether they were wearing them or not.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Certains avaient leur casque, si leur position était une position ouverte. Je voudrais faire une légère correction : ils avaient des casques à leur disposition. Je ne peux pas dire s'ils les portaient ou non, mais ils auraient pu les mettre en cas de nécessité.

M. Pierre COT. Dernière question. Les ordres qui ont réglé tout cela sont, je crois, ces fameux ordres donnés par les initiales XCU. Est-ce bien cela ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Am I right in supposing that the orders providing for all these matters were the famous orders referred to as XCU ?

Commander LANKESTER. Mr. President, as a serving officer I have instructions not to discuss these orders. In any case, I have not seen them for two years and I could not say what was in them.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Comme officier, j'ai pour instructions de ne pas discuter les ordres en question. En tout cas, je ne les ai pas vus depuis deux ans et ne me souviens pas de leur contenu.

M. Pierre COT. J'ai un très grand scrupule à ne pas vous pousser, et si ma question vous paraît indiscrète, je vous demande de ne pas y répondre. Ma question n'était pas : « qu'y avait-il dans l'ordre XCU », mais elle était la suivante, et je vous laisse juge de savoir si vous pouvez ou non, étant donné votre conscience d'officier et vos ordres, y répondre : « est-ce que toutes ces choses, la tenue des hommes, la tenue des navires, avaient bien été déterminées par un ordre portant les initiales XCU » ? Je ne vous demande pas ce qu'il y avait dans cet ordre.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I should be the first to hesitate about pushing you too far for an answer to such a question. If you consider the question was not discreet, I shall be grateful if you will tell me so. I was not referring in my question to the actual contents of these orders XCU. I was simply wanting to know—and I leave it to your conscience as an officer whether you answer it or not—whether all these matters referring to the dress of the crews of the ships were contained in the orders which are designated by the initials XCU.

Commander LANKESTER. I ask for permission not to answer that question for the reasons I have given.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je vous demande la permission de ne pas répondre à cette question pour les raisons que j'ai données.

M. Pierre COT. Je suis moi-même tout à fait d'accord pour que vous ne répondiez pas si cela peut vous gêner.

J'ai demandé à nos collègues s'ils voulaient confier ces ordres à un de nos experts, sous le sceau du secret. Je n'ai pas eu encore de réponse ; sans cela je demanderais à la Cour ce qu'elle doit décider à ce propos, soit les montrer, pas même aux avocats, mais simplement à des experts, à l'amiral Moullec, sous le sceau du secret, soit même si la Cour veut les montrer à ses propres experts qui nous édifieront. Mais ceci n'est pas une question pour le commandant Lankester, que je m'excuse de tenir si longtemps sur la sellette.

J'en arrive aux questions relatives à l'opération Retail. Je voudrais d'abord vous demander si, au cours de cette opération, vous étiez navigateur du *Mauritius* ou également, comme au cours du passage du 22, l'officier navigateur du *Mauritius* et en même temps l'officier navigateur de l'amiral ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am in complete agreement that you should not answer the question if it is at all embarrassing. I have asked our United Kingdom colleagues to submit these orders to an expert who would work in secrecy and report on the pertinent matters. I have received no answer to this request, and I might consider asking the Court whether those orders should be shown to the experts—Commander Moullec, for instance—who would work in secrecy, or whether the Court would wish to have these orders submitted to the Court's own experts. This is not, of course, a question for Commander Lankester to answer, and I apologize to him for keeping him on the stand for so long.

I should now like to put a question wich relates to the Operation Retail. [To the witness.] During this operation, were you the navigating officer on the *Mauritius*, or were you the navigating officer as you had been on the previous occasion, on the 22nd, of the *Mauritius* and of the Admiral ?

Commander LANKESTER. I was the navigating officer of the *Mauritius* and also the navigating officer of the Admiral. In this operation, the Admiral did not remain in the *Mauritius* the whole time, and my orders were to remain in the *Mauritius* and not to accompany the Admiral, so there was a period during that day when I was not in a position to advise the Admiral nor was I with him.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, ce jour-là j'étais l'officier de navigation du *Mauritius* et aussi celui de l'amiral, mais l'amiral n'est pas resté tout le temps à bord du *Mauritius*, et j'ai reçu ordre de ne pas le suivre. Donc, pendant une partie de cette journée, je n'étais pas en position de donner des avis à l'amiral au sujet de la navigation, et je n'étais pas avec lui.

M. Pierre COT. Le *Mauritius* et, je crois, les navires qui l'accompagnaient sont restés, nous avez-vous dit, dans ce que l'on a appelé *swept area*, c'est-à-dire dans la zone que l'on avait déminée.

M. Pierre COT. [*Interpretation*]. I understand from what you said that the *Mauritius* and the accompanying ships remained in what you call the "searched area". Is this correct ?

Commander LANKESTER. Yes.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président.

M. Pierre COT. Les navires étaient-ils en position de combat ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Were the ships in combat position ?

Commander LANKESTER. The ships were not all the time in combat position. I should just like to refresh my memory if I may. [After a pause.] I recollect that some preparation was made, but I think that if I were to answer this question fully, which I do not think my memory permits, I should be running contrary to my orders. I would, therefore, ask permission not to answer this question more fully.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Les navires n'étaient pas tout le temps en position de combat. J'essaie de me souvenir. Je me rappelle que quelques préparatifs ont été faits, mais je crois que si j'essaie de répondre à fond à cette question, ce que, je crois, ma mémoire ne me permet pas, je désobéirais aux ordres que j'ai reçus.
Je demande donc à ne pas répondre plus en détail à cette question.

M. Pierre COT. Je ne veux pas vous pousser trop loin, mais je voudrais, faisant moi-même un grand effort, que vous en fassiez un petit, et je vais me permettre de vous dire pourquoi : c'est que je ne voudrais pas que cet interrogatoire donnât à la Cour l'impression qu'ou bien le Gouvernement britannique nous donne des documents contenant des erreurs, ou qu'il se retranche derrière le secret pour empêcher à la Cour d'y voir clair. Je vais donc vous demander ceci : est-ce que les navires qui étaient là, et notamment votre navire, avaient pour mission de surveiller l'opération de déminage qui se déroulait, ou bien également de se tenir prêts à empêcher toute immixtion des Albanais dans le déroulement de l'opération de déminage ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I do not wish to push you too far in this direction, but I am making a big effort and I should like you to make a small one. I should not like the Court to have the impression from the examination that either the United Kingdom Government is producing documents which contain errors, or that the United Kingdom Government is hiding behind the matter of secrecy in order to prevent the Court from having light thrown on this question. The question I desire to put to you is this. Were the ships, and your ship, to survey the sweeping operations, or did they also have as an additional mission the prevention of any interference by Albania in the sweeping operations ?

Commander LANKESTER. Mr. President, might I ask my advisers how far I may be permitted to answer such questions ?

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, puis-je demander à quel point j'ai la permission de répondre à une telle question ?

M. Pierre COT. Si vous voulez, je pourrais vous poser ces questions cet après-midi, ce qui vous permettra peut-être d'en conférer avec vos conseils et de prendre tout le temps pour réfléchir.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If you wish, I can put these questions to you at this afternoon's sitting before which you will have

time to confer with the United Kingdom Counsel and reflect on them yourself.

Le PRÉSIDENT. Puisque M. Pierre Cot est disposé à vous poser la question cet après-midi seulement, nous pouvons donc continuer l'interrogatoire.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] If Professor Cot agrees that these questions can be put this afternoon, we can continue the examination on other questions and leave these questions for this afternoon.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, perhaps it will help Professor Cot, the witness and the Court if I say this. We have no objection to Lieutenant-Commander Lankester answering any question about what in fact took place on the 13th or 14th November. What he has not been permitted to answer are questions about the contents of orders; but he is at full liberty to answer any question about what took place on those dates, what they in fact did, what uniforms, if he remembers, the marines were wearing, and any question about what actually took place.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, peut-être cela aidera-t-il la Cour, Monsieur le professeur Cot et le témoin lui-même, si j'indique qu'il n'y a aucune objection à ce que le témoin réponde à toutes les questions concernant les événements survenus ce jour-là. Ce qui ne lui est pas permis, c'est de répondre à des questions sur le contenu des ordres qui ont été donnés ; mais en ce qui concerne ce que le témoin a vu, ce que les hommes ont fait, l'uniforme que les fusiliers-marins portaient, le témoin a entière liberté pour y répondre d'après ses souvenirs.

M. Pierre COT. Nous sommes d'accord ; je ne demande rien relativement aux ordres. J'ai indiqué que je demanderai qu'ils soient communiqués à la Cour. J'indique au commandant Lankester que je vais alors lui poser les questions suivantes : Quels furent les préparatifs pour le combat auquel vous faisiez allusion tout à l'heure ? Y a-t-il eu des détachements F. O. B. et des détachements de liaison aérienne ? Enfin, qu'ont fait les avions pendant cette journée ? Mais je poserai ces questions cet après-midi, car, je le répète, autant je souhaite que la lumière soit faite sur cette affaire, autant je souhaite également être tout à fait loyal et ne pas risquer de mettre un témoin, qui est en même temps un officier que nous respectons, en position difficile.

Nous en venons alors aux questions que je désire vous poser, non plus en qualité de témoin, mais en qualité d'expert, puisque aussi bien vous êtes l'un et l'autre.

Nous allons prendre la question des heures à Sibenik et la fameuse question *du* ou plus exactement *des* crépuscules. Voulez-vous me permettre de vous poser une question qui est la suivante : Connaissez-vous les renseignements donnés par le Gouvernement yougoslave dans son communiqué, sur la hauteur du soleil à Sibenik les 17 ou 18 octobre 1946 et le chiffre indiqué n'était-il pas de 7 degrés, ou approximativement 7 degrés, au-dessus de l'horizon à 16 heures 15 ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I think I agreed that I would ask no questions on the contents of the orders, and I think I have already

pointed out that I shall ask for these orders to be communicated to the Court. I will indicate the other questions which I envisage putting to the witness. First of all, there is the question referring to the preparations which took place in this combat operation you referred to a little while ago ; secondly, were there any F.O.B. detachments and any aircraft, and, thirdly, what did the aircraft do on that day ? As I pointed out, I am perfectly willing to put these questions this afternoon. I am anxious that as much light as possible should be thrown on this matter, on the other hand I realize the position of this naval officer to whom I desire to be loyal and not to put him in a difficult position.

I shall now put to you a number of questions as an expert and not as a witness. My first refers to the hours and times at Sibenik of the famous twilight or famous twilights. Do you know of information given by the Yugoslav Government relating to the height of the sun on 17th and 18th October, 1946, at Sibenik at 16.15, and is not the figure given for that "7° approximately above the horizon" ?

Commander LANKESTER. I am not sure that I am quite clear as to which document is referred to.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je ne suis pas certain d'avoir bien compris à quel document M. le professeur Cot se réfère.

M. Pierre COT. Il s'agit du communiqué du Gouvernement yougoslave.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am referring to the Yugoslav communiqué.

Commander LANKESTER. I do not recollect having seen that.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je ne me souviens pas avoir vu ce document.

M. Pierre COT. Je vais poser ma question sous une forme un peu différente : Si le communiqué du Gouvernement yougoslave indique comme hauteur du soleil, pour le lieu et l'heure que j'ai mentionnés, une hauteur de 7 degrés, après avoir participé au travail du Comité d'experts, considérez-vous que cette affirmation du Gouvernement yougoslave correspondait à la vérité ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May I put my question a little differently.

If the Yugoslav communiqué shows the height of the sun at the time and the place indicated as 7°, after having worked as an expert on the Committee of Experts, do you consider that this is a true representation ?

Commander LANKESTER. Could I be informed of the time once more ?

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Pourrait-on m'indiquer de nouveau l'heure dont il s'agit ?

M. Pierre COT. Vers 16 heures 15.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] At about 16.15.

Commander LANKESTER. According to my calculations, at 16.15 at Sibenik on 17th October the altitude of the sun above the horizon was a little more than 8½°.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] D'après mes calculs, à 16 heures 15 à Sibenik, le 17 octobre, l'altitude du soleil au-dessus de l'horizon était d'un peu plus de 8 degrés et demi.

M. Pierre COT. Et à 16 heures 30, si je prends alors vos calculs, cette altitude du soleil n'était-elle pas de 6 degrés 29 minutes exactement ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] And at 16.30, on the basis of your calculations, was not the height of the sun 6° 29′ exactly ?

Commander LANKESTER. Yes.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président.

M. Pierre COT. Par conséquent, quand le communiqué yougoslave nous donne 7 degrés comme moyenne pour la période entre 16 heures 15 et 16 heures 30, ne vous semble-t-il pas que ce communiqué donne une approximation que l'on peut considérer comme la vérité ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Consequently, if the communiqué of the Yugoslav Government gives 7° as the mean height between 16.15 and 16.30, is that approximation not to be considered truthful ?

Commander LANKESTER. I have not seen this document. The times and altitudes which are given in this agreed set of answers are correct. If the Yugoslav document stated a mean time, that is to say, 16.22½, then I think that the statement that the altitude of the sun at that time was about 7° is correct. [Document handed to witness.] I now have this document in my hand and this states that the angle of sunlight at 16.15 hours was about 7°. I can state, having worked out exactly, that the angle of sunlight at 16.15 hours was 8° 57′.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je n'ai pas vu le document dont on parle, mais ce que je sais, c'est que les heures et l'altitude du soleil dans le rapport des experts sont correctes. Je peux dire aussi que si, dans le document yougoslave, il est indiqué qu'à 16 heures 22 minutes et demi précises l'altitude du soleil était d'environ 7 degrés, c'est également exact. [On passe le document au témoin.] J'ai maintenant ce document devant moi. D'après ce document, à 16 heures 15 l'altitude du soleil était d'environ 7 degrés ; maintenant, personnellement je peux vous dire, l'ayant calculée, qu'à 16 heures 15 l'altitude du soleil était exactement de 8 degrés 57 minutes.

M. Pierre COT. Oui, et le 18, de 8 degrés 39 minutes. Nous sommes d'accord, n'est-ce pas ?

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui.

M. Pierre COT. Alors maintenant je vais vous demander si nous trouvons la même marge d'erreur ou d'exactitude dans un autre document. Il s'agit du bulletin de l'Office météorologique du ministère de l'Air britannique, communiqué par notre distingué adversaire, sir Hartley Shawcross, qui, lui, indiquait « élévation du soleil à la même date (c'est-à-dire à Sibenik, à la même heure, à 16 heures 15) : 21 degrés à 16 heures 15 et 11 degrés à 17 heures 15.

Considérez-vous, puisque vous avez donné les heures exactes, que cette déclaration correspondait à la réalité, pour ne pas dire à la vérité ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] And for the 18th, 8° 39′; we agree. I would now ask the following question, whether the same margin of error or the same position exists in another document which has been submitted by Sir Hartley Shawcross, namely, the bulletin of the Meteorological Office of the United Kingdom Air Ministry. In that we read that the elevations at Sibenik on that date at 16.15 and 17.15 were as follows: The altitude of the sun at 16.15 is given as being 21°, and at 17.15 it is given as 11°. Do you think that those figures are approximately true?

Commander LANKESTER. May I see this document? [Handed to witness.] I would ask the Court's permission to study this document in order to see if I can explain to the Court the apparent discrepancies. There are considerable discrepancies which appear here, so considerable that I think that I should be able to help the Court best by studying them.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Puis-je regarder ce document, Monsieur le Président? J'aimerais demander à la Cour la permission d'étudier ce document. Il contient des divergences apparentes telles qu'il me semble que je serai mieux en mesure d'aider la Cour à résoudre ce problème en étudiant le document même.

M. Pierre COT. Avec le plus grand plaisir, car je crois que c'est très important, pour l'office de l'Air britannique tout au moins. Mais ce que je voudrais vous demander dès maintenant, c'est: si une hauteur de 21 degrés a été donnée pour 16 heures 15, considérez-vous que cette hauteur est exacte?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] With the greatest pleasure I accede to this request that you should be allowed to study them a little longer. It is a very important document, and especially is it important that you should study this matter from the point of view of the United Kingdom Air Ministry at least.

Would you say that the height given for 16.15 hours, namely 21°, is exact?

Commander LANKESTER. It appears to me that the time of 16.15 hours is based on the assumption that summer-time was being kept in Sibenik at that time. In fact, we now know, and it is agreed, that summer-time was not being kept. Therefore, the basis on which this document was drawn up is now no longer correct as is agreed. Therefore, when it says here that at 16.15 the altitude of the sun was 21°, it was meant to be 15.15, according to summer-time, which might have been correct. I have not worked it out. I do not think I have explained that very well. It would actually be an hour earlier than the time we are considering. I think that is the source of this error.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Il me semble quant à moi que cette heure de 16 heures 15 est basée sur le fait qu'il y avait peut-être une heure d'été à Sibenik. Or, nous savons qu'il n'en est pas ainsi; nous savons maintenant qu'il n'y avait pas d'heure d'été à Sibenik; et c'est peut-être pour cela — parce que ce document est élaboré sur cette base et qu'en disant 16 heures 15 il indique vraiment une heure solaire de 15 heures 15 — que les résultats sont différents. Mais enfin, je n'ai pas vérifié les calculs; donc je ne peux pas dire exactement. Je

ne sais pas si je me suis bien expliqué. Je veux dire simplement ceci : les chiffres indiqués se référeraient à un moment précédant d'une heure celui que nous avons envisagé, je crois que c'est là qu'est la source de l'erreur.

M. Pierre COT. Si votre explication était la bonne, si elle provenait du fait que par erreur on a cru qu'il y avait une heure d'été en Yougoslavie, la hauteur du soleil aurait alors été indiquée ici. Nous n'aurions qu'à changer l'heure. On nous donne : 11 degrés à 17 heures 15. Dans ces conditions ne croyez-vous pas que, même s'il y avait eu l'heure d'été, le renseignement communiqué par les services officiels de Sa Majesté était inexact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If your explanation were correct, that an error had been committed because it was believed that summer time existed, then it seems the height of the sun would have been entered here and there would only have been a change of one hour ; it would have been 17.15 11°. In other words, irrespective of whether summer time existed or not in Yugoslavia, is this not an inaccurate statement which is given in the official document of the United Kingdom ?

Commander LANKESTER. I am very sorry, I am not absolutely clear as to the precise question that was asked me.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je regrette beaucoup, je ne suis pas absolument sûr d'avoir compris exactement la question qui m'a été posée.

M. Pierre COT. Je vais la répéter. Supposons qu'en Yougoslavie il y ait eu l'heure d'été. Dans ce cas-là, la hauteur du soleil donnée pour 17 heures 15 serait la hauteur du soleil à 16 heures 15. Sommes-nous bien d'accord ?

Je vais vous donner un tableau. [S'avançant près du témoin.] Voici les heures qui nous sont données par le ministère de l'Air britannique :

16 heures 15 ..... 21 degrés
17 heures 15 ..... 11 degrés.

Si le ministère de l'Air britannique s'est trompé, à 17 heures 15 nous aurons en réalité la hauteur du soleil qui devrait se trouver à 16 heures 15. Sommes-nous bien d'accord ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Supposing summer time did exist in Yugoslavia, then the altitude given to the sun for 17.15 would be the altitude which should be given for 16.15. Do we agree on this ? I will prepare a diagram to explain to the witness. Here, in this diagram, are the hours provided by the United Kingdom official document, and they are given as follows : at 16.15 hours the altitude of the sun is given as 21 degrees ; at 17.15 hours the altitude of the sun is given as 11 degrees. Now, if the figures given by the Ministry were wrong, then at 17.15 would we not have in reality the height that is entered for 16.15 ?

Commander LANKESTER. Yes, I understand the question now, Mr. President. The altitude given for 17.15 would correspond to the altitude I have worked out for 16.15.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, je comprends la question.

L'altitude qui a été calculée pour 17 heures 15 correspondrait à l'altitude que j'ai calculée moi-même pour 16 heures 15.

M. Pierre COT. Non, vous voulez dire l'heure, non pas l'altitude ; car dans ce cas-là, permettez-moi de vous faire observer que le ministère de l'Air vous a donné 11 degrés, alors que le Gouvernement yougoslave nous donnait environ 7 degrés et que le rapport des experts indiquait environ 8 degrés. Sommes-nous bien d'accord ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] What you are referring to is the hour, not the altitude—is that not so ?. In which case the United Kingdom document gave us 11 degrees for that hour, while the Yugoslav document gave about 7 degrees, and the Committee of Experts fixed the number at about 8 degrees.

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, I agree. The Committee of Experts fixed the number in fact at very nearly 9 degrees.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, je suis d'accord. Le Comité d'experts a calculé l'altitude à presque 9 degrés.

M. Pierre COT. N'en résulte-t-il pas que les services de l'Office météorologique du ministère de l'Air britannique se sont gravement trompés et que, lorsqu'il s'agit de faire ces évaluations, il vaut mieux faire confiance au communiqué yougoslave qu'aux déclarations de ces services ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Then does it not result that the Meteorological Service of the United Kingdom Ministry for Air has committed a very serious error in this matter, and when we wish to decide the truth about this it would be better to trust the communiqué of the Yugoslav Government ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, it does appear that the United Kingdom figure is in error ; it also appears that the Yugoslav figure is in error, and the agreed figure lies about half-way between them.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] En effet, les chiffres calculés par le Gouvernement britannique ne sont pas exacts. Il appert aussi que les chiffres calculés par le Gouvernement yougoslave ne sont pas exacts non plus et que les chiffres sur lesquels les experts se sont mis d'accord se trouvent approximativement au milieu entre les deux extrêmes.

M. Pierre COT. Je pense que nous serons d'accord pour dire que l'erreur des Yougoslaves a été de 1° et celle des Britanniques de 14°. Par conséquent, je pense que, quel que soit le désir que vous puissiez avoir de nous présenter ainsi les choses, nous ne pouvons pas parler d'erreur comparable.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I think we would agree, would we not, that the Yugoslav error involved a discrepancy of one degree, while the United Kingdom error involved a discrepancy of fourteen degrees—I should say fourteen degrees ? Then I am afraid we have to conclude that whatever your wishes are in this matter the errors are by no means comparable.

Commander LANKESTER. Mr. President, I do not quite understand Professor Cot's subtractions. As I read it, the agreed and exact altitude

of the sun, agreed between the two Parties here, was eight degrees 57 minutes ; the Yugoslav communiqué indicates seven degrees—that is a discrepancy of one degree 57 minutes. According to this other document from the British Air Meteorological Service, the figure given was 11 degrees.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je ne suis pas d'accord sur les soustractions de M. le professeur Cot. Parmi les experts des deux Gouvernements, nous nous sommes mis d'accord sur le fait que l'altitude devrait être de 8° 57′. Or, d'après le communiqué du Gouvernement yougoslave qui donnait une altitude de 7°, il y a une différence de 1° 57′. D'après l'autre document, le Gouvernement britannique donne une altitude de 11°.

M. Pierre COT. [In English.] No, 21 degrees, I am sorry.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] [Interrompant le témoin.] Non, l'erreur commise par le Gouvernement britannique était de 21°.

Commander LANKESTER. This United Kingdom document gives the two altitudes of 21 degrees and 11 degrees. As to which one is indicated for the time of 16.15 requires a knowledge of whether summer time was being kept at Sibenik. It states that 16.15 hours gave an altitude of 21 degrees, which would give the large error indicated by Professor Cot. I have not studied this document, and I do not know if there is any indication on it as to how those times are to be accounted—whether they are summer time or not—but assuming that they meant summer time, then, knowing that was incorrect, the actual calculation for 17.15 hours summer time corresponds to 16.15 hours, which we are referring to, and is 11 degrees, which gives an error of 2 degrees and 3 minutes.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Le document du Gouvernement britannique donne l'altitude de 21° à 16 h. 15 et de 11° à 17 h. 15. Il s'agit maintenant de savoir lequel de ces chiffres est vraiment indiqué pour 16 h. 15. En effet, pour savoir cela il faut voir si le document britannique envisage la question de l'heure d'été ou non. Si l'heure d'été n'était pas envisagée, alors il est vrai qu'il y aurait une erreur de la grandeur dont M. le professeur Cot a parlé ; mais avant d'étudier ce document il m'est impossible de dire s'il en est ainsi ou non. Si l'on prend en considération le fait que l'heure d'été avait été envisagée — bien que nous sachions maintenant qu'il n'y avait pas d'heure d'été —, le résultat serait que pour 17 h. 15 il faudrait lire les chiffres donnés pour 16 h. 15, 11°, ce qui indique une différence de 2° 3′ avec la réalité.

M. Pierre COT. Non, j'indique au témoin que le document britannique a été versé en réponse au communiqué yougoslave. Commentant sur ce point les indications de la météorologie qui figurent dans ce document, sir Hartley Shawcross disait : « C'est vraiment bien étourdi de leur part. »

J'ajouterai un mot qui fera plaisir au témoin, puisqu'il est officier de marine, ainsi qu'aux autres marins présents dans cette salle. Dans ce procès où nous rencontrons beaucoup d'erreurs, les erreurs du ministère de l'Air me paraissent beaucoup plus importantes que celles de la marine britannique.

Si vous le voulez-bien, Monsieur le Président, je continuerai mon interrogatoire cet après-midi.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I might tell the witness that the United Kingdom document was put in in answer to the Yugoslav communiqué, and commenting on this point in the Yugoslav communiqué, Sir Hartley Shawcross—and this will be my last remark—said it was very rash of them. Might I add one word to these explanations, which will doubtless please this naval officer as well as the other naval officers in the Court Room, and that is that among the numerous errors which have been committed in the presentation of facts before this Court, the errors committed by the Meteorological Service of the United Kingdom Air Ministry are much more serious than those that have been committed by the British Navy.

Le PRÉSIDENT. L'agent du Gouvernement britannique veut-il indiquer quel est le témoin qui va succéder au commandant Lankester? En effet, je crois savoir qu'il y a un changement dans l'ordre précédemment établi, d'après lequel le témoin suivant devait être le commandant Whitford. Vous avez, je crois, l'intention de présenter le capitaine Mestre. C'est pourquoi je vous pose cette question.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I should like to ask the Agent for the United Kingdom Government which witness he proposes to call next. It seems there is to be a change in the order. The original order would have been Commander Whitford; now it would appear to be your intention to call Captain Mestre.

Sir Eric BECKETT. Yes, Mr. President, after Lieutenant-Commander R. K. Lankester we wish to call Commander P. M. R. Mestre.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Oui, lorsque l'interrogatoire du commandant Lankester sera terminé, nous désirons appeler le capitaine de corvette Mestre.

[*Séance publique du 1er décembre 1948, après-midi.*]

M. Pierre COT. Le commandant Lankester désire répondre à une question que je lui ai posée ce matin et sur laquelle il a demandé de réfléchir. S'il préfère que je répète ma question, je suis à sa disposition.

M. COT. [*Interpretation.*] May it please the Court. I believe that Commander Lankester wishes to answer one of the questions which I put to him this morning. He stated this morning that he wished to think about his answer before actually giving it. Perhaps Commander Lankester might prefer if I put the question to him again.

Commander LANKESTER. I can remember the sense of the question and I am quite willing to answer it now. The question concerns discrepancies in the altitude of the sun at 16.15 between the document submitted by the Albanian delegation and the document submitted by the United Kingdom delegation, and the agreed altitude submitted by the experts of the two Parties. First, the altitude of the sun at 16.15 submitted by the Albanian delegation was 7°. This was 1° 57′ less than the agreed elevation, and it is my opinion that this amount, 1° 57′, was the extent of the discrepancy in the document submitted by the Albanian delegation.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je me souviens très bien du sens de cette question, et je suis prêt à y répondre tout de suite. Il s'agissait de la divergence entre la hauteur du soleil à 16 h. 15 selon les documents de la délégation albanaise et ceux de la délégation du Royaume-Uni, et la hauteur du soleil telle qu'elle résulte de l'accord entre les experts des deux Parties. Selon la délégation albanaise, l'altitude du soleil à 16 h. 15 était de 7 degrés, soit 1° 57′ de moins que l'altitude du soleil telle qu'elle résultait de l'accord entre les experts des Parties. A mon avis, cette différence de 1° 57′ représente la divergence qui existait entre les deux Parties sur ce point.

M. Pierre COT. Excusez-moi, mais je crains que vous n'ayez fait une erreur. La délégation albanaise n'a jamais indiqué de hauteur de soleil. Il y a eu un communiqué du Gouvernement yougoslave qui a été envoyé aux deux Parties. Jusqu'à preuve du contraire, nous l'avions considéré comme correspondant à peu près à la réalité ; mais la délégation du Royaume-Uni a déclaré que ce communiqué avait été envoyé d'une façon très étourdie et nous avait indiqué 21°. Voulez-vous préciser qu'il s'agissait bien de la hauteur donnée par le communiqué yougoslave et non par la délégation albanaise. En mentionnant 7 degrés, vous parliez bien de l'altitude du communiqué yougoslave ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I apologize for interrupting the witness, but I believe there is an error. The Albanian delegation never indicated nor gave the altitude of the sun, but the Yugoslav Government sent a copy to both Agents indicating the altitude of the sun that day, and we had no reason to believe that the information contained in this Yugoslav communiqué was erroneous. My adversaries, however, indicated that this estimate was rash, and that the altitude of the sun on that day and time was 21°. Therefore, I should like to point out that this estimate of 7° is the estimate of the Yugoslav Government and has not been put by the Albanian Government. I take it that you are referring to the communiqué put forward by the Yugoslav Government and the altitude contained therein.

Commander LANKESTER. Yes ; that is the document I referred to that was handed to me this morning.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, c'est bien à ce document qui m'a été remis ce matin que je faisais allusion.

M. Pierre COT. Je n'insisterai pas davantage sur cette question.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I will not insist any further on this question.

Commander LANKESTER. No, there is the other half of the question still to be answered. There is the other document, that is, a telegram from the Air Attaché at the Air Ministry, London, which gives certain information and states—I read from the copy I have here—"The sun's elevation above the horizon on the 17th October was 21° at 15.15 hours, and 11° at 16.15 hours." It states that those times are local times, and there is a note to explain that if they were to conform with summer time, they would have to be increased by one hour. It is now agreed that summer time was not in force in Yugoslavia, and therefore the times that I read out are the correct ones. The time 16.15

hours corresponds, according to this document, with an elevation of the sun of 11°. It is my opinion that that elevation is in error by 2° 3′.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] J'ai encore à répondre à la deuxième partie de la question. L'autre document qui a été mentionné est un télégramme de l'attaché du ministère de l'Air de Londres. Ce télégramme donne certaines informations. Il s'agit de la distribution 429. Ce télégramme indique qu'à la même date, c'est-à-dire le 17 octobre, la hauteur du soleil au-dessus de l'horizon était 21° à 15 h. 15 et 11° à 16 h. 15. Il est précisé que l'heure est celle du lieu et non celle de Greenwich. Au bas de ce document figure une note précisant que l'heure indiquée est l'heure locale et qu'il y a lieu de la corriger pour les pays où l'heure d'été était en vigueur. La correction se fait en ajoutant une heure. Les experts sont maintenant tombés d'accord sur le fait qu'il n'y avait pas d'heure d'été en Yougoslavie. En conséquence, les temps qui figurent dans ce télégramme sont corrects. En d'autres termes, le temps de 16 h. 15 correspond à la hauteur du soleil de 11°. A mon avis, il y a une erreur de 2° 3′ dans cette évaluation.

M. Pierre COT. Puisque nous sommes d'accord, je n'insisterai pas. La question de l'heure d'été ne nous avait pas paru tout à fait claire, simplement parce que sir Hartley Shawcross, sans doute pour ménager le temps de la Cour, n'avait pas lu la fin du document.

Je passerai à une question connexe, celle du crépuscule civil. Je bornerai mes questions à l'essentiel. On a beaucoup parlé de crépuscule civil et de crépuscule astronomique. Ma première question sera la suivante :

Le commandant Lankester, ayant fait partie du petit groupe des experts, veut-il nous dire s'il est bien exact que le problème du crépuscule astronomique n'avait pas été posé aux experts lorsqu'ils se réunirent ? Est-ce bien seulement après avoir obtenu les résultats qu'on leur a demandés que la question a été soulevée hier par lui ici ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Since we agree, I shall not press this matter. Obviously this discrepancy, this error, which crept in about summer time was because Sir Hartley, not wishing to waste the time of the Court, omitted to read the end of the document.

I shall now pass on to a question which is related to this, the question of the civil twilight and also the further question of the astronomical twilight. Now, as the witness was a member of the Committee of Experts which dealt with this question, could he answer whether it is true that this problem of the astronomical twilight was not put to the experts; was the question only mentioned by the witness himself yesterday after the results of the Committee's work had been obtained ?

Commander LANKESTER. Mr. President, the subject of the astronomical twilight was not discussed by the Committee of Experts. The name of the twilight to which I was referring in the previous questioning I understood to be "nautical twilight". I understand the term "astronomical twilight" to mean yet another time which I do not think will concern this case.

M. Pierre COT. [In English.] "Nautical", if you like—it is the same.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Le sujet du crépuscule astronomique n'avait pas fait l'objet d'une discussion au sein du Comité

d'experts des Parties. Lorsqu'il a été question de crépuscule dans les discussions antérieures, j'ai toujours compris qu'il s'agissait de crépuscule nautique. Je crois comprendre que l'expression « crépuscule astronomique » vise un autre temps qui est, me semble-t-il, sans rapport avec la présente affaire.

M. Pierre COT. Je m'excuse. Je crois que le terme est le même. Ma question précise est la suivante :

Les questions qui avaient été posées aux experts comportaient la détermination du crépuscule civil et non d'un autre crépuscule, soit le crépuscule nautique ou astronomique, ce qui, je crois, revient au même. [Interprétation.] Je désire corriger non la traduction, car l'interprète a très bien traduit, mais ma pensée. Le crépuscule nautique et le crépuscule astronomique sont, je crois, à peu près les mêmes.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I shall put my question again in a more precise manner. Is it so that the question which was put to the Committee of Experts to determine was a question concerning the civil twilight, and no question was put to them concerning either the nautical twilight or the astronomical twilight, which, incidentally, to the best of my belief, are the same? [At this point Professor Cot interrupted the interpretation.] May I amend that statement slightly and say instead of "to the best of my belief, astronomical and nautical twilight are the same", that they are very approximately the same?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui.

M. Pierre COT. Le crépuscule nautique ou le crépuscule astronomique ne sont-ils pas des notions un peu théoriques qui se déterminent par le moment où, le soleil étant à 12° au-dessous de l'horizon, les plus hautes couches de l'atmospère cessent d'être éclairées. Est-ce bien exact ? Je m'excuse de ma science toute neuve, mais j'ai appris cela il y a peu de temps, et je voudrais le vérifier auprès d'un si bon expert.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] With reference to this nautical twilight or this astronomical twilight, is it not so that this particular twilight is, shall we say, a theoretical notion, or a theory which propounds that, when the sun is 12° below the horizon, the upper layers of the atmosphere are no longer lit up? I hope I have explained myself correctly, but I have myself only just learned this new science a few moments ago.

Commander LANKESTER. I think, Mr. President, that I agree with what Professor Cot says. Perhaps I could just say one sentence in my own words to ensure that there is no possible confusion. I understand the term "nautical twilight" or, as it was referred to by Professor Cot, "astronomical twilight", to mean the moment at which the sun is 12 degrees below the horizon, and that time is of interest to seamen because experience shows that at that time the last rays of light would have left the sky.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je pense que sur ce point je suis d'accord avec le professeur Cot. J'aimerais, cependant, ajouter une phrase que je rédigerai selon mes propres termes pour éviter toute

confusion. Je comprends, à mon sens, le « crépuscule nautique » ou, comme l'a dit le professeur Cot, le « crépuscule astronomique », de la façon suivante : c'est le moment où, le soleil se trouvant à 12° au-dessous de l'horizon, les derniers rayons de lumière ont disparu, et ce moment présente un certain intérêt pour les hommes de la mer, car, dès ce moment-là, les derniers rayons de lumière ont complètement disparu du ciel.

M. Pierre COT. Ont disparu de l'atmosphère ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In other words have disappeared from the atmosphere—that is what you mean ?

Commander LANKESTER. Yes.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui.

M. Pierre COT. Le « crépuscule civil » au contraire, n'est-il pas une notion plus pratique et n'est-il pas, comme on l'a dit, le moment où, le jour ayant cessé d'éclairer pratiquement, il faut allumer les feux, les lumières dans les villes et les phares des autos. Est-ce bien cela ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] On the other hand, is civil twilight not a more practical theory ? That is to say, when daylight is no longer sufficient to illuminate objects sufficiently clearly, it becomes lighting-up time, not only for streets but also for cars ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, to some extent I agree with Professor Cot. I understand that this term "civil twilight"—the end of civil twilight—is a convention which is of use on land, whereas the other term previously explained—nautical twilight or astronomical twilight—is the equivalent term used at sea, because the conditions are different and different conventions are required.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, dans une certaine mesure je suis d'accord avec le professeur Cot. Le « crépuscule civil » est un moment conventionnel utilisé sur terre, tandis que l'autre terme, le « crépuscule nautique » ou le « crépuscule astronomique », serait l'équivalent utilisé sur la mer. Il faut deux termes différents, car les conditions sont différentes sur terre et sur mer.

M. Pierre COT. Excusez encore ma science toute fraîche, mais n'est-il pas exact que sur les almanachs nautiques ou les tables nautiques on indique également le « crépuscule civil » et le « crépuscule nautique », d'où je crois conclure que les deux ont de l'intérêt pour les marins ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] My apologies again for my new-found science, but is it not so that on nautical almanacs and nautical charts both the civil twilight and the nautical twilight are inserted ? Are they not both of use to sailors ?

Commander LANKESTER. Yes, that is so.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, il en est bien ainsi.

M. Pierre COT. Le « crépuscule civil » n'est-il pas également le moment où on allume les phares le long des côtes ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Is it not also true that civil twilight is the time when the lighthouses light up along the coast ?

Commander LANKESTER. Mr. President, I understood that moment was actually at sunset, but I may be incorrect.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] J'avais compris que ce moment était celui du coucher du soleil, mais peut-être me suis-je trompé.

M. Pierre COT. C'est sûrement vous qui avez raison. Par conséquent, on allume les phares même avant la fin du « crépuscule civil », et je vous en remercie.

Autre question, le crépuscule n'est-il pas plus court dans les pays du sud que dans les pays du nord ? C'est-à-dire, je m'excuse, par exemple, plus court en Méditerranée ou dans l'Adriatique que, mettons, en Hollande ou en Angleterre ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] You are most certainly right, and I thank you for the information that the lighthouses light up even before civil twilight, but could you not tell us whether twilight is shorter in southern regions than in northern regions ; in other words, is it not so that twilight is shorter in the Mediterranean or the Adriatic than in, say, England or Holland ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President. Twilight is shortest in the tropics and it increases in duration as one proceeds to the Poles.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, le crépuscule est plus court aux tropiques ; la durée du crépuscule augmente au fur et à mesure que l'on se rapproche des pôles.

M. Pierre COT. Alors, chacun de nous pourrait faire une expérience s'il avait l'heure du coucher du soleil et l'heure de la fin du crépuscule, l'expérience de savoir si, à 1.300 mètres de distance, on peut à ce moment-là observer si un bateau est vraiment complètement chargé de mines. Sommes-nous bien d'accord ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Therefore each of us could, if required, carry out the experiment, knowing both the sunset time and the end of twilight, of seeing whether at a distance of 1,300 metres it is possible to see whether a ship is fully loaded with mines ?

Commander LANKESTER. May I ask Professor Cot if he meant "experiment" or did he mean "calculation" ?

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] J'aimerais savoir si le professeur Cot entend, par ce qu'il a dit, une expérience ou bien un calcul ?

M. Pierre COT. [in English.] Experiment.

M. Pierre COT. Non, non, une expérience.

Commander LANKESTER. Yes.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui.

M. Pierre COT. J'indique, à toutes fins utiles, que pour le moment à La Haye le coucher du soleil est à 16 h. 35, la fin du crépuscule à 17 h. 15. Dans une demi-heure je ne sais pas si vraiment, à 1.300 mètres, on pourrait voir aussi nettement qu'a vu le commandant Kovacic. Mais c'est une question que je demanderai à la Cour de vouloir bien faire

examiner plus à fond par des experts. J'ai voulu simplement indiquer un ordre de grandeur.

Maintenant, je vais, si le commandant le veut bien, et m'excusant un peu de ce décousu, revenir à l'opération Retail, sur laquelle il avait demandé ce matin, en plein accord avec nous tous, de réfléchir.

Ainsi que je le lui ai indiqué, j'ai trois questions à lui poser. Ce matin, le commandant Lankester avait bien voulu nous dire qu'autant que ses souvenirs le lui permettaient, il y avait eu certaines préparations de combat à bord du *Mauritius* à un moment donné. Peut-il, sur ce point, nous donner quelques détails ? Si je suis indiscret, je lui répète que je suis prêt à retirer ma question.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May I incidentally, for information purposes, point out that sunset at the moment here in The Hague is at 16.35 hours ; twilight ends at 17.15 hours, and I might ask you if you think that half an hour afterwards it might be possible to see at a distance of 1,300 metres as well as Commander Kovacic states that he saw ; but that I think is a question which I might ask the Court to put to experts to determine.

Now if I may jump around a bit, and return to Operation Retail. I wish to return to questions which, in agreement with everybody, Commander Lankester desired to think about. There are three questions which I put to the witness. This morning, Commander Lankester stated that, to the best of his belief and to the best of his memory, certain preparations for action had been taken aboard H.M.S. *Mauritius*. Would it be possible for the witness to detail his answer a little bit more ? If I am being indiscreet, I apologize, and, as I said before, I am ready. to withdraw this question.

Commander LANKESTER. Mr. President, to the best of my memory the ship was entirely clear and prepared for action.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Autant que je m'en souvienne, le navire était en branle-bas de combat.

M. Pierre COT. Nous avons vu, je crois, dans le rapport de l'amiral Kinahan, que les détachements F. O. B. et les détachements de liaison aérienne étaient en place. Le commandant veut-il être assez aimable pour nous expliquer ce que cela veut dire ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] We have seen from Admiral Kinahan's report that the F.O.B. detachments and the Aerial Liaison Detachments were in position. Could the witness possibly explain what this means ?

Commander LANKESTER. This particular subject is outside my personal knowledge, and I do not think I can give a reliable statement at this length of time.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Tout ce sujet se trouve en dehors de ma connaissance personnelle, et je ne crois pas être en mesure de faire une déclaration précise après ce long délai.

M. Pierre COT. Les avions se trouvant sur le porte-avions *Ocean* ont-ils survolé et exploré à ce moment-là le travail des dragueurs de mines ? S'il vous en souvient, pouvez-vous nous le dire ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Could you state whether the planes from the aircraft-carrier *Ocean* were flying overhead and were watching, shall we say, over the minesweepers ?

Commander LANKESTER. I can remember that there were no aircraft flying in our immediate vicinity or over the minesweepers. I can remember that they were not seen in that place.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je puis me souvenir qu'aucun avion ne survolait la zone proche de nous, ou les dragueurs. Je me souviens que l'on n'y a vu aucun avion.

M. Pierre COT. Avez-vous dit « je puis » ou « je ne puis » ?

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je puis me souvenir.

M. Pierre COT. Dans le rapport de l'amiral Kinahan, il est cependant question d'avions qui ont, à intervalles réguliers, quitté le pont du navire *Ocean*.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Nevertheless, in Admiral Kinahan's report there is a mention of planes which took off regularly from the aircraft-carrier.

Sir Frank SOSKICE. Is that paragraph 8, page 109 ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Il s'agit du paragraphe 8, page 109 ?

M. Pierre COT. Oui, page 109, paragraphe 8. Je lis.... [M. Pierre Cot lit en anglais.] [*Interprétation.*] « L'*Ocean* a lâché à 7 h. 45 deux avions de reconnaissance et quatre avions de chasse armés de R. P. Il a continué à le faire pendant toute la journée. »

Voulez-vous être assez aimable pour nous expliquer ce que sont ces avions armés avec R. P. et qui ont été maintenus tout le long de la journée ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Yes [speaking in English], "*Ocean* flew off two spotting and four strike aircraft armed with R.P. at 07.45 and maintained this throughout the day." [To the witness.] Could you possibly give some explanation as to what is meant by R.P. in this particular sense ?

Commander LANKESTER. I understand that R.P. stands for rocket projectiles, but it is not my particular duty. I may be mistaken, but I do not think I am.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je crois que les initiales R. P. signifient « Appareil à projeter des fusées ».

M. Pierre COT. Le commandant sait-il sur quelle zone ces avions ont patrouillé pour les *spotting aircraft* sous la protection des *strike aircraft* ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Do you know over what zone these spotting aircraft flew, under cover of the strike aircraft ?

Commander LANKESTER. One of the distinct recollections that I have about this operation was that none of the aircraft were sent into or near Albanian territorial waters. That is the one fact that I can remember. I cannot remember the actual details where they were, and I do not think I knew them at the time.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Mes souvenirs précis de cette opération sont qu'aucun avion n'a été envoyé pour survoler les eaux territoriales albanaises ou les environs de ces eaux territoriales. Je ne connais pas d'autres détails et ne sais pas où ces avions ont été envoyés. Je ne crois pas l'avoir su non plus à l'époque.

M. Pierre COT. Alors, nous allons passer à une autre question, et là je reviens à l'expert et à l'expert en chargement de mines. Vous nous avez dit, si j'ai bien compris, que vous aviez servi sur deux mouilleurs de mines, l'*Agamemnon* et l'*Ariadne*. Sont-ce bien les noms des deux navires que j'ai retenus ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In that case we shall pass on to another question, and I am now addressing my question to an expert in mine-loading. You did state that you served on both minelayers, the *Agamemnon* and the *Ariadne*.

Commander LANKESTER. Yes, those were the two ships. I should like to correct any possible misunderstanding by saying that I do not claim to be an expert in mine-loading. I merely served in these ships and can state my experience there.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, ce sont bien les deux navires à bord desquels j'ai servi. J'aimerais cependant redresser un malentendu possible. Je ne suis pas un expert en chargement de mines, j'ai simplement servi à bord de ces deux mouilleurs de mines. J'ai acquis une certaine expérience à bord de ces deux navires.

M. Pierre COT. C'est précisément votre expérience qui nous intéresse beaucoup. Si j'ai bien compris, l'*Agamemnon* pouvait charger 535 mines. Combien avait-il de grues électriques ou à vapeur pour faire le chargement de ces mines ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] It is in view of this and your experience that I wish to put these questions. You stated, I believe, that the *Agamemnon* could carry 535 mines. Would you please tell me how many electric or steam driven cranes there were ?

Commander LANKESTER. There were 4 electrically driven derricks.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Il y avait 4 grues ou mâts de charge électriques.

M. Pierre COT. Et ils pouvaient charger, si je vous ai bien compris, une mine en trois minutes. Est-ce bien cela ? J'entends par grue électrique ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If I understood correctly your statement yesterday, you said they could load 1 mine in 3 minutes—that is, each derrick could load 1 mine in 3 minutes. I mean an electric crane.

Commander LANKESTER. Yes ; that is what I said, and in addition I said "easily".

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, c'est bien ce que j'ai dit, en précisant que ce chargement d'une mine en trois minutes pouvait se faire facilement.

M. Pierre COT. Si je suis bien informé, le temps pour charger une mine varie suivant le type et l'importance des mines. Suis-je bien informé ou non ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If my information is correct, this time depends upon the type of mine and its size.

Commander LANKESTER. This is not in accordance with my experience; the loading of a mine takes the same time whatever type of mine is involved.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Cela n'est pas absolument conforme à mon expérience; le chargement d'une mine prend le même temps, quel que soit le type de la mine dont il s'agit.

M. Pierre COT. Bien. En ce qui concerne l'*Ariadne*, je voudrais vous poser la même question. Il s'agissait, si j'en crois toujours la loi et les prophètes, c'est-à-dire *Jane's*, d'un mouilleur de mines tout à fait moderne qui, je crois bien, avait commencé à être construit en 1941 et fut achevé en 1944. Est-ce vrai, et l'*Ariadne* était-il vraiment un des mouilleurs les plus modernes de la flotte britannique ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Very well. I shall now ask the same question with reference to H.M.S. *Ariadne*. According to the law and the prophets—that is *Jane's Fighting Ships*—this ship was a modern minelayer whose building had started in 1941 and which was completed in 1944. Is it true that it was one of the most modern minelayers in the British fleet ?

Commander LANKESTER. Yes, but "minelayer" and not "minesweeper".

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, c'était un des bâtiments les plus modernes pour mouiller les mines, bâtiment mouilleur de mines.

M. Pierre COT. Excusez-moi, je croyais avoir dit « mouilleur de mines », j'ai pu me tromper.

[L'interprète s'excuse, l'erreur lui incombant.]

Combien y avait-il de grues électriques ou de grues à vapeur sur l'*Ariadne ?*

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] How many electric or steam driven derricks were there on the *Ariadne ?*

Commander LANKESTER. We carried two electric cranes and two electrically driven derricks.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Il y avait deux grues électriques et deux mâts de charge électriques.

M. Pierre COT. Et là encore, avec cet équipement, le temps moyen était de trois minutes par mine et par mât, n'est-il pas vrai ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Here again, with this modern equipment, it took 3 minutes to load each mine, that is 3 minutes per mine and per derrick ?

Commander LANKESTER. Yes, that was our experience.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, d'après notre expérience il en était bien ainsi.

M. Pierre COT. Venons-en alors aux navires de la classe M, tels que le ex-*Mljet* ou ex-*Meljine*. Dans ce cas-là, si j'en crois toujours les docu-

ments de *Jane's*, nous avons simplement un mât de charge qui est un mât de charge à vapeur. Est-ce bien exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] With reference to ships of the M-class, such as the ex-*Mljet* and the ex-*Meljine*, according to *Jane's*, these ships had only one derrick, which was steam driven. Is that so ?

Commander LANKESTER. Yes, I understand that is so.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] D'après ce que l'on me dit, oui.

M. Pierre COT. Vous nous avez dit que l'on pouvait alors charger 45 mines en deux heures, c'est-à-dire en 120 minutes. Dois-je en conclure que, sur un vieux mouilleur de mines yougoslave avec un mât de charge à vapeur, on va vraiment plus vite que sur le mouilleur de mines le plus moderne de la flotte britannique ? J'avoue ne pas très bien comprendre, et j'aimerais que vous me donniez une explication à ce sujet.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If I understood correctly, it was stated that one could load 45 mines in 2 hours, that is to say, in 120 minutes. Is it true, therefore, or would it appear possible, with a steam derrick, to load these old Yugoslav ships quicker than it is possible to load the most modern British minelayer ? Could you give an explanation of this ?

Commander LANKESTER. I do not wish to give the impression that these M-class ships could be loaded more quickly. They would occupy the same time. My calculation comes out at 135 minutes, which I said was approximately two hours. That is my estimate. It might be more, it might be less. One cannot be exact. I only wish to say that it is of the order of 2 hours working on the same basis of 3 minutes per mine per derrick.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je ne voudrais pas donner l'impression que, pour charger des mines à bord d'un navire de la classe M, il faudrait moins de temps ou le même temps que pour charger des mines à bord d'autres navires. Mon calcul a été de 135 minutes approximativement, c'est-à-dire de l'ordre de deux heures. Mon calcul est approximatif. Le temps réel pourrait être supérieur comme il pourrait être inférieur. Il est difficile de donner une appréciation plus exacte, mais ce calcul est fondé sur la base de trois minutes pour charger une mine.

M. Pierre COT. C'est-à-dire que c'est le même temps que vous avez indiqué pour le mouilleur le plus moderne de la flotte britannique, si je comprends bien ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In other words, it is the same time as that which you gave for the most modern minelayer in the British fleet ?

Commander LANKESTER. Yes, an explanation is perhaps desired by Professor Cot. I would say that the operation of hoisting in a mine is in no sense complicated. It is precisely the same as hoisting in any heavy article. The only requirement is that when it is dropped down on to the deck, it should be guided into its proper place on the mine-rails.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, il en est bien ainsi. Sans doute le professeur Cot désire-t-il une explication sur ce point ; la voici : l'opération consistant à charger des mines n'est pas compliquée du tout ; c'est la même opération que celle qui consisterait à charger ou à soulever n'importe quel objet lourd. La seule précaution à prendre est celle-ci : au moment de descendre la mine sur le pont du navire, il faut veiller à ce qu'elle soit bien placée sur les rails.

M. Pierre COT. Soyez donc assez aimable pour me donner une petite explication. On m'avait dit ceci : Sur les petits bateaux du type M, le câble du mât de charge s'enroule sur un treuil à vapeur dont le maniement est beaucoup plus difficile que celui d'une grue électrique.

Je pense que sur ce point ma science récente doit être mauvaise, mais je serais heureux si vous vouliez bien me donner votre opinion d'expert.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I have been told that on small ships of the M-class the cable was wound on a steam windlass, which is a more difficult operation than an electrically driven derrick. Is that so ?

Commander LANKESTER. I have no particular experience of steam derricks. I do not see any reason why it should be more difficult, but I do speak without experience or without any particular experience.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je n'ai aucune expérience particulière quant au maniement de mâts de charge à vapeur, mais — encore une fois je n'ai pas d'expérience à ce sujet — je ne vois pas de raison pour que ce maniement soit plus difficile que celui d'un mât mû à l'électricité.

M. Pierre COT. Je poserai alors ma question à des experts ayant l'expérience de ces petits mâts à vapeur.

Ma question suivante est ainsi rédigée : Si vous voulez bien prendre le *Jane's*, nous y trouvons la photographie d'un bateau yougoslave du type M, qui est l'ancien *Marjan*. Je pense que, en calculant la hauteur du mât de charge, on arrive à voir que ce mât doit être à peu près de 7 à 8 mètres, disons 8 mètres. Cette approximation vous paraît-elle à peu près convenable ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I shall therefore put this question to the experts who know perhaps a little more on the matter of small steam driven derricks. If you will look at *Jane's Fighting Ships*, to pass to my next question, you will see there a photograph of a Yugoslav M-class ship. Actually it is a photograph of the *Marjan*, and from this photograph, if you care to calculate the height of the derrick, you will find that it is approximately 7 to 8 metres. Let us say 8 metres. Do you agree with this calculation ?

Commander LANKESTER. I think a calculation of this kind would take rather longer than I would care to spend at this moment.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Il me semble qu'un calcul de cette nature prendrait plus de temps que je ne pourrais en consacrer en ce moment.

M. Pierre COT. Je vais alors vous demander, avec la permission de la Cour, de bien vouloir vérifier le petit dessin et, en fonction de ce dessin, de nous placer en biais le second bateau, pour demain. Je m'explique.

Le commandant Kovacic nous a indiqué approximativement qu'un bateau était placé comme ceci et l'autre à peu près comme cela [il montre le dessin]. Étant donné la longueur du mât de charge, je voudrais savoir jusqu'où le bateau est venu près du quai, car ce qu'il a observé a pu être évidemment très différent, notamment en ce qui concerne les rails à l'arrière, selon que le bateau pouvait être mis ici, c'est-à-dire à 26 pieds du quai, ou selon que le second bateau en biais masquait le premier.

Pourrais-je vous demander pour demain, étant donné la longueur approximative de cela [montrant le dessin], de nous mettre à peu près le bateau comme vous l'auriez mis si, descendant des hauteurs de l'*Ariadne*, vous aviez été chargé d'un petit bateau de ce genre ? Puis-je vous demander de faire cela à loisir pour demain ? Je vous poserai alors de nouveau la question, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Pourrez-vous le faire pour demain ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May I therefore, with the permission of the Court, ask the witness if he would first of all look at this drawing, and then draw in diagonally the second ship, by to-morrow. If you will remember, the witness Kovacic drew two ships like this [showing the sketch].

In view of the length of the derrick, I should like to know how close to the quayside the boat came ; for what he saw may have been evidently quite different, especially as regards the rails at the stern, according as the boat might be situated here, i.e. at 26 feet from the quay, or according as the second boat, placed diagonally, hid the first boat.

Might I ask you for to-morrow, having regard to the approximate length of this [showing sketch], to put in the boat just as you would have seen it if—to come down from the heights of *Ariadne*—you had been in charge of a small vessel like this. I will then put you the question again, if you have no objection.

Commander LANKESTER. Yes, I shall certainly attempt it. Could I ask one question on this little diagram which Professor Cot has given me ?

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] J'essaierai de le faire pour demain, mais j'aimerais poser une question au professeur Cot au sujet du croquis qu'il m'a présenté.

M. Pierre COT. Oui, avec le plus grand plaisir, mais une gracieuseté en vaudra une autre. Je vais vous faire observer que c'est juste la fin du crépuscule civil. Vous voyez si l'on peut apercevoir à 1.300 mètres si un bateau est vraiment chargé ! Maintenant je suis à votre disposition. [M. Cot confère avec le témoin.]

L'amiral Moullec précisera de quels *derricks* il s'agit et expliquera le dessin au témoin.

J'arrive maintenant à la dernière série de mes questions. Il s'agit du bruit que fait le mouillage des mines en mer. Vous nous avez raconté une expérience extrêmement intéressante. Voulez-vous préciser devant la Cour si cette expérience à laquelle vous avez participé personnellement a été faite de nuit ou de jour ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Certainly, and may I also as a favour on your part point out that it is just now the end of twilight, and to ask you what one can see at a distance just now of 1,300 metres !

To come back to the question which you wish to put to me. [M. Cot conferred with the witness.] Admiral Moullec will point out the derrick with which we are concerned and will explain the sketch to the witness.

I now come to the last series of questions relating to the noise made by the laying of mines in the sea. You told us of a very interesting personal experience which you had been engaged in. Could you give details of this experience in which you participated personally, and could you tell us whether it was carried out at night or during the day ?

Commander LANKESTER. It was carried out at night.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Cette expérience fut faite de nuit.

M. Pierre COT. Je m'excuse de cette question, mais je tiens à bien préciser : A-t-elle été faite en temps de guerre, c'est-à-dire contre des gens sur leurs gardes, ou en temps de paix ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I would like to ask you whether this experiment was carried out—and I apologize for the question, but it is important we have details on it—was this carried out in time of war or in time of peace, inasmuch as people might have been more on the alert in time of war ?

Commander LANKESTER. Mr. President, I would just ask Professor Cot to make it quite clear whether he is referring to the minelaying operation off the Island of Wewack, that I mentioned yesterday.

M. Pierre COT. [*In English.*] Yes, yes, of course.

Commander LANKESTER. It was carried out in time of war.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je me permettrai de demander à nouveau au professeur Cot de préciser s'il s'agit de l'expérience qui a été faite sur l'île de Wewack dont j'ai parlée hier. Ce fut une expérience faite en temps de guerre.

M. Pierre COT. A ce moment-là les côtes de cette île étaient-elles gardées militairement et, si je puis dire, l'île faisait-elle partie ou non d'un théâtre d'opérations militaires ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] At that time, may I ask whether the coasts of the island were guarded militarily and were they part of the military theatre ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, the particular place was the principal headquarters of the Japanese in the Island of New Guinea.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui. L'endroit particulier qui avait été choisi était un des quartiers généraux des armées japonaises en Nouvelle-Guinée.

M. Pierre COT. Autre question qui paraîtra naïve : Est-ce que l'ennemi dont il s'agissait — les Japonais — utilisait des armes et des instruments modernes ou bien un armement, je dirai presque, primitif ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Another question, which might seem a little simple and naïve to you. Did the Japanese—the enemy in this particular case—use modern arms and modern instruments or were their arms and instruments outdated ?

Commander LANKESTER. The Japanese in this particular place invariably withdrew and hid in the jungle when they were subjected to bombardment, and it was our hope that they would do that on this occasion and our hope was fulfilled.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Les Japonais à cet endroit se cachaient dans la jungle lorsqu'ils étaient soumis à des bombardements, et nous avions l'espoir qu'il en serait de même dans le cas d'espèce ; c'est ce qu'ils ont fait.

M. Pierre COT. Oui, je dis ceci : l'armée japonaise avait-elle un équipement moderne et les appareils nécessaires pour pouvoir détecter le son ou bien au contraire avait-elle à cet endroit un armement primitif ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Yes, that is quite interesting but what I am asking you is this : Did the Japanese army at this spot have modern equipment—did they have modern apparatus, modern sound-detecting apparatus for hearing the noise, or did they have primitive equipment ?

Commander LANKESTER. To the best of my knowledge they had modern arms, but we did not believe that they were equipped with modern detection apparatus.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] A ma connaissance, les Japonais étaient munis d'armes modernes, mais nous ne pensions pas qu'ils fussent munis d'appareils à repérer le son.

M. Pierre COT. Autre question : Savez-vous s'il est possible de réduire éventuellement le bruit que font les mines en tombant à la mer, en prolongeant les rails et en adoucissant la pente qui permettra à la mine de tomber par l'arrière du navire dans la mer ? Un tel procédé a-t-il été porté à votre connaissance ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Then I put a new question to you. Do you know whether it is possible to reduce the noise of the mines being laid by prolonging the rails at the back of the ship and levelling off the declivity ? Do you know whether there are any such possibilities ?

Commander LANKESTER. I have had no experience of any such arrangement.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je n'ai aucune connaissance qu'un agencement de ce genre ait été fait.

M. Pierre COT. Je crois bien que le commandant Sworder avait donné à ce point de vue des indications au Conseil de Sécurité, mais nous poserons alors la question à d'autres experts.

Autre question : Savez-vous par hasard le temps qu'il faisait dans le Détroit de Corfou pendant la nuit du 21 au 22 ? La mer était-elle tout à fait calme ou y avait-il au moins un léger clapotis et quelques petites vagues allant vers la côte ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I think Commander Sworder gave us an explanation on this point before the Security Council. However, we will refer this question later to other experts. I would ask you now

whether you know by chance what the weather was like in the Corfu Strait during the night from the 21st to 22nd October? Whether the sea was calm, whether there was a slight roll or slight lapping of the waters, or some slight waves perhaps going towards the shore?

Commander LANKESTER. Mr. President, I cannot remember what the weather conditions were like by the town of Corfu where the ship was then situated on that night. There might be a reference to that in the log of the *Mauritius*, but I could not give an opinion as to the weather in the Corfu Strait, which was some distance away. It would not be very different, but there might be some difference.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je ne pourrais pas me souvenir des conditions météorologiques existant la nuit dont il s'agit près de la ville de Corfou, où se trouvait le navire. Il faudrait consulter à cet égard le livre de navigation du *Mauritius*. Le Détroit de Corfou se trouvait d'ailleurs à une certaine distance de nous ; je ne pense pas que les conditions météorologiques aient été très différentes, mais il a pu y avoir quelque différence.

M. Pierre COT. D'accord, mais ce que je voudrais alors vous demander est une précision qui nous permettra ensuite une estimation : la rade de Corfou n'est-elle pas plus abritée, surtout quand il s'agit de vents venant du nord-ouest, que les eaux qui se trouvent devant Saranda ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] We quite agree on this. Let me ask you another point—a point of detail which will allow us later to make an appreciation. What I would ask you is this : in the Port of Corfu—the roadstead of Corfu—is it not more sheltered, especially in respect of winds blowing from the North-West, than are the waters in front of Saranda Bay ?

Commander LANKESTER. It would appear that it would be more sheltered at Corfu. I should expect that to be the case.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, il me semble que ce serait le cas et que les eaux de Corfou devraient être en effet mieux protégées.

M. Pierre COT. Si, par conséquent, nous trouvons sur les *logs* ou sur d'autres documents la mention que la mer était un peu agitée ou qu'il y avait un clapotis assez fort à Corfou, nous pourrons en conclure que le clapotis était plus fort et la mer un peu plus agitée devant Saranda. Est-ce bien cela ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If then we can find any logs or documents which show that there was a slight roll and considerable splash at Corfu, then may we not infer that the sea was rougher and there was more lapping in the waters before Saranda ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President, I think one might infer that, but of course it is some distance away and, to be quite precise, I could not be certain that that would be so. One would expect it, but I would not wish to make a precise statement that it would be so.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président, il me semble que l'on pourrait en tirer cette déduction. Cependant, il s'agit d'une certaine distance, et je ne suis pas certain

que l'on pourrait absolument faire une déclaration de ce genre de manière catégorique.

M. Pierre COT. Tout à fait d'accord. Je vous poserai enfin une dernière question pour rappeler ce que vous avez dit ce matin. La côte devant Saranda, en dehors du village même de Saranda, est bien une côte déserte et rocheuse à la fois ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] We quite agree. Taking the last question, I would remind the Court of what you said this morning—the coast in front of Saranda Bay, outside the village of Saranda itself, is deserted and rocky, is it not ?

Commander LANKESTER. Mr. President, I do not think that was the sense of my replies this morning. I was asked what fortifications I could see and whether I could see villages. I explained that I could see no villages, but I could see something that could be taken to be fortifications, but my attention was closely directed on other things.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Je ne pense pas que ce soit le sens qu'il faille attribuer à ma réponse de ce matin. On m'a demandé si j'avais repéré des fortifications ou des villages le long de la côte, et j'ai expliqué que je n'avais pas vu de villages, mais simplement quelques signes que l'on aurait pu prendre pour des fortifications. J'ai également précisé que mon attention était dirigée ailleurs à ce moment-là.

M. Pierre COT. C'est exact, et je m'excuse ; je ne voudrais pas que vous ayez eu l'impression que je voulais tirer de votre déclaration ce que vous n'aviez pas dit. Nous verrons la carte et nous entendrons les Albanais. Mais vous avez bien dit, me semble-t-il, que la côte était rocheuse ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I apologize ; I did not wish to make you state something that you did not say. Later on, we will consult the map and hear the Albanian witnesses, but I think you did say the coast was rocky at this spot ?

Commander LANKESTER. Yes, I think the word I used was "rugged".

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, je crois que le mot qui a été employé était *rugged*, ce qui veut dire une côte présentant des anfractuosités.

M. Pierre COT. Je remercie le témoin d'avoir répondu avec tant de patience et de bonne volonté à mes très nombreuses questions.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I thank the witness for having answered my numerous questions with such patience and goodwill.

Le PRÉSIDENT. [A sir Frank Soskice.] Vous désirez parler, sir Frank ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Do you wish to speak, Sir Frank ?

Sir Frank SOSKICE. I would like to put certain questions by way of re-examination, Mr. President, but I thought possibly the Court would like to put certain questions to the witness. If that is the case, I would like to put mine afterwards, if the Court would allow me to do so.

Sir Frank SOSKICE [*Interprétation.*] Monsieur le Président, j'aurais quelques questions à poser au témoin sous forme de réinterrogatoire. Cependant, si la Cour avait elle-même des questions à poser au témoin, je préférerais remettre les miennes à plus tard, si la Cour veut bien m'y autoriser.

Le PRÉSIDENT. J'ai en effet des questions à poser.

Tout d'abord, nous voudrions savoir s'il vous est arrivé de passer dans le Détroit de Corfou avant le 22 octobre 1946 ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The Court would like to put a few questions to Lieutenant-Commander Lankester. The first is whether you happened to pass through the Corfu Straits before the 22nd October, 1946 ?

Commander LANKESTER. No, Mr. President.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Non.

Le PRÉSIDENT. Est-ce que, à votre connaissance, il y a eu des bâtiments de guerre britanniques qui ont navigué dans le Détroit nord de Corfou au cours de la période comprise entre février 1945 et le 15 mai 1946 ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] To the best of your knowledge, have British ships of war passed through the North Corfu Strait between the period February 1945 and 15th May, 1946 ?

Commander LANKESTER. Mr. President, I have no knowledge of that question. I cannot say that I have any knowledge of that question.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Il ne m'est pas possible de répondre à cette question, car je n'ai aucune connaissance de ce point particulier.

Le PRÉSIDENT. Avant l'incident du 22 octobre 1946, aviez-vous des renseignements sur un danger possible de rencontrer des mines dans le Détroit nord de Corfou ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Then the last question, Lieutenant-Commander Lankester : prior to the incidents which took place on the 22nd October, 1946, did you possess any information about the risk of encountering mines in the North Corfu Strait ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President. We considered, and I considered particularly from the information that I had, in which I was advised that there was no risk of mines in the Medri route through the North Corfu Channel—no risk whatsoever, but that there might be, in fact there would be, a risk of mines if ships passed outside the Medri route to the south-west.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui. Nous considérions et je considérais en particulier, d'après les renseignements dont nous disposions, que nous ne risquions pas de rencontrer des mines si nous suivions la route Médri. Cependant, il y avait un certain danger si nous sortions de la route Médri vers le sud-ouest.

Le PRÉSIDENT. Ce sont les seules questions que la Cour désire poser.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] These are the only questions for the moment which the Court has to put to this witness.

Sir Frank SOSKICE. Commander Lankester, I want to ask you about certain points arising out of your cross-examination and out of the questions put to you by the Court. You were the navigating officer of the *Mauritius;* if there had been a danger of mines in the route, would you, as navigating officer, have been warned of that?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. I now want to ask you about the fair log, the deck log and the navigating officer's notebook. Now, to start off with, to take the navigating officer's notebook, what generally was the practice with regard to keeping that notebook? How long was it kept and what normally would be its history?

Commander LANKESTER. Mr. President, the navigating officer's notebook is a book kept personally by the navigating officer, in which he enters all the observations and all the preparations that he may require for navigating the ship. That book he keeps in his personal possession, and there are no regulations concerning it except that it may be called for immediately after any incident, at the enquiry which would be held. It is customary for the navigating officer to keep that notebook with him whilst he is in the ship, and when he leaves the ship the notebook can be left there and may be thrown away at any subsequent time. It is purely up to the desire or the decision of the navigating officer as to what would be done with it. He may, if he wishes, take it and keep it for his own personal interest; on the other hand, he may throw it away so soon as it is filled up with notes.

Sir Frank SOSKICE. Can you remember what you did with your navigating notebook in which this particular voyage on the 22nd October was recorded?

Commander LANKESTER. I turned it over to the custody of the navigating officer who relieved me when I left the ship.

Sir Frank SOSKICE. And do you know what has happened to it since? Have you been able to get it back?

Commander LANKESTER. I have endeavoured to get it back by causing a telegram to be sent to this officer, but the reply was that it cannot now, at this time, be traced.

Sir Frank SOSKICE. You have already told the Court that your navigating notebook was before the Navigating Committee. You have told us that you prepared Annex 7, which is filed with the Memorial; did you, in preparing Annex 7, use this navigating officer's notebook? I mean the track chart of the *Mauritius* in Annex 7

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Do you know who prepared the track-chart which is Annex 9? The track-chart referred to in the Navigating Committee's Report? I see it actually says it on the Annex. It actually gives the names of the officers who prepared that, and you can see they are the officers who formed the Navigating Committee. You remember the Navigating Committee was composed of Lieutenant Warrington-Strong and Commander Hardie, and their names are given at the bottom left-hand corner of Annex 9. I think perhaps I should just ask you, who were those two officers?

Commander LANKESTER. Commander Hardie was the Fleet Navigating Officer. He was the navigating officer on the Staff of the Commander-in-Chief. Lieutenant Warrington-Strong was the Navigating Officer of H.M.S. *Liverpool*.

Sir Frank SOSKICE. You have already told us those officers had your navigating notebook. Had they also the track-chart, Annex 7, which you yourself prepared from your notebook?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. Now certain questions were addressed to you as to what is the official document which records the movements of a ship and the history of any incidents that arise. Now, to start off with, supposing there is a board of enquiry which sits to enquire into a particular happening, what can one regard as the official document which is put before that board of enquiry, on navigating matters?

Commander LANKESTER. There would be two principal documents which would be placed before this Commission. The first would be the deck log and the other would be the navigating officer's notebook, both regarded as official documents.

Sir Frank SOSKICE. You have just said "Commission"—do you mean by that the Navigating Committee?

Commander LANKESTER. I mean the Navigating Committee.

Sir Frank SOSKICE. One is apt to get a little confused with terms, but to make it clear, you are saying the Navigating Committee would have before it the navigating officer's notebook and the deck log. Now supposing, after there had been a Navigating Committee which reports, there is a board of enquiry which sits to enquire into the accident—a board of enquiry as distinct from the Navigating Committee—what would be the official document that the board of enquiry would have before it?

Commander LANKESTER. The board of enquiry would be provided with the report of the Navigating Committee, and of course the documents used by the Navigating Committee would be at the disposal of this board of enquiry.

Sir Frank SOSKICE. In war time, indeed, in the last war, were destroyers required to keep a fair log at all?

Commander LANKESTER. No; this was not required in destroyers in order to save work and to economize in paper.

Sir Frank SOSKICE. When one uses the word "official" in connexion with documents of this sort, does it depend on what purpose you are considering whether they are official? To take the question of destroyers in war time, would the deck log be the official log?

Commander LANKESTER. Yes, the deck log would be an official document.

Sir Frank SOSKICE. And whether it is official or not, and whichever you regard as the official document, would the deck log in point of fact be a more reliable record of what had taken place than a final log?

Commander LANKESTER. I would place more confidence in the deck log, because that is the log that is written up at the time, as compared with the other log—the fair log—which is a copy. I would regard both logs as being official documents, but I should place more confidence in the deck log if there was disagreement.

Sir Frank SOSKICE. Is the final log that which is filed away as the permanent record?

Commander LANKESTER. Yes, this ship's log, the fair copy, is filed away as the permanent record; but I should add that during the war, where the deck log was the only log, it was, under those circumstances, filed away as a permanent record.

Sir Frank SOSKICE. In peace time, not in wartime, is the deck log filed and kept only for a certain period?

Commander LANKESTER. The deck log is preserved for a period of four years and then it may be destroyed.

Sir Frank SOSKICE. Except when there is some kind of an accident or something of the sort, so far as you know, is there any purpose in recording for always the exact particulars of the route followed by each ship on all occasions?

Commander LANKESTER. No; not the exact route.

Sir Frank SOSKICE. Is it only when an accident occurs and enquiries begin as a result of it that you have recourse to the deck log and the navigating officer's notebook?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, perhaps the Court will be so good later on to verify what I am saying by looking at the fair copy log and the deck log. I hope the Court will think it is quite apparent that the deck log is, as it were, the contemporaneous moment to moment record that you want to look at if you want to ascertain precise details of what happened from moment to moment; but what you keep as general details of the history of a vessel is not a deck log. You do not want that, neither do you want the navigating officer's notebook. That is only necessary in cases of accidents. What you keep as a permanent record is the fair copy log. [To the witness.] You were asked about this passage in the deck log of the *Mauritius* which looked as if it might

have been rubbed out. As a matter of practice, is it sometimes a seaman who makes the entries in pencil in the deck log ?

Commander LANKESTER. Yes, it is customary for some of the entries to be entered by a seaman.

Sir Frank SOSKICE. Does it sometimes occur that the officer of the watch, thinking that he has either written in that which is unnecessary or has written it in too large, or for some reason or another, rubs it out and writes it properly himself ?

Commander LANKESTER. I have known it happen. It is not strictly correct, but I have known it happen.

Sir Frank SOSKICE. It was also suggested that there was another little error, as Professor Cot described it, in the letter dated 23rd October, 1946, written by the commanding officer of the *Leander* to the commanding officer of the *Liverpool* sending a chart which we now know is dated 24th October. You will remember, Mr. President, that reference was made to the "accompanying track-chart shows *Leander*'s course between certain points", and it was suggested that because the letter was dated 23rd October and the chart was dated 24th October, it was another mistake. Will you take this photostat copy, which is a copy of the letter which has already been filed with the Court together with the chart, and will you say if at the head of the letter there is written in ink the word "W"—I think—"ence" ?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Does that mean, "without enclosure" ?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Making it perfectly clear that the chart was to follow later and was not included in the letter ?

Commander LANKESTER. I do not think that is my interpretation of this wording. The words written are "copies to the Commander-in-Chief Mediterranean Station afloat", and underneath that it is "without enclosure to the Rear-Admiral commanding 1st Cruiser Squadron". My interpretation of this entry in ink is that the enclosure went only to the Commander-in-Chief, and then a copy without the enclosure went to the Rear-Admiral commanding the 1st Cruiser Squadron.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, it is a small point, but you see this is the entry at the top under the words "copies to". I thought that might be the explanation, but it a is very small point and there is obviously some simple explanation. It may be that the witness is right or it may be that the suggestion I made is right, but obviously there is some simple explanation. [To the witness.] You said, when you were being asked about the cannon and the anti-aircraft guns on board the *Mauritius*, that the guns were carried fore-and-aft, and the anti-aircraft guns were tilted at an altitude pointing out from the side of the ship. You said that so far as the anti-aircraft guns were concerned, that was because of an order issued at the beginning of 1946. Do you remember saying that ?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. I want to ask you what you meant in that connexion by the expression which you also used, namely, that importance was attached to appearance. I want to get what you mean by the word "appearance". Just explain what you had in mind when you used the word "appearance" in that connexion.

Commander LANKESTER. It was considered that if the guns of one ship were stowed pointing in one direction whereas the guns of a similar ship were stowed in a different manner, it would be detrimental to the appearance of the fleet. Therefore, by "appearance" I mean uniformity and smart appearance of the ships as a whole.

Sir Frank SOSKICE. You used the word "smartness". Had you smartness in mind and not any attempt to create any misleading impression by appearance?

Commander LANKESTER. Yes; I meant smartness.

Sir Frank SOSKICE. When you said that the marines were in ordinary working uniform, I want to know whether you meant battle-dress or what. I ask that in order to clear up any possibility of misunderstanding.

Commander LANKESTER. I meant the blue battle-dress which they wore on board, or possibly the working-suit which would be suitable for working in dirty places.

Sir Frank SOSKICE. What sort of colour?

Commander LANKESTER. It would be blue.

Sir Frank SOSKICE. I think you added that your memory was not quite certain as to what they were wearing, but it was to the best of your recollection.

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. You were asked a number of questions as to the effect of the end of civil twilight and nautical twilight and the rest of it. Is it your experience that visibility, after the end of civil twilight, depends largely on atmospheric conditions?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. Have you enough knowledge of this particular part of the world that we have been discussing to be able to express any opinion as to what the atmospheric conditions are like, generally speaking, so far as they affect visibility?

Commander LANKESTER. No, Mr. President, I would not care to state an opinion.

Sir Frank SOSKICE. You have given to the Court your experiences when ships were being loaded with mines, and this morning you said that you had loaded, I think, between 9,000 and 10,000 mines as a mine-laying officer. Is that correct?

Commander LANKESTER. Yes, Sir.

Sir Frank SOSKICE. And I suppose it goes without saying—forgive me for asking this naïve question—all those 9 to 10,000 mines have first got to be loaded on to the boats from which you lay them?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. You said you were not an expert, but have you some knowledge at any rate as to the process of loading and the time that sort of thing takes?

Commander LANKESTER. Yes, I have.

Sir Frank SOSKICE. You were asked by Professor Cot whether the *Ariadne* was not a very modern vessel, equipped with modern mineloading apparatus and you were asked how the time would compare that it took to load the *Ariadne* with the time which would be required to load these ships of the M-class. Now I just want to go into that a little bit further. To start off with, you could load on to the *Ariadne* 535 mines in six hours? I am sorry, I should have used the name *Agamemnon* instead of *Ariadne*.

Commander LANKESTER. Yes, that is so. We found that six hours was the time—a reasonable time—to allow when making out the programme for embarking mines.

Sir Frank SOSKICE. And you found that required three minutes per mine per derrick?

Commander LANKESTER. Yes, to the nearest minute—yes.

Sir Frank SOSKICE. You added when you were giving the answer —and with some emphasis—the word "easily". Is that an ample allowance, in your view—three minutes per mine per derrick for the *Agamemnon?*

Commander LANKESTER. Mr. President, the *Agamemnon* was always loaded with mines whilst she was riding to a buoy and the mines had to be brought alongside in lighters. Now, there were a large number of mines and that took up several lighters for each derrick. What I wish to emphasize is that the total time, including the time necessary to move the lighters and change them—remove the empty lighter and bring back the new one—then the derricks emptied a lighter at a quicker rate than three minutes per mine, but the average of three minutes per mine included the whole operation, that is including the time needed for moving the lighters.

Sir Frank SOSKICE. I suppose the lighters differed in size, but generally speaking, how many mines would each lighter bring up to the ship's side on each occasion?

Commander LANKESTER. That is a detail of which I have no precise recollection.

Sir Frank SOSKICE. About how many?

Commander LANKESTER. I would say about 30 or possibly 40 mines in each lighter.

Sir Frank SOSKICE. So that, if my arithmetic is correct, for you to load 535 mines upon the *Agamemnon* in six hours you would have had to include the time necessary to bring a lighter up to the ship's side on something like twelve occasions, if you divide 40 into 535 ?

Commander LANKESTER. Yes, about twelve occasions, shared between the four derricks.

Sir Frank SOSKICE. And when you bring the lighter alongside, has it got to be made fast before the minelaying can begin ?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. And loosed again before another lighter can take its place alongside the vessel ?

Commander LANKESTER. Yes.

Sir Frank SOSKICE. Speaking generally, the more mines you load on to a ship on a single occasion, would it be correct to say the more important does the question of the time-factor required for bringing the mines alongside become ?

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. Is the *Agamemnon* a ship which stands much higher out of the water than a ship like the *Mljet* and the *Meljine ?*

Commander LANKESTER. Yes, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. How high would you have to lift the mine from a lighter to get it over the side of the *Agamemnon* before you could put it into position in the *Agamemnon ?*

Commander LANKESTER. I would say about 25 feet.

Sir Frank SOSKICE. When you get it over the side of the *Agamemnon,* where does it have to be put ? Does it have to go into a hold or is it stowed on the deck, or where is it put ? Does it have to make another journey downwards, in other words, after it has made its journey upwards ?

Commander LANKESTER. It has to be lowered down a hatch on to the minelaying deck, a distance of say 10 to 15 feet.

Sir Frank SOSKICE. You, of course, have never seen the *Mljet* and the *Meljine,* but you have seen a picture in *Jane's* of M-class ships. I do not know whether you can make any very approximate estimate as to how far a mine would have to be lifted from a quay against which that ship is tied to get it on to the *Mljet* or the *Meljine,* or perhaps you prefer not to make an estimate ?

Commander LANKESTER. From the photograph, and knowing the size of the ship, I should say, without doubt, a less distance, but I should not like to make an estimate, not having seen the ships.

Sir Frank SOSKICE. But would it, as a matter of common sense, take longer to lift a mine from a lighter right over the edge of the *Agamemnon* and then down the hatchway on to the mine deck than it would take to lift a mine off the quay just over the edge of the *Mljet* or the *Meljine*, tied alongside or quite close to it, and put it in position on those boats?

Commander LANKESTER. Mr. President, not having seen these two minelayers—these two M-class minelayers—and having but imperfect information about them, I am a little hesitant to make any precise statement as to how long they would take to embark one mine. I know from my own experience from the ships that I have been in, it would be possible to hoist a mine quickly, say at two minute intervals, and I think it reasonable to suppose that any minelaying ship would be able to do it in three minutes. It might do it more quickly; if she were an efficient ship, she probably would, but I think it would be more than I should be prepared to say, to pin down the time more accurately.

Sir Frank SOSKICE. And is it common experience that if a crew wants to load mines in a hurry they can do it faster than in the normal time that is taken to load a mine?

Commander LANKESTER. Yes, if they are in a hurry, then they could load mines more quickly, but I would not like to suggest that if they were in a hurry they could cut down the time very considerably, because I think that might become a little dangerous, and I think they would consider that the operation would be completed more quickly by accepting a reasonably fast speed as opposed to the maximum possible speed, and the speed of three minutes per mine that I have in mind is a reasonably slow speed. I suggest, in the ships that I have been, if hurry was required, then perhaps up to two minutes, certainly not quicker than that. I think it is rather a delicate question if we are getting down to quarter minutes. I would rather leave it at that if I may.

[Public sitting of December 2nd, 1948, morning.]

Sir Frank SOSKICE. Yesterday, when the Court rose, I had been putting certain questions to you to bring out the comparative length of time that might be required to load mines on a ship like the *Agamemnon* and smaller ships such as those of the M-class. I now want to pass on to a slightly different point about which Professor Cot also put some questions to you. Would you be able to indicate to the Court your opinion with regard to the loading of mines from the quay on these two ships when they were moored side by side, one a little rear of the other, as described by Commander Kovacic in his evidence? What observation would you make with regard to that process of loading? Would it be possible or not?

Commander LANKESTER. From the information that I have available, I should say that such an operation is quite feasible.

Sir Frank SOSKICE. I should like to know whether you desire to supplement that answer by saying why you think it was feasible and how it would be done; also what difficulties there might be and how those

difficulties would be overcome. Before you answer that question, I think you have prepared certain model hulls of ships, and you have a rule in order to assist you to answer the question.

Commander LANKESTER. I have prepared two models to assist me to answer a similar question which was put to me yesterday by Professor Cot. May I now demonstrate it?

Sir Frank SOSKICE. Will you, in your demonstration, so phrase your language that your demonstration is intelligible when it is written down on the report of these proceedings?

Commander LANKESTER. For the purpose of my demonstration, I should like to assume that this bottom edge of the chart is the jetty. I have made two cardboard models to scale from the information in *Jane's* showing, so far as I can judge, the shape of these two ships. This represents the ship which was alongside the jetty loading mines. The model which I have in my hand represents the other ship. You will see that I have attached to the model a little piece of cardboard which, so far as I can judge, represents the length of the derrick that they had available, and which is pivoted at the correct position.

Sir Frank SOSKICE. For the sake of clarity, could we call one model A, and one model B, and in order that your exposition may be clear on the note, would it be correct to say that you have put model A against the jetty to represent one vessel, the vessel which was moored nearest to the jetty, and when you say that you put on the other model a model of a derrick, you are putting that on model B, that being the model designed to represent the vessel on the outside. Would you refer to them in that way for the purpose of the note?

Commander LANKESTER. Yes; I have also marked the models accordingly. Supposing model B were placed alongside model A in the normal position. Then I think it is clear that B could not reach the jetty.

Sir Frank SOSKICE. "Alongside" being actually side by side, bows level with bows.

Commander LANKESTER. In order that the ship B shall be able to load mines, I suggest that it is possible to move this ship B, astern, and let the bows go out and the stern in until such a position is reached that the end of the derrick overlaps the quay in the position it has now reached. According to my calculations, the overlap at this point is about 10 feet.

Sir Frank SOSKICE. Perhaps I could translate that on to the note, because I do not think anybody reading that would understand exactly what the witness has done.

Would it be correct to say that when you were making that demonstration you moved vessel B backwards so that its stern came astern of the stern of vessel A, and at the same time its stern swung inwards towards the quay and its bows swung outwards accordingly?

Commander LANKESTER. For the purpose of the record, the scale of these models is two centimetres representing 10 feet.

Sir Frank SOSKICE. Just continue with your description ; you have shown the derrick projecting over the quay, as you have said, a distance of ten feet.

Commander LANKESTER. In order to embark mines in the ship B, all that is now necessary is for the mine to be picked up at the end of the derrick and for the derrick to be swung in that manner [indicating on model] towards the stern of the ship or, if it were wished, possibly the other direction, but I do not know sufficient details to say which was done.

Sir Frank SOSKICE. I just want to ask you this. You say that the derrick and the ships were drawn to scale ; how did you estimate the scale of those ships ? What was the basis on which you took your scale ?

Commander LANKESTER. Mr. President, I used the dimensions in *Jane's Fighting Ships* and the photograph that is in *Jane's*.

Sir Frank SOSKICE. Could the witness have *Jane's* before him ? [A copy of *Jane's Fighting Ships* was handed to the witness.] Now, to start off with, that spar which you say projects over the quay, what is the correct name for that ? Is that the derrick itself or what is the right name for it ?

Commander LANKESTER. That is called the derrick.

Sir Frank SOSKICE. What is the construction of a derrick ?

Commander LANKESTER. It is a long spar or pole which may be made either of wood or of metal.

Sir Frank SOSKICE. In order to indicate to the Court what that spar or derrick is that you have designed on the model, will you take this photograph and show on it, so that the Court may see which is the derrick ?

Commander LANKESTER. This photograph shows one vertical pole which I suppose to be the mast, particularly because I see that there is a lantern on it, and attached to this mast there is a horizontal spar which has the appearance of being the derrick.

Sir Frank SOSKICE. Does the other photograph show anything in that connexion ?

Commander LANKESTER. The other photograph shows this horizontal spar [indicating on photograph] and part of this attachment to the mast, and this also has the appearance of being the derrick.

Sir Frank SOSKICE. I do not know, Mr. President, whether the Court can see from there to what he has been pointing [indicating on photograph]. This is apparently, as he says, the mast. This there [indicating] is what he thinks is the spar or the derrick which he has shown on the model as being the spar which projects over the quay for some ten feet. You can see it there, and there is the mast, and you will see it is fixed on to the mast at that point. One can see it perhaps rather better in the other photograph. There is the spar—the derrick [indicating on second photograph].

Mr. President, as to these photographs, they are of course entirely at the disposition of the Court if the Court would like them. We had obtained them in order to show something of the appearance of an M-class ship, but we cannot put them before the Court as of conclusive probative value, but apparently they would seem to be photographs of this type of ship. Again, it is entirely for the Court to indicate what they would like to be done with these photographs. If the Court would like them, we would be only too happy to place them at the disposition of the Court. As I say, we do not put them before you as of probative value because they do not establish conclusively that they are of M-class ships, but they are of similar ships, and if the Court would like them we shall be only too happy to put them before the Court. They do, as you see from the language, come out of a Yugoslav newspaper. It will be quite obvious that is the case if you look at the actual language which is under the two photographs and particularly on the back of this big photograph, and therefore they may well be M-class ships; they look as if they might be, but at the same time we do not put them forward as that, but simply as showing what we mean by this derrick or spar which the witness has been talking about. I will in any case hand them to the Court, for you to decide what use you would like to make of them, if any, Mr. President.

Commander Lankester, you have I think a copy of *Jane's* before you. Professor Cot pointed to something on the photograph of the *Marjan* in *Jane's*, and he said that it was, I think, eight metres high. What was it that he pointed to and what in point of fact is the object which is shown on the photograph as being of that type?

Commander LANKESTER. Mr. President, this object was another derrick—a smaller derrick.

Sir Frank SOSKICE. Is it in other words the derrick that we are talking about when we are talking of this mineloading operation from the quay?

Commander LANKESTER. It seems to me far too small a derrick to be capable of hoisting any heavy mines. It is probably for some other purpose. [Interpretation into French followed.] I would like to correct that: I said: "It is probably for some other purpose." I should say it is certainly for some other purpose because of its light construction.

Sir Frank SOSKICE. Now I want to pass to the question of whether you can lay mines undetected close to a shore. I want you to indicate to the Court what sort of conditions would be required for laying mines from a ship of this M-type that we have been discussing. I want you just to take in your hand Supplement No. 6 of the Proceedings of the Security Council and to look at Exhibit 10, which is described as the photograph of a small craft preparing for minelaying. Mr. President, that is a photograph which you have already seen. It is this photograph [indicating], and if you remember it shows a small vessel and it shows it loaded with mines here, and it is a photograph to which I previously made reference in the course of my examination

of earlier witnesses. The ships that we are discussing—you have seen their dimensions in *Jane's*—are of course bigger than that ship, but I want you to tell the Court, Commander Lankester, roughly speaking—looking at the dimensions of the *Marjan* as shown in *Jane's* and comparing it with that photograph Exhibit 10 of a smaller craft —roughly speaking would the *Mljet*, the *Meljine* and the *Marjan* be very much bigger than that ship or, roughly speaking, how would they compare with it, so as to give the Court an idea of the sort of ship one is talking about?

Commander LANKESTER. I would say, Mr. President, that the M-class minelayers would be slightly larger than this one, H.M.S. *Nightingale*.

Sir Frank SOSKICE. About how much larger?

Commander LANKESTER. I find it difficult to give an exact answer because the photograph is really insufficient for me to go on. I cannot see, for example, how wide this H.M.S. *Nightingale* is. I cannot see her beam nor do I know her draught, and I cannot therefore compare those dimensions with those of the M-class.

Sir Frank SOSKICE. If you turn to page 93 in *Jane's*, you will see the dimensions of the *Nightingale*, and I want you to compare them with the dimensions of the *Marjan* as shown in *Jane's*, in order to give the Court some kind of idea of the sort of ship one is talking about when one talks about the *Marjan*.

Commander LANKESTER. I see from *Jane's* that the M-class is some 64 feet longer than the *Nightingale;* I see that it is about two feet wider and draws 13 feet of water instead of 7½ feet. I would conclude therefore that the M-class is a larger ship—appreciably larger.

Sir Frank SOSKICE. What is the length of the *Nightingale* and what is the length of the *Marjan?*

Commander LANKESTER. The length of the *Nightingale* is 110 feet—that is 110 feet overall, the extreme length—the dimension of the M-class is 174 feet.

Sir Frank SOSKICE. In order therefore that the Court may have an idea of the kind of craft one is talking about when one talks about the *Mljet* and the *Meljine*, the Court can see that here is a ship whose overall length is 110 feet, and the ships we are talking about, the *Mljet* and the *Meljine*, are some 60 feet longer than that. That is to say they would not be twice as big as that ship—appreciably larger but not twice as big—and that will give the Court some idea of the kind of ship one is talking about.

Commander Lankester, what I want to ask you, to start off with, is the sort of conditions for minelaying purposes that a ship of that sort would require. To start off with, what sort of a sea would be necessary to enable a ship like that to lay mines? Could it do it in a very rough sea? Describe in your own language what sort of sea conditions would be necessary to enable a ship like that to carry out minelaying operations?

Commander LANKESTER. Mr. President, with regard to the weather conditions, the danger in trying to lay mines in rough weather is that the mines in the ship will take charge; that is to say, that the movement of the ship will cause the mines to move about to an extent that cannot be controlled by the crew. The kind of conditions that cause this are conditions which we refer to as "swell". If the waves are comparatively long, such as an ocean swell or a sea which has been running for some time—that is to say that the wind has been blowing for some time and over a fairly large area—then that might cause fairly long waves which would cause a ship such as this to have motion on it, to roll. The strength of the wind itself is comparatively unimportant. It is possible to have a very strong wind blowing off the shore, which is not able to cause a big sea to get up; on the other hand, if the place is exposed to the ocean, then there might be quite a heavy swell coming in from a distant area without there being any wind at the place itself. The conditions are therefore, to sum up, conditions which will not cause the ship to roll heavily or very much.

Sir Frank SOSKICE. In order to lay mines in the Bay of Saranda, and in the swept channel outside the Bay of Saranda, what sort of weather conditions would a ship of that sort require; what sort of weather conditions would a minelayer of that sort need?

Commander LANKESTER. I think from the point of view of the state of the sea that Saranda Bay is fairly well sheltered by the island of Corfu and by Cape Kiephali. Therefore I think that the state of sea is unlikely to be too rough to prevent minelaying unless there is an exceptional gale of wind.

Sir Frank SOSKICE. That is not quite what I am asking. What kind of a sea would the crew of that ship hope to find to lay mines in and just outside Saranda Bay?

Commander LANKESTER. I find it rather difficult to answer that question. They would hope to find a sea as calm as possible.

Sir Frank SOSKICE. You want a sea as calm as possible for minelaying with a vessel of that sort. So far as visibility is concerned, what sort of conditions of visibility would be necessary for a ship of that class to lay mines in waters such as we have been discussing?

Commander LANKESTER. In this particular area there are no navigational lights; that is to say, in order that the ship can determine her position, she is not able to use lighthouses, because there are none close to. It would be necessary, therefore, for her to obtain her position by seeing the points of land with sufficient clearness for her to be able to take bearings. I think it would be necessary for the ship to be able to see land at about 3 miles or 4 miles.

Sir Frank SOSKICE. I am, of course, speaking of a ship which is not fitted with radar apparatus.

Commander LANKESTER. Yes, I understand that.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, in my examination earlier, I wrongly said "asdic". I meant, of course, radar, but I do not think

I will go back to that point just at the moment. [To the witness.] Taking into account visibility requirements and requirements as to the state of the sea, how near do you think that a ship of that sort would expect to be able to lay mines off a coast such as the Saranda coast without being detected?

Commander LANKESTER. I think that there would be some risk at 3 miles; at a distance of 2 miles it is probable that she would be seen, although she might not be; at a distance of 1 mile I should say it is virtually certain that the ship would be seen by a watcher on the shore without any particular instrumental aids for detection—I mean with binoculars.

M. Pierre COT. Mes premières questions auront trait au chargement de mines. Le témoin veut-il avoir l'obligeance d'épingler le deuxième navire sur la carte dans la position où il l'avait mis tout à l'heure. Cela me sera utile dans mon questionnaire. Nous l'appellerons le navire B, comme nos contradicteurs. Cette position paraît-elle naturelle au témoin et l'aurait-il adoptée lui-même s'il avait été chargé de diriger l'opération?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] My first questions will be with reference to the mineloading. First of all, I would ask you to be so kind as to pin back on the easel the second ship in the position in which you pinned it a few moments ago, as I shall need this for my questions. In order to make the matter quite clear, as our learned opponent suggested, we shall call this ship B. I should like to ask you if such a position appears natural to you, and if you would have adopted this particular position if you had been in charge of the loading operation.

Commander LANKESTER. That, I think, would depend entirely upon weather conditions. If there were much wind, then I think that position would be unsafe. If, on the other hand, it were calm, then I see no reason why that position should not be adopted if it were necessary or desirable for any particular reason.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Cela, je crois, dépendrait entièrement des conditions météorologiques. S'il y avait beaucoup de vent, cette position n'offrirait pas de sécurité. En revanche, s'il n'y avait pas de vent, je ne vois pas de raison de ne pas adopter cette position, s'il y avait des motifs quelconques pour agir ainsi.

M. Pierre COT. Et quels pourraient être ces motifs?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] What might such a reason be?

Commander LANKESTER. For example, to embark mines in a hurry. That is one reason which suggests itself to me.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Par exemple, je dirais qu'un de ces motifs pourrait être la nécessité de charger des mines très rapidement, dans une forte bousculade.

M. Pierre Cot. Si le navire A était parallèle au navire B, ne vous semble-t-il pas que la position serait meilleure, ou si les deux navires étaient à la perpendiculaire du quai, cela ne vous paraîtrait-il pas plus naturel ?

Je précise : deux positions me paraissent plus normales, ou bien que les deux navires soient parallèles, c'est-à-dire que le navire A soit parallèle au navire B, ou bien que les deux navires soient parallèles, mais tous les deux perpendiculaires au quai. Ne semble-t-il pas que les positions, dans ce cas-là, seraient meilleures pour charger des mines ?

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] If ship A was parallel to ship B, would not the position strike you as being a better one, or even better still, would it not be preferable if both ships were tied up alongside the quay, perpendicular to the quay in this case?

Commander Lankester. Could I have the question again ?

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] I explain that the two positions strike me as being natural positions. Firstly, the ship A could be parallel to the ship B, or ship A could be perpendicular to the quay, that is to say, at right angles to it.

Commander Lankester. May I ask Professor Cot to illustrate the positions of the ships, as I am not quite clear.

Commandant Lankester. [*Interprétation.*] Je n'ai pas très bien compris, et je vais demander au professeur Cot d'indiquer lui-même la position.

M. Pierre Cot. Ceci ne semblerait-il pas une position plus naturelle ? [M. Pierre Cot marque sur le tableau la position des bateaux.]

M. Pierre Cot. [*Interpretation.*] [Professor Cot illustrated a parallel position.] Does not this position appear to you to be a more normal position ?

Commander Lankester. No, it does not, because I see two reasons why that position would be unsatisfactory. The first is, that in order to secure these two ships, it would be necessary for them to lay out anchors or to be secured to a buoy, whereas in the position in which it is now shown, that is to say, the position in which the previous witness has described it, it is possible to secure the ship without the inconvenience of letting out the anchor. In any case, the inside ship is in no way inconvenienced. The second reason is that if this ship A were out at an angle, then it would become very difficult for her—not impossible, but very difficult ; it would mean that her derrick would be further away from the quay-side depending upon the exact position. There will be a position at which it becomes impossible, but I presume that Professor Cot is not suggesting that these ships should be out at such a big angle.

Commandant Lankester. [*Interprétation.*] Non, cela ne me paraît pas naturel ou normal, et je vois deux raisons pour lesquelles une telle position ne serait pas satisfaisante : en premier lieu, si l'on devait placer les deux navires comme l'a indiqué le professeur Cot, il faudrait les amarrer, c'est-à-dire les amarrer en jetant les ancres, ou par le moyen de bouées, tandis que dans la position telle que l'a décrite le témoin précédent, les navires peuvent être amarrés sans l'inconvénient d'avoir à jeter l'ancre. Le navire intérieur lui-même se trouve dans une position qui ne présente aucun inconvénient.

D'autre part, la seconde raison est la suivante : si le navire A, c'est-à-dire le plus rapproché du quai, était lui-même à un certain angle par rapport au quai, il deviendrait difficile, je ne dis pas impossible, mais en tout cas plus difficile, de charger ce navire de mines. En effet, son mât de charge se trouverait ainsi dans une position plus éloignée par rapport au quai, et il y aurait même une certaine position où l'angle serait si grand qu'il deviendrait impossible à ce navire de charger correctement les mines.

M. Pierre COT. Je dois dire que vous m'avez tout à fait convaincu. Par conséquent, nous pensons que les navires étaient dans la position où ils se trouvent actuellement. Est-ce bien cela ? Voulez-vous les replacer ou croyez-vous que c'était ainsi qu'ils étaient ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I must say that your arguments have convinced me. You say, therefore, that the ships were in the position as they are now pinned on the board. That is the position in which you agree they were, or do you wish slightly to modify this position ?

Commander LANKESTER. This is not exactly the position they were in. Ship B should have her stern touching the quay.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Ce n'est pas exactement la position que j'avais indiquée. L'arrière du bateau B devrait toucher le quai. [Le témoin rectifie la position des bateaux.]

M. Pierre COT. Par conséquent, un observateur se trouvant à 500 mètres environ sur la droite du navire B ne pourrait pas apercevoir les rails qui dépasseraient de l'arrière du navire A ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Therefore, an observer some 500 yards away to the right of ship B could not see the rails projecting from the stern of ship A.

Commander LANKESTER. No, I do not think he could.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Non, je ne crois pas que cet observateur pourrait voir ces rails.

M. Pierre COT. Je vous remercie.

Passons maintenant à la question du mât de charge. Je vous indique immédiatement que j'accepte bien volontiers ce que vous avez dit, mais, pour des raisons de précision, je voudrais que vous me disiez si, en prenant le *Jane's*, on peut affirmer qu'il y avait un mât de charge sur le mât à proprement parler, sur le mât arrière, ou si, au contraire, il y avait simplement le petit mât de charge que l'on voit à l'arrière ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I shall now deal with the question of the derricks. As I say, I have accepted what you have put, but in order to make the matter perhaps a little clearer, if you would take *Jane's* in your hand perhaps you could tell me if there is a derrick actually fixed on the rear-mast itself, or whether it is only a small spar behind.

Commander LANKESTER. A derrick is a spar. I am not, therefore, quite clear as to the meaning of Professor Cot's question.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Un petit mât de charge est un petit mât, un mâtereau, c'est pourquoi je ne comprends pas très bien la question du professeur Cot.

M. Pierre COT. Sur la photographie que nous avons tous les deux sous les yeux, et que je montrerai ensuite à la Cour, on voit, très nettement, tout à fait à l'arrière, un petit mât de charge. Pensez-vous que l'on voit également sur ce mât un second mât de charge, ou est-ce une supposition, mettons une probabilité ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] On this photograph which we have in front of us and which I shall show to the Court in a moment, you can clearly see at the rear of the ship a small derrick. Is there also a second derrick fixed on to this mast, or is it only a supposition ?

Commander LANKESTER. It seems to me that it is almost certainly a derrick in its stowed position. I would describe it as a small spar and therefore probably of metal, and it is stowed parallel and very close to the mast, so that it is not very easy to distinguish. I think I can truthfully say that from this photograph I believe that it is a derrick in the stowed position. May I add, having just looked at this photograph yet again very closely, that I think I can see the little piece of land between the spar which I referred to as a derrick and the mast itself. It does appear to me that there is a gap through which one can see in this photograph.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Il me semble que c'est vraiment un mât de charge. Je le décrirais comme un petit mât amarré parallèlement au mât lui-même et très près de ce mât. C'est probablement un mât de construction métallique, mais je crois pouvoir dire tout à fait exactement qu'il y a un mât de charge parallèle au mât. Puis-je ajouter qu'il me semble pouvoir voir la terre entre le mât proprement dit et le mât de charge que j'ai indiqué, amarré parallèlement au mât lui-même ?

M. Pierre COT. Voulez-vous alors maintenant prendre les silhouettes ? Vous avez le navire de la classe *Marjan* et peut-être verrons-nous que l'impression que vous aviez peut être soit corrigée soit confirmée ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Would you please take a look at the silhouettes of the *Marjan* class ship. Perhaps the impression which you had will be either amended or confirmed.

Commander LANKESTER. The impression that I have from the photograph is quite definite. From this silhouette I should say that the derrick is not shown.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, l'impression que j'ai de la photographie est tout à fait nette, mais, en ce qui concerne la silhouette, le mât de charge n'est pas indiqué sur celle-ci.

M. Pierre COT. Donc, sur la silhouette, pas de mât de charge, sauf celui de l'arrière, qui ne pouvait pas, je crois, soulever de très gros poids, et une impression sur la photographie. Je voudrais que vous précisiez ce point. Je m'empresse d'ajouter qu'ensuite je raisonnerai comme si votre impression correspondait à la réalité. Ceci simplement pour que la Cour sache ce qui est certain et ce qui est probable.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Therefore, on the silhouette there is no derrick shown except the rear derrick, which is of such a size that it cannot lift any heavy weight. On the photograph itself your impression is that there is another derrick on the mast. Could you please confirm these two facts. I hasten to say that I shall continue my questioning basing myself on the assumption that your impression is correct ; but I should first of all like you to confirm this fact.

Commander LANKESTER. Yes, that is my impression.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, cela est bien mon impression.

M. Pierre COT. Et le bras du mât, maintenant que vous l'avez regardé sur la photographie, vous paraît à peu près un bras de 12 mètres, ou bien 12 mètres représentent-ils un maximum ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] And the arm of the mast which you can see on the photograph appears to you to be 12 metres long, or do you consider that 12 metres is its maximum length ?

Commander LANKESTER. In the photograph, the top of the derrick is not absolutely clear. In my measurement I neglected that part because it might not be attached to the derrick. It might be some imperfection in the photograph. Therefore, the measurement I took was not necessarily the maximum. It was my attempt to get a fair length from the photograph. It might be a little larger, but I do not think it could be smaller.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Sur la photographie, la partie supérieure du mât de charge n'est pas très nette et, pour mes calculs, j'ai ignoré la partie qui n'était pas nette, ce qui signifie que le chiffre que j'ai indiqué est vraiment le minimum. Le mât est peut-être encore plus grand, mais je n'ai pas inclus cette proportion dans mes calculs, la photographie n'étant pas assez nette pour m'assurer qu'il s'agissait du mât lui-même.

M. Pierre COT. Je vous remercie sur la question du chargement des mines et je voudrais alors vous poser quelques questions sur le problème du mouillage des mines.

Si je vous ai bien compris, il est impossible, avec des navires de la classe M, de mouiller des mines par mer houleuse, c'est-à-dire par mer ayant des vagues longues et donnant un roulis. C'est bien, me semble-t-il, le sens de votre déclaration ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I thank you for your answers to my questions concerning mineloading. I shall now ask you a few questions concerning minelaying. If I understood your evidence correctly, you said that it was impossible for a ship of the M-class to lay mines in a sea that had a swell ; in other words, long waves which would cause the ship to roll. Is that a correct impression ?

Commander LANKESTER. Yes, I mentioned that the degree of roll should be appreciable. A little bit of a roll might be satisfactory, but it must not be very much.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui. J'ai indiqué qu'il faudrait un roulis appréciable, qu'un peu de roulis ne présente pas

d'inconvénient, mais qu'il en va différemment si le roulis est un peu plus fort.

M. Pierre COT. Ce que l'on appelle, je crois, un creux de cinquante centimètres, c'est-à-dire à peu près un pied et demi, vous paraît-il une condition possible pour mouiller des mines avec de tels bateaux ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Do you consider that a dip of some 50 centimeters would render the laying of mines not practicable, that is to say, a dip of about 18 inches ?

Commander LANKESTER. It is not only the height of the waves, it is also their length which is of importance. Therefore, I cannot answer that question as it is put.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Il ne faut pas seulement considérer le creux des vagues, il faut aussi connaître leur longueur. Je ne puis donc répondre à la question telle qu'elle a été posée.

M. Pierre COT. Je m'excuse de mes imparfaites connaissances maritimes, mais en tout cas, la mer n'a pas besoin d'être absolument immobile et calme pour permettre de mouiller des mines avec de tels navires ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I apologize for my incomplete maritime knowledge in such matters, but in any case it is not necessary for a sea to be dead calm in order to lay mines ?

Commander LANKESTER. No.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Non.

M. Pierre COT. D'autre part — et je voudrais voir si j'ai bien compris —, il me semble que vous avez dit que le vent soufflant de la terre pouvait être assez fort, sans créer pour cela une houle longue et gênante pour le mouillage des mines. Ai-je bien compris ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] On the other hand, if I have understood you correctly, you said that there could be a wind—an off-shore wind—without, for that matter, causing a long roll, a roll which would hinder a minelaying operation.

Commander LANKESTER. That is possible.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Cela est possible.

M. Pierre COT. Enfin, ma dernière question : N'y a-t-il pas près de Barchetta Point un phare qui s'appelle, je crois, le phare Tignoso ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] My last question is this. Is it not so that near Barchetta Point there is a lighthouse known as Tignoso ?

Commander LANKESTER. That is one lighthouse.

Commandant LANKESTER. [*Interprétation.*] Oui, cela est exact.

Le PRÉSIDENT. J'avais l'intention de vous poser une question, mais vous y avez répondu tout à l'heure, c'est pourquoi je ne vous ai pas remercié hier d'avoir répondu aux questions posées par la Cour. Vous pouvez vous retirer.

[S'adressant à Sir Frank Soskice.] Nous pourrions peut-être commencer à entendre votre avant-dernier témoin, le capitaine Mestre.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I was going to put a new question to you on behalf of the Court, but this question was answered by you a few moments ago. That is why I did not thank you yesterday for giving your evidence and answering the questions. You may stand down.

Do you think, Sir Frank, that we can start to hear your last witness but one, Captain Mestre ?

Sir Frank SOSKICE. He will take a little time. I thought that it might possibly be of convenience to the Court if, before I call him, I just told the Court what the winds were as shown from the log of the *Mauritius* which the Court already has filed. I have had the actual winds and their forces extracted from the log as they are shown on the log, that is to say, any Member of the Court can see that by looking at the log. At the same time, it might save trouble if I put in what I have had extracted showing the winds and their forces on the 19th, 20th, and 21st October. It might be convenient if I read out very quickly what the wind was and in what direction it was coming.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] L'audition du témoin prendra quelque temps, et je me demande si, avant de l'appeler, je puis donner à la Cour quelques détails que j'ai retirés du livre de bord du *Mauritius* et qui indiquent l'état de la mer le 19, le 20 et le 21 octobre. Ces détails sont consignés sur le livre de bord qui est déposé à la Cour, et n'importe quel membre de la Cour pourrait les trouver lui-même, mais je crois qu'il serait préférable que je vous indique ces différents chiffres, ainsi que la force du vent, à différentes heures, pendant ces trois jours, détails extraits des reports du livre de bord.

Le PRÉSIDENT. Si vous le désirez, vous pouvez les donner.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] If you wish, you may do so.

Sir Frank SOSKICE. I will not read out every detail, Mr. President, but I will read it from what we have had extracted which is enough to give the Court an impression of what the wind was on those various dates, and then, having done that, perhaps I might hand in this document which is simply an extract from the deck log of the *Mauritius* which I have had prepared in Court. In case any Member of the Court desires to look at it for the purpose of ascertaining what the wind was at any particular hour, he can do so without having to search through all the entries of the deck log.

I have taken the 19th, 20th, and 21st, that is to say, upon the assumption that Commander Kovacic's evidence is correct that the mines must have been laid presumably on the 19th, 20th, and 21st. I have, therefore, taken from the log of the *Mauritius* the extracts showing the wind at various times during the nights of those three days. Supposing that the mines were laid on 19th October, the position of the wind would have been as follows. I start at 4 o'clock in the morning, and the times taken are 4.00 hours, 8.00 hours, 12.00 hours, 16.00 hours, 20.00 hours, and midnight ; in other words, I start from 4 o'clock in the morning of the 19th and go right through the day to midnight. The following is what those records show : "Calm, S., force 1/3." At 4 o'clock it was calm, at 8 o'clock it was "South, force 1/3, calm, at noon calm, South, force 1/3, calm." That was what the wind was throughout the 19th. In other

words, it was a slight wind blowing from the South, and for most of the time it was calm. Supposing they had laid mines on the 19th, those are the wind conditions which they would have experienced. When I say "1/3", what that means is a speed of the wind at 1 to 3 knots. I said, for example, that at 8 o'clock in the morning the wind on that day was blowing from the South, and that the speed of the wind was 1/3; that is to say, it was blowing at that time at 1 to 3 knots as shown by the log of the *Mauritius*. That was the 19th October.

For the 20th October, I have taken the same times starting with 4 o'clock in the morning and going through the day right up to midnight on the 20th. The results are these: "West 1/3, S.-E. 1/3, S.-W. 1/3, S.-W. 1/3, calm, calm"; that is to say, at 20.00 hours it was calm and there was no wind at midnight.

I have also taken the 21st October, as that was also a date on which possibly these mines were laid, and the same times throughout the day and night of the 21st October show these results: "Calm"—4 o'clock in the morning—"South 4/6, South 4/6, South 4/6, South 7/10, South 7/10." That is, as taken from the *Mauritius*'s log, the history of the wind and its strength throughout the day and night of those three dates, October 19th, 20th, and 21st.

Perhaps it would be of convenience to the Court if I handed in this document in case the Court might desire to have it typed in order that each Member might be able to refer quite easily to the force of the wind. If, of course, any Member of the Court wishes to check it with the *Mauritius*'s deck log, it is quite easy so to do. Perhaps, therefore, you will allow me to deposit this document.

May I just give one further word of explanation on that, Mr. President, and it is this: the wind is marked in the deck log on what is called the Beaufort scale, therefore you have to look at the beginning of the deck log, this page here [indicating] marked S. 322, in order to be able to translate into the actual force the force of the wind as it is shown here. May I explain what I mean. Supposing you took the wind on the 21st October at 8 o'clock—8.00 hours; you will see that it is marked S. 2, that is to say South 2. If you turn to the Beaufort windscale on the page which I have just referred to, page S. 322, at the beginning of the deck log, you will see that Beaufort No. 2 is equivalent to a speed in knots of 4 to 6. I simply give that explanation by way of interpretation of these figures in case any Member of the Court desires to look into the deck log and see in the deck log the figures which I have given in the list. You have to look back at the Beaufort scale in the beginning of the log.

M. Pierre Cot. Monsieur le Président, je voudrais compléter l'information que vient de donner mon savant collègue. Je crois bien que je répéterai son expression en vous disant, comme il nous a dit lui-même, que « telle était l'histoire du vent selon le log du *Mauritius* ».

J'indique à la Cour qu'elle a trois *logs* et que, si elle prend les autres *logs*, elle s'apercevra que l'histoire du vent n'est pas tout à fait la même. J'ai fait moi-même ce petit travail. J'ai comparé les heures et, ce faisant, on s'aperçoit que les indications ne sont pas les mêmes pour des bateaux qui étaient près les uns des autres. D'où je tire simplement cette conclusion, à savoir non pas que l'on ne sait pas prendre les vitesses des vents dans la marine britannique, mais sim-

plement que ce sont là des données très approximatives. Telle est ma première observation.

Ma seconde observation sera la suivante : Pour obtenir une précision, je pense que le mieux serait de demander des indications précises, non pas — je m'en excuse — au bureau de l'office météorologique du ministère de l'Air britannique, mais au Bureau international météorologique de Lausanne. Nous saurons ainsi exactement quelle était la force du vent, et nous pourrons régler ce petit problème des différences entre les trois *logs*.

Ma troisième observation sera pour rappeler à la Cour et, le cas échéant, à mon savant collègue, qu'hier le témoin qui était à la barre, le commandant Lankester, qui connaît admirablement ces questions, a bien voulu indiquer — sur une question que je lui posais — que le vent n'était pas forcément le même dans la rade de Corfou et à Saranda. Il a bien voulu ajouter qu'il était tout à fait possible que le vent soit un peu plus fort et la mer un peu plus bruyante à Saranda que dans la rade de Corfou.

Telles sont les trois observations que j'ai voulu présenter à la Cour. Cela dit, je pense qu'il est bon que la Cour ait en effet le relevé du *log* du *Mauritius* et des autres *logs*. Je pense qu'il est bon surtout, sur ce point, que l'on puisse demander des précisions au Bureau international de météorologie.

Je prends un exemple que l'on me donne. Le 22 octobre à 0 heure, je trouve pour le *Mauritius :* vent du Sud, force 3. Sur le log du *Leander*, je trouve : vent de l'est, force 4. Sur le log du *Volage :* vent du Sud, force 2.

Tout cela est très facile à expliquer. On nous a expliqué tant d'erreurs et d'imprécisions que, évidemment, celle-là est minime. Nous n'en tirons d'ailleurs aucune conclusion, sinon que pour avoir des renseignements précis, le mieux est de s'adresser au Bureau international météorologique de Lausanne. Peut-être, si nos collègues s'étaient adressés à ce Bureau plutôt qu'à leur service du ministère de l'Air de Londres, auraient-ils évité, hier et dans les jours précédents, une erreur que nous regrettons tous.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I would like, if I may, to complete the information which has just been given to the Court by my learned colleague. He himself said that such was the history of the wind as taken from the log, but I would like to remind the Court that there were three logs and that these logs from the three ships do not all give similar results. Therefore, I would just like to remind the Court that the information given just now by my learned colleague is, shall we say, approximate. I do not wish to imply by this that there was any bad taking of wind reckonings, but the results are approximate.

My second point is the definite information which we would require concerning the strength of the wind would be not so much, shall we say, to ask the British Meteorological Office, but to ask the International Meteorological Bureau which is at Lausanne, and then we would get definitely the exact strength of the wind at those times.

My third comment would be to remind the Court and my learned colleague that yesterday the witness, Lieutenant-Commander Lankester, who knows these points very well and answered my questions very well, stated that the strength of the wind was not necessarily the same in Corfu roadstead as it was in Saranda Bay. Indeed, he thought it might

conceivably be stronger and the sea more noisy in Saranda Bay than in the roadstead These are the only three comments which I have to make. I entirely agree it can be very useful to have extracts of all the logs, but I also state it would be equally useful if we asked the International Meteorological Office at Lausanne to have the exact strength of the wind.

I have just now been given an example of the strength of the wind as logged in the three ships' logs. Taking the date of the 22nd December at 00.00 hours—that is to say midnight—the log of the *Mauritius* showed a strength of S. 3; the log of the *Leander* showed a strength of E. 4, and the log of the *Volage* showed a strength of S. 2. They are, shall we say, small discrepancies and are probably easy to explain. Indeed, of course, there have been so many errors which have been explained that this, I am quite sure, would be quite easy to explain, but to avoid any such regrettable discrepancies and errors I am sure you will agree it is much better that we ask the International Meteorological Office at Lausanne so that we have the correct answer, and perhaps if my learned colleagues had done that before we might have avoided the more regrettable error which occurred recently.

[Interpretation into English followed.]

I apologize for a slip of the tongue; it was not the 22nd December from which these examples were taken but the 22nd October—that is to say the important relevant day.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, of course we are entirely in the hands of the Court. I was simply doing what I hoped might be for the convenience and assistance of the Court. If the Court desires to follow Professor Cot's suggestion, of course that is entirely a matter for the Court. All I was trying to do was to save the Court the trouble of looking into these logs and taking out of them, at some time and with some difficulty, these various extracts. There is no question of any error at all; there is not the slightest error. These extracts from the logs are simply what the officer of the watch on the particular ship in question estimated the wind to be; that is all it is. It is only his estimate; therefore it is quite natural that you should get on different ships divergencies of different sorts. I never suggested for a moment they were all the same. Of course people, estimating the wind from different ships, estimated not in exactly the same terms. What I would suggest would be the simplest course, if I might, would be this: we will equally go through all the logs of the other ships which Professor Cot mentions and we will produce similar extracts from the logs of those ships showing what the estimation of the officer of the watch on those ships was in regard to the wind.

Really, if I might respectfully say so to Professor Cot, it does not advance matters very much to go on talking about errors when there is no question of any errors at all—they are simply estimates. What I am trying to bring out is this: if you will look at this Beaufort scale, you will see what the description of the winds at the various forces I have indicated is: for example, a force of one to three is called "light air"; a force of four to six is called "light breeze"; a force of seven to ten is called "gentle breeze", and if you look further on you will see when they say that a force of one to three is light air, the corresponding condition of the sea is "ripples with the appearance of scales are formed

but without foam crests". That gives one some indication as to what the weather was like at the time. I am really not concerned to ask the Court to form a view from these extracts that the wind was exactly in the direction in which each officer said it was. That was his estimate at the time. All I am concerned to show is that there was no hurricane blowing during these nights ; with a wind of that condition the mines could easily have been laid, because the highest force I have found is a force of seven to ten, which is described as a gentle breeze.

May I suggest that to save time we should get similar extracts from all the other logs, but of course we are entirely in the hands of the Court about that.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Nous sommes entièrement à la disposition de la Cour, mais j'ai fait cela afin d'aider la Cour. Si elle prend les mesures qui ont été indiquées par M. le professeur Cot, elle pourra naturellement obtenir ces informations. En préparant cette liste, j'ai fait un travail que n'importe qui aurait pu faire, c'est-à-dire que j'ai extrait certaines indications du log du *Mauritius*. J'aimerais bien indiquer qu'il n'est pas question ici d'erreur. Au fond, ce qui est indiqué dans ce *log*, ce sont les évaluations faites par l'officier de quart. S'il y a des divergences, cela s'explique naturellement par le fait que trois officiers, estimant chacun de leur côté sur le pont de leur propre navire la force et la direction du vent, ne les détermineront pas exactement de la même façon. Pour cela, nous pensons qu'il vaut peut-être mieux, si nous sommes tout à fait prêts, préparer des listes pour les trois navires, pour les trois livres de bord comme celle que j'ai déjà préparée et donnée au Greffe. Cela indiquera les évaluations de ces officiers au sujet de la force du vent. Mais j'aimerais bien souligner qu'il ne sert à rien de parler d'erreur quand il n'en est pas question. Il s'agit simplement d'évaluations faites par ces officiers à ce moment-là.

Si l'on regarde ensuite l'échelle Beaufort, on trouvera des explications en ce qui concerne les chiffres indiqués : une force de 1 à 3 est indiquée comme vent léger, une force de 4 à 6 est une brise, et une force de 7 à 10 est une brise légère.

Si l'on regarde maintenant au bas de cette page, on trouve encore une autre explication : la force de 1 à 3, supposée être un vent léger, est indiquée comme amenant des ondulations sur la mer, mais ne formant pas de moutons d'écume à la surface de la mer. Cela fournit quelque indication sur ce qu'était le vent à ce moment. D'ailleurs, peu importe de demander à la Cour de conclure de ces extraits que la direction du vent était bien celle qu'indiquait chaque officier. Tout ce que j'ai à vous montrer, c'est qu'il n'y avait pas d'ouragan, qu'il n'y avait pas de vents forts pendant les nuits dont il s'agit. Avec des vents tels que ceux-là on aurait pu facilement mouiller des mines, car nous voyons d'après les chiffres que je vous ai lus il y a quelques minutes que l'évaluation la plus haute était une force de 7 à 10, une brise légère. Donc, la Cour peut, s'il lui semble bon, s'adresser à une autre autorité pour connaître les conditions météorologiques du jour en question ; mais nous sommes tout à fait prêts à établir des listes comme nous l'avons fait pour le *Mauritius*, pour les trois navires dont M. le professeur Cot a parlé.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, j'avais dit que nous aurions une explication ; j'ai gagné mon pari. Je suis tout à fait d'accord, ces différences sont des différences d'appréciation qui sont légères.

Cependant, quand il s'agit d'une différence d'appréciation comme celle-ci : que l'on marque pour l'un « Sud » et pour l'autre « Est », la légèreté se traduit par une différence de 90 degrés dans l'appréciation. Je n'en tire aucune conclusion, sinon qu'il est nécessaire évidemment de s'adresser au Bureau international météorologique.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I said we would have an explanation of the discrepancies and I have won my bet. But I agree that the discrepancies might be slight, although to say a discrepancy of 90°, that is to say when one log states the direction of the wind is south and the other states it is east, is not in my opinion a slight discrepancy. It is a discrepancy—an error—of 90° in the judgment of the direction of the wind. And my conclusion is that it would nevertheless be necessary to obtain definite information from the International Meteorological Bureau at Lausanne.

Le PRÉSIDENT. Il est entendu que, si la Cour estime utile de préciser ces renseignements, elle ne manquera pas de s'entourer de toutes les garanties voulues.

Je crois qu'il est un peu tard pour commencer l'interrogatoire du capitaine Mestre. Nous n'aurions qu'environ une demi-heure. Il serait peut-être préférable de commencer son interrogatoire à 16 heures.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] It is quite understood that if the Court wishes to obtain definite information concerning these details, it will naturally obtain all the necessary guarantees concerning the information which it uses.

I feel it is perhaps slightly late to start the examination of Captain Mestre, as we would only have half an hour ; I feel it might possibly be preferable if we began this examination this afternoon at 4 o'clock.

Sir Frank SOSKICE. It is entirely as the Court pleases, Mr. President. Captain Mestre is not a witness who will take as long as the others. I do not know if the Court thinks possibly it might be useful to start his evidence for the first half hour and then continue at 4 o'clock, but it is just as the Court thinks most convenient.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Il appartient à la Cour de décider, mais le capitaine Mestre ne sera pas un témoin dont l'interrogatoire prendra autant de temps que les autres. Si cela convient à la Cour, son témoignage pourrait commencer dès maintenant pour être continué cet après-midi.

Le PRÉSIDENT. La Cour préfère commencer maintenant et continuer à 16 heures.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The Court would prefer that procedure ; that is to say, we start the examination now and then adjourn and proceed at 4 o'clock.

Sir Frank SOSKICE. I am much obliged, Mr. President. We certainly would prefer to start now, but it is exactly as the Court shall decide.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vous remercie, Monsieur le Président. J'aimerais naturellement commencer à recevoir son témoignage maintenant, mais bien entendu nous ferons ce que la Cour désire.

Le PRÉSIDENT. Capitaine Mestre, voulez-vous prendre place et faire la déclaration prévue par l'article 53 du Règlement ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I call upon Captain Mestre to make the formal declaration provided for in Article 53 of the Rules of Court.

Commandant MESTRE. Je déclare solennellement, en tout honneur et en toute conscience, que je dirai la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

[Commander Paul Marie Roger Mestre sworn.]

Sir Frank SOSKICE. Capitaine de frégate Mestre, your service and particulars also have been filed with the Court. I want to ask you—you made two reports, one on the 16th and one on the 23rd November, 1946, with regard to Operation Retail.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Capitaine de frégate Mestre, vos états de service et vos qualifications sont connus de la Cour. Ils ont été versés au dossier. Je vais vous demander ce qui suit. Vous avez établi deux rapports, l'un à la date du 16 novembre 1946, l'autre à la date du 23 novembre, tous deux relatifs à l'opération Retail. En est-il bien ainsi ?

Commandant MESTRE. Il est exact que j'ai rédigé deux rapports sur l'opération du dragage des mines. Le premier, le 16 novembre 1946, a été établi à Rome ; le deuxième a été établi à Malte, le 23 novembre 1946.

Commander MESTRE. [*Interpretation.*] That is quite correct. I prepared two reports on the minesweeping operations : the first dated 16th November, 1946, which was prepared in Rome ; the second, dated 23rd November, 1946, was prepared at Malta.

Sir Frank SOSKICE. And do you confirm those reports ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Confirmez-vous ces deux rapports ?

Commandant MESTRE. Je confirme l'exactitude des rapports que j'ai faits à ce moment.

Commander MESTRE. [*Interpretation.*] I confirm the exactitude of the reports which I made at that time.

Sir Frank SOSKICE. I think you went, in order to join this Operation Retail, first to Rome and then you actually went to the scene of operations ? What I want to ask you is on whose orders did you go in order to be present at Operation Retail ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Pour participer à cette opération Retail, vous vous êtes, je crois, rendu à Rome, puis sur le théâtre des opérations. Sur les ordres de qui vous êtes-vous rendu à Rome pour participer à l'opération Retail ?

Commandant MESTRE. J'étais à Toulon commandant la troisième flottille de dragueurs lorsque j'ai reçu l'ordre du préfet maritime, qui était mon chef direct, de me rendre immédiatement, par les moyens les plus rapides, à Rome pour prendre les ordres du commandant Blackburn, qui était le président du Comité de dragage en Méditerranée, dont j'étais membre.

J'ai reçu cet ordre dans la nuit du 9 au 10 novembre, et je suis parti le lendemain matin par les moyens les plus rapides, c'est-à-dire en automobile, parce que le temps ne permettait pas de voler ce jour-là. Je suis arrivé à Rome le 11 novembre et j'ai pris immédiatement mes ordres du capitaine Blackburn, comme il m'avait été dit de le faire.

Commander MESTRE. [*Interpretation.*] I was at that time in Toulon in charge of the Third French Minesweeping Flotilla. I received an order from my Naval Prefect at Toulon, who was my immediate superior officer, that I should go as rapidly as possible to Rome and report to Captain Blackburn, who was President of the Medzon Clearance Board. I received this order in the night of 9/10th November, and the next morning I left by automobile—the weather made it impossible to fly at that time—and I reached Rome on the 11th November and went to receive my orders from Captain Blackburn.

Sir Frank SOSKICE. First, what I want to ask you to tell the Court is this : can you tell the Court from what ultimate authority in France those orders had come which you received to go to Operation Retail ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Voulez-vous dire à la Cour de quelle autorité supérieure de France vous avez reçu l'ordre de vous rendre sur place pour assister à l'opération Retail ?

Commandant MESTRE. L'ordre que j'ai reçu provenait du ministère de la Marine et avait été transmis par télégramme au préfet maritime de Toulon.

Commander MESTRE. [*Interpretation.*] The order emanated from the French Ministry of Marine ; it had been transmitted by telegram to the Naval Prefect at Toulon.

Sir Frank SOSKICE. Now to start off with, did you, when you had joined the ships which were engaged in that operation—first was it BYMS 2075 which you went on ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Le navire que vous avez rejoint pour participer à l'opération était-il le navire BYMS 2075 ?

Commandant MESTRE. Le premier navire de l'escadre anglaise sur lequel je me suis trouvé est le porte-avions *Ocean*. Je ne suis resté que quelques minutes sur ce bateau. J'ai été transporté ensuite sur le *Mauritius*, qui était le bateau amiral. J'ai passé l'après-midi du 12 novembre sur la passerelle de ce bateau. Je n'ai été transféré sur le dragueur 2075 que dans la soirée, vers 20 heures environ.

Commander MESTRE. [*Interpretation.*] First of all, I landed on the British aircraft carrier *Ocean*. I was on it for a few minutes and then I was transferred to the *Mauritius*, which is the flagship, and I spent the afternoon of the 12th November on that ship. Later on in the afternoon—I think it was approximately at 20 hours—I was transferred to BYMS 2075.

Sir Frank SOSKICE. What I want to ask you now is, having been transferred to BYMS 2075, did you remain on that ship until some time in the afternoon of November 13th ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Êtes-vous resté à bord du BYMS 2075 jusqu'à un moment donné de l'après-midi du 13 ?

Commandant MESTRE. J'ai passé la nuit sur ce dragueur. J'ai participé à partir de 8 heures du matin au début de l'opération de dragage, mon bâtiment étant dans la ligne de tête ayant participé à l'opération. J'ai quitté ce dragueur dans l'après-midi du 13 novembre aux environs de 14 heures pour m'embarquer dans une vedette qui m'a transporté sur les lieux où étaient les mines dérivantes. J'ai passé environ deux à trois heures autour des mines, examinant les mines d'abord, participant ensuite à l'opération de tentative de destruction des mines par les tireurs qui se trouvaient dans cette chaloupe. Nous avions une dizaine de fusils dans l'embarcation. J'ai rejoint le dragueur 2075 dans l'après-midi aux environs de 17 heures. Mon souvenir n'est pas très précis, mais entre 16 et 17 heures vraisemblablement, je suis retourné à bord. J'ai ensuite quitté ce dragueur dans la soirée pour aller visiter un autre dragueur de mines aux environs de 20 heures, et j'ai quitté définitivement le dragueur 2075 vers 21 heures, heure à laquelle une vedette est venue me chercher pour me transporter sur le destroyer H. M. S. *Childers*, à bord duquel j'ai passé la nuit en rade de Corfou.

Commander MESTRE. [*Interpretation.*] I spent the night on this ship, and the next morning I began the minesweeping operations in BYMS 2075, which was one of the most advanced ships in this operation. I left it on the 13th November at about 14.00 hours, to board a launch which transported me to a place where floating mines had been found. I spent about two to three hours there, examining these mines and participating in the operation which attempted to explode these mines by means of the small arms which were in the launch. Then I went back to BYMS 2075 and reached it at some time between 16.00 and 17.00 hours—I am not quite sure of the exact time. Then I left the minesweeper again and went to visit another minesweeper and I definitely left BYMS 2075 at about 21 hours. I boarded a launch which took me to the destroyer *Childers* in the roads of Corfu.

Sir Frank SOSKICE. What I want to ask you next, Captain Mestre, did you go on shore at all or see any mines on shore during the operation ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous êtes-vous rendu sur la côte au cours de l'opération et avez-vous vu des mines sur la côte ?

Commandant MESTRE. Je n'ai jamais vu aucune mine sur la côte. Nous étions beaucoup trop loin à l'endroit où nous détruisions les mines de l'endroit où a été transportée la première mine sur laquelle travaillait le lieutenant Phillips. Je n'ai donc pas pu voir ces mines à terre à aucun moment de la journée.

Commander MESTRE. [*Interpretation.*] I never saw any of these mines on the coast ; we were too far away from the place where the mines were dismantled, and especially the mine which Lieutenant Phillips examined. I did not see any mines on shore at any time during the day.

Sir Frank SOSKICE. And was no mine ever put on board BYMS 2075, but were certain parts of a mine put on board BYMS 2075 ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Aucune mine n'a été amenée à bord du bâtiment BYMS 2075, ou quelques parties de mines ont-elles été transportées à bord de ce navire ?

Commandant MESTRE. Pendant mon séjour à bord du dragueur 2075, je n'ai vu que quelques pièces de mines dont j'ai du reste parlé dans mon rapport, qui étaient la charge primaire, le détonateur et deux antennes qui avaient été rapportés dans la soirée par le lieutenant Phillips. Je les ai vues sur la table du carré, mais je n'ai jamais vu de mines entières à terre, je n'ai vu que des mines dérivantes.

A ma connaissance, les deux mines qui ont été récupérées et ramenées ensuite sur la côte nord de Corfou ont passé la nuit au mouillage, comme il est dit du reste dans un rapport du commandant Whitford. Ces deux mines ont passé la nuit dans une position 39° 45′ Nord et 19° 59′ Ouest (bien au nord de la rade de Corfou), comme il ressort du rapport du commandant Whitford. Je ne pouvais pas les voir sur le dragueur qui était mouillé en rade de Corfou.

Commander MESTRE. [*Interpretation.*] While I was in BYMS 2075 I saw only a few parts of mines—the parts I mentioned in my report, that is the primer, the detonator and two horns. I saw these parts as they had been brought in by Lieutenant Phillips on the table of the wardroom. I did not see any complete mines ashore, I only saw floating mines. The two complete mines to which reference has been made were brought back to the coast north of Corfu where they spent the night, as you will know by referring to the Whitford report, in position 39 degrees 45′ North, 19 degrees 59′ West. It would not have been possible for me to see these mines in Corfu Roads.

Sir Frank SOSKICE. I want to ask you this: you say you saw mines in the water—in the water—could you say whether those mines were all of the same type?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous dites avoir vu des mines dans l'eau. Pouvez-vous dire si ces mines étaient toutes du même type?

Commandant MESTRE. Pour autant que l'on puisse estimer les dimensions d'une mine dans l'eau, d'après son apparence extérieure, les huit mines que j'ai vues personnellement étaient toutes du même modèle. Il aurait fallu que je possède un appareil de mesure pour vérifier le diamètre des mines et pour constater s'il y avait une différence, mais les cinq antennes qui apparaissaient au-dessus de l'eau et qui sont très visibles sur les photographies étaient la seule chose que je pouvais distinguer et qui m'a permis d'écrire dans mon rapport que les mines étaient toutes du même modèle.

Commander MESTRE. [*Interpretation.*] As far as I was able to judge the dimensions of the mines as they were in the water, and judging from their external appearance, I would say that the eight mines I personally saw were all of the same type. Of course, to have been absolutely sure of this I would have had to measure the mines and I would have needed instruments for measuring the diameter of the mines. However, on the basis of the five horns which were visible to me in the water and are perfectly obvious in the photograph, I was able to write in my report that these mines were all of the same type.

Sir Frank SOSKICE. When you wrote your report in Rome, dated the 16th November, had you seen any of the British reports?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Lorsque vous avez rédigé à Rome votre rapport en date du 16 novembre, aviez-vous eu connaissance d'un quelconque rapport britannique ?

Commandant MESTRE. Lorsque j'ai rédigé ce rapport, le 16 novembre au matin à Rome, je n'avais connaissance d'aucun rapport britannique. J'aurais pu, à ce moment, connaître le télégramme envoyé par le commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée à l'amiral commandant en chef britannique à Rome, télégramme qui porte en abrégé la destination suivante : « Cinc. Med. à Foli. » Ce télégramme est maintenant dans mes archives, mais je ne l'avais pas à ce moment-là ; il donne le type des mines.

Le capitaine Blackburn, ayant connaissance de ce télégramme, a tenu à ne pas me le montrer pour que je ne sois pas influencé. Ce télégramme portait une date antérieure à mon rapport, puisqu'il a été adressé le 14 novembre à 19 h. 50 par Cinc. Med. à Foli, qui est l'amiral *Flag Officer Liaison Italy*. Il annonçait le résultat du dragage de mines et disait en particulier à la fin du message :

[*Traduction.*] « Les mines que l'on avait prises d'abord pour des mines GR se sont révélées, après examen de la première mine retrouvée, être du type GY modifié avec trois brasses de chaînes de mouillage. »

Si j'avais lu ce télégramme, je n'aurais certainement pas commis l'erreur d'inscrire dans mon rapport que j'avais vu des mines du type GR. Je me serais contenté de dire que j'avais vu des mines à cinq antennes, ce qui aurait été plus simple et m'aurait évité bien des difficultés par la suite.

Ce télégramme existait à Rome ; le capitaine Blackburn l'avait entre les mains et je ne l'ai pas vu. Je n'ai vu aucun des rapports des autorités britanniques avant de faire mon rapport personnel, qui est daté du 16 novembre, alors que le télégramme est daté du 14.

Commander MESTRE. [*Interpretation.*] When I made my report on the 16th November in Rome, I had no knowledge of reports from the United Kingdom. I might have had knowledge of such a report, inasmuch as a telegram was sent on the 14th November from Cinc. Med. to Foli ; if I had had access to this statement, I would not have said certain things in my report. I might simply have said that I had seen mines having five horns and spared myself a lot of trouble ; however, I did not have access to this telegram because it appears Captain Blackburn had insisted I should not see it and in this way I should not be influenced by the contents of this telegram in making my report. The telegram, I would point out, was dated 14th November 19.50 hours, and I made my report on the 16th November ; the telegram referred to was sent from Cinc. Med. to Foli and, I quote from the end of the telegram—the mines "proved to be GY type mines modified with three fathoms of link chain". Obviously, if I had known this I would have limited myself to saying in my report that what I had seen were mines with five horns, and thus I would have avoided a difficulty.

Sir Frank SOSKICE. And later on did you see some of the mines at Malta and did you write your report of 23rd November saying they were GY mines ? I want to ask you, did you have any difficulty

at all in identifying the mines as GY mines when you saw them at Malta ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Plus tard, n'avez-vous pas vu quelques-unes de ces mines à Malte et n'avez-vous pas, à ce moment, rédigé votre rapport complémentaire du 23 novembre dans lequel vous dites qu'il s'agissait de mines du type GY ? Avez-vous eu la moindre difficulté à identifier ces mines comme étant du type GY ?

Commandant MESTRE. J'ai vu deux mines dans les magasins de l'Amirauté à Malte. Après avoir consulté une documentation importante sur les mines, car je ne connais pas personnellement tous les types de mine existant au monde, j'ai pu constater, d'après le catalogue, la différence entre les mines GR et les mines GY. Je me suis alors aperçu que, sans aucun doute, j'avais fait une erreur dans ma première estimation des mines que j'avais vues auparavant. Après avoir examiné ces mines à terre dans un magasin, il n'y avait plus d'erreur possible. Je répète que je n'avais pas une expérience personnelle de la mine GY. Je n'en avais jamais vu avant cette époque, même pas dans l'eau. Je n'avais vu que des mines GR dans l'eau. C'est ce qui m'avait influencé la première fois. J'ai vu ces mines GY pour la première fois de ma vie, et, après avoir consulté le catalogue, j'ai pu constater qu'elles étaient identiques au modèle décrit dans le catalogue de l'Amirauté britannique.

Commander MESTRE. [*Interpretation.*] I saw the two mines in an Admiralty depôt at Malta, and after studying them very carefully—I of course am not familiar with all types of mines and in this connexion I referred to a catalogue and to my documents on these mines and I was able to see the difference between these two—the GY and the GR mines—and my conclusion from this study was that there was no doubt at all that I had erred in my first impression when I had seen the mines in the water. Now, it was a different situation : I was seeing them on land. I had had no experience in distinguishing GY type mines before : my only experience was with GR mines. I was seeing GY mines for the first time, and I was able to distinguish very clearly, on the basis of these Admiralty documents, what the differences were, and I was able to say that my first impression had been erroneous.

Sir Frank SOSKICE. And I think you give in your report of the 23rd November the indications which you noticed at Malta which made it perfectly clear to you that these mines you saw at Malta were GY and not GR mines. You mentioned their diameter, you mentioned the elbowed horns and so on.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Dans votre rapport du 23 novembre, vous indiquez ce que vous avez remarqué à Malte. Quels éléments ont pu vous amener à la conviction qu'il s'agissait de mines GY et non de mines GR ? Est-ce bien le diamètre du flotteur, la ceinture, les deux antennes, etc. ?

Commandant MESTRE. Il est exact que j'ai donné dans mon rapport ces trois éléments qui permettaient, sans erreur possible, de dire que les mines que j'avais sous les yeux étaient du type GY.

Commander MESTRE. [*Interpretation.*] That is quite right. In my report I mentioned these three points which allowed me to conclude, without any possible doubt, that the mines were GY type mines.

[*Séance publique du 2 décembre 1948, après-midi.*]

M. Pierre COT. Monsieur le Président, je désire poser au commandant Mestre trois séries de questions. Les premières ont trait à la question de savoir quelle autorité l'a envoyé pour assister, comme observateur, à l'opération Retail.

Ma première question est la suivante : L'ordre que vous avez reçu à Toulon, commandant Mestre, précisait-il pourquoi vous deviez vous mettre à la disposition du capitaine Blackburn ?

Commandant MESTRE. L'ordre que j'ai reçu à Toulon ne précisait absolument pas le genre de l'opération que je devais faire. J'avais seulement l'ordre de prendre les instructions du capitaine Blackburn, président du Comité méditerranéen de dragage.

M. Pierre COT. Le capitaine Blackburn vous a-t-il dit qu'il vous chargeait de la mission qu'il vous avait confiée au nom de l'Organisation de déminage, ou bien vous a-t-il dit qu'il vous chargeait de cette mission en qualité de président et en son nom personnel ?

Commandant MESTRE. Lorsque j'eus l'occasion de parler au capitaine Blackburn, nous ne nous sommes vus pratiquement que « par téléphone », je dois dire à la vérité que je ne l'ai pas vu personnellement. Je suis arrivé à Rome très tard, dans la soirée du 11 novembre, et j'ai eu une communication par téléphone avec lui. Il m'a simplement précisé de me tenir prêt à partir le lendemain matin par avion, pour une destination qu'il ne pouvait pas me fixer par téléphone. Je n'ai donc reçu, à ce moment-là, aucune précision sur la nature de ma mission.

J'ai quitté mon hôtel à 6 1/2 h. du matin environ pour me rendre à l'aérodrome, et je n'ai pas vu le capitaine Blackburn dans l'intervalle. J'ai simplement eu une très courte conversation téléphonique avec lui.

M. Pierre COT. Le capitaine Blackburn vous a-t-il indiqué, par téléphone, qu'il avait également demandé à un officier américain d'agir en qualité d'observateur et que l'officier américain n'avait pas accepté sa proposition ?

Commandant MESTRE. Je n'avais pas entendu parler, à ce moment-là, de l'officier américain qui devait participer à l'opération en même temps que moi. J'ai seulement entendu parler de cet officier le lendemain sur l'aérodrome de Brindisi. Il y avait dans le port de Brindisi un destroyer anglais qui attendait encore cet officier, et quand j'ai quitté Brindisi on n'avait jamais dit que l'officier américain ne viendrait pas. On l'attendait encore jusqu'à midi le 12 novembre. Donc, le capitaine Blackburn ne savait certainement pas, le 11 novembre, que l'officier américain ne viendrait pas. D'après ce que j'ai su par la suite, il se trouvait à Venise à ce moment-là.

M. Pierre COT. Connaissiez-vous à ce moment-là la décision du Comité central de déminage de draguer la route Médri à la première occasion favorable, c'est-à-dire avec la précision donnée par le capitaine de vaisseau Nichols, quand toutes les conditions généralement acceptables, y compris l'absence d'objection de la part de l'Albanie, seraient remplies ?

Commandant MESTRE. J'ignorais à ce moment la décision du Comité central qui siégeait à Londres, et je pense même que le capitaine Blackburn n'avait pas encore reçu copie de cette décision. En tout cas, personnellement, je l'ignorais.

M. Pierre COT. En tout cas, le capitaine Blackburn ne vous a pas communiqué cette décision ?

Commandant MESTRE. A aucun moment le capitaine Blackburn ne m'a communiqué cette décision.

M. Pierre COT. Vous a-t-il dit si le Gouvernement albanais était d'accord sur l'opération projetée ou non ?

Commandant MESTRE. Comme je l'ai fait remarquer tout à l'heure, je n'ai eu qu'une très courte conversation par téléphone avec le capitaine Blackburn, à Rome, dans la nuit du 11 au 12 novembre. Nous n'avons évidemment pas parlé de ce sujet par téléphone. Donc, je ne connaissais absolument rien de ces décisions.

M. Pierre COT. Dans ces conditions, n'étiez-vous pas fondé à penser que vous alliez en qualité d'observateur au nom de l'Organisation présidée par le capitaine Blackburn ?

Commandant MESTRE. J'étais naturellement fondé à penser que c'étaient mes fonctions de représentant français au Comité méditerranéen de dragage qui me valaient l'honneur, si je puis dire, de participer à cette opération. Il est certain que j'ai pensé que cette operation était connue du Comité méditerranéen de dragage, du moins de son président, puisque les autres membres du Comité méditerranéen de dragage étaient tous, à ma connaissance, absents de Rome le 12 novembre. Seul le capitaine Blackburn, qui était chef d'état-major de l'amiral commandant en chef en Italie, était présent à Rome. Les autres membres étaient tous retournés dans leur pays d'origine ; seul l'officier américain, membre du Comité, habitait l'Italie, mais il n'était pas à Rome. La décision du Comité ne pouvait donc être connue que par le capitaine Blackburn, à cette époque, et je ne suis même pas certain qu'il la connaissait.

M. Pierre COT. Je pense, d'ailleurs, que cette impression que vous voulez bien confirmer aujourd'hui résulte également du fait que vous avez envoyé vos deux rapports à l'adresse suivante : Au capitaine Blackburn, président du Bureau international des dragages pour la Zone méditerranéenne. C'est donc au président du Comité Medzon, pour abréger, que vous avez envoyé vos rapports, et vous pensiez, par conséquent, que c'était à cette organisation que vos rapports étaient à adresser ?

Commandant MESTRE. Je n'avais aucune raison d'hésiter quant à la nature du destinataire de mon rapport, puisque j'avais reçu du commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée, de Malte, le message suivant, adressé à moi personnellement, à bord du navire de Sa Majesté *Childers*, pendant ma traversée de retour de Corfou à Tarente : « Thank you for your services as official observer in the Corfu Channel minesweeping operation. It is requested that you make an immediate report on these

operations to the Central Mine Clearance Board and the Mediterranean Zone Board as soon as possible. »

J'ai donc adressé mon rapport au capitaine Blackburn, qui était auprès de moi, et qui m'a, du reste, facilité le travail matériel de rédaction de mon message, puisque je n'avais pas moi-même de dactylographe. C'est donc à lui que je l'ai adressé en tant que représentant du *Mediterranean Zone* et au nom du *Central Mine Clearance Board*. Régulièrement, j'aurais dû en envoyer un au *Central Mine Clearance Board*. Je dois reconnaître que je ne me suis pas exactement conformé aux ordres que j'avais reçus du commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée, mais le capitaine Blackburn m'a dit qu'il se chargerait de la transmission de mon rapport. J'ai donc pensé être en règle avec les ordres que j'avais reçus.

M. Pierre COT. Je crois que vous avez d'autant plus raison que le Comité Medzon dépendait du Comité central. N'est-il pas vrai ?

Commandant MESTRE. Cela est parfaitement exact.

M. Pierre COT. J'arrive alors à ma deuxième série de questions. Il s'agit de ce que vous avez vu quand vous étiez à bord du dragueur 2075, je crois.

Première question : Vous avez bien eu entre les mains certaines pièces d'une des mines repêchées qui étaient, si je prends votre rapport, le détonateur, la charge primaire et les antennes. Est-ce bien exact ?

Commandant MESTRE. Je confirme ce que j'ai dit ce matin : j'ai eu entre les mains, sur la table du carré du dragueur 2075, un détonateur, une charge primaire, et, je crois, deux antennes. Je ne peux pas être formel et assurer qu'il s'agit de deux ou trois antennes, mais il y avait au moins deux antennes qui ont été déposées sur la table du carré, vers la fin de la soirée, aux environs de 18 h., peut-être 17 h. 30, je ne puis fixer l'heure exacte.

Le lieutenant Phillips les avait rapportées de son opération et les a posées sur la table. J'ai pu constater avec le commandant du dragueur qui se trouvait là que ces pièces paraissaient en parfait état, comme je l'ai mis dans mon rapport.

M. Pierre COT. Ces pièces vous ont-elles été remises par le lieutenant Phillips ou bien avaient-elles été déposées sur la table sans que vous voyiez le lieutenant Phillips ?

Commandant MESTRE. J'ai vu le lieutenant Phillips au moment où il débarquait de l'embarcation qui l'a amené. Il était, à ce moment-là, complètement mouillé, car il avait travaillé dans l'eau. Je l'ai vu, il a posé les objets sur la table, et je crois me souvenir qu'il est allé prendre une douche et changer de vêtements. Je ne peux certifier qu'il est resté quelques minutes ou pas du tout au carré, mais il n'est certainement pas resté longtemps. Nous n'avons pas parlé, à ce moment-là, de ce qu'il avait vu. J'ai seulement parlé au commandant du dragueur 2075.

M. Pierre COT. Pour obtenir ces pièces, notamment le détonateur et la charge primaire, le lieutenant Phillips n'avait-il pas été obligé de basculer la mine, c'est-à-dire, si je puis me permettre cette expression, de la voir aussi bien d'un côté que de l'autre, aussi bien par-dessus que par-dessous ?

Commandant MESTRE. Le lieutenant Phillips n'a pu retirer ces pièces que lorsque la mine était complètement sur le rivage ou très près du rivage. Il a donc été obligé de retourner la mine.

M. Pierre COT. A ce moment-là ne vous a-t-il pas dit qu'il lui semblait tout au moins qu'il s'agissait d'une mine GY ?

Commandant MESTRE. Je suis certain que le lieutenant Phillips, qui avait plusieurs années de pratique en ce qui concerne toutes les sortes de mines, n'a certainement pas commis d'erreur. Il a tout de suite identifié la mine comme étant une mine de type GY. La seule chose qui s'est produite est que le lieutenant Phillips pas plus que moi nous n'avons cru que le modèle de la mine aurait une si grosse importance, et il ne m'en a pas parlé ; mais je suis certain que Phillips ne s'est pas trompé. La seule chose est qu'il ne m'en a pas parlé et qu'il n'a pas rectifié mon erreur.

Après avoir vu les mines en surface, nous avions examiné ensemble ce que je pourrais appeler un catalogue des modèles de mines, et, d'après l'aspect extérieur de ce que nous avions vu dans l'eau, nous nous étions mis d'accord pour identifier cette mine ou ces mines — je crois que nous n'en avons vu qu'une lorsque nous étions ensemble — comme étant une mine du type GR. Ce n'est que plus tard que Phillips, ayant démonté cette mine à terre, a rectifié son erreur. Mais il ne m'a pas fait part de cette rectification. Il s'est occupé — c'était tout à fait normal — d'aller se changer et d'aller se reposer, car il avait eu une journée très fatigante, et je n'ai plus revu Phillips après cela. J'ai été sur divers bateaux, mais je ne l'ai pas revu. Je suis donc resté avec l'idée erronée que j'avais eue au début de l'après-midi et que personne n'avait rectifiée.

Je dois ajouter que j'avais quelque raison de croire que cette mine était une mine GR. J'avais en effet assisté à des dragages de mines aux environs de Toulon, et les mines que j'avais vues venir en surface étaient des mines du type GR. La similitude m'avait frappé, m'avait impressionné, et ce fut probablement la cause de l'erreur que j'ai commise.

M. Pierre COT. Il semble d'ailleurs que le lieutenant Phillips non seulement ne vous ait pas prévenu, mais ait également oublié de prévenir l'amiral. En effet, dans le rapport de l'amiral Kinahan, en date du 14 novembre 1946, on déclare que la première mine a été conduite vers Corfou et amarrée dans les eaux grecques et qu'elle a été identifiée par le lieutenant Phillips, M. D. officer, comme étant du type GR et donnée comme étant une surface propre et sans excroissances marines.... Je m'excuse de traduire approximativement. Il s'agit du paragraphe 10.

Par conséquent, il semble bien que le lieutenant Phillips ait oublié non seulement de vous prévenir mais encore de prévenir ce jour-là l'amiral ?

Commandant MESTRE. Je ne pense pas, à ma connaissance, que le lieutenant Phillips ait fait la rectification immédiatement. Il est possible — mais je n'en sais rien puisque je n'étais plus à bord du bateau — qu'il ait fait la rectification dans la nuit.

M. Pierre COT. En somme, 1° le lieutenant Phillips n'a pas pu se tromper sur le type des mines, 2° le seul compte rendu que nous ayons pour cette journée, le compte rendu de l'amiral Kinahan, nous parle de mines GR. Sommes-nous bien d'accord ?

Commandant MESTRE. Je crois que la réponse à cette question concerne davantage les experts de l'Amirauté britannique que moi-même, qui n'étais pas intéressé dans cette question. Je pense que c'est plutôt à eux que vous devriez demander de répondre à cette question.

M. Pierre COT. Vous avez raison. Malheureusement nos collègues britanniques n'ont fait citer ni le lieutenant Phillips ni l'amiral Kinahan. C'est pour cette raison que je vous avais posé la question à toutes fins utiles.

Dernière question pour cette série : l'amiral Kinahan s'est-il assuré que l'on vous avait permis d'observer la mine de près ?

Commandant MESTRE. Je crois me souvenir qu'il existe dans les rapports d'opérations un paragraphe, que je n'ai pas sous les yeux en ce moment, qui donnait au dragueur de mines 2075 l'ordre de faire le nécessaire pour que les mines me soient montrées. Cet ordre a été exécuté immédiatement, puisqu'une embarcation est venue me chercher et m'a conduit au voisinage d'un groupe de huit mines en surface.

Je retrouve l'article, page 116 : « BYMS 2075 was ordered to ensure that the French observer on board saw the mine, and this officer was sent over in a power boat to inspect it at close quarters. »

M. Pierre COT. A la fin du paragraphe 10 de son rapport, l'amiral Kinahan écrit qu'il s'est assuré que l'on vous avait donné « a close up view of the mines ». Il me semble que l'on s'est contenté de vous montrer des mines dans l'eau ; je ne crois pas qu'on vous ait donné l'occasion de voir complètement les mines. C'était simplement pour vous demander de préciser ce point qui, si je puis dire, explique l'erreur que vous avez pu commettre.

Commandant MESTRE. Je pense qu'il était dans les intentions de l'amiral Kinahan de me faire voir la mine échouée sur la côte de Corfou, c'est-à-dire la première ; mais il y avait une question de transport, du nombre d'embarcations disponibles, qui se posait et qui a empêché que l'on me conduise à l'île de Corfou, située à une assez grande distance de l'endroit où je me trouvais. Je pense que cette distance devait être de l'ordre de 5 milles, ce qui aurait retenu une embarcation pendant au moins une heure. Or, les embarcations avaient pour mission principale d'essayer de détruire les mines à coups de fusil. La mission de me faire voir une mine à terre a certainement été considérée comme secondaire, mais je suis persuadé que l'intention de l'amiral était de me faire voir une des mines échouées.

M. Pierre COT. Vous êtes trop modeste ; votre mission n'était pas secondaire, puisque vous étiez l'observateur neutre. Il me semble que nous pourrions nous mettre d'accord sur ceci : l'amiral Kinahan, pour être conforme à la vérité, aurait dû écrire non pas « he made sure he was given a close up view of the mines », mais « my intention had been to make sure that he was given a close up view of the mines ».

N'est-ce pas cela qui aurait correspondu exactement à cette intention que nous présumons et au fait que l'on ne vous a pas permis à ce moment-là d'observer complètement et sous tous ses aspects la mine ?

Commandant MESTRE. Certainement, il en est ainsi.

M. Pierre Cot. J'en arrive alors à la troisième et dernière série de mes questions. Elles ont trait à vos observations à Malte et plus tard.

Le 12 novembre, on ne vous avait pas donné la possibilité d'examiner les mines de près. Le 23 novembre au contraire, je crois que vous avez eu cette possibilité. Est-ce bien cela ?

Commandant Mestre. Il est exact que, le 23 novembre, on m'a donné l'occasion de voir d'aussi près que possible les deux mines qui avaient été rapportées de Corfou et qui étaient dans un des magasins de l'Amirauté.

M. Pierre Cot. C'est donc le 23 novembre que les autorités britanniques ont mis l'observateur neutre que vous étiez en mesure d'observer complètement les mines repêchées les 12 et 13 novembre. C'est bien cela, n'est-ce pas ?

Commandant Mestre. Je ne pense pas que l'on puisse incriminer les autorités britanniques au sujet de ce retard de quelques jours apporté à me montrer la mine. Le retard ne provient que de moi-même. J'étais à ce moment-là en déplacement. J'ai passé deux jours à Rome à mon retour de Tarente. De Rome je suis rentré à Toulon par la route, et à ce moment-là personne ne pouvait plus m'atteindre, puisque je n'avais pas donné d'adresse. C'est à mon arrivée à Toulon que j'ai appris que l'on me demandait de retourner à Malte. Mais si j'étais resté à Rome, je serais certainement arrivé à Malte beaucoup plus tôt. Il m'a fallu encore deux jours pour venir de Toulon à Malte. Les conditions atmosphériques n'étaient pas très bonnes, et je n'ai pu arriver à Malte que le 23. Il est certain que, si l'on m'avait demandé de venir quand j'étais à Rome, j'aurais pu arriver très vite à Malte et voir les mines dès leur débarquement.

D'après ce que j'ai lu dans les rapports, ces mines ont été embarquées successivement sur deux bateaux et ont dû arriver à Malte au plus tôt le 17 ou le 18. C'est alors que l'on m'a demandé de revenir, mais j'étais — si l'on peut dire — dans la nature. Je n'ai pu être atteint que le 21. Ce n'est donc pas évidemment la faute des autorités britanniques.

M. Pierre Cot. Ce n'est certainement pas leur faute si vous les avez vues le 23 au lieu du 17. Si j'ai bien compris, si vous aviez été à Rome et si l'on avait su où vous joindre, vous auriez pu être rejoint le 17, disons le 16 ou le 17. Est-ce bien cela ?

Commandant Mestre. Je suis obligé de me reporter à quelques notes que j'ai prises à l'occasion de ce déplacement, et je retrouve dans mon petit rapport : « 18 novembre, ai quitté Rome par la route. » Si les mines sont arrivées à Malte le 17 ou le 18, on avait vraiment très peu de temps pour me joindre en temps voulu.

M. Pierre Cot. Ainsi, ce n'est nullement la faute des autorités britanniques si, dès que les mines ont été à Malte, vous n'avez pu les voir ? C'est bien cela, je crois ?

Commandant Mestre. Je suis absolument d'accord sur ce point.

M. Pierre Cot. Je ne dis pas que ce soit de la faute des autorités britanniques, mais c'est en tout cas du fait de ces autorités que vous n'avez pas pu voir complètement la mine au moment où elle a été repêchée, c'est-à-dire le 13. Sommes-nous également d'accord sur ce point ?

Commandant MESTRE. Je crois me souvenir d'avoir écrit dans mon rapport au commandant Blackburn que c'est à cause de la nuit que je n'ai pas pu voir la mine à terre.... [Se reprenant.] Non, ce n'est pas tout à fait exact. J'ai simplement dit : « La deuxième mine ramenée à terre n'a pu, en raison de la nuit, être examinée que le 14 novembre. » Mais c'est pour la même raison, parce que la nuit était venue, que je n'ai pas pu me rendre sur les lieux en temps voulu pour voir la mine. Il aurait fallu que je passe une journée de plus à Corfou pour me rendre sur les lieux et examiner la mine.

M. Pierre COT. Ce matin je crois bien que vous nous avez dit qu'à Malte vous aviez pu consulter les manuels britanniques concernant les mines. Avez-vous un de ces manuels et pourriez-vous nous dire les observations que vous avez faites et qui vous ont permis de reconnaître la différence entre la mine GR et la mine GY ?

Commandant MESTRE. J'ai examiné la mine à Malte en compagnie de l'officier chargé des dragages dans l'escadre de la Méditerranée, qui avait avec lui le document auquel nous nous sommes référés, qui est le .... je ne me souviens pas de son titre exact en anglais. C'est une sorte de catalogue des mines avec leur description, leur diamètre, le nombre de leurs antennes. C'est à la lumière de ce livre qui, je dois le dire, est fort bien fait, que nous avons pu constater que cette mine était vraiment une mine GY.

Dans le rapport que j'ai fait à l'époque, j'ai attiré l'attention sur les trois points qui me paraissaient les plus importants : le diamètre, le mode de construction (la mine GY est construite en deux hémisphères rassemblés par une ceinture, alors que la mine GR est d'une seule pièce) et surtout — point qui est très précis — la forme des antennes inférieures, dont vous avez pu voir des exemplaires sur les photographies des mines. Ce sont des antennes coudées qui sont normalement sous l'eau. Je n'ai donc pu les voir que lorsque la mine était à terre.

M. Pierre COT. Le témoignage du commandant Mestre ayant porté sur le manuel, je me permets d'insister encore auprès de nos collègues britanniques pour que ce document nous soit communiqué. Je ne vois pas de raisons de ne pas nous le communiquer. Il y a près de quinze jours que nous l'avons demandé, et je me permets d'insister sur ce point. Il contient des renseignements importants sur ces mines que nous aurions intérêt à avoir. Je me permets de soumettre cette suggestion à la bonne volonté de nos éminents confrères.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, Commander Sworder has just gone out to find the book in question, and we shall be pleased to place it at the disposition of Professor Cot. I doubt whether it is necessary to file it now, but if the Court wishes it, of course, it will be filed. At the moment, however, we shall be pleased to place it at the disposition of Professor Cot as soon as Commander Sworder can find it.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Le commandant Sworder vient de sortir pour aller chercher ce livre. Nous le communiquerons à M. le professeur Cot. Mais il n'est peut-être pas nécessaire de déposer au Greffe ce document. Nous serons néanmoins très heureux de le mettre à la disposition de M. le professeur Cot dès que le commandant Sworder l'aura trouvé.

M. Pierre COT. Je remercie sir Eric de son obligeance. L'examen de ce manuel présente un certain intérêt ; mais nous pouvons éviter de surcharger la Cour.

J'arrive à ma dernière question que je décomposerai en deux parties : N'étiez-vous pas le représentant de la France au Comité Medzon à la séance du 4 février 1947 ?

Commandant MESTRE. Il est exact que je représentais la France au Comité méditerranéen de dragage jusqu'au mois d'avril 1947. J'étais donc présent à la séance à laquelle fait allusion M. le professeur Cot.

M. Pierre Cot. N'est-ce pas vous qui avez fait observer que, semble-t-il, — je vous cite — « la seule manière possible de déminer les eaux autour de l'Albanie serait de constituer une flottille internationale de dragueurs » ?

Commandant MESTRE. Il est exact que j'ai fait cette proposition à l'époque où il était question de contrôler le dragage déjà effectué dans les eaux albanaises ; cette proposition n'a pas été suivie.

M. Pierre COT. La Cour me permettra de dire que je suis heureux que cette suggestion ait été faite par un Français et que j'en félicite le commandant Mestre, auquel je n'ai plus de questions à poser.

Le PRÉSIDENT. La Cour désire vous poser quelques questions.

Dans votre rapport, vous parlez (observation n° 1) de l'« ancien chenal dragué ». Avez-vous entendu désigner par là le chenal allemand ou le chenal Médri ?

Commandant MESTRE. Je ne pourrais pas parler du chenal allemand dont je n'avais pas personnellement connaissance. Les renseignements sur les mines allemandes étaient en possession de la marine britannique ; mais personnellement j'ignorais la situation de ces champs de mines et des chenaux dragués par les Allemands. Je ne pouvais connaître que le chenal dragué par les dragueurs britanniques en 1944, celui qui ultérieurement a été baptisé le chenal Médri.

Le PRÉSIDENT. Ces chenaux sont-ils identiques ou différents ?

Commandant MESTRE. Monsieur le Président, je ne puis rien dire sur la situation de l'ancien chenal allemand. Nous avions des informations sur le chenal Médri ; ces informations étaient diffusées en marine dans le monde entier ; ce chenal était le seul que nous connaissions. Nous savions qu'un chenal Médri était effectivement considéré comme sûr et utilisable par tous les navires de surface. Je regrette de ne pouvoir donner aucun renseignement sur le chenal allemand.

Le PRÉSIDENT. Nous voudrions savoir à quel moment et en quel lieu on a procédé au désamorçage des mines trouvées le 13 novembre 1946. Je crois que vous en avez parlé.

Commandant MESTRE. Je regrette que la carte que nous avons sous les yeux ne donne pas la côte est de Corfou. Si nous prolongions par la

pensée cette côte, nous trouverions, au voisinage de la punaise par laquelle la carte est fixée, l'endroit où l'on a désamorcé la mine. Si j'avais une autre carte à ma disposition, je pourrais vous indiquer cet endroit avec plus de précision, mais personnellement je n'y suis pas allé. Il est situé aux environs de la côte nord ; j'ai toute raison de penser qu'on a échoué la mine à l'endroit le plus près possible de la terre, donc au voisinage de la pointe que je montre du doigt, ou peut-être au sud.

Le PRÉSIDENT. La difficulté que relate votre rapport du 16 novembre de perforer les mines avec des balles de fusil est-elle de nature à fournir une indication sur le type de mines venues à la surface lors de l'opération de novembre et, en particulier, sur l'épaisseur de leur enveloppe ?

Commandant MESTRE. Il m'était difficile d'avoir des points de repère pour trouver l'épaisseur des mines. En effet, nous avions l'habitude, dans la flottille de dragage française, de détruire les mines à coups de canon ; nous n'utilisions jamais les fusils ou mitrailleuses ; nous utilisions normalement le canon de 20 ou de 40 mm. qui produisait des effets beaucoup plus destructeurs sur les mines. C'est une des rares occasions où j'ai vu essayer de détruire des mines à coups de fusil. On ne m'avait pas dit que nous avions entre les mains des fusils spéciaux anti-tanks. J'ai moi-même tiré avec une de ces carabines qui sont d'un modèle tout à fait courant, et je ne puis avoir aucune idée de l'épaisseur de la mine d'après ce tir.

Le PRÉSIDENT. Je voudrais savoir si vous avez vu le *Saumarez* et le *Volage* après l'explosion.

Commandant MESTRE. J'ai un seul souvenir du *Saumarez*, ou de ce que je crois être le *Saumarez*. J'ai vu en rade de Corfou, le 13 novembre au soir, un destroyer ayant toute la partie avant emportée. Si mes souvenirs sont exacts, ce destroyer devait être accosté à ce qu'on appelle dans la marine anglaise *mothership*. Je ne me souviens pas du nom du bateau ; c'était un bâtiment de commerce. Le long de ce bâtiment de commerce était accosté un destroyer avec l'avant coupé, je n'ai pas d'autres souvenirs. Il était très tard, et j'ai vu cette scène d'assez loin. Je n'ai vu qu'un seul bateau dans cet état.

Le PRÉSIDENT Avez-vous fait, sur la nature de ces avaries, des constatations pouvant fournir des indications sur la cause de ces avaries ; c'est-à-dire si ces avaries avaient été produites par des mines amarrées ou des mines dérivantes ?

Commandant MESTRE. J'ai vu ce bâtiment avarié dans de trop mauvaises conditions pour me faire une idée du genre d'avarie qu'il avait subi. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, je l'ai vu tard dans la soirée et de loin. Je n'ai absolument aucune raison de penser qu'il était détruit par une mine ou par autre chose. Je savais que c'était un des bâtiments qui avaient sauté sur une mine au mois d'octobre, mais je n'avais pas d'autres indications.

Le PRÉSIDENT. Avez-vous constaté que les moyens mis en œuvre pour l'exécution de l'opération du 13 novembre dépassaient la mesure des moyens nécessaires à l'exécution d'une opération de déminage ?

Commandant MESTRE. Je puis seulement dire qu'il est regrettable que la flottille de dragueurs n'ait pas comporté quelques dragueurs supplémentaires, ce qui aurait permis de draguer entièrement le champ de mines existant. D'après le graphique que nous avons sous les yeux, le chenal n'est pas entièrement dragué. Il faudra donc recommencer. S'il y avait eu quelques dragueurs supplémentaires, il aurait peut-être été possible de le faire dans une seule journée. Pour des raisons que je n'ai pas à connaître, nous avons commencé assez tard, et nous n'avons malheureusement pas pu terminer le dragage. Comme vous pouvez le constater sur la carte, il y a en face de la pointe Denta toute une partie qui n'a pas été draguée. Si la flottille britannique avait comporté quatre ou cinq dragueurs de plus, l'opération aurait pu être terminée dans la journée. On ne peut pas dire que le nombre des bateaux mis en œuvre soit excessif. Nous avions l'habitude, lorsque nous faisions des dragages de champs de mines importants, de mettre toujours le maximum de dragueurs dans l'opération. En outre, un des dragueurs, à cause de ma présence, n'a pas pu travailler de la journée. C'est donc pratiquement huit dragueurs qui ont participé à l'opération, alors que l'importance du champ de mines aurait justifié, à mon avis, la présence de quelques dragueurs de plus.

Le PRÉSIDENT. Ma question était un peu différente: n'avez-vous pas été frappé par la présence de tant de navires pour une opération de déminage ?

Commandant MESTRE. Je confirme que, pendant la journée du 13 novembre que j'ai passée à bord du dragueur 2075, je n'ai personnellement vu que des dragueurs. J'ai su ultérieurement qu'il y avait des navires dans le voisinage. Ces bâtiments se tenaient hors des eaux territoriales albanaises et surtout hors de ma vue. Je n'ai vu aucun avion. Je n'ai vu qu'un bâtiment de guerre en dehors des dragueurs dans la zone où je me trouvais ; c'était une frégate qui portait le pavillon de l'amiral Kinahan lui-même ; c'est le seul navire de guerre en dehors des dragueurs que j'ai effectivement vu.

Je ne connaissais pas les ordres d'opération Retail. L'amiral Kinahan m'avait expliqué sommairement ce qu'il allait faire. Je connaissais le plan de dragage, mais j'ignorais le reste de l'opération. J'avoue que j'ai été surpris lorsque j'ai lu dans le Mémoire albanais qu'on avait vu vingt-trois navires. Personnellement, j'en ai vu douze plus un, c'est-à-dire treize, c'est tout. Un seul bâtiment n'était pas employé au dragage, la frégate que j'ai citée plus haut et dont je ne connais pas le nom.

Le PRÉSIDENT. Avez-vous vu des mines à la dérive ?

Commandant MESTRE. Comme je l'indique dans mon rapport, j'ai vu personnellement huit mines dérivantes.

Le PRÉSIDENT. Considériez-vous que ces mines à la dérive ne présentaient aucun danger ?

Commandant MESTRE. Je sais que les règles internationales obligent les nations qui mouillent des mines à monter sur ces mines un dispositif qui les rend inoffensives lorsqu'elles sont en surface. Il y a eu malheureusement des accidents produits par des mines dérivantes. C'est pourquoi on ne peut pas dire que les mines dérivantes présentent une sécu-

rité de cent pour cent, selon l'expression qui a été souvent employée. Une mine dérivante n'est pas cent pour cent inoffensive. Mais il y a de fortes chances pour que des mines neuves soient inoffensives. Cependant, il est d'usage dans toutes les marines de faire tous les efforts possibles pour détruire ces mines en surface ; même si le risque présenté pour ces bâtiments est très faible, nous ne voulons même pas le courir.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, la destruction certaine des mines ne peut être opérée qu'à coups de canon. Les mines actuelles ont des carapaces trop épaisses pour être coulées. L'expérience a démontré que, sur les vingt et une mines venues en surface, une très petite quantité a pu être détruite par les fusils, et je puis dire que tous les efforts des équipages des embarcations britanniques ont porté sur la tentative de destruction de ces mines, bien que nous sachions qu'il y avait très peu de chances pour qu'elles soient dangereuses. Nous avons été obligés de cesser le tir sur les mines à cause de la nuit et surtout à cause de la très grande quantité de mines. Lorsqu'on drague un champ de mines et que l'on voit trois ou quatre mines venir en surface, on estime qu'on a fait un très beau travail. Quand on a vingt et une mines à détruire, deux ou trois embarcations ne suffisent pas pour effectuer ce travail. Nous nous sommes aperçus, lorsque nous avons vu le nombre de mines en surface, que nous n'arriverions pas à les détruire avant la nuit. Mais je persiste à dire que le danger des mines dérivantes est extrêmement réduit.

Le PRÉSIDENT. Je vous remercie beaucoup.

[S'adressant à sir Frank Soskice.] Avez-vous d'autres questions à poser ?

Sir Frank SOSKICE. I have no questions to put.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Non, Monsieur le Président, je n'ai pas d'autres questions à poser au témoin.

Le PRÉSIDENT. En tant que membre du Comité de déminage de la zone méditerranéenne, avez-vous eu connaissance des navires *Mljet* et *Meljine* comme dragueurs de mines de la marine yougoslave ?

Commandant MESTRE. J'ai eu, deux ou trois fois, l'occasion de rencontrer le délégué yougoslave à la Conférence de déminage de Rome. Jamais il n'a parlé du nom des dragueurs employés. Je sais que plusieurs fois le capitaine Blackburn a demandé au Lieutenant-Commander Vlasic d'apporter la liste des dragueurs en opération et, à ma connaissance, ce renseignement n'a jamais été donné. Il est possible que le capitaine Blackburn l'ait reçu en dehors d'une des conférences, mais à l'époque où j'étais encore au Comité des dragages, je ne connaissais pas, personnellement, les noms des dragueurs employés par la marine yougoslave. Je connaissais approximativement les noms des dragueurs britanniques, italiens et grecs qui ont participé aux opérations, mais je n'ai jamais connu le nombre même des dragueurs yougoslaves employés dans les opérations de dragage en Adriatique, à plus forte raison, je ne pouvais connaître leur nom.

Le PRÉSIDENT. Je vous remercie. Il n'y a plus de questions à poser au témoin. Vous pouvez vous retirer.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, Professor Cot, referring to Lieutenant Phillips, I think used the words that the "United Kingdom unfortu-

nately thought fit not to call Lieutenant Phillips". Mr. President, Lieutenant Phillips has been and still is at the disposition of the Court. He can be at The Hague, apart from fog, within twenty-four hours of a summons at any time. Mr. President, I remember at a meeting in your room, at which both Agents were present, informing you of that fact, and I think I have also said the same thing in one of my now many letters to the Registrar, but I have not got my complete file of letters here and I cannot give you the date of that letter.

Mr. President, we did not call him up to now because the proceedings are very long and we did not wish to burden the Court with witnesses unless there seemed to be some particular point which had to be proved on which they could give evidence, but Lieutenant Phillips is and remains at the disposition of the Court at any time.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, le professeur Cot a rappelé que le lieutenant Phillips n'a pas été appelé devant cette Cour par le commandement britannique. J'aimerais de nouveau dire que le lieutenant Phillips est à la disposition de la Cour et, si la Cour le désire, il peut arriver ici dans les vingt-quatre heures, sauf s'il y a du brouillard. Je me souviens d'avoir dit la même chose au cours d'une séance qui s'est tenue dans votre bureau, en présence de l'agent albanais. J'ai également répété, dans l'une des nombreuses lettres que j'ai écrites à la Cour, que le lieutenant Phillips était à sa disposition. Jusqu'à présent, nous ne l'avons pas appelé comme témoin parce que nous savions que les séances étaient déjà très longues et nous ne voulions pas imposer un fardeau supplémentaire aux membres de la Cour. Mais, je répète, si la Cour le désire, le lieutenant Phillips peut venir ici dans les vingt-quatre heures.

Je voudrais faire une légère rectification. M. Wilberforce me rappelle que j'ai fait cette déclaration en séance publique, devant la Cour entière et, naturellement, en présence de nos contradicteurs.

M. Pierre COT. Je m'excuse, Monsieur le Président, je ne sais pas si j'étais là quand on a fait la déclaration. En tout cas, j'ai posé mes questions au commandant Mestre et je n'insiste pas du tout pour que le lieutenant Phillips soit dérangé. Nous avons maintenant, par le commandant Mestre, toutes les explications que nous désirions avoir.

Sir Eric BECKETT. I intervened, Mr. President, because there was an implication in the way Professor Cot referred to Lieutenant Phillips that for some reason or other the United Kingdom were unwilling to call Lieutenant Phillips, and I wished entirely to dispose of that implication.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] J'ai fait cette intervention parce qu'il semblait ressortir des paroles du professeur Cot que le Gouvernement britannique avait une raison pour ne pas citer le lieutenant Phillips comme témoin devant cette Cour. Or, il n'en est pas ainsi. Le lieutenant Phillips est à la disposition de la Cour.

M. Pierre COT. Ce n'est pas du tout ce que j'ai entendu dire. Quant à l'amiral Kinahan, je renonce également à insister pour qu'il soit entendu, puisque j'ai demandé à la Cour la communication des ordres à des experts secrets. Par conséquent, en ce qui concerne le lieutenant Phillips, même s'il venait, je n'aurais pas de questions à lui poser, et,

pour l'amiral Kinahan, j'avoue que je m'en remets entièrement à la Cour du soin de décider dans quelle mesure les ordres l'intéressent.

Le PRÉSIDENT. Si la Cour décide d'entendre le lieutenant Phillips, le Greffier vous le fera savoir.

[L'agent du Gouvernement britannique remercie.]

Le PRÉSIDENT. Nous avons maintenant à entendre le dernier témoin, le commandant Whitford. Étant donné l'heure — il est 6 heures moins cinq — et afin de ne pas interrompre l'interrogatoire, peut-être préférerez-vous commencer demain ?

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I of course will do exactly what the Court pleases. This evidence will be fairly long, but to-day I asked Professor Cot if he would be prepared to make certain admissions, because a lot of Commander Whitford's evidence relates to matters about which evidence has already been given. If those admissions can be made, then it will be unnecessary to ask Commander Whitford a great many questions which I would otherwise have to ask him. It would be a very great assistance to me in conducting the case and in deciding how many of these detailed matters I still have to go into with Commander Whitford if Professor Cot were able to indicate what facts he still disputes. I gave him a list ; I do not know whether he has yet had an opportunity of considering it, but it would be a great help to us, if it is not an inconvenience to him, to indicate what his attitude would be on that matter.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je ferai naturellement ce qui semble bon à la Cour. Le témoignage du commandant Whitford sera assez long, et aujourd'hui j'ai demandé au professeur Cot s'il était prêt à admettre certains points, car si certains points étaient admis, cela pourrait abréger de beaucoup le témoignage que le commandant Whitford devrait apporter. Si le professeur Cot pouvait indiquer les faits qu'il conteste encore, en les connaissant et en connaissant également les points admis, il serait peut-être possible de réduire de beaucoup le témoignage que nous demandons du commandant Whitford.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, j'ai reçu de sir Frank un questionnaire comportant six questions. Je suis d'accord, à des nuances de rédaction près, sur cinq questions et, sur la sixième, je crois que je pourrai apporter mon accord demain matin. Malheureusement, on m'a donné ce questionnaire avant que je commence l'interrogatoire du commandant Mestre, et il s'agit de questions un peu délicates. Sur les deux premières questions, je suis tout à fait d'accord. Sur les autres, certaines petites retouches sont à faire. Si vous voulez tout de même commencer ce soir, je vous arrêterai au besoin, à moins que la Cour ne préfère que nous nous mettions tout à fait d'accord d'ici demain matin.

Le PRÉSIDENT. Bien entendu, vous ferez connaître l'accord à la Cour, car la déposition intéresse aussi bien les Parties que la Cour elle-même.

M. Pierre COT. Surtout la Cour, si je puis dire.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I would like to express my gratitude to Professor Cot for his answer. He obviously has not had enough time to consider the questionnaire fully yet ; I only gave it to him just

before the Court re-assembled this afternoon. Perhaps in those circumstances it would be a convenient course if the Court would adjourn now. Professor Cot would then consider the questions at his leisure this evening, and if he would be so good as to let me know the result of his deliberations this evening, I should then know just how much of Commander Whitford's evidence it would be necessary to produce before you. It might be that we could save a considerable amount of Commander Whitford's evidence in that way. I would therefore suggest, if I might, Mr. President, that possibly the Court would be so good as to rise now.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, j'aimerais adresser mes remerciements au professeur Cot pour la réponse qu'il a donnée. Il est tout à fait exact que je lui ai seulement posé ces questions juste avant le commencement de l'audience cet après-midi. Il me semble que, dans ces conditions, si la Cour suspendait la séance maintenant, et si le professeur Cot, après avoir étudié ces questions, pouvait me faire connaître ce soir les résultats de cet examen, il me serait sans doute possible de décider ce qu'il y aura lieu de demander au commandant Whitford. Dans ces conditions, je demanderais respectueusement à la Cour de bien vouloir suspendre l'audience pour aujourd'hui.

Si Monsieur le professeur Cot pouvait me faire savoir ce soir le résultat de ses délibérations, cela m'aiderait à considérer le témoignage que je vais demander au commandant Whitford.

[*Public sitting of December 3rd, 1948, morning.*]

Le PRÉSIDENT. L'audience est ouverte. Nous allons procéder à l'audition du commandant Whitford.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The sitting is open.

We are going to proceed to the hearing of Commander Whitford, are we not ?

Sir Frank SOSKICE. Yes, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. Le commandant Whitford va parler à la fois comme témoin et comme expert, n'est-ce pas ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I understand that Commander Whitford is appearing both as a witness and as an expert; am I right ?

Sir Frank SOSKICE. Yes, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. [Au témoin.] Je vous prie de prendre place, commandant Whitford, et de lire la déclaration comme témoin d'abord et comme expert ensuite.

[*Le témoin fait les déclarations solennelles prévues au Règlement.*]

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Will you take the stand please, Commander Whitford ? Will you please first of all make the formal declaration for witnesses and then the declaration for experts ?

[*Commander Whitford sworn as a witness.*]

[*Commander Whitford sworn as an expert.*]

Le PRÉSIDENT. Pendant les traductions, vous serez autorisé à vous asseoir, commandant Whitford.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] During the interpretation, you are authorized to be seated, Commander Whitford.

Commander WHITFORD. Thank you, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, you kindly gave us an extra half an hour in order that discussions might take place between Professor Cot and myself. I think as a result of those discussions it should be possible for me to abbreviate, I hope considerably, the evidence that otherwise I would have required from this witness. Quite apart from that—quite apart from my discussions with Professor Cot—a good deal of the evidence which this witness can give is corroborative of evidence which previous witnesses have given. In order, therefore, not to take the time of the Court unnecessarily, what I propose to do, with the assent of the Court, is when I get to a matter which is corroborative and which does not add any new aspect to what has already been said, I shall simply ask him in very general outline about it. Perhaps then if any Member of the Court is interested in that particular matter, that Member of the Court would be so very good as to ask that questions might be put through you on that matter, but so far as I am concerned, in order to save time, I propose to take any corroborative matter very shortly indeed.

Commander Whitford, your particulars are already filed with the Court and stated in the affidavit which is amongst the papers with the Court, but in general have you been for many years a mining specialist officer ?

Commander WHITFORD. That is correct, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. First, a question as an expert. You were present when Commander Lankester gave his evidence in regard to the position in which these two boats, the *Mljet* and the *Meljine*, should be in regard to the quay from which the mines were loaded in order that simultaneous loading operations could proceed with the two ships' derricks. The first thing I want to ask you is this : Have you seen the diagram that Commander Kovacic prepared ?

Commander WHITFORD. Yes, Mr. President, I have seen the diagram.

Sir Frank SOSKICE. Commander Lankester said he would have brought the stern of the outside ship right against the quay so that it would touch the quay. In Commander Kovacic's diagram, of course, the stern of the outermost ship is still some little distance away from the quay. That, you will remember seeing. Now the first thing I want you to do is to say, upon the scale selected by Commander Lankester and shown by him on his models, would it have been possible to do the loading operation simultaneously if the two ships were in the position drawn by Commander Kovacic on his sketch which you saw ?

Commander WHITFORD. Yes, Mr. President, it would be quite possible to carry out this operation using the derricks simultaneously in the positions substantially the same as that demonstrated by Commander Kovacic. In point of fact, this would be the better position, because although Commander Lankester's statement was correct, the

fact that the stern was close up to the jetty would mean danger to the mine rails sticking out, and I would personally prefer to have the stern away from the jetty, which is quite possible.

Sir Frank SOSKICE. Commander Lankester estimated in the positions which he put the ships that the derrick would overhang the quay by some 10 feet. In the positions shown by Commander Kovacic, would there be a sufficient overhang of the derricks over the quay for the operation to take place?

Commander WHITFORD. Yes; there would be sufficient overhang. In point of fact, I estimated that as little as two feet would be sufficient, and I can, if necessary, demonstrate on the board the fact that in the positions shown by Commander Kovacic you would have an overlap of about this amount.

Sir Frank SOSKICE. Perhaps this is rather a matter for the Court than for you, but supposing Commander Kovacic passed on a launch in a position from which he could generally see the stern portions of those two boats. With the ships in the positions he drew them, would he have any difficulty in seeing the rails?

Commander WHITFORD. Yes, I estimate that he would certainly see the rails on one quarter of one ship. He might see the rails on the other side also, although he would not see possibly the rails in the inner ship. The reason I say this is because there are two rails on each stern and they stick out slightly on the quarter which is the curved part of the stern. Consequently, if any part of the stern is in view, at least one pair of rails will be shown.

Sir Frank SOSKICE. In giving your answers with regard to the overhang of the derrick and so on, have you made an estimate of the length of the derrick?

Commander WHITFORD. Yes, I have. I will be as brief as possible, but I must mention the steps by which I have arrived at these conclusions. By looking carefully at the photograph in *Jane's*, it appears that the stump mast shown in that photograph is about $\frac{1}{3}$ the length of the ship. That gives me the length of the stump mast as being about 58 feet long. Through fore-shortening, due to the photograph not being taken exactly on the beam, I would estimate it is about 50 feet high. Taking the spar, that is the derrick itself, I believe quite confidently that the derrick is stowed in the normal horizontal position forward rather than aft. It would appear from the photograph that the derrick spar does extend from this stump mast forward, and the distance from between the stump mast and the bridge portion of the ship is about a quarter the length of the ship. It is, in other words, about 43 feet. I estimate, therefore, that the spar is about 40 feet long. This is quite reasonable. It is the sort of length which we have in our own motor minesweepers which are, indeed, smaller than these ships. The spars of these ships are over 30 feet long. My conclusion is, therefore, that the spar of the derrick is about 40 feet, and as shown in Commander Lankester's model the distance is about $37\frac{1}{2}$ feet.

Sir Frank SOSKICE. Will you take this photograph of *Jane's* and point to what you refer to as the stump mast and the derrick stowed in this forward position which you have described?

Commander WHITFORD. The stump mast is this thickish mast [indicating], the purpose of which I think is quite clear. It forms the support for the derrick. The position of the derrick, as I believe it to be, is along this white line which I think is an awning ; but it is reasonable and normal for these derricks to be stowed horizontally. I do not say for certain that it is in the forward position. It could equally well be in an aft position and still be about 40 feet long. However, looking at that ship, that is the way I should stow my derrick. It is the most convenient position.

Sir Frank SOSKICE. Did you see the derrick which Professor Cot pointed out as, I think, 8 metres high at the stern of the *Marjan ?*

Commander WHITFORD. Yes, it is shown in the photograph here right on the stern. That is quite a normal fitting for minesweepers. In fact, it is an essential fitting. It is used to hoist out the small gear, the floats and otters, for placing in the water right astern of the ship when sweeps are being carried out. It is fitted in all minesweepers, but it is an addition to the derrick which is also required for the purpose of hoisting heavy gear on board. That small derrick is unsuitable for this purpose. It is only used when getting out minesweeping gear or hoisting small stores on board.

Sir Frank SOSKICE. It is unsuitable for this purpose, that is, lifting mines ?

Commander WHITFORD. Yes, or, indeed, for lifting heavy minesweeping gear when you are getting in the wires, etc.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, while the witness and the interpreter are looking at the photograph, may I say that to get it out in detail, because it may have been a bit difficult to follow from the witness's answer, would I think take a comparatively long time. I think that the answer will be clear on the verbatim record, and I do not know whether the Court will allow me to leave it as it is. It is obviously a matter of considerable importance, but on the assumption that it is reasonably clear to the Court what the witness has been meaning and that the answer will be quite clear when the record is looked at, I will pass on from this topic to another. Of course, if the Court feel it is not clear and would like further elucidation, I should be happy to give it, but it will take some little time.

[To the witness.] I have one further question on that. If you look at the silhouette in *Jane's*, 514, can you see on that silhouette the derrick stowed in the forward position which you have described.

[At this juncture, the interpreter asked permission of the Court to consult the verbatim reporter in connexion with the previous long reply of the witness which had not been interpreted.]

Sir Frank SOSKICE. Perhaps I can assist the Court in this matter. When the witness has finished this point, may I, in my own language, state briefly the points which I conceive he has been making, and then Members of the Court, after reading the verbatim report, will see whether my rendering is correct or not. I think I can, in a few words, outline all that which the witness has been saying ; at least, sufficiently to enable the Court to understand what he is intending to convey at the

moment. If we could leave it at that, perhaps the Court would then like to look at the actual words he has uttered, to see if my account states accurately what he has said..

Le PRÉSIDENT. Il semble difficile d'adopter une autre procédure, car la Partie adverse a intérêt à savoir ce que le témoin vient de dire afin de pouvoir préparer ses questions pour le contre-interrogatoire. Je préfère que l'interprète fasse un effort.... Je voudrais également prier le témoin de parler plus lentement, car les interprètes éprouvent de la difficulté à le suivre.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] It seems to me difficult to follow any other procedure. After all, the opposite Party are interested in knowing what the witness is saying in order to be able to prepare their questions in cross-examination. It has been suggested that you might have the verbatim record read. I will ask the witness to be good enough to speak more slowly, inasmuch as the interpreters have some difficulty in following him.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, voulez-vous me permettre une observation afin d'aider en même temps nos collègues et la Cour ?

Je suis tout à fait d'accord ; je pense que le témon doit répéter ce qu'il a dit. Mais même si dans ce cas-là les interprètes ne pouvaient pas traduire de façon précise les termes techniques, j'avoue que je me déclarerais satisfait si j'avais le texte pris en anglais à la fin de la matinée ou au début de l'après-midi pour pouvoir préparer mon contre-interrogatoire. J'ai cru comprendre que vous aviez le souci de me permettre de préparer mon contre-interrogatoire. Je vous en remercie infiniment, mais peut-être en procédant comme je viens de le dire nous pourrons gagner du temps.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If I may, Mr. President, I should like to make one observation which might be of assistance to the Court and to the United Kingdom delegation. I agree that the witness's statement might be repeated, but I would also point out that in view of the difficulties relating to the technical matters which the interpreter would have in rendering the original version, I should be perfectly satisfied if I had at the beginning of the afternoon the English text of his statement. On the basis of this, I think I could prepare my cross-examination.

Le PRÉSIDENT. Oui, Monsieur Pierre Cot, vous pourrez avoir le compte rendu après l'audience.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] That is quite possible. You may have by this afternoon's sitting the verbatim report.

Sir Frank SOSKICE. [To the witness.] Does the silhouette in *Jane's* give you any indication as to whether the derrick is stowed in the fore position which you were describing to the Court ?

Commander WHITFORD. Yes; the two derricks are clearly shown. The larger derrick is stowed forward, that is, in front of the stump mast. You can see it sticking out in front of the small boat. The other small derrick right aft is also clearly shown, although in this case I think it looks rather too big as compared with the photograph.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I do not want in any way to go against your ruling. Would it be of help if I just indicate what he is talking about when he talks of the stump mast and the derrick and the small derrick?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Yes, you may do so.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, the witness was telling you how he made his measurements. That is the stump mast [indicating]; here he says is the derrick. He shows the derrick set in a forward position, that is to say pointing to the front of the ship in this way. This is the derrick which he says would project over the quay. That is the derrick which he measured—he will correct me if I am wrong—as being 40 feet. It was taken by Commander Lankester as 37½ feet. Then he said at the stern of the ship there was a smaller derrick showing. That is right at the back here, and he says that smaller derrick would be unsuitable for lifting such a heavy object as a mine.

I pass now to another matter which I want to ask you as a witness. Mr. President, does the Court remember in this Officer's report of Operation Retail dated 14th November, paragraph 15, which is headed "Postscript"? It appears in the British Memorial at the bottom of page 107. You will remember that is the paragraph which begins: "All personnel have been warned that they are to make no reference to the operations", etc. Paragraph 62 of the Albanian Counter-Memorial, and other paragraphs in the Albanian pleadings—paragraph 62 appears on page 45 of the Albanian Counter-Memorial—suggest, to abbreviate what it says, that there was some special operation concealed in this paragraph; that this paragraph in Commander Whitford's report makes it clear there was some special significance to be attached to this operation and that there was, in other words, something hidden behind the apparent purpose for which the operation was undertaken. I simply want to ask Commander Whitford, as a witness, not as an expert, to explain how he came to write the postscript and exactly what that postscript relates to.

Commander Whitford, will you explain how it was that you came to write that postscript and what led up to it?

Commander WHITFORD. Mr. President, I would like to say first that there is no vestige of truth in the insinuations and innuendoes which have been made. The explanation is perfectly simple. When I was in Malta before the operation, I went to the staff meetings on the subject and, together with a number of the officers on the Commander-in-Chief's staff, I discussed this operation and the possible results that might accrue from our sweeping efforts. It was explained to me very forcibly that we must be most careful if we did sweep mines—we must be most careful not to make any suggestions, not to allow any reports to come out at all until we were very sure of our facts and until, in fact, the staff had examined the question from every angle. I was therefore instructed to see to it that if we swept mines no members of my flotilla, either officers or ratings, should say anything about it at all until an official announcement had been made. The object of my postscript was, of course, as I think the context shows, that when the mines were swept various members of my own ship and indeed the captains of the other ships in my flotilla, approached me on the subject. They said that resentment was running very high in the ships, that these mines which

were quite obviously new mines should have been laid in this Channel. They asked me therefore whether I thought an official announcement would be made. I told them it was unlikely that any announcement would be made until the matter had been very carefully considered and that they were to see to it no one said a word about the results. I put that postscript in because I felt myself very strongly that an official announcement should be made as quickly as possible.

M. Pierre COT. Je désire faire une mise au point. Même s'il y a eu une maladresse de rédaction dans le Contre-Mémoire, nous n'entendons nullement mettre en cause la bonne foi du témoin ni d'aucune autre personne qui a participé à cette opération.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I should like to add an explanation here, and that is that even if there was bad drafting in that passage of the Counter-Memorial, I would like to point out it was not our intention to question the good faith of the witness or of anybody participating in this operation.

Sir Frank SOSKICE. Then I shall assume from that observation, Mr. President, that no further evidence is necessary on this particular point. I was going to ask about some more things that happened at the Conference the witness has mentioned, but from the observation just made by Professor Cot I shall assume that can no longer be regarded as a factor in the case.

Now, Commander Whitford, I want to ask about another subject altogether that was discussed at the Conference; not the question of anger and resentment and publishing reports, but was anything said at that Conference about the possibility of the tracings and the evidence of the fact that mines had been laid disappearing? The possibility that some device might have been used which would cause the evidence to disappear? Will you tell the Court what was said with regard to that?

Commander WHITFORD. Yes, Mr. President, naturally we considered every aspect of this question—all the possibilities, and so on. In company with the other members of the staff who were acquainted with under-water warfare, we agreed that, if a minefield had been laid recently for some nefarious purpose, it was very probable—in fact some of us thought most likely—that steps would be taken by the people who carried out this operation to ensure that, the irevidence would not remain for very long. This could be done quite easily. In every nation, including the British, American, Italian, German, mines—large mines, sea mines—large modern sea mines—can be fitted with a flooding device which is operated by some time-mechanism, sometimes a soluble plug, sometimes a clock. The object of this device in wartime is simply to ensure that in certain operations mines which have been laid, no longer remain dangerous after a set period. Such a device could very easily be used by anyone laying mines in the circumstances which we are considering at the moment in order to destroy the traces of their work. My own personal view was that it was very unlikely we should find any mines at all. We did not then, of course, know what mines were going to be discovered, and perhaps I might go on a little further now and say....

Sir Frank SOSKICE. Just pause a moment there. I am going to ask you in a moment how the flooding device operates. What I want you to say, as briefly as you can, is what was said at the Conference with regard to the possibility of a flooding device being used. You have already told us a good deal, just tell us shortly what was said about that. Was anything more said about that ?

Commander WHITFORD. At further discussions at the Conference, we considered whether it would be possible easily for these arrangements to be used, and there was a difference of opinion about that. Quite clearly, it meant it would be necessary first of all to have a mine which was capable of using such devices and consequently, since this device is always an addition to the ordinary mine, it would be necessary for the devices to be available. That is all really.

Sir Frank SOSKICE. I want you to tell the Court now, quite shortly, and without much detail, what is this flooding device ? What does it do to the mine ?

Commander WHITFORD. I am now going to explain briefly the flooding device in the particular mines which we finally discovered. There are others, but these are the ones now which we have to consider. The German flooding device used in the GY mine consists of a clock-fitting which actuates a small charge—a small explosive charge—so that when the clock time has been run off the small charge is fired by a battery and detonator and blows a small hole in the mine shell. It does not explode the mine ; that is the main charge. This means that when the small charge explodes the mine will quickly sink to the bottom—in a matter of a minute or so.

Sir Frank SOSKICE. I want you to tell me now, can that charge be set to fire at varying intervals ? What kind of intervals might it be set to fire at ?

Commander WHITFORD. Yes, Mr. President, there are two standard clocks provided by the Germans. If my memory serves me correctly, one is from one day to eighty or ninety days, and the other is from one day to 200 days, so you have that whole range of from one to 200 days to choose from.

Sir Frank SOSKICE. I now want to ask you as to the likelihood of this flooding device having been available in this particular theatre of operations. First, for what sort of mining work do you use these flooding devices ? Do you use them in defensive mine work ?

Commander WHITFORD. No, they are not used for defensive mining. They are purely for special offensive operations, and in fact the Germans did not use them to any extent because they had little chance to conduct offensive sea operations of that sort. In the Mediterranean they would not be used, I would say, at all. I know of no case where they were used, but they had quite large stocks of these flooders, and the possibility of them being around about the place or in the purview of the people who laid these mines could not be disregarded. However, I would say on balance, now that we know more about it, they might well be not easily available.

Sir Frank SOSKICE. Did you in fact yourself inspect the two mines that were recovered when they were hoisted upon the ship *Skipjack* at Corfu ?

Commander WHITFORD. Yes, I did, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. Were these two mines that you inspected fitted so that a flooding device could have been applied to them or would it have been impossible to apply a flooding device to the plate cover of those two mines ?

Commander WHITFORD. No, Mr. President, it would be quite impossible in the case of the two mines recovered to fit the flooding device. The reason for this is that in order to fit this flooding device a cover plate sealing up a hole on the upper hemisphere—the upper rounded part of the mine—has to be in place and available. In this case there was no hole and no cover plate, and therefore the flooding device could never have been inserted. My own view is that, as in those two mines which were taken quite by chance from the twenty-one mines floating in the Channel, the cover plate was not fitted, it is fairly reasonable to assume that the GY mines which were cut on that day had none of them got a cover plate. I may say that is quite normal too, because the particular GY mine with a cover plate is known in our service as a GY star. We know that not all GY mines were fitted with these cover plates.

Sir Frank SOSKICE. Now two questions in corroboration of previous evidence which, Mr. President, I will put extremely shortly and without any detail. First, were these two mines which you yourself examined on the *Skipjack* GY or GR mines ?

Commander WHITFORD. Mr. President, the two mines which I saw being hoisted on board *Skipjack* were undoubtedly GY mines ; that is to say, they exhibited all the characteristics mentioned by previous witnesses which are peculiar to this type of mine.

Sir Frank SOSKICE. Secondly, did you see the mines in the water ?

Commander WHITFORD. Yes, Mr. President, I saw approximately fifteen mines in the water and in particular the two mines which were recovered. I saw also that all the mines, which I saw at varying distances, but some of them quite close, were obviously of the same type.

Sir Frank SOSKICE. We know that in your report of the 14th November on page 106 of the British Memorial—Mr. President you know the passage—"the mines were thought at first to be GR mines, but subsequent close examination showed them to be modified type GY". And later on, in paragraph 14 of your report, you state : "All mines were type GY." Is it easy, when you simply see them floating in the water, to determine at first sight whether they are GY or GR mines ?

Commander WHITFORD. No, Mr. President, it is not easy to distinguish the difference between them, and I personally was quite misled. I may say here—I think it will save the Court's time if I say that the signal which was referred to yesterday on this question originated with me. I said to the Admiral over the radio telephone, quite early on in the

proceedings ; "I agree that these seem to be GR mines." We subsequently discovered one of the reasons for this misapprehension. As has been stated in my report, the two mines had a length of heavy chain which kept the mines low down in the water and consequently only a small portion of the top was visible, as can be seen from the photographs. That meant that the circle seen in the water appeared to be smaller than of course the whole diameter of the mine which was, we now know, 46 inches.

Sir Frank SOSKICE. Now, one question by way of corroboration. Have you any doubt that the mines which you saw were new mines, recently laid ?

Commander WHITFORD. Mr. President, I have no doubt whatsoever in my mind that all the mines I saw on that day were new. The reasons I have given in my report, but in addition to that I would point out that I have had ample experience over quite a long period of seeing mines which had been in the water for a considerable period, and I know the difference between them and the ones we swept that day.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, that of course is a most important point on which I could ask for a number of details, but as I have told the Court, I propose to leave the matter as it is with that one question by way of corroboration.

In the last paragraph of your affidavit, Commander Whitford, you say that you personally inspected the wreck of the *Saumarez* on the 14th November, 1946, and saw that there were distinct traces of marine growth and rusting on those portions of the wreck above normal waterline which had been submerged after the explosion. That is, this effect had occurred only after three weeks' immersion. The Court will remember that Me. Nordmann picked upon that statement in the affidavit in support of a theory which he advanced that these new mines had been laid not before the 22nd October, but after the 22nd October. Will you state your view to the Court whether what you saw on this exposed part of the *Saumarez* could give any indication as to the precise time that the mines were laid ? Could any analogy be drawn at all from one to the other and could one invite the Court to make any deduction from what you saw as to whether the mines were laid before or after 22nd October ?

Commander WHITFORD. Mr. President, the idea that any precise deduction such as has been suggested can be drawn from what I saw at Corfu is quite fallacious for the following reasons : for a short period, say a fortnight or a month, the amount of growth on any two submerged objects such as, shall we say, a mine or the side of a ship will depend upon a number of variables such as the depth of water, the exact position —whether it is in a tide way or a stream or whether it is in an enclosed bay and so on—and also the exact sort of paint that is on the two objects. The ship of course is painted quite differently from the mine ; it has many coats of paint instead of just one coat of, as we saw it, new black paint. I say that the only deduction which I intended to draw and which indeed can be drawn from my observation is simply that in the Corfu area, in those waters close to Saranda Bay and the Corfu Channel, the growth of weed on a metal object such as a painted ship's side was quite rapid.

It was quite obvious to me that if that ship had been left for a month or two, or perhaps three or four months, there would have been quite a considerable marine growth and barnacles. That is all I think that can be deduced from my observation.

Sir Frank SOSKICE. I now want to come to another matter, and that is the possibility of these mines having been laid in the waters outside Saranda Bay without detection. First, I want to ask you this. We know from Annex 9 where the mines were that were actually swept up. Mr. President, those are the ones shown on the chart, but I now want you to look at two passages in the two reports that you made, Commander Whitford, on the 14th and 20th November, 1946, and to tell the Court what reasons you had for writing those passages. Mr. President, the first one is in the report which this witness made on the 14th November, 1946, and it appears in paragraph 14 of that report on page 107 of the British Memorial. Paragraph 14 is headed: "Conclusions", and the passage is: "14 (*c*) More mines undoubtedly remain to the north and east." In the report of 20th November, 1946, in paragraph 9, one again finds exactly the same words. In both the reports the witness expresses it as his opinion that more mines undoubtedly remain to the north and east of the places which were swept.

Now, I want you to state, Commander Whitford, why was it that you formed the opinion I have just read out of your two reports that some mines must remain to the north and east of the area which had been swept?

Commander WHITFORD. Mr. President, in answering this question I would like to go to the board and demonstrate on the actual drawing if I may.

Sir Frank SOSKICE. Will you frame your answer in such a way that it is intelligible if you read the compte rendu?

Commander WHITFORD. First of all, Mr. President, if you read my minesweeping report you will see that in the three actual sweeping laps, two mines were swept in the first lap, eight mines were swept in the second lap, and twelve mines were swept in the last and third lap. Now we were working these laps from the South-West to the North-East; that is to say the last lap occurred on the North-East edge of the Channel. Furthermore, six of the twelve mines swept in that last lap were swept by H.M.S. *Sylvia*, which was the last of the large fleet minesweepers in the formation and which was therefore nearest to the north-east edge of the Channel. Also, one of the twelve mines was swept by BYMS 2149, which was itself astern of the *Sylvia* and even closer to the North-East edge of the Channel. In other words, from my experience of sweeping there is little doubt that we had not reached the peak of our sweep at all. Furthermore, we had got mines right at the extreme edge of the last lap, six of them in one ship. It was therefore quite inconceivable to me that there were not quite a large number of mines left outside the confines of our sweep, or, in other words, to the North-East.

Furthermore—and this is a small point—I did actually leave, as we call them, "holidays"—gaps in the Channel. One of them is there, right off Denta Point, and the other one is further up by Cape Kiephali and not of any interest. My point is this, that we barely swept the

confines of the Channel, but we found mines right up to the edge of our sweeping, and it is inconceivable that there were no other mines. My own view is that we by no means reached the end of these mines. I am referring now on the map to the line which is off Denta Point and which extends north from Denta Point—north-west—and which I believe really to have extended in this direction, that is in a north-west direction, right into Saranda Bay. There is one mine you will notice off Limion Bay, outside the Channel. That also I believe not to be the end of that line. It is of course quite possible—and this is conjecture—that there was another line actually in Saranda Bay, but just on the evidence I would say very definitely that it is quite reasonable—in fact more than that, it is most likely—that more mines extended to the north-east.

Sir Frank SOSKICE. I want you now to give your opinion as to the likelihood of it being possible to lay these mines without being detected. I would like you to give your view in your own words and to state your reasons for the view that you express.

Commander WHITFORD. Mr. President, assuming that the minefield was laid by a smallish vessel and not, for instance, by a large warship fitted with every possible modern device; assuming it was a reasonably small craft or ship, it is my opinion that it would be quite impossible to navigate in these rather tricky waters with shoals and rocks about at night, unless they could see sufficient of the land to be able to take proper bearings and know their position within a few yards. It follows, I think, that if they themselves could see land to that extent, observers —any observers—on shore, even without visual aid, possibly even without binoculars—and certainly if they had binoculars—that would help them of course, but even without those—I cannot conceive that they would not see the ships quite clearly. Of course they would be looking into darkness, it is true, but it is remarkable how much you can see over the sea. It is much easier, I may say, to see ships from the shore than to see the configuration of the shore from ships. Furthermore, I would point out if we are considering whether those mines were laid out with the connivance of somebody on shore, that is by somebody not with the help or knowledge of somebody on shore but who would be regarded as an interloper, I would point out this is a most dangerous bit of navigation. They are right close to rocks and shoals—assuming these ships came in without permission in the night—well, I would not like to try the operation. They have only got to go ashore and there they are stranded with the evidence of their misdeeds on board. No, I must say, Mr. President, to me it is quite inconceivable that vessels such as we are considering, whether they be trawlers, small craft or even fishing boats, could go in within 600 metres in the one case and within about 1,000 in the other—and I am referring now to the mines off Denta Point and the mines off Limion Bay—it is quite inconceivable to me that they could possibly do that—this deliberate operation involving considerable and meticulous navigation—without being seen.

Sir Frank SOSKICE. I just want to supplement that slightly. We know, of course, your view that there were mines further into Saranda Bay, and you have just spoken of the mines at Denta Point and Limion Bay. Take, for example, the mines that are shown actually as having been brought to the surface (Annex 9) opposite Porto Edda and Saranda

Bay. Supposing they were the only mines which were laid opposite that point. Do you think they could have been laid without being seen from that point, or somewhere in Saranda Bay near Porto Edda ?

Commander WHITFORD. The distance from Porto Edda to the nearest mines which I know were actually cut is about 1,500 metres, and I do not consider it possible or likely that these mines could be laid in that position without being seen over that distance by observers if they were at all vigilant in any way. The distance is not very much greater than that I have talked about previously.

Sir Frank SOSKICE. In order to get the matter complete, we are not talking about fishing vessels or different kinds of vessels ; we are talking about those two ships of the dimensions of the *Mljet* and *Meljine*. Do you think that ships of that sort would have been observed in laying those mines or not ?

Commander WHITFORD. If we are merely considering those two ships, then there is no doubt whatsoever. I was going to say that they would stick out like haystacks, but perhaps that is an exaggeration. They would be perfectly obvious to anybody on that coast looking out. They are bigger ships than our own motor minesweepers, especially the *Nightingale* about which we heard yesterday. I know how those ships look at night, and I am sure these ships would stick out quite clearly to an observer. May I add that I mean, of course, they would be seen clearly providing conditions were such as I have shown, I hope, are necessary, namely, to carry out the accurate navigation required in this operation.

Sir Frank SOSKICE. You are speaking about conditions at night ?

Commander WHITFORD. Of course.

Sir Frank SOSKICE. I do not know whether you heard Commander Sworder's evidence as to the time that a ship would have to be in the vicinity for the purpose of laying some 90 mines. Did you hear his evidence or have you read it ?

Commander WHITFORD. Yes, I have read the evidence.

Sir Frank SOSKICE. Do you agree or disagree with what he said in general ? I do not mean about every single detail, but do you agree or disagree with what he said in general ?

Commander WHITFORD. I most certainly agree in general with what Commander Sworder said.

Sir Frank SOSKICE. I mean on that subject as to the time it would take to lay these mines.

Commander WHITFORD. Yes, that is what I am referring to.

Sir Frank SOSKICE. You were just describing the likelihood of the vessels being seen, but with regard to the likelihood of their being heard during this minelaying operation I want you first to give to the Court—again not with too much detail but as clearly as you can so that what

you are saying can be understood on the note—a description of how these mines are actually laid in the water, and what sort of noise would that actual process of laying mines in the water cause.

Commander WHITFORD. Perhaps it would be useful if I described briefly what happens when you are laying mines from the point of view of noise. First of all, I may say that these two ships have fans to enable a forced draught for their oil burning boilers, and such ships in point of fact make quite a noise themselves whilst they are steaming. They make, in fact, more noise than a bigger ship which has a different arrangement and where the gear is enclosed. As regards the actual minelaying, the mines are run, as I think you have been told, on rails—one pair of rails on each side—and there are necessarily switches on these rails to enable them to be moved over in various positions. There is usually a turn-table arrangement aft, that is the back end of the ship, and the rails themselves are not very smooth. They are not, for instance, as in the case of the trams in this city of The Hague, in that they are not welded together in one continuous line, and as the mines with their heavy sinkers move slowly down they rumble, and make a knocking, bumping noise on the rails. I believe it has been described by a previous witness as a shunting operation. I shall not try to pretend that they make as much noise as a railway shunting yard, but it is the same sort of thing on a smaller scale. I would remind the Court that these mines on these rails in these ships are quite exposed. They are on the upper deck. The mines are pushed down the rails in succession, each mine and sinker being ready over the trap at the back end of the ship, and the final moment comes when the whole contrivance is pushed, in the case of small ships, over by hand. When it goes over, it has to fall a fair distance—in this case, I estimate 4, 5, or perhaps 6 feet—and I might say that even if the rails are inclined, as I believe they might be in this case, in a curve over the edge of the ship downwards, the deceleration to be expected on that arrangement is quite small. In point of fact, that curvature is not, I believe, an arrangement for easing the speed at which mines fall, but is a convenient method of terminating the rails into a sort of buffer. I believe we have had a similar arrangement on our small minelayers. At any rate, I can assure the Court when this conglomeration of metal weighing over one ton does go, it goes with quite a swift movement—do not forget that it is not streamlined and it drops in all sorts of funny positions—and makes a big splash accompanied by the usual noise that such a splash makes. At night, in my opinion, if visibility were at all reasonable, such a splash could be seen and there might well be a reasonable amount of phosphorescence also. The noise would be considerable, but whether it would be heard from the shore I think depends really on the direction of the wind, and so on. My own view is that it would be heard if people were listening carefully or if they had seen anything suspicious beforehand which, in my opinion, they most certainly would.

Sir Frank SOSKICE. Before the interpreter translates that long passage, are the two types of noise which you are describing firstly the mines jostling one over another and moving over the rails on that platform and, secondly, the noise of the mines and their platforms splashing into the water one after the other?

Commander WHITFORD. Yes, that is so.

Sir Frank SOSKICE. Is what you have been telling us simply about the *Mljet* and *Meljine* type ships, or is that the general picture which you would expect to find in ships of this approximate size when engaged on minelaying operations?

Commander WHITFORD. I do not know, of course, the exact details of the equipment as fitted on these particular ships. What I have been telling you is my assessment of the position having looked carefully at the photographs and having compared it with similar minelayers in the British navy. I would say that in general those are the arrangements you would be most likely to find.

Sir Frank SOSKICE. My question was a bit more general than that. I wanted to know your experience. Would what you have been describing be applicable to any boat laying mines and fitted with rails for that purpose?

Commander WHITFORD. Yes, that is correct.

Sir Frank SOSKICE. One final point on the question of visibility. Could one perform this sort of operation entirely without using any lights on the vessel at night, or must some lights be used?

Commander WHITFORD. No, lights of a sort have got to be used. They are, of course, shaded, usually shaded blue lights; but the reason they have to be used is because the personnel working the mines on deck must see the position to unhitch them and open traps and possibly to put final settings on, etc.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I understand you have just completed a series of questions relating to visibility and that your intention is now to begin a new series.

Sir Frank SOSKICE. Yes, Mr. President, that is the case. Before going on to another point, I was going to observe that I have been very careful not to go too much into detail. I hope the witness has explained clearly what is rather a technical matter; but unless the Court intimates some other desire, I propose to leave this subject. If, however, you feel that any particular matter has not been sufficiently clarified by the witness, I would, of course, make endeavours to have it clarified. Unless I receive such an intimation from the Court, I now desire to pass to another topic.

Le PRÉSIDENT. Oui, c'est parfait. Probablement la Partie adverse voudra-t-elle demander des détails plus tard. La suite de l'interrogatoire sera reprise à 16 heures, cet après-midi.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] That is quite all right. It is probable that the opposite Party will ask for details later on. We will continue the examination this afternoon at 4 o'clock.

[*Public sitting of December 3rd, 1948, afternoon.*]

Sir Frank SOSKICE. I have one or two very short questions by way of corroboration of what has previously been said. Did you read Com-

mander Sworder's evidence as to the sweeping of the Channel being 100 per cent safe, and as to the method by which a channel is swept? Did you hear or read that evidence and do you confirm that evidence and have you anything which you think you ought to add to it?

Commander WHITFORD. Yes, I have seen Commander Sworder's evidence in writing, and I confirm the points he made. I would only add that the reason why, the real reason why, the checking by wire-sweeping is 100 per cent is because we have already gone over it many times with the ordinary Oropesa sweep in quarter line formation, and the final thing which is always done is this checked sweep in line abreast, one long continuous line which means that the whole area is swept by a continuous wire. Should any mine be encountered—and it does sometimes happen that one or two mines are caught by this check-sweeping method—then the whole area is gone over once again until we can say and know that the area has been traversed by this continuous horizontal wire strung between the various ships without encountering a mine. Then, and not until then, we say the check-sweep has been completed satisfactorily.

Sir Frank SOSKICE. Did you read Commander Sworder's evidence about moored magnetic mines being swept up in the same way as moored contact mines, and about ground magnetic mines not being effective against a vessel if they are in water more than 25 fathoms deep? Do you confirm that evidence and do you wish to add anything to it?

Commander WHITFORD. Yes, I can confirm both points, first of all, that the ordinary wire sweeping used against ordinary moored mines is equally effective against magnetic moored mines. I myself, just previous to this operation, had been engaged with my flotilla in sweeping a large number of these German magnetic mines in a different part of the Mediterranean around Italy, and I can confirm that it was just the same as far as sweeping goes. The only difference was that, whereas the ordinary moored mine is regarded as quite safe on the surface, the magnetic moored mine is temperamental, and we have to keep well away from them. They are rather a nuisance from that point of view. The second point I can also confirm, namely, that the ground magnetic mines are ineffective in depths over 25 fathoms, the reason being first of all that they are not sensitive enough to be actuated by a ship at that depth and, secondly, even if one did go off, the resulting explosion, being so far away from the bottom of the ship, would do little or no damage.

Sir Frank SOSKICE. Do you confirm his evidence that the damage to these two ships could not have been caused by magnetic mines owing to the nature of the damage, and do you confirm his evidence as to the sort of damage that a magnetic mine does when it explodes near enough to a ship to damage it?

Commander WHITFORD. Yes, Mr. President, I can confirm these two points. First of all, the sort of damage you get from a moored magnetic mine is quite different. As has been stated, it causes ripples in the steel bottom of the ship and the hole caused would be very much smaller than is the case in a contact mine. I can confirm, on the other hand, from my own personal experience—because I have personally inspected ships damaged both by contact mines and by magnetic ground mines—that

in the case of a contact mine the damage is exactly as occurred in the case of the *Saumarez* and the *Volage*. In fact, I will definitely say now that the damage could not possibly have been caused by anything except a very heavy charge of explosive practically in contact with the ship itself; that is to say the mine was obviously in contact and the explosive would only, therefore, be a foot or two away.

Sir Frank SOSKICE. Could this damage have been caused by the GR as distinct from a GY mine?

Commander WHITFORD. No, Mr. President, it is quite impossible that a GR mine could have caused anything approaching the damage sustained by those two vessels.

Sir Frank SOSKICE. Me. Nordman suggested that a floating mine might become waterlogged and float below the surface of the water but quite close to the surface. You have heard Commander Sworder's evidence on that possibility: do you confirm that and do you wish to add anything?

Commander WHITFORD. I am sorry, Mr. President, but I do not remember seeing Commander Sworder's evidence on this point, so if you will permit me I will give my own ideas on the subject very briefly. The answer is that first of all a floating mine on or near the surface could not possibly cause the amount and sort of damage sustained by those two ships because, as has been explained, I know, in the evidence, such a mine would cause an explosion near the water-line of the ship which would blow the plates inwards, but leaving that aside for the moment, a waterlogged mine means that sea water has entered into the mine itself through some small hole—some leak. That would have two effects: first of all the electric leads going from the horns down to the detonators and to the charge and to the switch gear, which has also been mentioned in the evidence, would become short-circuited by the salt water and the mine would therefore, immediately the water rose above a very small level, be rendered inoperative.

Thirdly, the implication as I understand it of this question as put by our opponents was that the mine would be floating for some time round the area and a ship might strike it. The true facts about this are that once the water gets in like that it is only for a very short period of time that the mine has the exact density of sea water—that is the mine and the water in it. It is only therefore for a moment or two that the mine would actually take up this position just under the surface of the water. Very shortly after that stage had been reached the mine would become negatively buoyant; in other words, its weight would be greater than the weight of water which it displaced and the mine would therefore sink. There is no such intermediate position as resting just under the water and remaining like that; that is impossible.

Sir Frank SOSKICE. I want to ask you a question about a passage in both your reports. Mr. President, page 107 of the British Memorial, paragraph 11 (*b*) [1], of the Report by Commander Whitford, dated 14th November, contains the passage, and that same passage is also contained on page 111, paragraph 4 [2], of his second report

[1] See Vol. I, p. 153.
[2] " " " " 159.

dated 20th November. I want to ask the witness about that report which, if I may just read it for the convenience of the Court, is as follows:

"*Observation of Shore Positions, etc.*

"Very little activity was seen on shore, but various small posts were noticed to be manned and, on the occasion of the mine exploding in *Seabear*'s sweep, an apparently deserted concrete wall on the point to the west of Porto Edda was suddenty observed by H.M.S. *Vallay* to be fully manned when between 200 and 300 heads, wearing khaki uniform caps, popped up. It would therefore appear that the Albanian army were at their battle stations, under cover, and prepared to repel an invasion."

That is the passage in the report. I want to ask the witness now to explain exactly what it was he saw happening on the shore.

Commander WHITFORD. Mr. President, there are two observations here—there is a second one apart from the one I have made; that is to say, I had this report from H.M.S. *Vallay*, which was corroborated by several other officers, that they had seen on the occasion of the mine exploding in *Seabear*'s sweep these two or three hundred heads popping up above an earthern work just abreast the point where they were at the time. I did not personally see this incident, but I did see the earthern work—the embrasure—behind which these soldiers were apparently stationed.

Sir Frank SOSKICE. Could you say whereabouts that wall was? It is described as west of Porto Edda—could you point to where it was on the map?

Commander WHITFORD. [Indicating on the map.] Mr. President, as I remember it, this particular one to which I believe they were referring was just here—just at a point to the west in fact of Limion Bay, but I would stress I am going to show in a moment or two that was by no means the only earthern defence wall to be seen.

I refer here to various small posts; those were the little groups—the posts—which I personally saw from the H.M.S. *Welfare*. I saw several: I would not like to say how many, but I remember they extended, roughly speaking, from all the way down the coast from just past Cape Kiephali, about here on the map [indicating]—that is just south-east of Cape Kiephali on the coast to as far down as St. Giorgio Monastery. I would not like to say, Mr. President, how many there were, but there were certainly a number of posts to the west of Porto Edda and round Denta Point and small groups of, apparently, soldiers could also be seen in the other positions.

Sir Frank SOSKICE. What were the other positions?

Commander WHITFORD. From the south-east of Cape Kiephali right the way round. I am merely stressing, as I remember it, the greater number of these posts were either side of Saranda Bay, at Denta Point and at Limion Bay. I call them "posts" because most of them have the appearance of machine-gun posts. I did not actually see any machine-guns, in fact, I must admit that as far as I was concerned,

very few people appeared to be manning those posts. However, from the evidence of H.M.S. *Vallay*, I think I would say that what I suspected was probably true and that there were a number of people under cover. In one particular case where this mine exploded right opposite, they popped up and were then seen.

Sir Frank SOSKICE. I want to ask you to deal with another point. How long do you think it would have taken to sweep up these mines in this Medri route, supposing the Albanians or the Yugoslavs had been trying to sweep that route? What is the minimum time they would have required to do so?

Commander WHITFORD. Might I ask how many ships you have in mind to do the work?

Sir Frank SOSKICE. Supposing they had, say, two or three ships of the *Mljet* class sweeping that particular channel; what is the minimum time they would require?

Commander WHITFORD. Assuming they knew exactly the extent of the minefield, and allowing them just doing the bare sweeping necessary to sweep the minefield which we see on the chart, and not going into anything further than that minefield around Saranda Bay, I should like to show you this hypothetical area I am considering. I will outline with the pointer first of all to the NW. of the Channel here [indicating on chart] a line a mile wide. Then we have the NE. confine and the SW. confine of a rectangle here [indicating] and three miles long followed, of course, by a line across from Denta Point to the SW. In other words, it is roughly an oblong, 3 miles long by 1 mile wide. To do that area, using 2 ships of the *Meljine* class, and allowing the same sweeping overlap and the same sweeping breadth as we have for our own gear, it would take 15 traverses down the oblong, down and up, down and up 15 times. I estimate, therefore, that it would be quite impossible for the two ships to complete the operation in daylight hours of one day. It would take about 18 hours to do the work and would therefore require more than one day—about a day and a half. I will not waste the time of the Court by going into too much detail about this unless, Mr. President, you wish me to do so; but I should point out that that might seem probably a long time. The reason for this time is not because it takes that time to do the distance; the distance is really immaterial. The time is lost in this operation every time the ships turn from going NW. to SE. They have to get in the sweeps one side and get them out the other side. This has to be gone through in fairly slow time. You cannot do it quickly, and I have found, even with a well-trained flotilla—a really well-trained flotilla with a great deal of experience—it is impossible to change the side of the sweep and each turn in less than 35 minutes each time. I would estimate therefore that they would take at least 35 minutes for each turn before coming back on another lap. Secondly, the reason for the great number of laps is, of course, that you have to provide a proper overlap for two reasons, first of all the safety of the ships themselves and, secondly, to ensure that the area has been properly covered.

Sir Frank SOSKICE. How long did it take you to drag the Medri channel with all the minesweepers you had at your disposal and with your highly trained crew? Can you give an approximate time?

Commander WHITFORD. Excuse me, I want to refresh my memory as to the exact time we started that day.

Sir Frank SOSKICE. Just approximately.

Commander WHITFORD. I see that I passed Cape Kiephali at 9 o'clock. We finished just at dusk, at about 19.00 hours—so we therefore took about 10 hours to do our sweeping. We started a little late so we had to go on until dusk.

Sir Frank SOSKICE. It is about 10 hours ?

Commander WHITFORD. Yes.

Sir Frank SOSKICE. I have one final question on that. Could dragging be done at night or has it to be done by day ? Just answer quite shortly.

Commander WHITFORD. Minesweeping has been done at night in very special circumstances, namely, during the various assaults, particularly on North Africa during the war. This is not an operation which we normally carried out ; in fact, it is a dangerous operation. In any case, special lighting is required. I have actually done it at night, and I know that you have to have lights which can easily be seen by the officers of the watch in ships in order to keep station. We had to accept that during the war, although it meant the whole operation was given away to the enemy.

Sir Frank SOSKICE. I want to pass now to another topic, namely, the question of mines being safe when they have been cut and have come to the surface. Did you read Commander Sworder's evidence on that and do you confirm what he said, and is there anything particular you desire to correct in his evidence on that point ?

Commander WHITFORD. Yes, I should like to make some remarks on this.

Sir Frank SOSKICE. Not at too great length.

Commander WHITFORD. The point Commander Sworder was answering was the suggestion, I think from Professor Cot, that GR mines are fitted with a hydrostatic valve which renders them safe when they come to the surface after being cut. Commander Sworder stated that that was not correct but that there was, however, a hydrostatic valve for another purpose concerned with the safety of mines. In this particular case, I should say that both parties have some substance of being correct. First of all, let me clear up the matter of how mines are made safe when they come to the surface after being cut.

Sir Frank SOSKICE. Just pause there and do not go into too much detail.

Commander WHITFORD. First of all, the ordinary method is used as stated by Commander Sworder for making a mine safe when it is cut and has come to the surface, namely, the securing spindle or mooring spindle going in when the mine is cut. Secondly, Commander Sworder was correct in saying there is a hydrostatic device for keeping a mine

reasonably safe when it is laid ; that is to say, to see it takes up the correct depth. If it does not, it is sunk by a sinker. Thirdly, Professor Cot was correct in a way because there is a second hydrostatic valve—this mine is designed for rivers where the depth of water varies—to make the mine safe if it comes within 6 feet of the surface if it is still secured to its mooring.

Sir Frank SOSKICE. Do you then, subject to the correction that you have indicated, confirm what Commander Sworder said and is that correction that there are two hydrostatic valves and not one ?

Commander WHITFORD. Yes, I confirm that there are two hydrostatic devices, and I also confirm that Commander Sworder was correct when he said the means of this mine making itself safe when being swept by a sweeper is the same as with the GY mine.

Sir Frank SOSKICE. And that the mines are safe when they come to the surface except sometimes in the case of old mines ?

Commander WHITFORD. Yes, that is correct.

Sir Frank SOSKICE. I understand that you fired at these mines with small arms. Had you received instructions that only small arms were to be used ?

Commander WHITFORD. Yes, it was part of my instructions received at the meeting with the staff I mentioned this morning that we were to take particular care not to give any appearance of provocation to Albania, and for that reason I was told that I could not carry out my usual practice of using machine-guns and Œrlikon guns to destroy mines; but I had to content myself with rifle fire and anti-tank rifle fire. Further, I was also told that on no account was any fire at all to be directed towards the Albanian coast. Consequently, when the mines started drifting to the NE., it soon became impossible to fire at them at all.

Sir Frank SOSKICE. I want now to pass to another subject and the final subject. Commander Lankester gave evidence with regard to the time that it would take to load mines on to ships of the M-class—the *Mljet* and *Meljine*. He gave his experience of loading mines on to ships with modern equipment, such as the *Ariadne* and the *Agamemnon*. He also gave comparative considerations which would take time in the case of each class of ship. To start off with, does it make a difference, or indeed any difference, so far as time is concerned, whether you are using a steam derrick or an electric derrick ?

Commander WHITFORD. No, there is little difference. The advantage is actually on the side of the steam as a rule. It has been my experience in ships fitted, for instance, with an electric capstan on the back end or aft part of the ship, that the electrical capstan is usually slower than a similar steam capstan.

Sir Frank SOSKICE. If you are using an electrical derrick instead of a steam driven derrick, what is the advantage of it ? If you do not want to save time, what is it you want to save by using an electric derrick instead of a steam derrick ?

Commander WHITFORD. Electrical equipment of this sort has many advantages. First of all it is much more flexible, that is to say, you can join the motor up to the various sources of power supply and ring the changes on them, but with the steam driven equipment you have steam pipes going to individual steam engines. Also, usually the top weight is less. You have a small electric motor and a reduction gear instead of heavy steam pipes and heavy steam engines. I should add that, of course, these advantages of electrical equipment cannot be made use of in a small ship, because it follows that to get an advantage you have to have a number of electrical power units, and no small ship can accommodate such things nor is it necessary.

Sir Frank SOSKICE. Now I want to ask you about another advantage in the case of an electric derrick. Do you need as many men to work an electric derrick as you need to work a steam derrick ?

Commander WHITFORD. No, Mr. President, speaking in general, considerably less manpower is required for electric derricks than for hand-worked derricks.

Sir Frank SOSKICE. Does it come to this then, that if you use an electric instead of a steam derrick you have the advantage of greater flexibility, lighter charges, less men required, but you don't do the loading any more quickly with an electric than with a steam derrick : is that a correct summary of what you have just said is your experience on that point ?

Commander WHITFORD. That is correct, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. Now did you hear Commander Lankester's evidence that in the case of a ship like the *Agamemnon* you have got to allow for the time required to bring mines alongside and you have got to lift the mine much higher over the side of the ship and deposit it lower in the side of the ship than you have to in the case of small vessels like the *Mljet* and the *Meljine?* Did you hear that evidence, and do you confirm it, or do you wish to controvert it or add to it ?

Commander WHITFORD. Yes, Mr. President. Although I am not personally acquainted with the details of the latest types of minelayers, I can confirm this obvious fact that it would be impossible to bring a large number of mines to the position for hoisting them simultaneously and it would require several lighters to produce the number required, as quoted by Commander Lankester.

Sir Frank SOSKICE. Taking into account the considerations which are applicable in the case of loading small M-class vessels and the considerations which are applicable in the case of loading these minelaying vessels like the *Agamemnon,* can you see any reason why you should take more time to load mines on the M-class ships than you would take to load them on the *Agamemnon ?*

Commander WHITFORD. No, Mr. President, there is no reason why it should take any longer. I think I could just amplify that very quickly. I have personal experience of working derricks precisely similar to the ones which I believe were used in these two ships, namely

a hand-worked derrick with a steam bollard. Some years ago when I was junior officer in a coal-burning battleship, we used to coal ship and frequently we would maintain a hoist at the rate of one per minute over some long period, using a derrick and a steam bollard in the same way, and in that case, although of course I would not have to bother about the hoist banging up against things, it was pretty quick. There is another fact too; we had to load the bags—it was not just a question of getting them in some conveniently arranged rings. There were 20-one cwt. bags. We had to put these bags on and then hoist away and we could do that once per minute.

Sir Frank SOSKICE. Were the weights of the loads of coal approximately the same or were they different? Just give the approximate weights quite shortly.

Commander WHITFORD. The hoist, Mr. President, was supposed to be 20-one cwt. bags, but we usually managed to squeeze in 25, so it was really heavier than the mine.

Sir Frank SOSKICE. And in the case of the mine, have you got a ready-made ring in which to put the sling which lifts the mine?

Commander WHITFORD. Yes, Mr. President, there are of course fitted to the mine-sinker a number—I think it is four—of ring-bolts to which would be added the four hooks on a sling which has previously been supplied, in this case from the depôt, so that all a man has to do, the sling having been hooked on, is for him to hook on the upper ring of the sling to the hook of the hoist.

Sir Frank SOSKICE. Commander Lankester gave as his estimate in the case of loading the *Agamemnon* three minutes per mine per derrick. Would you like to make an estimate of the approximate time which you would require per mine per derrick in the case of ships of this M-class so far as you can measure their characteristics from the evidence that has been given?

Commander WHITFORD. Yes, Mr. President, my own view about it is that provided the mines were alongside the jetty, ready waiting, three minutes per mine is rather too long. I would expect a reasonable crew to be able to do it in about two minutes per mine.

Sir Frank SOSKICE. And one final question: does it, in matters of that sort, make a difference whether the crew is trying to load these mines as fast as it can or whether it is simply taking its time over loading the mines?

Commander WHITFORD. Yes, Mr. President, I think myself that if the crew felt there was some urgency, they would get on with it rather quicker, always of course observing the ordinary rules of safety and not going so quickly as to endanger the mines. I would say this safety business has nothing to do with an explosion; the mines are perfectly safe from that point of view, but you do not want to dent the shell or damage the mechanism, so you have to be careful not to bang them against the ship's side, for example.

Sir Frank SOSKICE. So far as the danger from explosion is concerned, is a mine in a condition to explode at the time when it is being loaded on, or does it become dangerous only when certain fitments are applied to it at a later stage ?

Commander WHITFORD. Mr. President, a mine when being hoisted is absolutely safe ; until a primer and a detonator have been inserted the mine remains perfectly safe.

Sir Frank SOSKICE. That completes my examination.

Le PRÉSIDENT. M. Pierre Cot a-t-il des questions à poser ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Does Professor Pierre Cot wish to cross-examine ?

M. Pierre COT. Oui, Monsieur le Président.

Mes premières questions auront trait à la possibilité de mouiller des mines en secret. Le commandant Whitford nous a dit ce matin qu'il fallait prendre en considération les dangers de la navigation près de la côte. Je voudrais lui demander s'il considère que la côte en question devant Saranda est une côte dangereuse ayant beaucoup de récifs et des fonds élevés ou au contraire une côte à pic.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Yes, Mr. President.

My first questions will deal with the possibility of laying mines in secret. Commander Whitford, in your evidence this morning, you stated that you considered the danger of navigating too close to the coast ; I would like to ask you whether you consider the coast by Saranda is a dangerous coast, that is to say with shoals, or whether the coast-line dips sharply into the sea ?

Commander WHITFORD. My answer to that, Mr. President, is that any coast is a dangerous coast from the point of view of navigation if you get too close. In this case, there were shoals in Saranda Bay, and although the coast-line dips fairly steeply, there are rocks right up to the water's edge. In fact, as anywhere in the world except an absolutely vertical cliff, if a ship got in too close to the shore she would go aground.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] La réponse à cette question est que toute côte est dangereuse du point de vue de la navigation si le navire s'approche trop près de la côte. En ce qui concerne plus spécialement la côte au large de Saranda, je dirai que cette côte est dangereuse, car il y a des hauts-fonds où le navire risque de s'enliser, de s'échouer, et il y a également des récifs. Mais je dirai que, comme partout, il y a des dangers certains pour la navigation quand les navires dont il s'agit s'approchent trop près de la côte.

M. Pierre COT. Oui, toute côte est dangereuse et toute navigation également. Mais je voudrais demander au commandant si, en dehors de la roche Santi Quaranta, il peut indiquer des récifs sur cette carte.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I quite agree with the Commander. All coasts are dangerous and indeed all navigation is dangerous. But I would ask the Commander if he could show us on the chart behind him any shoals apart from the one of Santi Quaranta ?

Commander WHITFORD. Mr. President, without having looked at the chart I could not say at this moment there are any particular shoals except the one in Saranda Bay. However, I repeat, it is not necessary to have shoals for the coast to be dangerous. When you approach the land itself any ships getting within a few yards, more or less, dependent upon the configuration of the bottom of the sea at that point, will eventually ground. It is not necessary to have shoals to ground.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Il ne m'est pas possible d'indiquer sur la carte des hauts-fonds si je n'ai pas sous les yeux une carte détaillée. Mais j'ajouterai qu'il n'est pas nécessaire d'avoir affaire à des hauts-fonds pour risquer de s'échouer. Un navire qui s'approcherait trop près de la côte risquerait de s'échouer ; il courrait ce risque s'il s'approche à quelques mètres de la côte, plus ou moins près selon la configuration du fond à l'endroit déterminé.

M. Pierre COT. Excusez-moi, je croyais avoir compris que vous aviez dit il y a deux minutes que cette côte renfermait plusieurs récifs. Sommes-nous bien d'accord ? En dehors de la roche de Santi Quaranta, il n'y en a pas d'autres ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Excuse me, I had understood you to say that there were many rocky promontories in the area besides the one—the rock of Santi Quaranta.

Commander WHITFORD. Mr. President, I think perhaps we are slightly at cross-purposes. What I meant to say was that the coast was rocky—there were rocks on the bottom. There comes a time when the sea ends and the land begins, and in those circumstances a ship will ground, even without rocks. The only way a ship may not ground is if the coast is a perpendicular cliff, in which the ship simply hits the coast and damages itself.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The actual word I used was "reefs".

Commander WHITFORD. Reefs, yes—not very big reefs, but sand and rock, I think, round the coast. I am not trying to press this business of sand and rock ; I merely want to assure the Court that if a ship comes in too close to a shore, unless the cliffs are vertical, she will go aground, and once it has got aground it is difficult to get off, particularly if it has got a hole in its bottom.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Je voudrais surtout dire ceci : si un navire s'approche trop près de la côte, il court le risque de s'échouer.

Nous ne nous comprenons pas très bien, M. Pierre Cot et moi-même. J'ai parlé de falaises, de rochers ; j'ai indiqué qu'il y avait des rochers au fond. Il arrive un moment où la mer finit et la terre commence, et un navire court le risque de s'échouer même s'il n'y a pas de rochers ; en revanche, si la côte est tout à fait à pic et s'il y a des falaises verticales tombant à pic dans la mer, le navire ne s'échouera pas, mais à un certain moment il touchera la falaise s'il s'approche trop près et sera endommagé. Mais, à moins que la côte soit à pic, le navire

s'échouera, et une fois échoué il est difficile de s'en aller, surtout si l'on a un trou dans sa coque.

M. Pierre COT. Nous allons être tout à fait d'accord. Si un navire va trop près de la côte, il risque de s'échouer, et s'il va sur la côte, il s'échoue. Mais je voudrais en revenir alors à ma question.

Voulez-vous prendre cette carte et me dire si je me trompe en indiquant que, à part la ligne qui est à l'intérieur de la baie de Saranda et à part le petit récif, la roche de Santi Quaranta, que j'ai marqué, nous avons ce que l'on appelle une côte à pic avec des fonds de 30, 31, 33, 36, 32 brasses. Voulez-vous me dire si je me trompe ? Mais c'est inutile de me redire que, si un navire va sur la côte, il s'échoue, car malgré mon ignorance je le savais déjà.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I think we both agree that, as you say, if a ship goes too near the coast it runs a risk of going aground and if a ship hits the coast, well then it does go aground, but I would ask you to take this chart and if you look at it as I have just indicated, you will see a line of reefs actually inside Saranda Bay, and there is the Santi Quaranta Rock too, but apart from those two points indicated, the waters are deep : indeed, they are marked as 30, 31, 33, 36 and 32 fathoms, so would the Commander please, if possible, answer my question, and I say it is no answer for me to be told that a ship hitting a coast goes aground. I think even in my ignorance I know that. [Handing chart to witness.]

Commander WHITFORD. Mr. President, I think perhaps M. Cot has missed the point about this. This is a very small-scale chart ; a larger scale would undoubtedly show the beach line more definitely. All that this shows is the depth of water of—excuse me while I put my spectacles on—this chart simply shows that close to the coast there is, let me see, 32, 35, 7, 2, 3 fathoms—this is I think fathoms—5, I can see round the part here underneath 30 fathoms but also 5, 3—just a moment—5, 3, 7, 1, 8, 3, 2, 3.

Mr. President and M. Cot, I can assure you that on a larger scale chart there would also be 1 and 2 fathom lines shown. There would be an actual line joining together all those points where it is 1 and 2 fathoms. This shows to me quite clearly that on that coast there is a shelving beach. I would also like to add, Mr. President, with all due respect to M. Cot, and I do not know of course but I do not think he has been down this Channel ; I went down it three times on the 13th November 1946, and I had a very good look at the coast, and I think his implications are not correct. I would not like to run ashore on that coast on a dark night without proper navigation facilities. Professor Cot said just now that navigation is dangerous : that is not so, Mr. President. Navigation is quite safe providing you have proper precautions and the proper facilities.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Je crois que M. Cot n'a pas très bien compris. Cette carte est à une trop petite échelle ; il faudrait une carte à une échelle beaucoup plus grande pour pouvoir répondre exactement à la question. Cette carte se borne à indiquer que près de la côte il y a une certaine profondeur en brasses. Or, si on l'examine de près, on voit que cette profondeur n'est pas seulement de 30 ou 35 bras-

ses, comme M. Pierre Cot l'a indiqué, mais de 7, de 3, de 2 brasses. Si la carte était à une échelle plus grande, on verrait des fonds de 1 à 2 brasses, et il y aurait des lignes qui joindraient les différents points de profondeur et indiqueraient ainsi les endroits très peu profonds. On peut se rendre compte qu'il s'agit d'une baie en pente.

J'aimerais ajouter, avec tout le respect que je dois à la Cour, que M. Cot ne connaît sans doute pas ce détroit, tandis que moi-même j'ai traversé trois fois ce détroit et la zone dont il s'agit. En effet, j'ai traversé cette zone à trois reprises au cours de la journée du 13 novembre, et j'ai regardé la côte très attentivement. Or, je dois dire que je n'aimerais pas échouer de nuit sur cette côte. M. Cot a dit que la navigation était dangereuse. Non, elle ne l'est pas, à condition de prendre les précautions nécessaires.

M. Pierre COT. Oui, je suis très heureux de ce que le commandant vient de dire, mais je lui ferai observer que la Cour est dans ma situation, elle n'a pas été non plus dans le détroit de Corfou, et c'est elle et non pas le commandant qui doit juger. Mais je voudrais alors lui demander s'il est exact que les fonds mentionnés sur la carte et dont il a donné lecture : 3, 5, 2, etc., sont tout à fait au bord de la côte, entourés d'ailleurs par une petite ligne de pointillé ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I quite agree with what the Commander said, but I would point out further that I do not believe that any Members of this Court have been to Corfu Straits either, and it is for this Court to judge in this case, but to come back to the depths which were indicated by the Commander—3, 5, 2 fathoms—is it not so that they were actually on the coast and, indeed, surrounded by a dotted line ?

Commander WHITFORD. That is quite correct, Mr. President.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Oui, il en est bien ainsi.

M. Pierre COT. Je me permets de montrer la carte à la Cour en regrettant que nous n'en ayons pas une plus grande ; mais les experts pourront en demander une autre. [Montrant au Président.] Les petits fonds sont tout à fait au bord et immédiatement après, semble-t-il, on voit des fonds assez grands. Je m'empresse d'ajouter que, n'étant pas expert, je n'en tire aucune conclusion.

J'en arrive alors à mes secondes questions relatives aux points suivants : vous avez dit ce matin qu'il serait très difficile de placer des mines sans se faire voir de la terre, me semble-t-il. Est-ce bien exact ? Ai-je bien compris ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I will show the map to the Court, and I apologize that the scale of this map is not larger, but I am sure that if required a larger scale map could be obtained. [Indicating to the Court.] These are the fathoms which have just been discussed. I naturally, not being an expert, draw no conclusions myself from this.

I shall now pass on to my second set of questions which will deal with what the Commander said this morning ; that is to say, and I would like you to confirm this, that it would not be possible to lay mines here without being seen. [Interrupting the interpreter.] No, without running the risk of being seen. This morning you stated it would not be possible to lay mines in this area without running the risk of being seen. Would you please confirm this, Commander Whitford ?

Commander WHITFORD. That is correct, Mr. President, I would add that my point is the risk is a very serious one.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Oui, il en est bien ainsi. J'ajouterai qu'à mon sens le risque est très sérieux.

M. Pierre COT. Et vous avez dit, si j'ai bien compris — je m'excuse, mais je n'ai pas eu toute la sténographie—, qu'il n'en serait autrement que si l'on avait des complicités à terre. De quelles sortes de complicités voulez-vous parler ? S'agit-il de signaux faits de la terre ou de toute autre sorte de complicités ?

[Reprenant l'interprète.] Je crois que le commandant a dit ce matin que le risque d'être vu serait considérable, sauf si l'on avait des complicités à terre, et je voulais alors demander au témoin de quel genre de complicités il parlait.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Furthermore, you said this, if I understood you correctly—but unfortunately I did not get the complete verbatim report of what you said this morning—that this would be the case, especially if there was a liaison. Did you mean a signalling system, or what exactly did you mean by this remark this morning ?

[Interrupting interpretation.] No, what I said was that I understood Commander Whitford to say that the risks of being seen would be very much greater if you had accomplices on land. [Interpretation interrupted.] No—the risk would be very great unless you had someone to help you—accomplices on land. Would this help take the shape of signals, or what ?

Commander WHITFORD. No, Mr. President, what I meant, and I am sorry if I did not make myself clear, is that the risk of being seen would be very great unless everyone was told not to look.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Non ; j'ai voulu dire ceci : que le risque d'être vu serait très grand, à moins que l'on ait donné des ordres formels de ne pas regarder.

M. Pierre COT. Par conséquent, sauf si l'on a donné des ordres formels de ne pas regarder, et sauf dans ce cas-là, si l'on prouve que l'on a donné des ordres formels de ne pas regarder, vous croyez que l'on ne peut pas naviguer de nuit, je ne dirai pas tout près de la terre, mais à l'endroit où l'on a placé les mines, sans courir de risques énormes ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Therefore, unless the order not to look had been given—and this can be proved—you think that navigating, not necessarily close to the coast but navigating where the mines were laid and at night, would be a considerable risk ?

Commander WHITFORD. I would say, Mr. President, that if the minelayers approached within about 1,000 metres—1,000 yards of the shore—that risk would amount to a certainty, and if they were about 1,500 metres away, it would be a very serious risk indeed. In fact, I cannot imagine any of our lookouts in my own Service, not seeing the ships to seeward with a background of sea in those distances and in those circumstances, unless of course—and here I stress it—the visibility was so poor, so bad, that the risks of navigation along the

whole of the coast and not just a little bit of it, by the way, were so serious that they could not be attempted. If the visibility was in that state, they could not possibly see the ships.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Non, ce que j'ai voulu dire c'était que, si les mouilleurs de mines s'approchent de la côte à une distance de 1.000 mètres, de 1.000 yards environ, ce risque d'être vu devient une certitude. Si ces mouilleurs de mines se trouvent à une distance de 1.500 mètres environ, le risque, sans être alors une certitude, est cependant très sérieux, très grave. Je ne puis pas imaginer qu'une sentinelle ou un poste de garde dans notre propre service pourrait ne pas voir un navire, avec la mer comme arrière-plan, à cette distance et dans ces conditions, à moins que — et c'est la réserve que je fais — les conditions de visibilité soient si mauvaises qu'il y ait des risques pour la navigation elle-même le long des côtes.

M. Pierre COT. Par conséquent, si je comprends bien, le risque d'être vu existe lorsqu'on est à 1.000 mètres d'un point occupé ou habité. Sommes-nous bien d'accord ? Disons, si vous voulez, 1.000 à 1.500 mètres ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If I understand you correctly, the risk of being seen occurs if you are within a thousand to, say, 1,500 metres of an inhabited spot ?

Commander WHITFORD. Mr. President, that is not what I said at any time. The risk of being seen by coast watchers decreases of course with the distance. A coast watcher—a good coast watcher with a pair of binoculars—well trained in the art, such as a coastguard, should see vessels in those circumstances up to within two or more miles, according to the visibility. What I did say was that the risk amounted to a certainty in my opinion when you got to such short distances as the ones to which I referred.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Je n'ai jamais rien dit de semblable. Ce que je voulais dire, c'est que le risque d'être vu diminue seulement avec la distance. Mais j'estime qu'une sentinelle ou un garde-côte quelque peu entraîné et muni de jumelles pourrait voir un navire jusqu'à une distance de deux milles et même davantage, selon les conditions de visibilité. Le risque d'être vu devient une certitude si l'on arrive à de courtes distances, comme celles que j'ai indiquées tout à l'heure.

M. Pierre COT. Je m'étais peut-être mal exprimé ; je parlais de la certitude.

Pouvez-vous dire, puisque vous avez été dans ce détroit, si, en dehors du village de Saranda, vous avez observé sur la côte d'autres maisons ou habitations ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Possibly I expressed myself badly, but this was a certitude to which I was referring. I shall put now another question. You stated that you have been in the Straits. Could you say if besides the village of Saranda you saw any other signs of houses or habitation ?

Commander WHITFORD. No, I saw very few houses besides the village of Saranda. Indeed, the village itself is not easily to be seen

because of the trees, etc. I did, however, see a number of persons in uniform.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Non, je n'ai vu que très peu de maisons, excepté le village de Saranda lui-même, qu'il est difficile de voir parce qu'il est caché par les arbres. Cependant, j'ai vu un certain nombre de personnes en uniforme.

M. Pierre COT. J'ai peur de n'avoir pas bien saisi le chiffre que vous avez donné ce matin et crains d'être obligé de prendre la précaution de vous le faire répéter. Voulez-vous nous redire à quelle distance du village de Saranda sont les mines les plus proches ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] As I am not quite sure if I caught the figure you quoted this morning correctly, I am taking the precaution of asking you to repeat it. How far from Saranda are the nearest mines ?

Commander WHITFORD. The nearest mines to the coast by Saranda —I do not mean the houses inside—inside the Bay of Saranda are about 1,500 metres.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] La mine la plus proche se trouvait à 1.500 mètres de la ligne de côte et non des maisons de Saranda.

M. Pierre COT. Excusez-moi, je vous ai posé la question par rapport au village de Saranda.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Excuse me, but I put this question to you in relation to the village of Saranda.

Commander WHITFORD. I do not know the answer to that question without measuring it. Perhaps Professor Cot will be so good as to measure it on the chart he has now, and I am sure I should be prepared to accept the figures he gives.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Je regrette de ne pouvoir répondre à la question sans prendre des mesures sur la carte. Peut-être le professeur Cot voudra-t-il bien faire cette mesure sur la carte ; je suis disposé à accepter le chiffre qu'il indiquera.

M. Pierre COT. Vous avez une carte derrière vous. Mais je m'aperçois que le village n'est pas indiqué dessus. Voici une autre carte dont vous pourrez vous servir. C'est une simple approximation que je vous demande.

[Le commandant Whitford mesure, à l'aide d'un compas, la distance demandée.]

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] There is a map behind you. I will show you this chart. [Chart shown to witness.] I am only asking you to give the distance approximately.

Commander WHITFORD. This is one mile [indicating on chart], and my compass goes just short of half a division further on ; so it looks as if it is about 1.4 miles roughly.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Les calculs que je viens de faire me donnent à l'échelle une distance approximative de 1.400 mètres.

M. Pierre COT. Si j'ai bien compris, vous aviez indiqué ce matin un peu plus d'un mille.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I think you said it was just over a mile.

Commander WHITFORD. That is true, but I must correct myself. What I intended to say this morning and what I had in mind was nearly 1½ miles, but I gave the wrong answer and I am sorry. I spoke in metres and that is of course not right.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] J'ai fait ce matin une erreur que je tiens à rectifier. Je voulais dire un peu moins d'un mille et demi. J'ai donné mes indications en mètres au lieu de les donner en milles.

M Pierre COT. Je suis très content, parce qu'ainsi vous me pardonnerez mon erreur de tout à l'heure.

J'en arrive aux questions sur le bruit. Vous nous avez parlé du bruit des ventilateurs. Est-ce que je me trompe en disant que ce bruit est fonction, en partie tout au moins, de la vitesse et qu'un bateau comme un mouilleur de mines de la classe M, quand il marche lentement, fait relativement moins de bruit qu'un navire plus important quand il marche vite.

M Pierre COT. [*Interpretation.*] I am very pleased at this amendment, because in that case you will perhaps forgive my own error a few moments ago.

I shall now pass on to the question of noise. You mentioned this morning the question of the fans which provide the forced draught for the oil burners, and which make a noise. Is it not a fact that the noise of these fans is relative to the speed of the ship? Would it not be the case that a ship of the M-class cruising slowly would make less noise than a bigger ship cruising at a faster speed?

Commander WHITFORD. I think this question, if I understand you correctly, is intended to mean that the noise goes up with the speed. All I would say about that is that it is true that at high speeds fans have to work faster and they make a little more noise; but it is not true that the noise is substantially bigger on these occasions. On the contrary; the noise of the fan is usually similar when worked at a moderate speed as at a higher speed. I would say that the noise goes up only a little with speed. Also, as a fan is designed to produce an in-draught of air for the boilers, and it is also there to provide ventilation for the whole boiler-room, it is incorrect to assume that the fan need only go slowly when the ship is going slowly. I should like to add that I have had experience of this particular noise. I have had BYMS under my command for some time, the same as were in this operation, and they are ships not unlike the *Mljet* and *Meljine*, and I remember quite well when these BYMS were near me, alongside me, at night on different occasions, they made a considerable noise—a nuisance and an annoying noise. Another point is they are quite open. In my ship, our fans were enclosed and even one deck down, but these fans in these small ships are exposed in the same way as mine-rails and mine gear are exposed.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Je crois pouvoir répondre qu'il n'est pas exact de dire que le bruit augmente avec la vitesse. Il est vrai que les ventilateurs tournent d'autant plus rapidement que le navire marche plus vite et qu'ils font un peu plus de bruit, mais pas beaucoup plus. Les ventilateurs sont là pour apporter de l'air dans la chambre de chauffe ; mais ils apportent de l'air dans la chambre des machines également. En conséquence, quelle que soit la vitesse du navire, les ventilateurs tournent pour apporter de l'air à l'équipage. On aurait tort de supposer que le ventilateur ne tourne lentement que quand le navire ne marche pas vite.

J'ajoute que j'ai une certaine expérience de ce bruit, car des navires BYMS ont été placés sous mon commandement. Ces navires ressemblent beaucoup aux *Mljet* et *Meljine*. J'ai pu constater que leurs ventilateurs faisaient beaucoup de bruit, la nuit, et qu'il n'était pas agréable de les avoir à côté de soi. Il en est ainsi parce que les ventilateurs ne sont pas recouverts, comme ils le sont dans les navires plus importants ; ils sont exposés et leur bruit n'est donc pas étouffé.

M. Pierre COT. Est-il possible, lorsqu'on veut faire une opération de mouillage de mines sans être entendu, de prendre certaines précautions pour diminuer le bruit ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If it is desired to carry out a minelaying operation without being heard, are any steps taken to diminish the noise ?

Commander WHITFORD. I can assure you that we have tried very hard in my Service, i.e., the Royal Navy, to do this very thing. It is quite impossible in these small ships, without incommoding them to a great extent so that they cannot work their machinery, to operate without noise. Noise is one of the things in small ships you cannot get over.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Nous avons essayé, dans notre service, de parer à cet inconvénient. Il est impossible, à bord de ces petits bateaux, d'empêcher ce bruit, sans rendre le travail trop incommode pour l'équipage.

M. Pierre COT. Je n'ai pas parlé d'empêcher le bruit, mais de le diminuer. L'interprète pourrait traduire la question différemment.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I will repeat the question. I did not say to cut out the noise ; I said diminish it.

Commander WHITFORD. No, I do not think it possible to diminish it to any appreciable extent. I can think of various arrangements. One might have screens and so on, but as soon as you incommode you block up the passage of the air. They are high-speed fans which use small power and are very efficient. As soon as you do that, you reduce their efficiency so considerably that they no longer function correctly.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Je crois impossible de rendre les ventilateurs plus silencieux dans une proportion appréciable. On peut essayer de mettre des écrans, mais dès que l'on bloque le passage de l'air, le rendement baisse énormément. Ces ventilateurs tournent à une grande vitesse, et leur efficacité diminue si on essaie de diminuer cette vitesse.

M. Pierre COT. Il y a un grand malentendu entre nous. Je ne parlais plus des ventilateurs. Sur un navire mouilleur de mines, peut-on, en prenant des précautions, en adoptant un dispositif quelconque, en prolongeant, en graissant les rails, par exemple, diminuer le bruit que fait l'opération ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I am afraid there is a slight misunderstanding. I was no longer referring to the fans. My question was simply this. When a minelaying operation is envisaged, what steps can be taken to diminish the noise, for example, by prolonging the rails off the rear of the ship, or greasing the rails and different wheels and pulleys.

Commander WHITFORD. I am sorry I misunderstood the question. Of course, I am quite certain that every effort would be made in that direction. It certainly would by us ; but I want to make sure that you understand where this noise which I was talking about regarding mine-rails and sinkers comes from. It is not noise you can remove. It is no good greasing wheels. They are undoubtedly greased already. The noise does not come from wheels not being greased. It does not come from any other means you would take, such as greasing various bits and pieces. It comes from the unfortunate fact that you have a ton weight moving over very narrow rails which have been placed in a position, in this case as we believe temporarily and in our own ships permanently, and they are not by any means smooth. Nor can they be made so. Therefore, every time a mine goes from one rail to another or crosses the switch-gear or the turn-table which is fitted, it goes "bang, bang", you know the sort of noise. Similarly, every time a mine and sinker bumps another one it also goes "bang". Those noises are not susceptible to any diminution so far as I know. They never have been so reduced in our Service. Similarly, the question was raised by Professor Cot as to whether or not the rails could not be fixed or adjusted or lowered so that the splash would be reduced. I can only say that I have seen many minelayers in my time, and I have not seen any arrangement like that. It would seem to me almost impossible to build out rails to take one ton on an incline. They would fold up. You can have a slight curvature, I agree, and I believe in this case the rails were brought round to the stern of the ship, but any idea of having an incline and easing them into the water is quite impracticable.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Je m'excuse de ne pas avoir bien saisi la question tout à l'heure. Naturellement, tous les efforts sont faits pour diminuer le bruit. Mais le bruit dont je parle ne provient pas seulement des ventilateurs. Il y a le bruit des mines sur les rails, le bruit des crapauds des mines lorsqu'on les bouge le long des rails. Le graissage des rails n'est pas très efficace, car le bruit provient des déplacements de poids d'une tonne sur ces rails très étroits, chaque fois que les mines passent d'un rail à un autre, surtout dans ce cas où les rails sont placés temporairement. Dans le cas de navires ayant des rails en permanence, il y a des plaques tournantes, des aiguillages, et toutes les fois que les mines passent par ces différents dispositifs, on entend un bruit caractéristique. M. Cot s'est demandé également s'il n'était pas possible de prolonger le rail afin d'éviter un éclaboussement. Je n'ai jamais vu un dispositif de ce genre. Il me paraît même tout à fait impos-

sible à réaliser, car on ne pourrait suspendre des rails susceptibles de supporter une charge d'une tonne, afin de glisser la mine jusqu'à la surface de l'eau. Il est possible de prévoir une légère courbe qui suive la quille du navire, mais il n'est pas possible de prolonger davantage les rails.

M. Pierre COT. En somme, on ne peut prendre aucune précaution pour diminuer le bruit.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In other words, if I understand you correctly, no proper precautions can be taken to diminish the noise ?

Commander WHITFORD. Not quite. I said that no precautions along any of those lines would be of much use. The diminution of noise of the fan would not be suitable, and no practical precautions could be taken with regard to the mine dropping into the sea.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Ce n'est pas exactement ce que j'ai dit. Aucune précaution ne sera très efficace ; la diminution du bruit du ventilateur ne servirait guère, et en tout cas aucune méthode pratique ne peut être utilisée pour éviter le bruit de l'éclaboussement de la mine qui tombe dans l'eau.

M. Pierre COT. Je ne vous avais pas du tout posé ces questions, commandant. Je vous avais demandé si on pouvait prendre des précautions pour diminuer le bruit. Vous répondez que les précautions peuvent ne pas être très utiles et que l'on ne peut éviter la gerbe dont je n'ai pas parlé. Je vous demande si on peut prendre des précautions pour diminuer le bruit. Je vous demanderai ensuite quelle est leur efficacité. Voulez-vous être assez aimable pour répondre aux questions que je pose, les unes après les autres, et un peu plus lentement parce que je connais mal ces problèmes.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Unfortunately, I have not put these questions to you. The question I put to you was, could precautions be taken to diminish the noise ? You are answering questions as to the usefulness of the various practices which I have not even mentioned myself. The question I put to you is, could precautions be taken to diminish the noise. Later on, I shall put questions as to the efficiency of these practices, but I would ask you to answer these questions as I put them to you, inasmuch as I do not wish to be involved in other questions owing to my own limited technical knowledge.

Commander WHITFORD. I am sorry. I merely felt that if I gave an answer I should indicate something about the answer. To say "could any precautions be taken" over the whole range, the only answer is "yes" ; but it is misleading, because precautions which can be taken are of little or no use.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Je ne voulais pas répondre simplement à la question parce que, sans explication, ma réponse aurait pu être mal comprise. Si je dois répondre à cette question, je dirai : Oui, on peut prendre des précautions, mais j'ajoute que les précautions ne sont pas très efficaces.

M. Pierre COT. Nous allons être d'accord. On peut prendre des précautions, mais, comme dirait Beaumarchais, ce sont des précautions

inutiles. D'après vous, on peut en prendre, mais elles ne servent pas à grand'chose.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In other words, I think we can agree. You state that precautions could be taken but they are not of much use. In fact, precautions are useless, that is, in other words, what you are giving us to understand ?

Commander WHITFORD. That is so, Mr. President ; if, in fact, you can have such a thing as a "useless precaution".

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Il en est ainsi, si l'on peut parler de « précautions inutiles ».

M. Pierre COT. Nous allons passer à l'opération Retail. Dans cette opération, vous commandiez la flottille des dragueurs de mines. Est-ce bien exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] My next question will deal with Operation Retail. During Operation Retail you were Officer-in-Charge of the Minesweeping Flotilla. Is that so ?

Commander WHITFORD. Yes, Mr. President, I was in charge of the Fifth Minesweeping Flotilla which contained elements of other flotillas, and I was in charge and in command of all the minesweeping ships.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Oui, j'étais l'officier qui commandait la 5me flottille de dragueurs de mines, qui comprenait aussi des navires appartenant à d'autres flottilles. Je commandais tous les dragueurs de mines.

M. Pierre COT. En dehors des dragueurs de mines, il y avait, dans le voisinage et faisant partie de l'opération Retail, de nombreux navires de guerre. Ce renseignement est-il exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Outside of the minesweeping ships, there were in the neighbourhood and participating in Operation Retail a number of warships—is this correct ?

Commander WHITFORD. It is correct to say that a number of warships were in the area marked, I think, B, in the swept area, well to the westward of Cape Kiephali—to the north-westward of Cape Kiephali.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Oui, il y avait d'autres navires dans la zone B, zone qui avait été draguée et qui allait d'un point à l'ouest du cap Kiephali vers le nord-ouest de ce cap.

M. Pierre COT. Ces navires de guerre ont-ils participé à l'opération de dragage proprement dite ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Did these warships participate in the actual minesweeping operation ?

Commander WHITFORD. No, Mr. President, they could hardly do so as none of them was a minesweeper.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Non, ils ne pouvaient vraiment pas y prendre part parce qu'aucun de ces navires n'était un dragueur de mines.

M. Pierre COT. Du point de vue du dragage proprement dit ou du déminage, leur présence ne vous a servi à rien. Je parle du point de vue de l'opération de dragage elle-même.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In other words, from the point of view of the minesweep itself, their presence was of no use to you at all ? I am referring to the minesweeping itself.

Commander WHITFORD. As far as the minesweeping itself was concerned, they were of no use to me whatever.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] En ce qui concerne le dragage même de mines, ils ne servaient à rien.

M. Pierre COT. Avez-vous été attaqué ou menacé d'interférence, suivant le mot employé dans le rapport, par les autorités albanaises pendant que vous meniez votre opération de déminage ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*]. During the minesweeping operation, were you attacked or were you interfered with in your minesweeping by the Albanian authorities ?

Commander WHITFORD. No, Mr. President, I was not. The only possible incident was the fact that I think I put in my report—the boat with armed people on board and flying the white flag did apparently come rather close to our boats when they were recovering a mine, and at one period it looked as if they were going to interfere ; however, I gave orders that that was to be dealt with if necessary, and shortly afterwards the boat went away.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Non, je ne l'ai pas été, si ce n'est l'incident du bateau portant un drapeau blanc avec des hommes armés à bord, qui s'est approché tandis que l'on récupérait une mine et qui, à un certain moment, a semblé vouloir se mêler de notre dragage de mines. J'ai donné les instructions nécessaires pour faire face à cet incident et, plus tard, ce bateau s'est éloigné.

M. Pierre COT. En me reportant au paragraphe 12 de la page 107 de votre rapport [1], je vois en effet que vous aviez donné l'ordre de ne pas employer la force à moins que ce ne soit absolument nécessaire. Est-ce bien exact ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I refer to your report, page 107, paragraph 12, and it is stated there you gave orders that force should not be used unless absolutely essential. Is that correct ?

Commander WHITFORD. That is perfectly correct, Mr. President. That refers only and entirely to this incident of the motor boat.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] C'est parfaitement exact, mais ce passage n'a trait qu'à l'incident de la vedette.

M. Pierre COT. Si les autorités qui se trouvaient dans la vedette vous avaient demandé l'autorisation d'assister au dragage par la voie d'un observateur, vos ordres vous auraient-ils permis d'accepter ou auriez-vous considéré qu'il s'agissait d'une interférence que vous ne pouviez tolérer ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] If the authorities in the motor boat had asked for your permission to participate or to be present at

[1] Voir vol. I, pp. 153-154.

the operation by means of an observer, would your orders have allowed you to accept this or would you have considered this interference ?

Commander WHITFORD. It is difficult to assess, Mr. President, at this length of time, exactly what I would have done, but my immediate reaction is that I was told not to interfere with them in any way. I would certainly therefore—in fact I did—allow the boat to approach. I took no action to send this boat away beyond ordering my own boat that if they started to interfere with the process of recovering one of these mines, they would then have to be dealt with, using as little force as possible. As regards the question of a man being allowed on the spot and observing the operation, the answer is, of course, yes. I had no orders to do otherwise.

Mr. President, perhaps I am unduly suspicious of M. Cot's questions and remarks, but just in case there is any misunderstanding whatever and in spite of the fact that I am not entitled to give any details about any orders on the operation—any written orders and so on—I can say quite definitely beyond any shadow of a doubt that my instructions, both verbal and otherwise, stressed always the point that we should not give any provocation to anybody from Albania or elsewhere ; and certainly I would interpret them to mean that I had no business to interfere with a boat from the coast unless, of course, they in turn interfered with me.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Il est difficile d'indiquer avec précision, après tout le temps qui s'est écoulé depuis, ce que j'aurais fait dans ce cas. Mes ordres étaient de ne me mêler en rien de leurs affaires. Lorsque le bateau à moteur s'est présenté, je l'ai laissé approcher, sans rien faire pour le renvoyer. Je lui ai simplement fait savoir qu'il ne devait pas nous empêcher d'effectuer le dragage. S'il avait été question qu'il reste là en observateur sans essayer d'empêcher la récupération des mines, je n'aurais pas essayé de le faire partir, je l'aurais laissé tranquille. Je n'avais pas l'ordre d'agir autrement.

Peut-être ai-je trop de suspicion vis-à-vis des questions que me pose M. Cot. Bien que je ne doive pas parler des instructions orales et écrites que j'ai reçues à ce moment, je peux dire que l'on m'a toujours donné l'ordre de ne pas provoquer les autorités albanaises, ni aucune autre autorité. C'est pourquoi je ne me serais pas cru autorisé à chasser une vedette à moteur passant à cet endroit, à moins bien entendu qu'elle n'essayât d'intervenir pour entraver mes activités.

M. Pierre COT. Je n'ai nullement parlé de provocation. Supposons qu'un représentant du Gouvernement albanais soit venu et vous ait demandé à être associé à l'opération de déminage, à vous indiquer par exemple la zone qu'il fallait déminer de préférence à une autre, qu'il ait insisté et n'ait accepté de vous donner l'autorisation de déminer qu'à la condition de détruire toutes les mines, vos ordres vous auraient-ils conduit à répondre à cette invitation ou à passer outre ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I made no mention at all of provocation. What I am asking you is this : if a representative of the Albanian Government had appeared at that time and had asked to be associated in the minesweeping operation ; for instance, if he had suggested a certain zone to be swept rather than another zone, or if he had stated he would give his authority to you to sweep the zone provided

you destroyed all the mines, then in that case would your orders have made it possible for you to accept that invitation or would you have rejected it ?

Commander WHITFORD. Once again, I must repeat, I am not allowed to talk about my orders, but I am happy to be able to say this : my orders included no such references. If I had been faced with this peculiar position, I would have had to have come to a conclusion entirely by myself, and therefore I can give an answer because there were no such orders. My answer therefore is I think if such a thing had happened I would politely have informed the Albanian officer or whoever it was that he was perfectly entitled to be an observer, and I would give him all the information necessary ; I would be delighted to tell him about the mines that were cut, which way they were drifting and so on, but if it was a question of trying to tell me how to sweep the Channel, then I think I would have told him that perhaps my experience should be taken into account and I would be pleased if he would allow me to sweep the Channel in my way—as indeed the Admiral did. Nobody told me how to sweep that Channel ; I made out my own operation orders.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Je veux encore une fois dire que je n'ai pas le droit de parler des ordres que j'ai reçus à ce moment-là, mais je peux dire que mes ordres n'ont pas fait mention de la possibilité envisagée par M. le professeur Cot. Donc, mes ordres ne parlant pas de cela, j'aurais dû traiter cet incident sous ma propre responsabilité, et je peux dire que ma réponse aurait été celle-ci : si l'officier albanais ou n'importe quel représentant du Gouvernement albanais m'avait demandé d'être observateur, je lui aurais dit : « mais certainement, vous pouvez regarder ce qu'il en est », et lui aurais fourni tous les renseignements nécessaires, mais si, au contraire, il m'avait donné des conseils sur la manière selon laquelle j'avais à draguer, je lui aurais certainement indiqué que j'avais beaucoup d'expérience en cette matière et que je draguerais le chenal comme bon me semblerait, car l'amiral lui-même ne m'a pas donné d'ordres exacts en ce qui concerne le dragage du chenal, j'ai seulement reçu l'instruction générale de le draguer ; quant aux détails, ils m'incombaient personnellement.

M. Pierre COT. Ce serait une mauvaise plaisanterie que de vous faire observer que cela provenait du fait que l'amiral n'était pas dans ses propres eaux territoriales, c'est pourquoi je m'abstiendrai. Mais je voudrais vous poser une autre question : vous est-il déjà arrivé en temps de paix de faire des opérations de déminage avec une couverture aussi importante que celle qui avait été affectée à l'opération Retail ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] It would be a bad joke on my part to point out this was because the Admiral was not operating in his own territorial waters. I shall not make this bad joke. I come to another question : has it ever happened to you in peace-time to carry out a minesweeping operation with so important and so imposing a covering force as the one that was employed in Operation Retail ?

Commander WHITFORD. Mr. President, no, of course not.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Non, naturellement.

M. Pierre COT. Puis-je vous demander, sans vouloir évidemment vous pousser à dévoiler les ordres, ce que vous ne pouvez faire, si vos

ordres vous enjoignaient, d'une façon générale, de déminer le chenal ou bien de ramener toutes les pièces à conviction qui pouvaient se trouver sur ce que, d'accord avec vous, j'appellerai moi-même « les lieux du crime » ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I do not wish to push you too far in this matter of revealing what your orders may have been: I would ask you whether your orders in a general way ordered you to simply sweep the Channel, or did they mention you should bring back from your operation all the evidence from what I think you would agree should be called "the scene of the crime" ?

Commander WHITFORD. Mr. President, I would like to ask advice on this subject for one moment.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] J'aimerais bien demander des conseils à ce sujet.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, the witness may answer that question.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, le témoin peut répondre à cette question.

Commander WHITFORD. Mr. President, of course I was told to bring back mines if possible. It was a suggestion I think I made myself to begin with early on in the little talks which we had in Malta. "Of course", I said, "if possible we will bring back a mine, and in any case if they happen to be new mines of course we will bring them back."

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] La réponse est que, naturellement, on m'avait indiqué de rapporter une mine, si c'était possible. Du reste, c'était une suggestion que j'avais faite moi-même lors des conversations que nous avions eues à Malte et il était aussi indiqué que s'il s'agissait de mines nouvelles, je devrais alors certainement en rapporter une.

M. Pierre COT. L'objet de l'opération était donc surtout de rapporter ces indices plutôt que de déminer le chenal ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Then the purpose of the operation was, above all, to bring back such clues rather than to sweep the Channel ?

Commander WHITFORD. I would not say "above all". That is an exaggeration. We did not know what sort of mines they were or anything about it. We did not expect to find so many mines; indeed, we did not expect to find any mines. No ; I think it is a matter of opinion which you have just as much right to as anybody else. We undoubtedly were trying to clear a channel, a channel which I well knew to be the Medri route. My first consideration was to see that these routes which we had declared clear, and which the whole world regarded as being clear, once we said so, were again made clear. Another reason that was also important—I would not say whether of equal importance, of more importance, or less importance—was that we had suspicions that as our minesweeping was, in cases like this, 100 per cent efficient; there must be some peculiar happenings going on in the Corfu Channel. Therefore, if we found what we suspected,

or strongly suspected to be true, namely, that in this swept channel, this channel which I knew to be clear, there were new mines, well, quite obviously, the first duty and the first precaution we had to take was to get concrete evidence—evidence of mines actually brought from the sea in that Strait.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Je ne dirais pas « surtout », mais je dirais que vraiment nous ne nous attendions pas à trouver un grand nombre de mines dans ce chenal, et cela pour les raisons que j'ai indiquées ce matin. Nous avions comme devoir de draguer le chenal Médri, nous devions veiller à ce que cette route que nous avions déclarée sûre, que tout le monde croyait sûre, redevînt libre de mines.

Naturellement, nous savions que le dragage que nous avions à effectuer devrait amener une sécurité de 100 %, et il nous semblait que vraiment, s'il s'y trouvait des mines, nous devions voir s'il s'agissait de mines nouvelles. La première précaution à prendre était de trouver ces mines pour voir si vraiment il y en avait de nouvelles, si l'on avait, de la mer, amené des mines dans ce détroit.

M. Pierre COT. Vos instructions étaient de draguer le chenal et de ne pas déborder autour de ce chenal, semble-t-il, d'après la manière dont vous les avez suivies. Est-ce bien cela ? Je voudrais donner une précision ; je ne fais pas allusion à la mine qui se trouve juste au bord du chenal, évidemment, et qu'il est très naturel d'avoir draguée.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] The instructions then were to sweep the Channel and not to overflow outside the Channel, which seems to be what happened according to your instructions as you followed them. I would point out that I am not referring to the mine which was just on the edge of the Channel, which it was natural to sweep.

Commander WHITFORD. I think that Professor Cot does not quite understand what is meant by sweeping a channel. My instructions were quite broad, and it was left to me to interpret them with the time at my disposal and the ships at my disposal. They were to sweep the Channel, and I had every intention, if time had been available, of carrying this out including overlap, so that I could have had the first part of the sweep, that is, sweeping with ships in formation astern, completed 100 per cent, and all that would have been necessary would have been to do an "A sweep". It is true that the sweeps of the two BYMS went outside the Channel, but there is nothing wrong in that. I had every intention of doing so. I had every intention of making this a proper job, but as it was I did not even sweep the whole Channel. There were two "holidays", or two gaps left in the actual Channel, and a little bit at certain points was swept just beyond the actual Channel ; but it was not nearly enough to be able to say that it was properly swept. I should add that as I remember my orders—I have not seen my actual operational orders for some time—there were three other serials which we did not complete, and as far as I remember they included this overlap. Further, if we had only discovered one mine, perhaps an old one, I feel certain that I should have been granted permission to finish this sweeping properly so that the Channel could have been considered open once more. As it happened, we were all astounded to find 22 new mines, and when I reported to the Admiral that it was finished for the day, then, of course, other considerations came in and I never completed the operation.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Je crois que M. le professeur Cot ne comprend pas exactement comment on drague un chenal. Mes instructions avaient été de draguer à 100 % ce chenal avec les bateaux dont je disposais, tout d'abord en procédant en file et, après, en procédant à un dragage du type A, et la seule chose qui m'a empêché de faire ce dragage complet, c'est-à-dire d'avoir les chevauchements nécessaires, a été le manque de temps. Comme je l'ai indiqué ce matin, j'ai dû laisser, sans les draguer, deux petits espaces de mer, et il est vrai qu'à un certain moment un chevauchement s'est produit sur un côté du chenal, mais cela est tout à fait naturel. J'aurais préféré avoir de grands chevauchements pour que le chenal soit bien dragué.

J'aimerais ajouter que je n'ai vraiment pas eu le temps de compléter ce dragage, que j'aurais dû faire trois autres séries et que peut-être, si nous avions découvert seulement une mine, j'aurais eu la permission de continuer ce dragage le jour suivant. Mais nous avons été très surpris par le nombre de vingt-deux mines que nous avons découvert et, ainsi que je l'ai expliqué précédemment, nous n'avons pas poursuivi l'opération le jour suivant.

M. Pierre COT. Je dirai au commandant que je n'éprouve aucune honte à ne pas connaître cette chose et que si je la connaissais, je ne lui poserais pas de questions. C'est pour cela que j'en pose précisément. Je voulais dire ceci : vous avez fait des opérations que je ne discute même pas, parce que je ne les comprends pas — et c'est normal que je ne les comprenne pas dans le détail —, vous avez fait des opérations dans le canal, mais, ce que je voudrais vous faire préciser, c'est que vous n'avez pas fait d'opérations en dehors du canal, par exemple, vers la baie de Saranda. N'avez-vous pas fait ces opérations parce que vos ordres étaient de ne pas les faire, ou bien parce que vous avez estimé, vous-même, que vous n'aviez pas à les faire ? J'avais cru que, lorsque je vous avais posé ma question, vous aviez pensé que j'avais fait des objections en ce qui concerne votre façon de passer. Évidemment ce n'est pas cela du tout.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I want to point out that I am not ashamed to say that I do not understand this question very well, and it is because I do not understand that I am obliged to put it to you. However, you did indicate operations—I am not discussing these at all because I am not competent to discuss them—which involved cross-sweeps in the Channel and not outside in the Bay of Saranda. Was this because you had orders not to do so, or did you do this on your own initiative ? I must confess I am not competent in these matters, but you seem to have the impression that I object to the manner in which you carried out these operations and the methods you used for sweeping.

Commander WHITFORD. I was ordered to sweep a channel one mile wide in the Medri route, and that involved me in making a slight allowance to be certain that the channel was swept. Therefore, I had every intention, if I had been allowed to go on or if time had been longer, to make sure that the whole of the Channel had actually been covered. It is a bit difficult [witness indicated on chart] at one time to make sure you have the whole Channel swept, I mean at Denta Point. To do that, theoretically you would have to arrange for the sweep to go round the corners, so to speak, which is a very difficult thing to do. There are,

however, places where it is possible to ensure a complete 100 per cent covering of the Channel such as abreast of Saranda Bay up here [indicating], down here [indicating], and there [indicating]. Of course, I would have arranged to have the ships with their sweeps a little outside the actual line so that I should be able honestly to say that I had completely covered the Channel.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Pas du tout, je n'ai pas d'objections à faire à ce que vous avez dit, mais mes ordres étaient de draguer un chenal d'une largeur d'un mille et, pour être tout à fait certain que le chenal soit dragué, il est nécessaire de déborder de chaque côté. Naturellement, en certains endroits, il n'est pas possible d'assurer le déminage complet du chenal, par exemple au point marqué sur la carte « Denta Point », la drague ne peut aller dans toutes les petites baies. Il ne serait pas possible de faire faire ce travail par la drague tout le long des petites pointes, mais, au contraire, au large de la baie de Saranda, il est tout à fait possible d'assurer le déminage complet du chenal en débordant de chaque côté. Si cela avait été possible, je me serais arrangé pour que cela fût fait.

M. Pierre COT. En somme, nous sommes tout à fait d'accord, et grâce à vous j'ai très bien compris. Ce que vous deviez faire, c'est draguer le chenal Médri et, pour draguer le chenal Médri, partout où cela était possible, vous deviez également draguer la marge dont on nous a parlé l'autre jour, mais votre objectif était le chenal Médri, y compris sa marge, là où elle est possible. Je crois que si vous voulez bien confirmer, cette fois nous serons tout à fait d'accord.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I think we are in agreement on this point, and I am grateful to you for having explained it. Your instructions were to sweep the Medri channel, and in order to do so, you also had to sweep the edge which was referred to the other day. In other words, to sweep the Medri channel you also had to sweep the edge ?

Commander WHITFORD. Yes, and not only the edge, but a little beyond the edge to make quite certain that the whole area had been covered. That, I believe, is explained early in the proceedings when we were talking about the sweeping of the Medri channel in the first place. Of course, there was a good margin left outside the actual line in order to be sure that no ships could touch mines in the confined area of the Channel.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Oui, il fallait draguer jusqu'à la lisière du chenal et même un peu plus loin, ainsi que cela a été expliqué tout à fait au début de cette affaire. Quand on a parlé du chenal Médri, on a expliqué qu'il était nécessaire de draguer un peu plus loin que le bord du chenal pour être certain qu'un bateau ne heurte pas une mine.

M. Pierre COT. C'est ce que j'avais moi-même dit, et je crois que la traduction n'a pas été très fidèle. Il s'agissait de la nécessité, pour être sûr que le chenal soit dragué, de draguer une marge de sécurité à droite et à gauche. Je suis tout à fait d'accord.

Arrivons-en, si vous le voulez bien, à une autre question. Vous nous avez dit, je crois, sur une interrogation de sir Frank, que si les navires qui avaient mouillé les mines, ou qui sont accusés d'avoir mouillé les

mines, avaient voulu faire disparaître les pièces à conviction, c'est-à-dire les mines qui restaient, il aurait fallu, pour les deux navires travaillant ensemble et travaillant de jour, environ 18 heures de travail. Est-ce bien cela ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] That is what I think I said. To sweep this Channel, it is necessary to sweep two sections of it on the right and on the left. I come now to another question. I think you said, in answer to a question put by Sir Frank, that if ships, which had laid mines or which were accused of having laid them, had wished to rub out all clues and evidence of the minelaying, this would have meant that two ships working at the time would have needed about 18 hours to remove the traces of this evidence. Is that correct ?

Commander WHITFORD. Substantially correct. I will repeat what I said. I said, sweeping the minimum area, merely that rectangle surrounding the mines, as we have been assuming there are no more mines elsewhere ; but I should explain that that is most unlikely ; then two ships would take about 18 hours. That is the absolute minimum time. Of course, in practice, what they would have to do is to go beyond it. They would not know, even if they had laid the mines themselves, which may seem strange, exactly where they were within a few yards. They would have to sweep an area beyond—all round in fact. When we sweep our own minefields, we do a substantial area all round the minefield.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] En un sens, nous sommes d'accord. Ce que j'ai dit, c'est que pour draguer le petit rectangle dont j'ai parlé, et en supposant qu'il n'y ait pas d'autres champs de mines en dehors de ce rectangle, deux bateaux pourraient draguer ce champ en 18 heures. Je voudrais expliquer que le temps que j'ai indiqué est le minimum absolu. Dans la pratique même, si ces deux bateaux avaient posé eux-mêmes les mines, ils devraient draguer un espace un peu plus grand, une marge tout autour du champ dans lequel ces mines auraient été posées, pour être tout à fait certains de n'en pas laisser. C'est, du reste, la pratique que nous employons nous-mêmes quand nous déminons les parties de la mer que nous avons nous-mêmes minées.

M. Pierre COT. Dans ces conditions, ma conclusion est-elle exacte et *correct*, comme on dit en anglais, si j'indique que, me semble-t-il, étant donné ces éléments, si l'on avait organisé une surveillance, l'opération de déminage n'aurait pu se faire en secret ?

Je vais poser ma question d'une autre façon. Voici un travail qui requiert 18 heures de jour et qui se fait dans le Détroit de Corfou, c'est-à-dire dans un endroit où le bras de mer est assez resserré. Si l'on avait organisé une surveillance dans le Détroit de Corfou, pour éviter que des criminels viennent reprendre les pièces à conviction, les criminels n'auraient pas pu reprendre leurs pièces à conviction sans être aperçus. Voilà le sens de ma question.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Inasmuch as the ships would need 18 hours, and the drag was carried on in the Corfu Strait, in a very narrow space, if a watch had been instituted to prevent the traces from being eradicated, then would this operation have been able to be carried out in secret ?

Commander WHITFORD. It depends upon what you mean by "secret". It would be quite impossible for ships to operate in those waters without being seen. As to whether they could be pinned down to what they were doing is another matter. Minesweeping looks like trawling for fish. I shall not go into the realms of fancy, but I think you will realize what I mean. If two ships were going up and down the Channel, they would be spotted on both sides and deductions, I think, could be drawn ; but it must not be supposed that that would be the end of it and that you would know at once that they were sweeping. A very close watch would be required for that purpose.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Tout dépend de ce que le professeur Cot veut dire quand il parle de secret. Naturellement, si deux bateaux naviguaient le long de ce rectangle, il leur serait tout à fait impossible de passer inaperçus, mais je dois ajouter que le dragage des mines ressemble beaucoup au travail qu'effectuerait un bateau de pêche traînant un chalut. Ces bateaux seraient tout de suite vus des deux côtés de la côte, mais alors, il faudrait déduire ce qu'ils sont en train de faire, et à moins de les observer très soigneusement, il ne serait peut-être pas possible d'assurer qu'ils sont en train de draguer des mines.

M. Pierre COT. Je voulais dire exactement ce que vous avez dit, mais si, par conséquent, les navires ne pouvaient opérer sans être repérés, — je crois que *spotted* peut se traduire par repérer, — et si on les avait repérés, n'aurait-on pas pu à ce moment-là alors, par des vedettes à moteur ou n'importe quel autre moyen, aller vérifier ce qu'ils faisaient exactement. Est-ce bien cela ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I think you have said exactly what I was going to say. In other words, if the ships which were out on the operation had been spotted, could not one have then gone out in motor launches to see what they were doing ?

Commander WHITFORD. Yes, of course ; and if mines had been cut, they would also be quite obvious as, indeed, they were on November 13th.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Oui, naturellement, et si les mines avaient été draguées et coupées, cela aurait été évident et on aurait pu le voir comme en effet on l'a vu le 13 novembre.

M. Pierre COT. Je vous remercie de vos réponses.

J'en arrive à un autre ordre de questions. Il s'agit des observations que vous avez faites vous-même au cours de l'opération Retail, notamment des observations sur les défenses de la côte. Vous n'avez pas vu, nous avez-vous dit, les soldats vous-même. On vous a rapporté que l'on avait vu des soldats derrière un mur de béton, deux ou trois cents soldats, mais vous ne les avez pas vus vous-même, c'est bien cela ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I thank you very much for this explanation.

I now come to a new series of questions which relate to observations which you made yourself during Operation Retail, especially with reference to coastal defences. You did not yourself see two hundred or three hundred soldiers ? You were told that those soldiers had been seen, but you yourself did not see them behind their wall ?

Commander WHITFORD. That is correct. The incident was reported to me officially by the captain of the *Vallay*, and subsequently, after I wrote my report, the incident was again confirmed by officers in my own ship and in the other ships of the flotilla.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] C'est exact. L'incident me fut rapporté officiellement par le commandant du bateau *Vallay* et, après que j'eus écrit mon rapport, cela fut confirmé par d'autres officiers à bord de mon propre navire et d'autres navires de la flottille qui m'indiquèrent avoir également vu ces soldats.

M. Pierre COT. Je m'excuse si je vous demande de rafraîchir vos souvenirs et de les rendre plus précis, mais savez-vous vers quel moment de la journée cet incident s'est passé ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I apologize if I have to ask you to refresh your memory on this point, but could you say at what time of the day this incident took place ?

Commander WHITFORD. If I might be allowed to look at my report, I can give the exact time because it is reported to have taken place when the mine exploded in *Seabear*'s sweep.

I see here it is 11.23 *Seabear* cut the mine and it was a moment or two afterwards—not more than two minutes anyway—that the heads appeared, because the mine was in the sweep for, I forget now, but a minute or two.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Si je peux regarder mon rapport, je pourrai dire l'heure exacte, car il y est dit que l'incident se produisit quand la mine fit explosion dans la drague *Seabear*.

Je crois que c'est à 11 heures 23 que la drague *Seabear* coupa la mine, et cela a dû se produire deux minutes après au plus, car cela demande quelque temps pour que la tête de la mine apparaisse. Elle reste peut-être une minute dans la drague même avant de faire explosion.

M. Pierre COT. Je ne vous demande pas d'être tout à fait précis ; si vous m'aviez dit onze heures ou midi, cela m'aurait suffi.

D'autre part, vous avez dit vous-même avoir vu plusieurs petits postes occupés par des soldats. Pouvez-vous nous dire à quel moment vous avez observé ces postes et, là encore, de la manière la plus approximative qui soit ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I thank you very much for your precise answer ; a more approximate answer would have satisfied me completely—if you had said even between 11 and 12. However, you also state that you had seen some gun positions or some positions which appeared to be or which were manned by soldiers. Could you say at approximately what time you saw these different positions ?

Commander WHITFORD. This time, Mr. President, I will have to be rather more approximate. I saw those posts on all three laps and particularly on the last lap, so I saw observation posts—machine-gun posts as I believed them to have been—from about 11.20 until about—I do not know—towards the end of the sweeping. I cannot remember now whether I saw them all at the end of the last lap or not, but anyway on all three laps, and, of course, on the third lap when we were closer to the coast I was able to see them more clearly. Speaking now entirely

from memory, there were about ten to fifteen small posts—when I say posts, I do not know, they may have been people behind earthworks, looking out—but no great numbers were seen by me, certainly not more than fifty people altogether, because they did not seem to be wanting to be seen. That was my impression, that they were keeping themselves hidden.

I must add, Mr. President, that of course this knowledge—this seeing of the posts—was a very secondary part of my occupation. I was not entrusted with any such thing as reporting and I was much too busy directing my operation and manoeuvring my flotilla to pay much attention. It was only now and again that I had a cursory look or one was pointed out to me by my signals officer or my people on the bridge, who would point out and say: "There's another post, Sir! You see that one over there"—and so on.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Cette fois, j'indiquerai le temps un peu plus approximativement. J'ai vu ces postes au cours des trois passes que j'ai faites et surtout pendant la dernière passe, car à ce moment-là j'étais plus près de la côte. J'ai donc commencé vers 11 heures 20, et cela a continué pendant tout le temps que j'ai dragué les mines, jusqu'à la fin du dragage. En tout, il y avait environ une dizaine — dix à quinze — de ces postes, et il semblait qu'il y avait des individus derrière les terrassements. Je ne sais pas si c'étaient les mêmes individus qui se trouvaient derrière une partie du terrassement et derrière l'autre partie, mais en tout j'ai peut-être vu cinquante personnes, et j'avais l'impression que ces personnes essayaient de se cacher, de se dissimuler.

Je dois ajouter que j'ai obtenu ces indications d'une manière secondaire parce que je n'avais pas le devoir de faire des observations de ce genre. Mon devoir était de faire attention au dragage des mines, et j'étais bien trop occupé à cela pour faire très attention à ces petits postes. Ce qui est arrivé, c'est qu'à un moment donné mon sous-officier des signaux m'a dit : « Regardez par ici, il y a un de ces postes », et quelqu'un sur la passerelle me fit une observation semblable.

M. Pierre COT. Dernière question ou peut-être avant-dernière : Ici je dois m'excuser, car j'aurais peut-être pu trouver le renseignement, mais je ne l'ai pas présent à l'esprit. Si mes souvenirs sont exacts, les dragueurs étaient venus la veille au soir et avaient passé la nuit sur place et vous avez commencé le travail le lendemain vers 11 heures du matin. Est-ce bien exact ? Il est possible que je me trompe ; c'est pour cela que je m'excuse par avance si mon information est inexacte.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] My last, or perhaps my last question but one—I must apologize for putting this question to you, but it is really for information, because I had not been able to check and it is really to check this information that I am putting this question to you, but is it true that the minesweepers arrived in position over night and that they rode at anchor there overnight and only started their sweeping operations the following day around 11 a.m. ?

Commander WHITFORD. No, Mr. President, that is incorrect. We were in the vicinity the day before, when we were doing quite a lot of minesweeping of the special swept areas—A, B and C, I think they are now designated—well to the north-west of Cape Kiephali. It is true that after that we anchored for the night some distance away from the

coast, and I have just refreshed my memory ; actually, we passed Cape Kiephali—I think it is at 09.00 hours the first sweep passed. We had some distance to go from our anchorage to get to Cape Kiephali, and as I remember it, we started quite early, at about 6 o'clock in the morning ; however, there was a little mist at the time, and we were delayed by this mist because, as I have explained on several occasions in this Court, you cannot navigate in a channel like that with any accuracy unless you can see. We had to wait until visibility improved : it did improve and it was quite good when I actually entered the Strait.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Non, ce n'est pas exact. Le jour précédent, nous avons dragué les zones spéciales A, B et C, qui se trouvent bien au nord-ouest du cap Kiephali. Puis nous avons jeté l'ancre, à quelque distance de la côte, et ce n'est qu'à 9 heures le lendemain matin que j'ai passé au large du cap Kiephali ou plutôt que le premier dragueur a passé au large de ce cap. Nous étions auparavant à une certaine distance. Je me rappelle en effet que nous sommes partis de l'endroit où nous avons passé la nuit vers 6 heures du matin. Nous avons eu un peu de retard parce qu'il y avait du brouillard et que l'on ne peut pas naviguer, comme je l'ai indiqué auparavant, avec précision dans un chenal de ce genre à moins que l'on puisse se rendre compte de l'endroit où l'on se trouve.

M. Pierre COT. Tous les dragueurs ou presque sont arrivés ensemble, je crois ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] All the minesweepers arrived together, or more or less together—more or less at the same time ?

Commander WHITFORD. No, Mr. President. As I remember it, and I think it is down in the report, the first ones—the BYMS—went ahead to sweep, to do a searching sweep, so that it would be safe for the larger ships which draw considerably more water to enter the Channel at all. That is the normal precaution to take, and as I remember it, I passed a mile or two astern of them with the five fleet sweepers following on the track of the small BYMS.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Non. Autant que je puisse me rappeler, les navires BYMS sont allés en avant pour explorer une route et pour la rendre sûre pour les bateaux plus grands qui la suivraient. C'est la méthode habituelle employée pour les déminages de ce genre ; les petits bateaux vont en avant. Il me semble me rappeler que j'ai passé à environ un mille ou deux derrière les BYMS.

M. Pierre COT. Je m'excuse, j'aurais dû vous citer le passage de votre rapport à la page 105, le paragraphe 3. Je viens de le trouver. Il est ainsi conçu : « Les BYMS ont commencé leur premier passage à 9 h. 05 et la flotte des dragueurs a suivi à 10 h. 13, aussitôt qu'on a déclaré que le passage était possible. » Je crois que c'est bien cela ?

Enfin — et j'en aurai fini —, est-ce que le *St. Bride's Bay*, sur lequel se trouvait l'amiral Kinahan, était avec vous ou près de vous au cours de l'opération de déminage ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Yes, I apologize ; I have found the passage in your report of the 14th November, in paragraph 3, on page 105 of the British Memorial : "BYMS commenced their first lap at 09.05 hours and the fleet sweepers followed at 10.13 hours, as

soon as the BYMS reported", etc. Was the Admiral's flagship near you, the *St. Bride's Bay* ? Was it with you at the time of the sweep, or was it some distance off ?

Commander WHITFORD. No, Mr. President. The *St. Bride's Bay* remained in the vicinity of Cape Kiephali as I remember it, or rather to the westward of Cape Kiephali ; we could just see her when we got up to the north-west end of our sweeping channel. We could see the *St. Bride's Bay* quite clearly and, of course, we were in touch with her by radio-telephony.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Non, le navire *St. Bride's Bay* est resté dans les alentours, à l'ouest du cap Kiephali. Nous pouvions juste voir ce bateau quand nous étions à l'extrémité nord-ouest de notre passe, mais naturellement nous restions toujours en communication avec ce bateau par radio-téléphone.

M. Pierre COT. En somme, je pourrais dire qu'il était entre la flotte des dragueurs et l'autre flotte, la flotte des navires de guerre ?

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] In other words, one might say, he was stationed between the two fleets ; that is to say, between the minesweeping fleet and the other fleet—the warships fleet ?

Commander WHITFORD. That is quite correct, Mr. President.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] C'est parfaitement exact.

M. Pierre COT. Je n'ai plus de questions, Monsieur le Président.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I have no further questions to put to the witness.

Le PRÉSIDENT. L'heure est déjà avancée, commandant ; cependant, je crois qu'il vaut mieux que nous terminions votre interrogatoire ce soir. Je vous poserai donc quelques questions. Nous n'avons d'ailleurs pas besoin de beaucoup d'explications. Peut-être pourrez-vous nous donner ces renseignements.

Nous voudrions savoir si les mines qui ont été récupérées dans le Détroit de Corfou étaient construites de manière à devenir inoffensives après avoir été détachées ou après avoir été coupées par un dragueur ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] It is rather late, I know, Commander Whitford, but I think it might be preferable to finish the questions which are to be put to you this evening. The Court has a few questions which it wishes to put to you and which you can answer fairly briefly without any detailed explanation.

Were the mines recovered in the Corfu Strait so constructed as to become harmless after having become detached, or after having been cut by a minesweeper ?

Commander WHITFORD. Mr. President, I can, of course, only answer for the two mines we recovered. Both those mines were fitted in accordance with the Hague Convention ; that is to say, they were perfectly safe after being cut.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je ne peux répondre que pour les deux mines qui ont été récupérées. Ces deux mines étaient construites de façon à obéir aux conventions de La Haye et à devenir inoffensives aussitôt après avoir été coupées.

Le PRÉSIDENT. Nous voudrions savoir dans quelle mesure vous croyez qu'une mine appartenant à un champ de mines amarrées risque de se détacher ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] We would like to know, Commander Whitford, what, in your opinion, are the chances of a mine belonging to a field of anchored mines becoming detached ?

Commander WHITFORD. Mr. President, this invariably happens in the end. They do not last for ever, as I think I have explained at an earlier stage—or possibly not—yes I did. The vulnerable part of the mine, the part that gets weakened most soon, of course, is the mooring rope, and eventually, the mooring rope will break away from the mine sinker, and therefore one can say with complete certainty that a moored minefield will finally break adrift and go up on the coast. That is happening all the time. It happens after a varying period, depending upon the degree and the quickness with which this deterioration of the mooring rope takes place.

I would like to add, Mr. President, because this has some relevance to the present case, that such a mine is more likely to be dangerous than a new mine on being cut, the reason being that the old mine is covered in barnacles, rust and so on, and the arrangement by which it is made safe on leaving the mooring is liable at times to be seized up ; that is to say, the mooring spindle does not always return to the safe position.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Cela se produit toujours à la fin. Une mine ne dure pas pour l'éternité et, comme je crois l'avoir déjà expliqué, la corde d'attache de la mine est le point le plus faible qui se rouille en premier. A un délai plus ou moins bref, cette corde se rouille et la mine se dégage de son amarre. Ainsi, au bout d'un certain temps, tout un champ de mines se sera détaché.

J'aimerais indiquer qu'une mine qui se détache dans de pareilles conditions est peut-être plus dangereuse qu'une mine qui est coupée quand elle est plus neuve, car une mine de ce genre est recouverte de bernicles, de rouille, et le dispositif de sécurité peut être embrayé, ne pas fonctionner, laissant la mine dangereuse.

Le PRÉSIDENT. Vous nous avez parlé, commandant, du bruit que fait le mouillage des mines. Vous nous avez donné pas mal de renseignements à ce sujet. Mais les témoins ont dit aussi que l'état du temps exerce de l'influence sur le bruit du mouillage. Nous voudrions alors savoir : 1) à quelle distance on peut entendre le mouillage d'une mine lorsque le temps est beau et la mer calme ; 2) à quelle distance on peut l'entendre lorsque la mer est houleuse et que l'on se trouve à proximité d'une côte rocheuse ; 3) lorsque le vent souffle de la terre, car on nous a déjà parlé du vent qui souffle de la mer mais non pas de celui qui vient de la terre.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] You have referred in your evidence already to the noise that is caused by the laying of mines, and I think you went into some detail on this matter. We would like you to tell us then, at what distance can the laying of a mine be heard in the following situations : (*a*) when the weather is fair and the sea is calm, (*b*) at what distance can the laying of a mine be heard when the weather is rough and the coast is rocky, and (*c*) at what distance can the laying of a mine be heard when the wind is off the land. Some reference has

already been made to the distance when the wind was blowing from the sea ; we would like to know at what distance the laying of a mine can be heard when the wind is off shore.

Commander WHITFORD. Mr. President, I will give the answer to the best of my ability. It is a little difficult to assess, and therefore I will use minimum distances, as I understand them ; in other words, a mine can be heard on a calm day in a calm sea, at night, when there are no other noises to distract, at a distance of at least one mile. That is on a really calm day, with a calm sea. I think you then asked the question, Sir, as to a rough sea, with a rocky coast. It depends, of course, on how rough the sea is, and so on. But disregarding the wind for a moment, I would say, at a distance of between 500 and 1,000 yards. On an occasion when the wind is blowing strongly off the land and there is also a rough sea, then, of course, I think it would be difficult to hear a mine being laid farther than about two or three or possibly four hundred yards. I think in those conditions it would be quite difficult to hear the splash.

May I add, Mr. President, that this is a very intricate question, and the question of hearing, to my mind, is entirely subsidiary to the question of seeing, or, at least, the two things go together. My own view is, the first thing that would happen would be that this vessel would be seen as a dark and intangible shape and then, when everyone's ears and eyes are wide open and they are listening carefully, it is possible to hear things under those circumstances which they would not normally hear if they were not paying any attention.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Je répondrai au mieux de mes connaissances et de mon expérience. La question est un peu difficile, et je donnerai les distances minima. Une mine peut être entendue de nuit, si le temps est beau et la mer calme, à une distance d'au moins un mille de la côte.

Secundo, quand la mer est houleuse et quand la côte est rocheuse, je dirai que la réponse à cette question dépend du point de savoir quelle est l'intensité de cette houle. Mais il me semble que, si l'on tient compte de ces conditions, on pourrait entendre le bruit fait par le mouillage de la mine à une distance de 500 à 1.000 yards de la côte.

Tertio, si le vent souffle très fort de la côte et si la mer est houleuse, je crois qu'il serait difficile d'entendre le mouillage d'une mine à une distance de plus de 200, 300 ou 400 yards. Dans ces conditions, il serait assez difficile d'entendre le bruit provoqué par l'impact de la mine dans l'eau.

La question est assez difficile, mais j'aimerais ajouter ceci : la question de l'audition dépend entièrement de celle de la visibilité. En d'autres termes, on commencera par voir le bateau mouilleur de mines et, s'il fait nuit, on le distinguera sur la mer comme une espèce de masse sombre à une certaine distance ; puis une fois que l'attention sera ainsi attirée, on entendra plus facilement le bruit que fait la mine au moment où elle est mouillée.

Le PRÉSIDENT. Pouvez-vous nous renseigner sur l'existence de stocks de mines dans les pays de l'Adriatique en octobre 1946 ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Can you give the Court any information as to the existence of stocks of GY mines in the coastal States of the Adriatic in October 1946 ?

Commander WHITFORD. Mr. President, unfortunately, I am not in a position to know those answers. I have heard, entirely by hearsay since this Court started, and I have seen certain documents and I can confirm so far as I am able, that we now know there were stocks of GY mines at various places, and the only reason I know this at all is because I have been taking some interest in the matter recently.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je ne suis malheureusement pas en mesure de répondre à cette question. Tout ce que je sais, je l'ai appris par ouï-dire après que la présente Cour eut été saisie de cette affaire et après avoir pris connaissance des documents.

Je sais aujourd'hui qu'il y avait des dépôts de mines GY dans certains États riverains de l'Adriatique, mais je n'ai pas d'autres détails à donner à ce sujet. Tout ce que j'en sais, je l'ai lu dans les documents, car je m'intéressais à la question.

Le PRÉSIDENT. Une dernière question : Dans votre rapport, vous nous avez dit qu'il y avait deux mines — ces deux mines qui ont été trouvées dans le chenal — qui ont été embarquées le 15 novembre 1946 sur le navire *Skipjack*. Nous voudrions savoir ce que sont devenues ces mines ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] One last question, Commander Whitford. In your report, you stated that two of the mines found in the North Corfu Channel were embarked on H.M.S. *Skipjack* on 15th November, 1946. The Court would like to know what happened to these mines after that ?

Commander WHITFORD. Mr. President, they were sent back to Malta and put in the Mine Depôt in Malta—the armament depôt—and I remember going along at a date which I cannot quite remember, but shortly after I arrived back in Malta I went along just to see them again, and I saw them there in the depôt.

Commandant WHITFORD. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, ces mines ont été envoyées à Malte où elles ont été déposées au dépôt des mines de Malte. Je me souviens que, peu de temps après mon arrivée à Malte, je suis allé voir ces mines, qui s'y trouvaient encore.

Le PRÉSIDENT. Je vous remercie beaucoup, commandant. [A sir Frank Soskice.] Puis-je dire au commandant de se retirer ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Thank you very much, Commander Whitford. Sir Frank, may I tell the Commander that he may withdraw ?

Sir Frank SOSKICE. Please do.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. [Au témoin.] Vous pouvez vous retirer.

[A sir Frank Soskice.] Avec le commandant Whitford, vous en avez terminé avec la présentation de vos témoins ?

[Sir Frank Soskice répond affirmativement.]

Nous allons probablement commencer demain l'audition des témoins du Gouvernement albanais. [A M. Pierre Cot.] Voulez-vous nous dire dans quel ordre ils vont être appelés ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] You may withdraw, Commander Whitford.

Commander WHITFORD. Thank you, Sir.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Have you reached the end of your witnesses, Sir Frank?

Sir Frank SOSKICE. Yes, Mr. President.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] It will now be the turn of the Albanians to present their witnesses. Professor Cot, will you indicate in what order the Albanian Government intends to present their witnesses?

M. Pierre COT. Le premier est le capitaine Ali Shtino, qui est le commandant du port. Le second est le capitaine Agile Polena, commandant de la défense. Le troisième est M. Xhavit Muço, ancien vice-président du Comité exécutif de Saranda. Enfin, nos deux experts, le capitaine Branimir Ivanov Ormanov et l'amiral Moullec.

Le PRÉSIDENT. Vos trois témoins vont-ils parler en albanais et si oui, avez-vous fait le nécessaire pour assurer la traduction?

M. Kahreman YLLI. Oui, Monsieur le Président, j'ai proposé à la Cour un interprète qui est ici présent.

Le PRÉSIDENT. Je vous remercie. Je voudrais maintenant poser une question aux agents des deux Parties. Il s'agit de renseignements que nous n'avons pas pu obtenir des experts. Voici ces questions :

A votre connaissance, des bâtiments de guerre britanniques ont-ils navigué dans le Détroit de Corfou au cours de la période comprise entre février 1945 et le 15 mai 1946 ? Dans l'affirmative, nous voudrions que vous nous indiquiez au moins approximativement : 1) le nombre de ces passages ; 2) leur date respective ; 3) le nombre et l'importance des unités qui ont participé à chacun de ces passages.

Je vous prie de prendre ces renseignements et de nous les faire connaître un jour de la semaine prochaine.

[*Séance publique du 4 décembre 1948, matin.*]

Le PRÉSIDENT. L'audience est ouverte.

L'agent du Gouvernement albanais va nous présenter son premier témoin, le capitaine Ali Shtino.

M. Pierre COT. Si vous le permettez, Monsieur le Président, l'interprète albanais se placera à côté du témoin. Le mieux serait que je pose les questions en français, qu'elles soient traduites en anglais, ensuite en albanais ; le témoin répondra en albanais, sera interprété en français et ensuite en anglais. Ce processus est un peu long, je m'en excuse, mais nous ne pouvons l'éviter. Nous avons traduit en albanais la formule de prestation de serment.

Le PRÉSIDENT. Je prie l'interprète de faire la déclaration prévue par l'article 58 du Règlement.

[*L'interprète fait la déclaration prévue par l'article 58 du Règlement.*]

Le PRÉSIDENT. Je demande au capitaine Ali Shtino de prendre l'engagement prévu à l'article 53 du Règlement de la Cour.

[*Le témoin prend l'engagement prévu à l'article 53 du Règlement de la Cour.*]

M. Pierre COT. Je rappelle à la Cour qu'elle a sous les yeux les qualifications du capitaine Ali Shtino. Je ne les rappellerai donc pas. La Cour pourra les retrouver sur son *curriculum vitæ*, ainsi que les fonctions qu'il a occupées.

Capitaine Shtino, quelles étaient vos fonctions en octobre et en novembre 1946 ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] En octobre et en novembre 1946, j'étais capitaine du port de Saranda.

[*Interpretation.*] In October and November 1946 I was the harbour-master at Saranda.

M. Pierre COT. Depuis quand occupiez-vous ces fonctions ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai exercé ces fonctions du mois d'avril 1946 au mois de janvier 1947.

[*Interpretation.*] I carried out these duties from April 1946 until January 1947.

M. Pierre COT. Pouvez-vous préciser, sans entrer dans les détails, la nature exacte de ces fonctions ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] En tant que commandant du port de Saranda, j'avais pour fonctions d'administrer le port en général.

[*Interpretation.*] My duties as harbour-master at Saranda made me responsible for the general administration of the harbour.

M. Pierre COT. Vous aviez donc des fonctions administratives. Quelle est l'importance du port de Saranda et de la localité de Saranda elle-même ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Saranda est un petit port de troisième ordre. Les navires y vont très rarement.

[*Interpretation.*] The harbour of Saranda was a small harbour of third category importance and was rarely visited by ships.

M. Pierre COT. Quelle est la population de Saranda ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Avant la guerre, Saranda comptait environ 3.000 habitants. Pendant la guerre, une partie de la population a dû quitter la ville et après la libération, il n'y avait plus à Saranda que 800 à 1.000 habitants.

[*Interpretation.*] Before the war, the population of Saranda was approximately 3,000 inhabitants. During the war, much of the population left, and since the liberation the population of Saranda is between 800 and 1,000 inhabitants.

M. Pierre COT. Y a-t-il d'autres villages sur la côte entre le cap Kiephali et le monastère Saint-Georges ? Je précise sur la côte ou immédiatement au bord de la côte, non pas à l'intérieur.

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] De Kakome au monastère Saint-Georges, il n'existe aucun village.

[*Interpretation.*] No, from Cape Kakome to the Monastery of St. Giorgio there are no villages.

M. Pierre COT. Kakome et Kiephali est la même chose, je crois.

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Kakome et Kiephali sont très proches l'un de l'autre; dans ce secteur, il n'y a pas de villages.

[*Interpretation.*] Yes, Cape Kakome and Cape Kiephali are close to each other and in the area indicated there are no villages.

M. Pierre COT. Quelles sont les agglomérations les plus voisines de Saranda et à quelle distance approximative se trouvent-elles de cette localité ? Sont-elles éloignées ou proches de la côte ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Il existe un village qui s'appelle Tchouk, à 7 kilomètres de Saranda et à 4 kilomètres de la côte.

[*Interpretation.*] There is the village of Tchouk which is inland; it is 7 kilometres away from Saranda and 4 kilometres inland.

M. Pierre COT. Quelle est l'agglomération importante la plus proche de Saranda ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] La ville la plus proche est Delvina, qui se trouve environ à 20 kilomètres de Saranda.

[*Interpretation.*] The most important town which is nearest to Saranda is called Delvina and is 20 kilometres away.

M. Pierre COT. Cette ville est-elle à l'intérieur des terres ou sur la côte ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Delvina se trouve à l'intérieur, à 20 kilomètres de Saranda.

[*Interpretation.*] Delvina is inland and 20 kilometres away from Saranda.

M. Pierre COT. Quelle était, en 1946, l'importance de la garnison de Saranda même ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] La garnison de Saranda n'est pas importante. Elle comprend simplement une batterie et les hommes qui la servent.

[*Interpretation.*] The garrison of Saranda is not very big; it consists of only one battery and the crew required to man it.

M. Pierre COT. Cela fait combien d'hommes à peu près ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Au moment dont on parle, dans la ville même de Saranda, il y avait 50 à 60 hommes.

[*Interpretation.*] In the town of Saranda itself there were 50 to 60 men.

M. Pierre COT. Y a-t-il des maisons isolées sur la côte, autour de Saranda, et tout autour de la baie de Saranda ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No, none.

M. Pierre COT. Le 22 octobre 1946, ne remplaciez-vous pas le commandant de la défense ? Je vois que vous avez fait un rapport à la direction de la défense côtière.

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] En effet, je l'ai remplacé pendant une semaine, avant le 22 octobre, et même après.

[*Interpretation.*] Yes, I was standing in for him. I stood in for him one week before the 22nd October and continued doing so for some little time afterwards.

M. Pierre COT. Comment avez-vous été avisé, le 22 octobre 1946, du passage des navires de guerre au large de Saranda ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais*]. J'ai été avisé par téléphone le 22 octobre 1946 du passage des navires par le poste de guet du monastère Saint-Georges.

[*Interpretation.*] I was warned by telephone on 22nd October, 1946, of the passage of the warships by the observation post at the Monastery of St. Giorgio.

M. Pierre COT. Quelle heure était-il à peu près ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Il était treize heures environ.

[*Interpretation.*] Approximately 13.00 hours.

M. Pierre COT. Quand vous avez reçu ce renseignement, qu'avez-vous fait ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Lorsque le poste m'avisa que quatre navires s'approchaient de Saranda, je suis sorti avec mes jumelles pour les regarder. Mais le temps étant mauvais, je n'ai pas bien pu les distinguer ; je suis revenu dans mon bureau et j'ai continué mon travail en recommandant au poste de continuer le guet.

[*Interpretation.*] When I was warned by the outpost that the four ships were approaching Saranda, I went out and with the help of my glasses I tried to see, but the weather was bad and I could not see. I therefore returned to my office and continued working and requested the outpost to continue to make reports.

M. Pierre COT. On me signale une petite erreur dans l'interprétation.

M. Kahreman YLLI. Le témoin a déclaré qu'il avait été informé par les garde-côtes lorsque les navires s'approchaient de Saranda. A ce moment, les navires venaient du Canal Nord et longeaient la côte, mais ne sont pas allés jusqu'à Saranda.

M. Pierre COT. Le témoin a dit que les navires longeaient la côte et non qu'ils s'approchaient de la côte. L'interprète veut-il lui faire préciser ce point ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai été avisé par le poste que les navires s'approchaient du cap Long. A ce moment, je suis sorti pour regarder au moyen de mes jumelles, mais, en raison du mauvais temps, je n'ai pas bien pu les distinguer.

[*Interpretation.*] I was warned by my outpost that the ships were approaching Cape Long, and I repeat I went out and with the help of my glasses I tried to see, but I was unable to see owing to the bad weather.

M. Pierre COT. Vous dites que le temps était mauvais. Pleuvait-il ou simplement le temps n'était-il pas très beau ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Il ne pleuvait pas, mais les nuages étaient très bas et cachaient le sommet des collines.

[*Interpretation.*] No, it was not raining, but it was overcast, and indeed the clouds were so low that they hit the top of the hills.

M. Pierre COT. Quel était l'état de la mer ? Était-elle calme, agitée ou tout à fait démontée ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] La mer était agitée ce jour-là. Les autres jours, elle a été plus agitée encore.

[*Interpretation.*] The sea was rough that day, but the sea had been rougher on other days.

M. Pierre COT. On me signale encore une erreur de traduction. Le témoin aurait dit: « La mer était agitée ce jour-là, les autres jours elle était plus calme. » Voulez-vous faire préciser ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, il en est ainsi. Les autres jours la mer était plus calme, mais ce jour-là elle était agitée.

[*Interpretation.*] That is quite right. On that day the sea was rough, but on the other days it was calmer.

M. Pierre COT. Dans votre rapport du 23 octobre, vous indiquez que les navires se trouvaient en formation de losange, tout d'abord jusqu'au nord du cap Long et qu'ensuite, à partir du monastère Saint-Georges, on a constaté qu'ils étaient en formation parallèle. Avez-vous constaté personnellement ce point, puisque vous venez de dire que vous étiez simplement sorti de votre bureau ? Comment avez-vous vu cela ? L'avez-vous constaté personnellement ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, je n'ai pas vu personnellement les deux premières formations. Les gardes m'ont seulement signalé que les navires se trouvaient dans les formations précitées jusqu'après avoir dépassé le monastère Saint-Georges. Je n'ai vu, personnellement, que la troisième formation, lorsqu'elle eut dépassé la pointe Denta.

[*Interpretation.*] I did not see personally the first two formations. I was told about them by the coastguards and was informed that these two formations had been adopted by the ships up to the Monastery of St. Giorgio. I did see the third formation when the ships had reached Denta Point.

M. Pierre COT. Dans quelle position étaient les navires quand vous les avez vus personnellement ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai vu un grand navire suivi d'un autre plus petit et distants des deux autres navires qui venaient l'un après l'autre et se dirigeaient vers Saranda.

[*Interpretation.*] When I saw the ships, I saw one big ship being followed by a smaller ship. There was then an interval and then the other two ships were following one after the other. They were heading for Saranda.

M. Pierre COT. Par conséquent, les navires étaient en file et en groupes de deux. C'est bien cela ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, les navires étaient en file, en groupes de deux, deux navires en tête et deux autres venant après à une certaine distance.

[*Interpretation.*] The ships were in line, in file, two first and then followed by another two.

M. Pierre COT. Lorsque vous avez vu les navires, ceux-ci avaient probablement dépassé la pointe Denta, sinon vous ne les auriez pas vus, me semble-t-il, ou bien étaient-ils juste avant la pointe Denta ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Comme je viens de le dire, les deux premiers navires, s'étant détachés de l'autre groupe, dépassaient la pointe Denta et s'apprêtaient à entrer dans la baie de Saranda.

[*Interpretation.*] As I said, the first two ships being ahead of the others had passed Denta Point and were heading for Saranda Bay.

M. Pierre COT. A quelle distance se sont-ils approchés, à ce moment-là, je ne parle pas après l'explosion, approximativement de Saranda ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai évalué cette distance à deux mille mètres, mais quand j'ai voulu faire mon rapport, j'ai demandé des renseignements à la batterie et on m'a indiqué que les navires s'étaient approchés de quinze cents mètres de Saranda, la batterie ayant mesuré cette distance.

[*Interpretation.*] Personally, when I saw them I first estimated the distance at 2,000 metres. However, before drawing up my report, I asked the battery to check this distance, and I was told that they had approached up to 1,500 metres, as the battery had measured this distance at the time.

M. Pierre COT. Mais votre estimation à vous, elle est à peu près de l'ordre de deux mille mètres. Est-ce bien cela ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, il en est ainsi. J'ai estimé cette distance à deux mille mètres quand les navires s'approchaient du port de Saranda, mais après, ainsi que je l'ai dit, quand j'ai voulu faire mon rapport, j'ai demandé des renseignements à la batterie et il m'a été répondu que les navires s'étaient approchés à quinze cents mètres.

[*Interpretation.*] Yes, that is quite correct. I calculated the position at 2,000 metres when the ships were near the Port of Saranda ; but,

as I said, when I came to make my report later, I consulted the battery on the question and they told me they calculated the distance at 1,500 metres.

M. Pierre COT. Oui, mais je parle de vos impressions personnelles. Ce n'est pas ce que l'on vous a dit qui compte, c'est ce que vous avez vu vous-même.

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Quand j'ai vu les navires s'approcher, j'ai eu l'impression qu'ils voulaient entrer dans le port de Saranda, mais ensuite, quand ils ont changé de direction, j'ai évalué la distance.

[*Interpretation.*] Yes, when I saw the ships I had the impression that they intended to go to the Port of Saranda, but after they changed their direction, it was then that I calculated the distance.

M. Pierre COT. Après avoir changé de direction, les navires se sont dirigés, me semble-t-il, dans la direction du cap Kiephali. Est-ce bien cela ? Les avez-vous vus à ce moment-là changer de direction et prendre la direction plus au Nord-Ouest, c'est-à-dire dans la direction générale du cap Kiephali ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, les quatre navires en groupes de deux ont changé de direction et se sont dirigés vers le cap Kiephali.

[*Interpretation.*] Yes, the four ships in groups of two changed direction towards Cape Kiephali.

M. Pierre COT. Où se trouvaient les navires quand vous avez entendu l'explosion dont vous parlez dans votre rapport ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Au moment où j'ai entendu l'explosion, le plus grand navire se trouvait près de Limion et le deuxième près de Baladha, et c'est sur ce deuxième navire que j'ai entendu l'explosion et de lui que j'ai vu s'échapper de la fumée et des flammes.

[*Interpretation.*] When I heard the explosion, the larger of the ships was near Limion, and the second ship on which an explosion took place was near Baladha. It is on the second ship that I heard the explosion, and it was from the second ship that I saw flames and smoke coming.

M. Pierre COT. Je voudrais indiquer à la Cour qu'en effet, si l'on se place ici [M. le professeur Cot montre un point sur la carte] dans la ligne de la position que l'on nous a indiquée pour le premier navire, c'est, en effet, la direction générale de Limion, et en ligne de la position que l'on nous a indiquée pour le *Saumarez*, c'est en effet la direction de Baladha.

Par conséquent, les indications correspondent exactement aux positions qu'ont données nos collègues britanniques.

[S'adressant au témoin.] Et où vous trouviez-vous vous-même au moment où vous avez entendu l'explosion ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je me trouvais dehors, sur le port.

[*Interpretation.*] I was outside in the port.

M. Pierre Cot. Quelle heure était-il à peu près ?

Capitaine Ali Shtino. [*Interprétation de l'albanais.*] Je me souviens qu'il était environ 15 h. 15.

[*Interpretation.*] I recall vaguely that it was about 15.00 hours, or 15.15.

M. Pierre Cot. Et qu'avez-vous vu à ce moment-là ? Parlant de l'explosion, comment se présentait-elle à vous ?

Capitaine Ali Shtino. [*Interprétation de l'albanais.*] J'étais en train de regarder les navires quand j'ai entendu l'explosion qui s'est produite sur le deuxième navire, et j'ai vu s'échapper de la fumée et des flammes. J'ai pensé que cette explosion se produisait dans le navire même, mais je ne puis exprimer une opinion certaine.

[*Interpretation.*] I was watching the ships when the explosion took place on the second ship. When I saw smoke and flames coming from it, I thought the explosion had taken place in the ship itself. However, I cannot be sure of this.

M. Pierre Cot. Est-ce vous qui avez donné, à ce moment-là, à l'officier du port l'ordre de prendre sa vedette et de se rendre sur les lieux du sinistre ?

Capitaine Ali Shtino. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, j'ai moi-même donné l'ordre à l'officier du port de se rendre en vedette sur le lieu du sinistre pour demander ce qui s'était passé, que faisaient là ces navires et s'ils avaient besoin d'aide.

[*Interpretation.*] Yes ; I gave the order to the officer of the port to go out in his motor launch to the scene of the explosion and to ask what had happened, what the ships were doing there, and whether they needed any assistance.

M. Pierre Cot. La vedette était-elle armée, y avait-il des armes à bord de cette vedette ?

Capitaine Ali Shtino. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, les hommes qui étaient à bord étaient armés et la vedette avait une mitrailleuse, qui se trouvait toujours à bord, étant donné que celle-ci servait pour les besoins des forces armées.

[*Interpretation.*] Yes, the men on board were armed, and there was permanently on the motor boat a machine gun which was needed by the armed forces.

M. Pierre Cot. Par conséquent, la vedette était dans l'état où elle se trouvait à l'ordinaire. Elle avait toujours une mitrailleuse, si je comprends bien ? Alors, les soldats, quand ils étaient en service, quand ils montaient sur la vedette pour une besogne quelconque, avaient-ils également l'habitude d'être armés ?

Capitaine Ali Shtino. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, la mitrailleuse était là comme à l'ordinaire, la vedette était toujours armée, car

elle servait pour l'approvisionnement des soldats et les soldats, quand ils étaient en service, portaient toujours leurs armes.

[*Interpretation.*] Yes, the machine gun was on board as usual. It was permanently on the boat for the use of the soldiers and, as usual, the soldiers on the boat were armed.

M. Pierre COT. En rentrant, l'officier du port vous a-t-il dit s'il avait pu parler aux marins ou aux officiers des navires qui se trouvaient en difficulté ? Que leur a-t-il dit et que lui a-t-on répondu ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] En rentrant, l'officier du port m'a déclaré qu'il s'était adressé aux Anglais en italien mais qu'il n'avait reçu aucune réponse.

[*Interpretation.*] The port officer on his return reported to me that he had spoken to the English officer in Italian, but that he had received no answer.

M. Pierre COT. Puisque c'est lui qui s'est le plus approché des navires de guerre britanniques, a t-il pu observer s'il y avait des canons sur ces navires et si certains de ces canons lui ont paru dirigés vers la terre ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] En rentrant, l'officier du port m'a rendu compte qu'il avait vu sur les navires des marins et des soldats en uniforme kaki, armés de leur cartouchière et portant leur casque. Les canons et les mitrailleuses étaient dirigés vers la côte albanaise ; les marins se trouvaient auprès de leurs pièces.

[*Interpretation.*] On his return, the officer of the port told me that he had seen on board the ships sailors and soldiers in khaki, that they had on their helmets and ammunition pouches, that the guns and the machine-guns were trained towards the Albanian coast, and that the gunners were at their positions.

M. Pierre COT. En somme, il a eu l'impression que certains navires, tout au moins, étaient en position de combat, que les hommes, sur certains navires, l'étaient également. Est-ce bien exact ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Certes, il en est bien ainsi. Nous n'avions aucune connaissance du passage des navires. Nous les avons vus naviguer lentement, nous avons vu leurs hommes en position de combat, armés et prêts. Cela nous a fait croire qu'il ne s'agissait pas d'un passage ordinaire.

[*Interpretation.*] Yes, that is quite right. We had no knowledge of the passage of these ships. We saw them proceeding slowly with the guns at action stations, armed and ready. We assumed then that this was no ordinary passage.

M. Pierre COT. En somme, vous avez considéré que les navires avaient un caractère menaçant ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, une telle position des deux navires qui se trouvaient là et des deux autres qui se trouvaient à Kakome, nous a fait croire qu'ils voulaient faire pression sur les Albanais.

[*Interpretation.*] Yes, the position of the two ships there and of the other two ships near Kakome led us to believe that they intended to exert pressure on the Albanians.

M. Pierre COT. Vous avez eu l'impression d'une démonstration de puissance, de force, je ne dis pas d'une menace d'attaque mais d'une démonstration de puissance, et non pas simplement du passage pacifique de navires. Est-ce bien cela ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, il en est bien ainsi.

[*Interpretation.*] Yes ; that is quite right.

M. Pierre COT. Revenons à l'accident. Quand vous étiez sur le port, avez-vous pu voir si le navire sur lequel l'explosion a eu lieu était pris en remorque par un autre navire ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, j'ai suivi tous les mouvements, et si le navire accidenté avait été remorqué par un autre navire, je l'aurais bien vu, la distance n'étant pas très grande. J'ai seulement vu que le quatrième navire s'est approché du second et a commencé à faire des manœuvres autour de lui.

[*Interpretation.*] No, I followed the movements closely and if the ship which had been blown up had been taken into tow, I should certainly have seen this as the distance was not very great. All I saw was that ship No. 4 came close to ship No. 2 and carried out manoeuvres around it.

M. Pierre COT. Oui, mais ces manœuvres n'avaient-elles pas précisément pour objet de prendre le premier navire en remorque ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai seulement vu les manœuvres des navires ; je n'ai pas vu que le navire accidenté fût pris en remorque par un autre navire. Vers le soir, nous avons vu que les deux navires s'éloignaient en direction du phare de Corfou.

[*Interpretation.*] I only saw the manoeuvres and the ships to which I referred. I did not see one ship taking the ship that had been blown up into tow. At night we were able to observe that the ships proceeded towards Corfu lighthouse.

M. Pierre COT. Avez-vous vu une seconde explosion ou une autre explosion sur le second navire, celui qui était le quatrième et qui était venu manœuvrer autour du navire accidenté ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai pas entendu une seconde explosion. A la tombée de la nuit, les deux navires s'éloignèrent vers le phare de Corfou, et à ce moment-là nous avions cessé toute observation.

[*Interpretation.*] I did not hear a second explosion. At nightfall we saw the ships proceeding towards Corfu lighthouse, and at that time we ceased our observations.

M. Pierre COT. Quels étaient à ce moment-là les moyens de défense du port de Saranda ? Combien y avait-il de batteries, de canons autour de Saranda ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Comme moyens de défense du port de Saranda, il y avait une batterie seulement à Baladha.

[*Interpretation.*] The means of defence of the Port of Saranda consisted of one battery at Baladha.

M. Pierre COT. C'était une batterie de quel calibre ? D'artillerie lourde ou bien d'artillerie légère ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai remplacé le commandant de la défense pour une quinzaine de jours seulement, étant donné qu'il était allé en permission, et durant ce temps je n'ai pas eu l'occasion d'inspecter la batterie pour voir de quel calibre elle était. Si je le savais, je le dirais volontiers à la Cour.

[*Interpretation.*] May I point out that I only stood in for the coastal commander for a fortnight whilst he was on leave, and during this time I did not examine the guns. I therefore regret I am unable to tell you what the calibre of these guns was.

M. Pierre COT. Arrivons-en aux 12 et 13 novembre. Qu'avez-vous vu ces jours-là ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Le 12 novembre dans l'après-midi, j'ai vu quatre à cinq navires, venant de l'Ouest, il me semble, et se dirigeant vers le Sud-Est en direction de Butrinto. Ces navires sont revenus. Ils étaient au nombre de cinq. Je ne saurais pas dire quelle sorte de navires c'était, car je n'ai pas prêté beaucoup d'attention, attendu que je n'étais pas responsable directement de la défense côtière.

[*Interpretation.*] On the 12th November in the afternoon, I saw four to five ships coming in from the West, I believe, and steaming in a south-easterly direction towards Butrinto. They turned on themselves and steamed back. There were five ships which I saw, but as I was not then at the time responsible for the coastal defence, I could not say exactly what sort of ships they were.

M. Pierre COT. Le lendemain, le 13 novembre, avez-vous vu d'autres bateaux ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Le 13 novembre, j'ai vu arriver beaucoup de navires, des grands navires et des petits navires, qui naviguaient le long de la côte près de Saranda. Ils venaient en groupes et naviguaient le long de la côte, près de Butrinto, du monastère Saint-Georges et de la pointe Denta.

[*Interpretation.*] On the 13th November, I saw many ships—big ships and small ships—navigating along the coast towards Saranda ; they were in groups, and they were in groups at Butrinto, St. Giorgio Monastery, and Denta Point.

M. Pierre COT. Combien de bateaux y avait-il environ ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Il était difficile d'évaluer le nombre de navires, car ils venaient par groupes et il y en avait d'autres qui croisaient avec eux. Mais j'ai évalué ce nombre à 25 environ.

[*Interpretation.*] It was rather difficult to estimate the number of ships, inasmuch as they were steaming in groups and these groups

crossed each other's tracks, but I should estimate there were approximately 25 ships.

M. Pierre COT. Qu'avez-vous pensé, comment vous êtes-vous expliqué la présence et les allées et venues de ces navires dans les eaux albanaises ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Au début, nous avons eu l'impression qu'il s'agissait d'une provocation, car jamais nous n'avions vu un si grand nombre de navires naviguer le long de notre côte près de Saranda.

[*Interpretation.*] At first we thought it was some provocation, because never had we seen so many ships navigating, steaming along the coast by Saranda.

M. Pierre COT. Vous avez dit « au début ». Est-ce que vous avez eu ensuite une autre idée ou d'autres informations ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai eu aucune information officielle. Seulement le 13 dans la soirée, le commandant de la défense m'avait dit que, le 12, des dragueurs viendraient pour faire une opération de dragage. Mais j'ai été surpris du grand nombre de navires.

[*Interpretation.*] I received no official information, but on the evening of the 13th the commander of the coastal defences told me that on the 12th minesweepers would come and sweep the Channel, but I had never seen so many ships before.

M. Pierre COT. Si bien que, malgré l'information que vous aviez reçue le 12, en voyant tant de navires dans les eaux territoriales, votre première réaction a été, je ne dirai pas une réaction de crainte, mais presque ? Vous avez eu l'impression que l'on faisait une provocation ou une démonstration dans vos eaux ? Telle était bien votre première réaction en voyant tant de navires dans les eaux albanaises ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, telle était notre impression. En voyant ce grand nombre de navires et leurs mouvements, nous nous sommes dit qu'ils avaient des buts précis.

[*Interpretation.*] Yes, such was our impression upon seeing so many ships and their movements. It seemed obvious to us that they had some definite purpose.

M. Pierre COT. Je crains qu'il n'y ait eu encore une petite erreur de chiffre dans la traduction. [A l'interprète.] Voulez-vous reposer au témoin la question : Est-ce le 12 au soir ou le 13 au soir qu'on lui a dit qu'il y avait une opération de déminage britannique dans les eaux albanaises ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, il y avait eu une erreur. C'est le 13 au soir que le commandant du port a rencontré le commandant de la défense et ce dernier lui a dit que, le matin du 13 novembre, il avait reçu un télégramme l'avertissant que des navires viendraient pour faire une opération de dragage le 12.

[*Interpretation.*] There is an error. It was on the 13th November, in the evening, that the harbour-master met the commander of the coastal defences, who told him that on the morning of the 13th, he had

received a telegram telling him that ships would be carrying out a mine-sweeping operation.

M. Pierre COT. C'est l'agent albanais qui m'avait fait observer cette petite erreur. C'est pour cela, Monsieur le Président, que je me suis permis de demander une précision.

[Au témoin.] A quelle distance de la côte, vers la pointe Denta, par exemple, se sont approchés ces navires que vous aviez vus avant de savoir ce qu'ils faisaient ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Du port de Saranda je pouvais bien contrôler avec mes jumelles le secteur de Denta. J'ai vu que des navires se sont approchés à 100 mètres du monastère Saint-Georges et de Denta, tandis qu'à Saranda deux ou trois petits navires et quelques embarcations se sont approchés à 200 ou 300 mètres.

[*Interpretation.*] From where I was in Saranda harbour, I could watch the area of Denta with my glasses, and I can say that the ships approached within 100 metres of St. Giorgio Monastery, that is Denta Point, and that at Saranda they came to within two to three hundred metres.

M. Pierre COT. Après avoir eu connaissance, le soir, qu'il s'agissait de déminage, ne vous êtes-vous pas rendu compte, alors, que ces petites embarcations étaient probablement celles qui allaient détruire les mines ou essayer de détruire les mines dérivantes ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai vu les canots à moteur près des navires, mais, n'étant pas un technicien, je ne saurais dire si ces petites embarcations étaient celles qui servaient à détruire les mines ou non.

[*Interpretation.*] I saw some motor launches close by the ships, but I did not know enough about the matter to say whether these small craft were for the destruction of mines or not.

M. Pierre COT. Avez-vous appris à ce moment-là si, en dehors des bateaux qui circulaient dans les eaux intérieures, il y avait derrière, à une certaine distance, d'autres navires de guerre en nombre imposant ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui. A part les navires que j'ai vus naviguer le long de la côte albanaise devant Saranda ou le monastère Saint-Georges et Denta, j'ai vu plus loin d'autres navires de guerre qui étaient stationnés.

[*Interpretation.*] Yes, Mr. President. Besides the ships which I saw navigating along the coast at Saranda, St. Giorgio Monastery, and Denta Point, I saw some warships riding at anchor.

M. Pierre COT. Avez-vous vu également des avions ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, le 13 nous avons vu des avions qui survolaient l'escadre et qui ont ensuite survolé le secteur de Butrinto et du monastère Saint-Georges en suivant les navires.

[*Interpretation.*] Yes, on the 13th we saw some planes flying over the Squadron and flying over Butrinto and St. Giorgio Monastery, following the ships.

M. Pierre COT. Passons à une dernière série de questions. Est-ce que de temps en temps, la nuit, des bateaux passaient au large de Saranda ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'en ai pas vu personnellement, mais dans des conversations que j'ai eues avec des camarades, on m'a signalé que de temps en temps quelques navires passaient, la nuit, au large. Mais il était impossible de distinguer s'il s'agissait de navires ou d'embarcations. On pouvait seulement distinguer ces navires si leurs feux étaient allumés ; sinon, il était impossible de distinguer ces bâtiments.

[*Interpretation.*] I did not see any ships personally, but during the course of conversations with my friends, I had been told that sometimes ships did steam by Saranda out at sea, but whether they were ships or craft it was not possible to see them unless they were showing their navigation lights.

M. Pierre COT. Dans la journée et surtout dans la nuit qui ont précédé le 22 octobre, avez-vous personnellement vu ou entendu des navires faisant des bruits suspects autour de Saranda ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, je n'ai rien entendu personnellement et personne ne m'en a rendu compte.

[*Interpretation.*] No, I heard nothing personally, and no one told me that they had heard anything.

M. Pierre COT. Vous remplaciez à ce moment le commandant de la défense. Aucun de vos gardes ne vous a dit qu'il avait entendu pendant la nuit des bruits lui ayant paru étranges ou qu'il avait vu à la tombée de la nuit ou au petit jour des navires faisant des opérations dans les eaux albanaises ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai eu aucun rapport des postes mentionnant le passage de navires ou l'existence de bruits suspects.

[*Interpretation.*] I had heard no reports from any of my posts reporting any suspicious passage of ships.

M. Pierre COT. Personne dans la population civile ne vous a dit ou n'a dit à d'autres personnes qui vous l'auraient répété que l'on avait entendu comme des explosions pendant la nuit, à la tombée du jour ou même pendant le jour ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, personne ne m'a signalé ce fait.

[*Interpretation.*] No, nobody told me anything. Nobody made any report.

M. Pierre COT. Je n'ai plus de questions à poser au témoin. Je vous remercie, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. Sir Frank Soskice désire-t-il poser des questions au témoin ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Sir Frank Soskice, do you wish to cross-examine the witness ?

Sir Frank SOSKICE. I should like to cross-examine the witness, Mr. President.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Oui, Monsieur le Président, j'ai quelques questions à poser.

Sir Frank SOSKICE. I would like to ask you first about what you have just said. No sentry post reported to you that he had seen any suspicious movements or heard any suspicious sounds during the night shortly before this explosion took place ? If there had been any such suspicious movements by ships in the Channel, undoubtedly your sentries would have seen it and reported it to you, would they not ?

[Interpretation into French followed and was interrupted by Sir Frank Soskice.]

I said if there had been any such suspicious movements your sentries would undoubtedly have seen them and reported them to you ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous avez indiqué qu'aucune sentinelle ne vous avait dit avoir observé un fait suspect la nuit qui a précédé l'incident dont nous parlons. S'il s'était passé un événement suspect, une de vos sentinelles n'en aurait-elle pas eu certainement connaissance et ne vous l'aurait-elle pas fait savoir ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Les postes avaient pour instruction de signaler au commandement tout mouvement ou tout bruit qu'ils auraient constatés. Si un garde avait entendu un bruit suspect, il l'aurait tout de suite signalé au commandement.

[*Interpretation.*] Yes, the coastguards had instructions to communicate to the command all movements and all noises which they observed, and most certainly if a coastguard had heard a noise of any kind which he considered suspicious, or any other kind of noise, he would have reported it immediately.

Sir Frank SOSKICE. That was not the question I asked. I was not asking about coastguards ; I was asking about sentries, and what I asked was this : the sentries would undoubtedly have seen, they being presumably alert sentries, any suspicious movements of ships in the Channel outside Saranda Bay at night ? Undoubtedly they would have seen it, would they not—if they were alert that is to say ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Ce n'est pas la question que j'ai posée. Je ne parlais pas des garde-côtes, mais des sentinelles. S'il y avait des sentinelles, elles étaient vigilantes. N'est-il pas vrai qu'elles auraient constaté des mouvements suspects de bateaux dans le chenal au large de la baie de Saranda s'ils avaient eu lieu ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Les sentinelles ne peuvent pas circuler tout le long de la côte. Il existe des endroits d'où l'on peut voir et entendre, mais de certains autres endroits en retrait, on ne peut rien entendre.

[*Interpretation.*] The sentinels cannot move freely all along the coast ; there are some spots along the coast where noises may be observed, but there are other spots from which it is impossible to observe noises.

Sir Frank SOSKICE. It was your reponsibility, when you were replacing the coastal defence commander, to see that those sentries were alert and properly placed, was it not ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] N'aviez-vous pas la responsabilité, lorsque vous remplaciez le commandant de la défense côtière, de veiller à ce que les sentinelles soient placées à de bons endroits et à ce qu'elles soient vigilantes ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'avais pas la responsabilité de la surveillance des postes des sentinelles. Les sentinelles devaient simplement me rendre compte de leurs observations.

[*Interpretation.*] It was not my responsibility to go out and inspect the sentry posts. They were instructed simply to report if anything untoward happened.

Sir Frank SOSKICE. I do not suggest that it was your responsibility to inspect the sentry posts, but it was your responsibility to see that they were posted in the proper places, that they received proper orders, and that those orders were carried out. Is not that so ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je n'ai pas dit que vous aviez la responsabilité d'inspecter les sentinelles. Mais n'étiez-vous pas responsable des emplacements occupés par les sentinelles et ne deviez-vous pas leur donner des ordres précis et veiller à ce qu'ils soient exécutés ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'étais pas responsable du bon fonctionnement du service des sentinelles. J'ai remplacé le commandant de la défense en tant qu'officier de la garnison ayant un grade, et ma responsabilité consistait à surveiller les mouvements des militaires.

[*Interpretation.*] My responsibility was not to ensure that the sentinels did their job, but merely as replacing the commander of the coastal defences ; as the garrison senior officer, it was my responsibility to be concerned with the movements of soldiers and troops.

Sir Frank SOSKICE. Who was responsible when you replaced the guard commander to see that the sentries were properly posted and posted in the right places ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Qui était responsable lorsque vous remplaciez le commandant de la défense côtière ? Qui décidait de l'emplacement des sentinelles et qui était chargé de surveiller leur travail ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Le responsable direct du service des sentinelles était celui qui commandait directement ces sentinelles. Personnellement, j'ai remplacé le commandant de la défense côtière pendant quinze jours seulement.

[*Interpretation.*] The person directly responsible for the sentries was the man who was in charge of the sentry posts. I simply replaced the commander of the coastal defences only for a fortnight.

M. Pierre COT. On me fait observer qu'il existe un petit malentendu, qui pourrait provenir de ce que le mot « sentinelle » est traduit par le mot « garde ». Peut-être faudrait-il expliquer à l'interprète qu'il existe une différence entre les gardes et les sentinelles. La sentinelle est le garde qui est en fonction à un endroit déterminé et qui n'en bouge pas. Le garde peut être chargé soit d'une faction de sentinelle, soit d'un travail de patrouille. Ce malentendu fait que vous n'obtenez pas la réponse que vous attendez, le témoin ne comprenant pas la question que vous lui posez.

La difficulté vient de ce qu'il n'existe pas en albanais de mot pour traduire exactement « sentinelle ». On ne peut parler que de « garde » et de « patrouille ». Je ne sais comment on pourrait traduire cette expression.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I think there is some confusion and misunderstanding here which would seem to arise from the difference between sentries and guards. If this difference were explained fully to the interpreter, we might perhaps get an answer to the question. Sentries, as I understand it, are people who occupy certain positions and do not move from them, whereas guards may be sentries but they may, in addition, be able to move around, etc. I suggest that the misunderstanding would be dissipated if we explained this distinction clearly. The difficulty arose from the fact that there is no word in Albanian for "sentry".

Sir Frank SOSKICE. I am very much obliged to Professor Cot for the help which he has offered, and I am sure it would be very useful. [To the witness.] What I want to know is whose responsibility is it for seeing that these persons, whatever they were, who reported to you were posted in the correct and proper places ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je suis reconnaissant à M. le professeur Cot de l'explication qu'il vient de donner ; je suis persuadé qu'elle sera très utile.

J'ai posé au témoin la question suivante : qui était chargé de placer le garde à un endroit d'où il pouvait facilement surveiller la côte ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'étais pas responsable des sentinelles qui devaient faire le guet, ni de l'accomplissement de leur devoir. Le responsable était le commandant de la défense qui leur avait donné des instructions.

[*Interpretation.*] I was not responsible for the sentries and for seeing that their duties were carried out correctly. It was the commander of the coastal defences who had given his instructions previously.

Sir Frank SOSKICE. Were they in fact posted in the proper places to give them a good view over Saranda Bay ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Ces individus étaient-ils réellement placés en de bons endroits pour leur permettre d'observer la baie de Saranda ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai pas eu l'occasion d'inspecter les postes, mais le commandant de la défense m'avait indiqué que de certains endroits on voyait bien la mer, tandis que d'autres on ne pouvait la voir.

[*Interpretation.*] I personally had no opportunity to inspect the sentry posts, but the commander of the coastal defences had told me that there were spots on the coast from which the sea was visible, and that there were other spots from which the sea was not visible.

Sir Frank SOSKICE. I should have thought if you had been there since April 1946 that by the time October 1946 arrived you might have discovered that for yourself, without having to be told by the coastal defence commander. Had not you realized that ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Il me semble que, puisque vous étiez dans cette région depuis le mois d'avril 1946, vous pouviez, au mois d'octobre 1946, connaître vous-même ces endroits. En était-il ainsi ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne désirais pas connaître le secret de la position des postes de défense côtière le long de la côte. Je ne peux donc pas répondre sur le fonctionnement de ces postes.

[*Interpretation.*] I did not wish to know anything about the secrets relating to the defence posts along the coast ; therefore, I cannot answer anything relating to these posts.

M. Pierre COT. Il paraît que la traduction n'est pas complète.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] It appears that the translation is not completed yet.

M. Kahreman YLLI. Je vais compléter cette traduction. Voici ce que le témoin a indiqué :

« S'il y avait un secret de la défense côtière et si je connaissais ce secret, c'est avec plaisir que je l'aurais dit à la Cour. Je ne sais si le commandant de la défense côtière aurait besoin de mon opinion pour placer ses gardes. »

M. Kahreman YLLI. [*Interpretation.*] I will complete the translation. This is what the witness said: "If there were any coast defence secret and I knew that secret, I would gladly have told it to the Court. I do not know if the coast defence commander would have need of my opinion in order to post his guards."

Sir Frank SOSKICE. I will put the question again. What were the secrets which you did not want to know about ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vais répéter ma question : Quels étaient les secrets que vous ne désiriez pas connaître ?

M. Pierre COT. Vous pourriez peut-être répéter la question que vous avez posée antérieurement pour que le témoin puisse donner sa réponse. Vous poserez une nouvelle question ensuite. Si vous ne revenez pas en arrière, le témoin finira par ne plus comprendre.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I would suggest that the questions should be repeated.

Sir Frank SOSKICE. I do not know how far you want me to go back in my interrogation. This witness has said that the port commander told him there were places from which the sea could be seen and places

from which it could not be seen. I then asked him whether he had not, in the course of about seven or eight months, succeeded in discovering that for himself. Then, if the translation is correct, the answer was that there were secrets that he did not want to know about, and therefore he could not answer the question. I want to know now what were the secrets which the witness did not want to know about.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je ne sais jusqu'à quel point de mon interrogatoire je dois revenir en arrière. Si j'ai bien compris le témoin, le commandant lui aurait dit qu'il existait des endroits d'où l'on pouvait voir la mer et d'autres d'où l'on ne pouvait pas la voir. J'ai alors fait remarquer que, après une période de sept ou huit mois, le témoin aurait pu, par lui-même, connaître les endroits d'où l'on pouvait voir ou ne pas voir la mer. Le témoin m'a répondu qu'il existait des secrets qu'il ne désirait pas connaître. De là ma nouvelle question : Quels étaient donc ces secrets que le témoin ne désirait pas connaître et sur quelle matière portaient-ils ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Si l'on peut appeler cela un secret, j'ai voulu dire qu'à ce moment il n'y avait que la batterie et les postes le long de la côte. Les endroits d'où l'on a la meilleure vue sur la mer sont le port de Saranda lui-même et le cap Baladha. Ailleurs, la côte est rocheuse ou boisée, dans le secteur du monastère Saint-Georges par exemple, ou sur la pointe du cap Kiephali.

[*Interpretation.*] The secret—if you can call it that—simply was at that time there was only the battery and some posts along the coast. The spot from which the best view could be obtained was at Saranda and Cape Baladha. The other spots were rocky and wooded and had forests. I refer to the spot at St. Giorgio's Monastery at Cape Denta and Cape Kiephali.

Sir Frank SOSKICE. The secret you say was that there was only a battery and some posts. That was the secret that you did not wish to know, but that is the very secret which was among the very first which you disclosed in your evidence to the Court this morning. There is nothing secret about that, is there ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Le secret dont il s'agit serait seulement qu'il y avait une batterie et quelques postes. Voilà donc le secret que vous ne désiriez pas communiquer. Or, je remarque que c'est la première chose que vous ayez dite ce matin dans votre déposition devant la Cour.

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de albanais.*] Je n'ai eu aucune responsabilité en ce qui concerne la défense côtière. J'ai simplement remplacé le commandant de la défense, lequel m'a fait savoir à ce moment-là qu'existaient la batterie de Baladha et les postes du monastère Saint-Georges et du cap Kiephali. C'est tout ce que je savais à ce moment-là.

[*Interpretation.*] I have no responsibility for the coastal defences. I can only say that when I replaced the commander of the coastal defences he told me that at that time there was a battery at Baladha and that there were posts at Kiephali.

Sir Frank SOSKICE. Let us see whether we can just make this secret matter a little bit clearer. Am I right in saying this, that you at first said there was a post at Kiephali ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vais voir si nous pouvons essayer d'éclaircir un peu plus cette question secrète. La première question que je vais poser est la suivante : est-il juste que vous ayez dit qu'il y avait un poste au cap Kiephali ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, en plus des postes qui se trouvaient à Saranda, au monastère Saint-Georges, à Borsh et à Himara.

[*Interpretation.*] Yes ; and, besides, there are posts at Saranda, near St. Giorgio's Monastery, Borshi, Himara.

Sir Frank SOSKICE. St. Giorgio's Monastery, Borshi, Baladha, and Himara ; is that right ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vous demanderais de répéter ces noms. S'agit-il bien de Saint-Georges, de Borsh, de Baladha et de Himara ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, il s'agit bien de ces postes. Lorsque j'ai remplacé le commandant de la défense, il m'a dit qu'il y avait des postes dans les endroits que je viens d'indiquer, c'est-à-dire Saint-Georges, Borsh, Baladha et Himara.

[*Interpretation.*] That is right ; those are the posts. When I replaced the coastal commander, he told me there were posts at the places to which we have just referred.

Sir Frank SOSKICE. That is to say, St. Giorgio's Monastery, Borshi, Himara, and Baladha. Is that right ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je désire savoir si cela est bien exact ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] A Baladha se trouve la batterie.

[*Interpretation.*] At Baladha is the battery.

Le PRÉSIDENT. Voulez-vous répéter ces noms ?

The PRESIDENT [*Interpretation.*] Will you repeat the names to the witness to make sure ? [The interpreter repeated the names in Albanian to the witness.]

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, je vais répéter. Il y avait le poste du centre de Saranda, ceux du monastère Saint-Georges, de Borsh, du cap Kiephali et d'Himara.

[*Interpretation.*] Yes, that is right. There were posts at the centre of Saranda, St. Giorgio's Monastery, Borshi, Kiephali and Himara.

Sir Frank SOSKICE. Where is Himara ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je désire seulement vous demander où se trouve Himara ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Himara se trouve dans la direction du nord de Saranda.

[*Interpretation.*] That is to the north of Saranda.

Sir Frank SOSKICE. What I want to know is how far north is it? Is it south of Kiephali or north of Kiephali or where?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'aimerais savoir à quelle distance dans la direction du nord. Est-ce au nord ou au sud du cap Kiephali?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Himara se trouve au nord du cap Kiephali.

[*Interpretation.*] Himara is to the north of Cape Kiephali.

Sir Frank SOSKICE. The posts you have been telling us about are, of course, fixed posts, and I suppose between those posts there were mobile guards who patrolled between one and the other; is that right?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Les postes dont vous parlez sont naturellement des petits postes fixes et entre eux se trouvent des gardes mobiles qui patrouillent les régions en dehors de ces postes?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Les postes dont je viens de parler sont des postes fixes, et il n'y a aucun mouvement entre eux.

[*Interpretation.*] The posts that I have just mentioned are fixed posts, and there is no movement of mobile guards between them.

Sir Frank SOSKICE. And it was the duty of those guards to watch what went on in the Corfu Channel, and to report if they saw any suspicious movement. Is that correct?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Et ces gardes avaient pour devoir de veiller à ce qui se passait dans le Détroit de Corfou et de faire un rapport sur les mouvements suspects qu'ils pouvaient observer. Est-ce correct?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne sais pas exactement quelles instructions avaient reçues ces postes. Je sais seulement qu'ils devaient veiller aussi à ce que des éléments, des espions, n'entrent pas clandestinement en Albanie. C'est tout ce que je sais. Le commandant de la défense côtière pourra peut-être vous en dire davantage.

[*Interpretation.*] I do not know exactly what were the instructions which were issued to these posts. I only know that their function was to watch also, among other things, elements which might wish to enter Albania clandestinely—spies, etc. Perhaps the commander of the coastal defences could give you more information on this.

Sir Frank SOSKICE. Never mind about the commander. You say "to watch also for elements who wanted to enter Albania". "Also" means it was also their duty to see what went on in the Channel, was it not?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Nous nous occuperons plus tard du commandant de la défense côtière. Vous avez dit que ces gardes

avaient « aussi » pour fonction de veiller à ce que des éléments clandestins n'entrent pas en Albanie ; « aussi » signifie donc qu'ils avaient également pour fonction de surveiller ce qui se passait dans le détroit. Est-ce bien exact ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, je l'ai dit et je le répète : ces postes étaient chargés de veiller à ce que ces éléments n'entrent pas clandestinement en Albanie. Certaines provocations nous venaient de la part des Grecs, c'est pour cette raison que les postes se trouvaient là.

[*Interpretation.*] Yes, I say and I repeat that these posts watched over such elements, elements which wished to enter Albania clandestinely. There was great provocation at this time ; attempts were made to come into Albania to kidnap Albanians, and it was the job of the posts to watch over such operations.

Le PRÉSIDENT. [S'adressant à sir Frank Soskice.] Je voudrais vous demander si vous avez encore beaucoup de questions à poser.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Have you many more questions to put, Sir Frank ?

Sir Frank SOSKICE. Yes, Mr. President, I have a number of other questions. May I just ask one question on this point and then pass to another unless, of course, before doing so, the Court would prefer to adjourn.

[To the witness.] It goes without saying that these posts which you have been telling us about were manned day and night ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, j'ai encore un certain nombre de questions à poser au témoin. J'aimerais encore en poser une à propos du sujet que nous sommes en train de considérer, puis, si la Cour préfère interrompre la séance, nous pourrons agir ainsi.

[Au témoin.] Il va sans dire que ces postes dont nous parlons étaient occupés jour et nuit par des gardes ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] L'effectif de ces postes était très réduit pendant la journée.

Ils étaient fixes, car ils pouvaient surveiller la mer, tandis que la nuit, seules quelques patrouilles étaient envoyées.

[*Interpretation.*] The strength of these posts was rather small during the day. The posts were fixed inasmuch as the sea was visible, and at night a number of patrols were sent out.

Le PRÉSIDENT. Nous savons que les agents ont l'intention de faire un effort pour terminer la procédure orale le 18 décembre. La Cour voudrait bien y répondre en faisant, elle aussi, un effort, c'est-à-dire en leur procurant les moyens de pouvoir finir. Si vous croyez, en réalité, que vous pouvez terminer le 18, la Cour sera disposée à revenir cet après-midi à 16 heures.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The Agents have told us that they would like to make every effort for the whole proceedings to be terminated by the 18th December. The Court would like to answer that the Court, too, would make a similar effort to help. If you feel that we can really finish the oral proceedings by the 18th December, the Court is perfectly willing to sit this afternoon at 4 o'clock.

M. Pierre COT. Nous faisons notre effort, mais je dois reconnaître qu'à la fin de cette matinée je suis un peu moins optimiste qu'au début, car l'interrogatoire des Albanais prend plus de temps que nous ne le pensions, pour les raisons que la Cour a pu observer. Je dois avouer que nous ne sommes pas responsables de cela, mais notre horaire était si tendu que je me demande si, maintenant, si nous prenons du retard, nous y parviendrons.

Je laisse à la Cour le soin de savoir s'il faut encore tenter l'expérience cet après-midi ou non. Je crains un peu que nous ne soyons entraînés. Je n'aurai plus de questions à poser, j'ai essayé de les regrouper mais, évidemment, tout ceci est beaucoup plus long que nous ne pensions.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I must say that I am a little less optimistic after this morning's sitting than I was previously. As you have been able to see, the Albanian examination has taken a considerable length of time, for reasons, of course, for which we are not responsible ; it is a question of interpretation. We are willing to continue our effort, but I am now a little pessimistic about whether we can finish on the 18th ; I am a little afraid, but if the Court is willing to help us, we are very grateful for that help.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, we still hope that it will be possible to finish the proceedings by the 18th December. We are very grateful to the Court for being willing to sit this afternoon, and we hope that they will sit in order that we may see whether this programme can be carried out. I know, Mr. President, that the interrogation of the present witness has taken some time, but it does not follow that the interrogation of all the other Albanian witnesses will take so long. I understand a number of questions have been put to this witness as a result of which it may be unnecessary to put the same, or so many, questions to the other Albanian witnesses.

Sir Eric BECKETT. [*Interprétation.*] Nous espérons encore qu'il sera possible de terminer la procédure orale au 18 décembre, et nous sommes très reconnaissants à la Cour d'avoir bien voulu nous faire savoir qu'elle était disposée à siéger cet après-midi. J'espère que la Cour acceptera de siéger cet après-midi, tout au moins pour voir si le programme proposé par les agents pourra être tenu. Certes, l'interrogatoire du premier témoin albanais a pris un certain temps, mais il ne faudrait pas en tirer la conclusion que l'interrogatoire des autres témoins albanais durera aussi longtemps. En effet, on a posé à ce premier témoin un assez grand nombre de questions, mais ses réponses permettront sans doute d'abréger l'interrogatoire des autres témoins.

Le PRÉSIDENT. Nous ferons l'expérience. La suite de l'interrogatoire est renvoyée à cet après-midi à 16 heures.

The PRÉSIDENT. [*Interpretation.*] We will try it and we will sit this afternoon at 4 o'clock.

[*Séance publique du 4 décembre 1948, après-midi.*]

Sir Frank SOSKICE. You sent a cipher telegram to Tirana on the 22nd October, 1946. By what means did you transmit that telegram ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous avez envoyé, à la date du 22 octobre 1946, un télégramme chiffré à Tirana. Par quel moyen avez-vous transmis ce télégramme ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, il en est ainsi. Le 22 octobre 1946, j'ai porté à la connaissance de Tirana le passage des quatre navires. J'ai envoyé mon télégramme par l'intermédiaire du bureau de poste.

[*Interpretation.*] That is quite correct. On 22nd October, 1946, I advised Tirana with reference to the passage of the four ships. I sent the telegram by means of the post office telegraphic service.

Sir Frank SOSKICE. Who had the cipher ? Did you keep the cipher ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Qui avait le chiffre ? Conserviez-vous ce chiffre vous-même ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, je n'ai pas eu le chiffre moi-même, car je ne m'occupais pas de la défense côtière. Le commandant de la défense, au moment où je l'ai remplacé, me l'a donné.

[*Interpretation.*] No, I did not have the cipher. That was in the hands of the coastal commander, and I was not responsible for the coastal defence ; but when I took over from the commander, he handed over the cipher to me.

Sir Frank SOSKICE. In your report, you said : "We could see on the ships the numbers R. 62 and R. 41." Whereabouts on the ships did you see those numbers ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Dans votre rapport, vous dites que vous pouviez voir sur les navires les indicatifs « R. 62 » et « R. 41 ». A quel endroit des navires avez-vous remarqué ces indicatifs ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, j'ai vu les chiffres, les indicatifs des deux navires qui étaient stationnés devant le cap Baladha. J'aurais pu remarquer les chiffres des deux autres navires s'ils s'étaient approchés. Les indicatifs en question se trouvaient au milieu, ou plutôt à l'arrière du navire.

[*Interpretation.*] It is quite true that I saw these figures on these ships as they were near Cape Baladha, and I would have been able to see the figures on the other ships if they had approached close enough to the coast. The numbers of these ships were from the middle towards the rear of the ships.

Sir Frank SOSKICE. Were they on the hull of the ship ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Ces chiffres étaient-ils sur la coque du navire ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne pourrais pas dire si les indicatifs étaient en fer ou étaient peints en couleur, car je n'ai pas pu voir de près ces chiffres ; je les ai seulement distingués au moyen de mes jumelles, et l'officier du port m'a rapporté le chiffre exact.

[*Interpretation.*] I could not quite say how these figures were, whether they were painted, or the colour of the paint, as I was not able

to see them close up. I saw them through my glasses, and the actual figures were confirmed to me by the harbour-master when he returned.

Sir Frank SOSKICE. Would you please answer my question by telling me on what part of the ship the figure was. Was it on the hull of the ship or not ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'aimerais maintenant que le témoin réponde à ma question : Cet indicatif se trouvait-il ou non sur la coque du navire ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, ces chiffres étaient sur la coque du navire, du côté que je pouvais apercevoir.

[*Interpretation.*] Yes ; the figures were on the hull of the ship on that side of the ship which I could see.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to look at a photograph of one of the ships and point out to me whether the figure "R. 41" in that photograph is the figure to which you refer. The Court knows the photograph—it is in Supplement No. 6.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'aimerais maintenant montrer une photographie d'un des navires au témoin ainsi que l'indicatif « R. 41 » et lui demander si c'est bien cet indicatif auquel il faisait allusion. C'est dans le Supplément 6, document du Conseil de Sécurité.

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Bien que cela remonte à deux années, au mois d'octobre 1946, je m'efforcerai de montrer l'emplacement des chiffres. Je viens de dire que les indicatifs des navires se trouvaient au milieu ou plutôt un peu à l'arrière du navire.

[*Interpretation.*] Although two years have elapsed since this date of October 1946, I shall do my best to show the position of the figures. I have just said that the figures on these ships were in the middle of the ship, or, if anything, slightly towards the rear—the stern.

Sir Frank SOSKICE. Is that the figure "41" which you were talking about ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Est-ce l'indicatif « R. 41 » dont vous parliez ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, j'ai mentionné dans mon rapport que les chiffres étaient R. 62 et R. 41.

[*Interpretation.*] Yes, I said in my report that the figures were R. 62 and R. 41.

Sir Frank SOSKICE. Now I want you to look at the photograph of the other ship and show the Court where on the other ship the figure R. 62 appears. The Court knows these photographs, Mr. President ; they are already before the Court. It is this one here [indicating] of the *Volage*, and it is Exhibit 2 C of Supplement 6, Figure C 1. The photograph I now want him to look at is of the *Saumarez*, which is Exhibit 2 B of Supplement 6, Photograph 3 B. Point out on the photograph where that figure appears.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vais maintenant montrer au témoin l'autre photographie et j'aimerais qu'il indique, sur cette photographie de l'autre navire, où se trouvait l'indicatif R. 62.

La Cour connaît ces photographies qui ont été versées au dossier. La première que nous venons de montrer au témoin est la photographie 2 C, photographie portant la cote C 1. Je vais montrer maintenant au témoin une autre photographie, également tirée du document « Supplément aux travaux du Conseil de Sécurité ». C'est la photo du *Saumarez* qui porte l'indicatif 2 B, et la photographie elle-même porte la cote B 3.

[Au témoin.] Veuillez montrer, sur la photographie, où se trouvait cet indicatif.

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai pas bien mesuré l'endroit. Je ne saurais pas dire si c'était cinq mètres plus en avant ou plus en arrière. J'ai seulement distingué les chiffres quand je me trouvais sur le bord, et l'officier du port m'en a rendu compte également. Si je savais l'endroit exact où se trouvaient ces chiffres sur le navire, je le dirais volontiers devant la Cour.

[*Interpretation.*] I did not measure or find out the exact position of the figures and I would be unable to give it to within either five metres one way or the other. I was only able to distinguish these figures from the quay, and the harbour-master, when he returned, confirmed what I had distinguished. If I knew for certain where exactly these figures were, I naturally would tell the Court now.

Sir Frank SOSKICE. I suggest to you that you got this figure R. 62 from some other source, because no ship in that Channel had that number. From what source did you get it ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je crois que vous avez obtenu l'indicatif R. 62 d'une autre source, car aucun navire se trouvant dans ce détroit ne portait cet indicatif R. 62. Qui vous a indiqué ce chiffre R. 62 ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai eu ces chiffres seulement pour les navires qui se trouvaient en face du cap Baladha et non pas pour les autres navires se trouvant dans le Détroit de Corfou.

[*Interpretation.*] I obtained these figures only for the ships which were opposite Cape Baladha and not for any other ships. [Re-interpretation.] I only obtained the figures for the ships which were opposite Cape Baladha and not for the other ships which were in the Corfu Channel.

Sir Frank SOSKICE. I do not want to pursue the matter, but I suggest to you that you could not possibly see a figure which did not exist and you must have got that figure from some other source, and I want to know what source.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je n'aimerais pas insister, mais ce que je veux vous dire, c'est qu'il vous a été impossible de voir vous-même cet indicatif, puisqu'il n'existait pas. J'aimerais donc savoir par qui vous avez appris l'existence de ce chiffre ?

M. Pierre COT. Monsieur le Président, voulez-vous me permettre de faire observer — sans attacher trop d'importance à mes paroles —

que la coutume est de poser des questions aux témoins et non pas de leur dire : « Je vous affirme que ce chiffre n'existe pas ; donnez-moi les sources dont vous tirez votre observation. » Je fais cette observation en osant à peine la faire, simplement en disant qu'elle serait contraire à nos propres habitudes ; mais si elle est conforme aux habitudes de mon collègue, je m'incline.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May it please the Court ; may I point out, and without attaching too much importance to what may have been said, that the idea is to put questions to the witness and not to state, for example : "I put to you that this figure does not exist—where did you obtain such information ?", because such a method of cross-examination is contrary at least to our legal practice. Of course, if it is in accordance with the legal practices of my learned colleague in his country, I naturally say no more.

Sir Frank SOSKICE. I will put the question in this form : from what source did you obtain that figure R. 62 ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je poserai ma question sous la forme suivante ; de quelle source avez-vous appris ce chiffre R. 62 ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je répète que ces chiffres se trouvaient sur les navires qui sont passés en face du cap Baladha. J'aurais pu voir les chiffres des autres navires s'ils s'étaient approchés davantage. J'ai distingué moi-même ces chiffres, et l'officier du port me les a confirmés. Je ne pourrais dire si l'indicatif R. 62 se trouvait sur le quatrième navire ou sur le navire d'où sortait de la fumée.

[*Interpretation.*] I repeat, the figures were those that were on the ships which were opposite Cape Baladha. I could have obtained the figures on the other ships if they had approached closer to the coast. I made these figures out myself—I distinguished them myself—and my findings were confirmed by the harbour-master. As to whether the figure R. 62 was on the fourth ship or on the ship from which smoke was coming, that I would not be able to say at the moment.

Sir Frank SOSKICE. Another subject. You knew that there were some old minefields on the other side of the Corfu Channel—is that so ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'aborde un autre sujet. Vous saviez qu'il existait quelques anciens champs de mines de l'autre côté du Détroit de Corfou. En est-il bien ainsi ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Monsieur le Président, je ne me suis pas occupé de questions maritimes. Par conséquent, je ne sais pas en quel état se trouvait le chenal de Corfou. Si j'avais à dire quelque chose devant la Cour, je le ferais volontiers.

[*Interpretation.*] I did not bother about maritime questions and therefore I do not know in what condition the Corfu Strait—this Corfu Channel—was in. If I did know, I naturally would tell the Court.

Sir Frank SOSKICE. But did you know that there was a Corfu Channel which was safe from mines ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Saviez-vous qu'il y avait un chenal déminé dans le canal de Corfou ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Pendant que j'étais commandant du port de Saranda et même avant, venaient à Saranda des bateaux qui passaient par le chenal ; il existait donc un chenal déminé.

[*Interpretation.*] During the period in which I was harbour-master of Saranda, and even before, ships came to Saranda by means of this Channel ; therefore, this Channel must have existed and must have been clear of mines.

Le PRÉSIDENT : La Cour désire poser quelques questions au témoin.

A quelle date et de quelle manière avez-vous appris soit que quelques navires britanniques allaient faire escale à Corfou, soit qu'ils étaient arrivés dans ce port au mois d'octobre 1946 ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Monsieur le Président, je n'ai pas su que des navires feraient escale à Corfou, qu'ils y étaient arrivés, ni qu'ils s'en étaient éloignés.

[*Interpretation.*] I had no knowledge that any ships were going to call at Corfu, were at Corfu, or had left Corfu.

Le PRÉSIDENT. A quelle date, à quelle heure et de quelle manière avez-vous appris que ces navires britanniques avaient quitté Corfou le 22 octobre et se dirigeaient vers le détroit nord de Corfou ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Le 22 octobre, vers 13 h. 15 ou 12 h. 45, le poste du monastère Saint-Georges m'a fait savoir que des navires venant du Sud se dirigeaient vers le cap Long, situé près du monastère Saint-Georges.

[*Interpretation.*] On the 22nd October, at about 13.00 or maybe 13.15 or 12.45 hours, the post at St. Giorgio's Monastery warned me that ships were coming from the South and were heading for St. Giorgio. [The witness then corrected himself and said :] "for Cape Long".

Le PRÉSIDENT. Lorsque vous avez eu ce renseignement, l'avez-vous transmis à quelque personne ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Lorsque j'ai eu ce renseignement, je n'avais personne à qui le transmettre, puisque je remplaçais moi-même le commandant de la défense. Dans l'après-midi, j'ai envoyé un télégramme à mes supérieurs.

[*Interpretation.*] When I received this information, I could not transmit it to anybody inasmuch as there was no one to transmit it to, as I was myself replacing the harbour-master ; but in the afternoon I sent a telegram to my superiors at Tirana. [The witness corrected himself and said :] I was not standing in for the harbour-master ; actually I was standing in for the commander of the coastal defences.

Le PRÉSIDENT. A-t-on fait des signaux de la côte albanaise à ces navires ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ignore si des signaux ont été envoyés, car le poste ne m'en a pas parlé.

[*Interpretation.*] No signals were made to my knowledge as the post did not inform me of such signals being made.

Le PRÉSIDENT. A cette époque, y avait-il le long de la côte albanaise une organisation de patrouilleurs ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] M. le Président veut-il me préciser s'il entend parler de bateaux patrouilleurs?

[*Interpretation.*] Patrol ships or otherwise ?

Le PRÉSIDENT. Je veux parler de bateaux patrouilleurs.

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Il n'existait pas à Saranda une telle organisation. Il y avait seulement des postes avec des garde-côtes.

[*Interpretation.*] No ; no such patrol ships system existed at Saranda. There were only outposts manned by the coastguards.

Le PRÉSIDENT. Nous voudrions savoir si, à la connaissance du témoin, il existait des mines en octobre 1946 entre le chenal Médri et la côte albanaise.

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Si j'en avais connaissance, je le dirais devant la Cour. Je n'ai pas eu connaissance que des mines se trouvaient dans le chenal de Corfou. Auparavant, la mer était contrôlée par les occupants ; j'ignore si oui ou non ils avaient posé des mines.

[*Interpretation.*] If I had known, I should most certainly have told the Court ; but I did not know whether mines were in the Corfu Channel. All I can say is that the Channel was previously patrolled by the occupying Powers. I did not know whether mines had been laid by them.

Le PRÉSIDENT. Étiez-vous au port de Saranda le 15 mai 1946 ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, Monsieur le Président, j'étais au port de Saranda le 15 mai 1946, dans mon bureau.

[*Interpretation.*] Yes ; I was in Saranda harbour on 15th May, 1946, in my office.

Le PRÉSIDENT. Le témoin peut-il nous dire quand et de quel port les navires britanniques furent aperçus ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne pourrais préciser, car je me trouvais dans mon bureau. Je ne peux donc pas dire dans quel endroit ils étaient. Lorsque j'ai entendu les coups de canon, je suis sorti et j'ai vu que les navires qui se trouvaient aux environs de Saranda avaient pris la direction de Corfou.

[*Interpretation.*] I cannot give exact details, as I was at the time in my office. I therefore cannot state exactly where the ships were. However, when I heard the gun fire I left my office and I saw that the ships which were near Saranda were heading for Corfu.

Le PRÉSIDENT. Le témoin sait-il pour quelle raison le feu a été ouvert ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, je ne connais pas la raison pour laquelle le feu a été ouvert. Je ne sais même pas pourquoi les navires étaient venus et s'étaient approchés de la côte. La responsabilité revenait au commandant de la défense.

[*Interpretation.*] No ; I do not know the reason why fire was opened up nor do I know the reason why ships approached the coast. The responsibility for the opening of the fire was with the commander of the coastal defences.

Le PRÉSIDENT. Le témoin sait-il quelle batterie a tiré ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'aurais pas vu les navires si la batterie n'avait pas ouvert le feu. Je sais que la batterie qui a ouvert le feu est celle du cap Baladha, qui était destinée à la défense de Saranda.

[*Interpretation.*] I would not have seen the ships if the battery had not first of all started firing. This battery was the one at Cape Baladha which was responsible for the defence of Saranda.

Le PRÉSIDENT. Le feu a-t-il été dirigé contre les navires britanniques ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je répondrais volontiers à la Cour si j'en savais davantage. Le commandant de la défense peut répondre à cette question.

[*Interpretation.*] I would certainly tell the Court if I knew more about the incident ; but the person who can give full details is the commander of the coastal defences.

Le PRÉSIDENT. J'ai une dernière question à poser au témoin.

Je me réfère à une communication faite par le chef d'état-major albanais au représentant des États-Unis. Cette communication a été citée au paragraphe 135 du Contre-Mémoire du Gouvernement albanais et indique que des navires ne doivent pas entrer dans les eaux territoriales albanaises sans autorisation préalable du Gouvernement albanais.

Le témoin avait-il reçu, à cet égard, des instructions quelconques de ses supérieurs pour le cas où des bâtiments de guerre passeraient dans les eaux albanaises ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Nous n'avons reçu aucune instruction concernant le mouvement dans le canal de Corfou. Lorsque j'ai remplacé le commandant de la défense, pendant treize ou quinze jours, celui-ci m'a dit que les postes de guet devaient me rendre compte de tous les mouvements et qu'aucune mesure ne serait prise de notre part.

[*Interpretation.*] No, I have seen no orders concerning movements within the Corfu Channel. Whilst I was standing in for the commander of the coastal defences during the 13 or 15 days in which I took over his duties, he told me that look-outs would inform me of any movement or all movements, and that no action was to be taken on our part.

Le PRÉSIDENT. Si j'ai bien compris, le témoin n'avait pas reçu d'instructions en ce qui concerne le passage des bateaux en général par le canal ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, je n'ai reçu aucune instruction concernant le mouvement des navires dans le canal. J'étais chargé de l'administration du port en général. Je m'occupais des navires qui venaient dans le port de Saranda pour apporter du blé ou du maïs. J'inscrivais tout ce qu'ils apportaient, telle était ma responsabilité.

[*Interpretation.*] No, I had no orders whatsoever concerning the movements of ships in the Channel. My responsibility was a general administrative one for the harbour. I was supposed to look after the ships which docked there. I registered—I noted down—the amount of wheat or maize and so on which they unloaded.

Le PRÉSIDENT. Je vous remercie.
[S'adressant à M. Pierre COT.] Avez-vous des questions à poser ?

M. Pierre COT. S'il vous plaît, Monsieur le Président ; elles seront d'ailleurs très brèves.
Ce matin, et je crois qu'il y a eu un peu de malentendu, sir Frank a parlé de secret ou plus exactement, si vous voulez, le témoin a parlé de secret. A ce propos, je voudrais vous poser deux questions.
La première est la suivante : Vous a-t-on dit, avant de venir ici, en quittant votre pays, de ne pas divulguer certains ordres ou de garder certaines choses secrètes ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, quand nous sommes partis, nous n'avons pas reçu de telles instructions sur ce que nous devions dire. Je ne connais pas d'autre secret que la batterie qui se trouvait à Baladha et les postes le long de la côte.

[*Interpretation.*] When we left we received no such orders or indeed any orders as to what we were to say. The only secret which I know concerns the battery at Baladha and the posts along the coast.

M. Pierre COT. Vous entendez, par conséquent, par secret simplement le fait que l'on ne permettait pas à n'importe qui d'entrer dans la batterie et qu'on ne révélait pas l'endroit où elle se trouvait ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, il y a des questions militaires que le public ne doit pas connaître et qui sont seulement connues des militaires. J'ai dit qu'à Saranda le secret était la batterie de Baladha et les postes se trouvant le long de la côte. Les postes pouvaient être vus par la population, tandis qu'il n'en était pas de même pour la batterie.

[*Interpretation.*] Yes, there are certain military questions which the population must not know about. Only military personnel are allowed to know anything about those. For example, there is a battery at Baladha, and some outposts along the coast ; well, the public can see these coastal posts but cannot see the battery at Baladha.

M. Pierre COT. Par « pouvaient être vus », entendez-vous « pouvaient être visités », parce que l'on pouvait voir les choses de loin ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Près des postes se trouvaient des pâturages et des animaux, les hommes pouvaient donc voir les soldats.

[*Interpretation.*] By these coastal posts there were pastures and naturally animals grazing and they (the people who looked after the animals) could naturally see the soldiers at those posts.

M. Pierre COT. Une dernière question et j'en aurai fini : vous étiez commandant du port. Avez-vous vu les 19, 20, 21, 22 ou 23 octobre, c'est-à-dire juste avant les accidents qui sont survenus le 22, des navires yougoslaves et notamment des mouilleurs de mines venir dans le port de Saranda ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'en ai pas vu ; ni pendant la journée ni pendant la nuit, et je n'en ai pas eu connaissance. Il est vrai qu'il venait, mais très rarement, des bateaux yougoslaves à Saranda, environ une fois par mois pour l'approvisionnement de la population, surtout quand les communications terrestres étaient interrompues.

[*Interpretation.*] No, I did not see, either by day or by night, any such ships, and I have no knowledge of any such ships. It is quite true, however, that Yugoslav ships did come to Saranda ; not very often—approximately once a month—and they came usually to bring supplies to the population, especially when land communications were disrupted.

M. Pierre COT. Je remercie la Cour, je n'ai plus d'autres questions à poser.

Le PRÉSIDENT. Sir Frank Soskice désire-t-il poser des questions se rapportant à celles posées par le professeur Cot ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Sir Frank Soskice, do you wish to put any questions to the witness on the questions which have just been put by M. Pierre Cot ?

Sir Frank SOSKICE. I would like to put two questions, Mr. President, not on questions which Professor Cot put, but on questions which you put. I would like, if I might, to put two questions on questions which the Court put.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'aurai deux questions à poser, elles ne concernent pas celles posées par M. Cot, mais se réfèrent aux questions posées par la Cour, si vous m'y autorisez.

Le PRÉSIDENT. Oui, vous pouvez poser vos questions.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] Yes, very well.

Sir Frank SOSKICE. The first is this : In your report you begin with the words "following on our cables No. 138/1, dated yesterday"— one cable is shown, what were the other cables ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Dans votre rapport figurant à l'annexe 7 du Contre-Mémoire albanais, vous commencez par les termes suivants : « faisant suite à nos câbles n° 138/1, datés d'hier.... ». Or, l'un de ces câbles a été versé en annexe 22, l'autre n'est pas connu. De quoi s'agissait-il dans cet autre câble ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai envoyé le télégramme le 22 octobre et j'ai fait mon rapport le 23 octobre. Dans

mon rapport, j'ai dit « à la suite de notre télégramme.... », car je n'ai fait qu'un télégramme et je n'ai pas mis « à la suite de nos câbles ».

[*Interpretation.*] I sent the telegram on the 22nd October and I prepared my report on the 23rd October, and in my report I said "in continuation of my telegram"—in the singular, not "telegrams".

Sir Frank SOSKICE. There was then only one telegram?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Il n'y avait donc qu'un seul télégramme ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Dans mon rapport, j'ai mis : « à la suite de notre câble », c'est-à-dire d'un télégramme. Il s'agit peut-être d'une erreur. J'ai envoyé un télégramme.

[*Interpretation.*] In my report I said "in continuation of our cable" —of our telegram—there was only one telegram. I sent one telegram. There may have been an error.

Sir Frank SOSKICE. Is the only explanation which you can give of that language in the report that it is a mistake?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] La seule explication que vous pouvez donner de cette rédaction est-elle qu'il y aurait eu une erreur dans la traduction de votre rapport ?

[Rectification : Le Solicitor-General a dit : une erreur dans le rapport et non dans la traduction du rapport.]

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai envoyé qu'un seul câble à la direction de la défense côtière, et je l'ai mentionné dans mon rapport.

[*Interpretation.*] I sent only one cable to the coastal defence, and in my report I referred to it in continuation of my cable.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I understood that this witness admits that in the original report it says "cables" and not "cable". On that understanding of course I do not call for the original report, but if it is not admitted that this is the case I would very much like to see the original report.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'ai compris que le témoin a admis que, dans le texte original de son rapport, il a employé le pluriel en disant nos câbles. Si tel n'est pas le cas, alors j'aimerais demander la production de l'original de ce rapport.

M. Pierre COT. Je n'ai pas voulu interrompre mon confrère, mais j'allais le proposer. Le Contre-Mémoire, vous le savez, a été rédigé sur un document albanais par un rédacteur qui n'était pas français. Il n'y a qu'un numéro, et je crois qu'il n'y a évidemment qu'un télégramme, mais l'agent du Gouvernement albanais me charge de dire à la Cour qu'il va immédiatement télégraphier pour qu'on envoie l'original. Il m'a chargé de faire connaître à la Cour qu'il s'agit d'une faute d'orthographe, mais, évidemment, sa déclaration ne saurait suffire. J'indique à la Cour que nous n'aurons peut-être pas l'original très rapidement, car les communications ne sont pas rapides, mais, en tout cas, la Cour l'aura avant la fin des débats et le prononcé de son arrêt.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I do not wish to interrupt my worthy opponent, but I was going to suggest that myself. The Counter-Memorial, I would like to point, out was drafted on the basis of an Albanian document by a person who is not French. There was, I think, one copy only, and the reference is only to one telegram. I have it from the Albanian Agent that he is going to telegraph immediately to send for the original of this document. I am not going to suggest that it will be here very rapidly—communications with Albania are very difficult—but the Court will have it before the end of the proceedings, or at any rate before it has to give its decision.

Sir Frank SOSKICE. Did I understand the witness to say, in answer to the President of the Court, that the coastal defence commander told him, if anything unusual was reported to him while the coastal defence commander was away, he was to take no steps about it ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Ma deuxième question est la suivante : Ai-je bien compris le témoin quand il a répondu au Président de la Cour qu'au moment où le commandant de la défense côtière est parti, il lui a dit que si quelque chose d'inhabituel survenait, il ne devait prendre aucune mesure quelle qu'elle soit ?

Capitaine Ali SHTINO. [*Interprétation de l'albanais.*] Le commandant de la défense, quand il est parti en permission, au moment où il m'a chargé de le remplacer dans ses fonctions, m'a dit que les postes devaient me rendre compte des faits pouvant survenir et qu'à son retour je devais lui signaler toutes les indications que j'avais reçues des garde-côtes.

[*Interpretation.*] The commander of the coastal defence told me, when he went on leave and when I replaced him, that the outposts would report to me on anything that took place and on his return that I should report to him on what had been communicated to me by them.

Sir Frank SOSKICE. That is all, Mr. President.

Le PRÉSIDENT. Vous pouvez vous retirer, commandant.
Voulez-vous faire venir le capitaine Polena ?
[Le capitaine Polena est introduit.]

Le PRÉSIDENT. Je vous prie de faire la déclaration prévue par l'article 53 du Règlement.
[Le témoin fait cette déclaration.]

Le PRÉSIDENT. M. le professeur Cot, vous avez la parole.

M. Pierre COT. Ma première question sera la suivante : Le capitaine Polena était commandant de la défense côtière à Saranda, je voudrais lui demander à partir de quelle date il a pris ces fonctions et jusqu'à quand il les a gardées.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai été nommé commandant de la défense côtière de Saranda au mois de mars 1946 et j'ai gardé ces fonctions jusqu'au mois de juin 1947.

[*Interpretation.*] I was appointed Commander of the coastal defences at Saranda in March 1946 and I occupied this position until June 1947.

M. Pierre COT. Sous les ordres de qui étiez-vous ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] J'étais sous les ordres du commandant du régiment d'infanterie.

[*Interpretation.*] I was under the orders of the Commander of the infantry regiment.

M. Pierre COT. Avant d'être commandant de la défense, quelles étaient vos fonctions militaires ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] J'étais commandant de bataillon dans l'infanterie.

[*Interpretation.*] I was Commander of an infantry battalion.

M. Pierre COT. Avant votre arrivée à Saranda, qui dirigeait la défense côtière ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Le commandant du régiment.

[*Interpretation.*] The Commander of the regiment.

M. Pierre COT. Du régiment d'infanterie ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, c'est cela.

[*Interpretation.*] Yes, that is right.

M. Pierre COT. Vous étiez commandant d'un secteur de défense côtière. Pouvez-vous nous dire quelles étaient les limites de ce secteur, sur quel secteur s'étendait votre responsabilité ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Le secteur qui était sous mon commandement s'étendait de Himara à la pointe Scala.

[*Interpretation.*] The sector under my command extended from Himara to Scala Point.

M. Pierre COT. Peut-être pourriez-vous nous montrer si Himara et la pointe Scala se trouvent sur la carte ou bien si votre secteur était plus étendu que cela ? Est-ce que le secteur s'étendait au delà des limites de la carte qui est là, derrière ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, dans le Nord comme dans le Sud il s'étendait un peu au delà des limites de cette carte.

[*Interpretation.*] Yes ; it extends beyond the limits of the map both towards the North and towards the South.

M. Pierre COT. [Montrant une carte à la Cour.] Sur cette carte, Scala est à peu près à la même distance du monastère Saint-Georges que de Porto Edda. J'indique cela afin de donner à la Cour une idée de l'étendue de son secteur.

[A l'interprète.] Demandez-lui d'ailleurs simplement quelle était l'étendue de son secteur en kilomètres.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Mon secteur s'étendait sur 60 à 70 kilomètres d'Himara à la pointe Scala horizontalement ; mais je n'en suis pas sûr, car je ne l'ai pas mesuré.

[*Interpretation.*] My sector was approximately 60 to 70 kilometers, from Himara to Scala Point—horizontally of course. I am not absolutely certain, because I have not measured it.

M. Pierre COT. Comment était organisée la surveillance de votre secteur ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Au moyen de postes.

[*Interpretation.*] By means of posts.

M. Pierre COT. Oui, et combien y avait-il de postes, non pas sur tout votre secteur, mais entre le cap Kiephali et la pointe Scala ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] [Montrant la carte.] Du cap Kiephali jusqu'à la pointe Scala, nous avions les postes suivants : un poste au cap Kiephali, un poste au centre à Saranda, et un poste au monastère Saint-Georges. Ces postes comprenaient 8 à 12 hommes au cap Kiephali et au monastère Saint-Georges, et 15 à 20 hommes dans le centre, y compris le personnel qui s'occupait de l'approvisionnement.

[*Interpretation.*] I should like permission of the Court to point out the posts on the map. From Cape Kiephali to Scala Point these posts were as follows. There was one post at Cape Kiephali, one at the centre at Saranda ; and one at St. George's Monastery. These included the following men. Eight to twelve for the post at Cape Kiephali, and at St. George's Monastery ; and 15 to 20 for the post at the centre, including the quarter-master.

M. Pierre COT. Il n'y avait pas d'autres postes dans cette partie de votre secteur ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, il y en avait au nord du cap Kiephali.

[*Interpretation.*] Yes, to the north of Cape Kiephali.

M. Pierre COT. Oui, mais entre Kiephali et Scala il n'y avait que ces trois postes ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Entre le cap Kiephali et la pointe Scala il n'y avait que ces trois postes.

[*Interpretation.*] Yes, between Cape Kiephali and Scala Point there were only these three posts.

M. Pierre COT. Il n'y avait pas de poste à la pointe Denta ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Qui commandait les postes dont vous venez de parler ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Chaque poste était commandé par un sous-officier.

[*Interpretation.*] Each post was commanded by an N.C.O.

M. Pierre COT. Aviez-vous un officier qui vous était adjoint ou étiez-vous le seul officier de ce secteur pour la défense côtière ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Au siège de mon commandement, il y avait un officier aspirant qui s'occupait d'obtenir les rapports des postes de guet et il me rendait compte de tout.

[*Interpretation.*] At my headquarters, there was an officer-cadet who took care of receiving the reports from the different posts, and he would report to me on what he learned from them.

M. Pierre COT. Quels étaient les moyens de défense dont disposait chaque poste ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Leurs fusils.

[*Interpretation.*] They had rifles.

M. Pierre COT. Y avait-il des mitrailleuses ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, il y avait une mitrailleuse légère au poste de Saranda et une autre mitrailleuse au monastère Saint-Georges.

[*Interpretation.*] Yes, there was one light machine gun and another at St. George's Monastery post.

M. Pierre COT. Je laisse de côté la batterie dont nous parlerons tout à l'heure. Les postes avaient-ils des canons, en dehors des fusils et des deux mitrailleuses dont ils disposaient ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Y avait-il des réseaux de fil de fer barbelé autour de chaque poste ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Quels étaient les moyens d'observation de ces postes ? Qu'avaient-ils à leur disposition pour observer, pour faire leur travail de surveillance ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Chaque poste disposait d'une paire de jumelles allemandes.

[*Interpretation.*] Each post had one pair of German binoculars.

M. Pierre COT. Il n'y avait aucun autre moyen d'observation plus important dans les postes ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Il n'y avait pas de projecteurs ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No, no search-lights.

M. Pierre COT. A Saranda non plus il n'y avait pas de projecteurs à la disposition ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Pas d'appareils amplificateurs de son pour écouter le bruit des avions ou le bruit dans le lointain ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Nous n'avons jamais eu de tels appareils à notre disposition, et c'est la première fois que j'en entends parler.

[*Interpretation.*] We have never had such instruments at our disposal. This is the first time I have ever heard them mentioned.

M. Pierre COT. Où était installé votre poste de commandement ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Notre poste de commandement était installé au monastère de Santi Quaranta.

[*Interpretation.*] Our headquarters were located at the Santi Quaranta Monastery.

M. Pierre COT. Pouvez-vous nous indiquer à peu près sur la carte si c'était à Saranda ou bien dans la région ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] [Montrant la carte.] A l'est de Saranda il y a une route qui traverse : la route de Qaf e Gjashtes. De l'autre côte de cette route se trouve une colline ; c'est là qu'était notre commandement.

[*Interpretation.*] To the east of Saranda there is a cross-road which is near Qaf e Gjashtes ; on the other side of this road there is a hill, and that is where we had our headquarters.

M. Pierre COT. Quand vous étiez à votre poste de commandement, que pouviez-vous voir, quelle partie de votre secteur aviez-vous en vue ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] On pouvait contrôler une partie du canal de Corfou.

[*Interpretation.*] We could watch over part of the Corfu Channel.

M. Pierre COT. Quels étaient vos moyens de liaison et de communication avec vos postes de surveillance ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Comme moyens de liaison, nous disposions d'une ligne téléphonique que nous avions réparée.

[*Interpretation.*] We had at our disposal a telephone line which we had repaired.

M. Pierre COT. Fonctionnait-elle bien ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Certainement il y avait des obstacles.

[*Interpretation.*] Yes, there were obstacles.

M. Pierre COT. Et à votre poste de commandement, de quels moyens d'observation disposiez-vous vous-même ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Au poste de commandement, nous disposions d'une paire de jumelles allemandes 6/32.

[*Interpretation.*] At our observation post we had one pair of German binoculars, 6.32.

M. Pierre COT. Aviez-vous un sémaphore, un mât de pavillon pour faire des signaux ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Aviez-vous un code pour les signaux internationaux ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Un marin qui était près de la batterie de Baladha connaissait quelques signaux.

[*Interpretation.*] A sailor who was near the Baladha battery knew something about a few signals.

M. Pierre COT. Aviez-vous un poste de radio avec vous ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Comment étiez-vous relié au commandant du régiment d'infanterie d'une part et d'autre part à la direction, à l'état-major de Tirana ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Avec le commandant du régiment il n'y avait pas de ligne téléphonique, mais seulement un courrier, tandis qu'avec l'état-major à Tirana j'étais en liaison par une ligne téléphonique.

[*Interpretation.*] With the commander of the regiment we had no telephonic communication ; we only had a courier—a runner. With Tirana there was a telephone line.

M. Pierre COT. Était-ce difficile d'obtenir la communication avec Tirana ou bien pouvait-on téléphoner facilement ? Était-ce un circuit direct ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] La communication avec Tirana était très difficile. Souvent il fallait attendre sept à huit heures avant de l'obtenir.

[*Interpretation.*], Communication was very difficult. Sometimes we had to wait as long as seven to eight hours to get through.

M. Pierre COT. Passons maintenant à la question de la liaison avec vos postes. Quels moyens de communication aviez-vous avec eux ? Comment faisiez-vous pour aller les visiter, les inspecter ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Pour aller contrôler les postes, je disposais d'un cheval.

[*Interpretation.*] To go and visit the posts I had at my disposal a horse.

M. Pierre COT. Vous n'aviez pas d'auto à votre disposition ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non. Il y avait seulement une automobile jeep à la disposition du Comité exécutif.

[*Interpretation.*] No, there was only one automobile and that was a jeep, which was at the disposition of the Executive Committee.

M. Pierre COT. Oui, mais je parle de vous ; vous n'aviez à votre disposition personnellement que votre cheval, vous n'aviez pas d'auto ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Nous ne disposions que d'un cheval.

[*Interpretation.*] Only the horse.

M. Pierre COT. Y avait-il des routes qui vous permettaient d'aller surveiller vos postes, d'aller les visiter ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] [Montrant la carte.] Pour aller au cap Kiephali, il n'y a de chemin que sur une partie du parcours. Dans le Sud, pour aller de Saranda à Saint-Georges, il existe une route construite par les Italiens.

[*Interpretation.*] To go to Cape Kiephali, there were roads only part of the way. In the South, from Saranda to St. George's Monastery, there was a road which was constructed by the Italians.

M. Pierre COT. Combien mettiez-vous de temps à peu près pour aller, à cheval, à Saint-Georges d'une part, à Kiephali de l'autre ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Pour aller à Saint-Georges, il me fallait normalement une heure et demie, tandis que pour aller au cap Kiephali je ne pouvais pas me servir de mon cheval, j'étais obligé d'aller à pied et je mettais environ quatre heures.

[*Interpretation.*] To go to St. George's Monastery I normally took an hour and a half ; to go to Cape Kiephali I could not use a horse—I had to go on foot and it took me about four hours.

M. Pierre COT. Pour aller au sud du monastère Saint-Georges, vers la fin de votre secteur, y avait-il une route ? Pouviez-vous continuer sur l'ancienne route italienne dont vous avez parlé ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, il existait seulement un chemin muletier.

[*Interpretation.*] No, there was only a mule track in that region.

M. Pierre COT. Quand vos chefs de poste voulaient vous envoyer un message, avaient-ils un cheval, eux, ou bien devaient-ils envoyer un courrier à pied ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Les postes ne disposaient pas de chevaux.

[*Interpretation.*] The posts had no horses.

M. Pierre COT. Voyons comment était organisée la surveillance dans chaque poste. D'abord, y avait-il des sentinelles en permanence devant chaque poste, chargées d'inspecter autour du poste ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Il y avait une fois par nuit et seulement la nuit une patrouille de deux heures. Il n'y avait pas de patrouille pendant le jour.

[*Interpretation.*] With regard to the sentries, once, and once only during the night, there was a two-hourly patrol. There was no patrol during the day.

M. Pierre COT. Pour bien vérifier la véracité ou la probabilité de ce renseignement, je pose au témoin une autre question.

L'effectif de chaque poste était bien de 10 à 12 hommes qui étaient également chargés du ravitaillement, des corvées, etc. ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes, that is so.

M. Pierre COT. Il n'y avait donc pas de sentinelle en permanence, mais, d'après ce que vous dites, une patrouille chaque nuit. Ces patrouilles s'éloignaient-elles beaucoup du poste, avaient-elles pour objet de parcourir toute la côte ou faisaient-elles leur ronde dans un rayon plus restreint ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Les patrouilles ne pouvaient pas contrôler toute la côte, car le terrain ne le permettait pas. Au cap Kiephali, par exemple, la patrouille ne s'éloignait guère de plus de 300 mètres.

[*Interpretation.*] Patrols could not go over the whole coast, as the actual coast would not allow of this ; for example, at Cape Kiephali the patrol only went some 300 metres away from the actual coast itself.

M. Pierre COT. Y a-t-il une route ou un chenal le long de la côte ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Était-il possible de faire parcourir toute la côte par des patrouilles et de les faire se rejoindre en passant le long de la côte ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Cela était impossible, tout d'abord à cause de la nature du terrain, ensuite de l'insuffisance des forces.

[*Interpretation.*] This was impossible for two reasons : firstly, the ground would not permit of it, and secondly we did not have enough men to do this.

M. Pierre COT. Quelles étaient les consignes générales données aux patrouilles ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Les patrouilles avaient pour consigne de signaler tous les mouvements des navires ou des éléments suspects qui voulaient entrer clandestinement.

[*Interpretation.*] The duty of the patrols was to signal any ship's movement or any suspected movement of people trying to enter in a clandestine way.

M. Pierre Cot. Pendant que vous étiez commandant de la défense, vos patrouilles ont-elles opéré des arrestations de gens qui voulaient entrer clandestinement dans votre secteur ?

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Nos patrouilles n'ont opéré aucune arrestation de ce genre, mais les forces de la section de sécurité en ont fait. A l'intérieur du territoire, des arrestations d'éléments qui étaient entrés clandestinement sans être aperçus par nos patrouilles ont eu lieu.

[*Interpretation.*] No arrests were carried out by our patrols, but arrests were carried out inland by security force patrols of people who had secretly entered into the area, and who had slipped past unnoticed by our patrols.

M. Pierre Cot. Ces arrestations ont été faites à l'intérieur des terres, mais pas par des forces de sécurité qui patrouillaient sur la côte ?

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes, that is so.

M. Pierre Cot. Existe-t-il des villages entre Saranda et Kiephali ?

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre Cot. Y en a-t-il entre Saranda et le monastère Saint-Georges ?

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre Cot. Et entre le monastère Saint-Georges et la pointe Scala, qui est l'extrémité sud du secteur du capitaine Polena ?

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Il existe le village de Skamil à deux kilomètres à l'intérieur des terres.

M. Pierre Cot. Sur la côte, y a-t-il un village ?

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre Cot. A la pointe Denta, y a-t-il des maisons ou même une maison habitée ? Y a-t-il des gens qui habitent là ?

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre Cot. Et dans la baie de Limion, la baie qui se trouve à l'extrémité nord-ouest de la baie de Saranda ?

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre Cot. Quelle distance y a-t-il entre la pointe Denta et la ou les routes les plus proches à l'intérieur ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] 1.500 à 2.000 mètres.

[*Interpretation.*] From 1,500 to 2,000 metres.

M. Pierre COT. Y a-t-il de petits chemins qui descendent vers la mer en dehors de la route dont vous parlez ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. De la route, à la hauteur de la pointe Denta, un peu avant ou un peu après, domine-t-on la mer ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Derrière la baie de Limion, à quelle distance de la côte est située la route ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] A une distance de plus de 400 mètres derrière les collines.

[*Interpretation.*] More than four hundred metres behind the hills.

Le PRÉSIDENT. Je m'excuse de vous interrompre, Monsieur Cot, mais la Cour avait décidé de lever l'audience cet après-midi à 18 h. 15. Êtes-vous arrivé à un point de votre questionnaire où vous pouvez vous arrêter ?

M. Pierre COT. Oui, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. M. Pierre Cot continuera l'interrogatoire du capitaine Polena lundi matin à 10 h. 30. L'audience est levée.

[*Séance publique du 6 décembre 1948, matin.*]

M. Pierre COT. J'ai encore quelques questions à poser sur l'organisation du secteur de défense dont était chargé le témoin.

Ma première question est la suivante : Receviez-vous, chaque jour, un rapport de chacun des postes de garde, ou bien vous envoyait-on des rapports moins fréquemment ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, je ne recevais pas chaque jour un rapport des postes. Ces rapports m'étaient envoyés tous les deux ou trois jours ou chaque semaine. Chaque fois qu'un soldat descendait en ville, il faisait un petit rapport sur les postes, dans lequel il mentionnait les permissions des soldats, les questions de ravitaillement ou les faits nouveaux à signaler.

[*Interpretation.*] No ; we did not always receive regular reports. I might receive a report every two or three days, or, on the other hand, it might only be, for example, a weekly report when a soldier came to town to make a general situation report concerning the post, and with such information for leave, requests for supplies, and any unusual incident being mentioned as well.

M. Pierre COT. Et vous-même transmettiez-vous un rapport tous les jours à vos supérieurs, ou bien quelle était la fréquence de vos rapports ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, je n'envoyais pas chaque jour un rapport à mes supérieurs ; je le faisais chaque semaine ou chaque quinzaine. Dans ceux-ci je signalais les divers besoins des postes et la correspondance en général. Chaque mois, je faisais un rapport sur les exercices militaires ou politiques de la troupe et sur les divers besoins.

[*Interpretation.*] I did not render a daily report to higher authority. My reports used to be either weekly or fortnightly, and in these reports I used to put the requirements of my troops and the usual official mail. In a monthly report, I used also to include the results of the monthly military exercises and political exercises carried out by the troops.

M. Pierre COT. Avant votre arrivée à Saranda, la défense côtière était-elle organisée de la même façon ? Était-elle plus complète ou moins complète ?

Capitaine POLENA. [*Irterprétation de l'albanais.*] Avant mon arrivée, l'organisation de la défense côtière à Saranda était moins complète.

[*Interpretation.*] The organization of the coastal defences of Saranda was previously less complete.

M. Pierre COT. En somme, vous avez été le premier officier chargé officiellement de la défense côtière. Avant, il s'agissait simplement de l'ensemble de la troupe, mais c'est vous qui, le premier, avez organisé le secteur au point de vue de la défense des côtes. Est-ce bien ce que j'ai compris ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre COT. En dehors des troupes de défense dont vous nous avez parlé, y avait-il d'autres troupes à Saranda — j'hésite à employer le mot troupes — y avait-il des forces de police ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] A Saranda se trouvaient six ou sept agents de police pour assurer l'ordre public, qui dépendaient du Comité exécutif.

[*Interpretation.*] In Saranda there were six or seven policemen responsible for public safety, law and order, and they were dependent upon the Executive Committee.

M. Pierre COT. Y avait-il des douaniers et des postes de douaniers le long de la côte, dans votre secteur ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Il n'y a pas eu de tels fonctionnaires ni de tels postes.

[*Interpretation.*] There were no such officials or any such customs houses.

M. Pierre COT. A quelle distance était le régiment d'infanterie dont vous nous parlez et qui se trouvait en arrière ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Avant d'assumer mes fonctions de commandant de la défense côtière, à la fin du mois de mai, le régiment se trouvait à Delvina. Je me rappelle qu'à la fin du mois de juin ce régiment campait dans un village près de Delvina.

[*Interpretation.*] Before taking over my duties as commander of the coastal defences towards the end of May, the regiment was stationed at Delvina. Later on, in June, I know that the regiment was encamped in a village near Delvina.

M. Pierre COT. Non, ma question est la suivante : à quelle distance de la côte de Saranda se trouvait le régiment de Delvina ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Delvina se trouve distant de la mer de vingt à vingt et un kilomètres.

[*Interpretation.*] Delvina is from 20 to 21 kilometres away from the sea.

M. Pierre COT. Quel était à peu près l'effectif du régiment de Delvina ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne connais pas exactement l'effectif du régiment de Delvina. A ce moment-là, ce régiment se composait de trois ou quatre bataillons, les armes essentielles ainsi que les hommes manquaient.

[*Interpretation.*] With regard to the actual strength of the regiment, I am afraid I would not like to say, as I do not know. At the time, there were three to four battalions, but they were not up to full strength and they did not have their complete equipment.

M. Pierre COT. Ce régiment avait-il des tanks et des canons anti-tanks ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je puis vous assurer qu'il n'y a eu ni tanks ni même des canons anti-tanks. Il y avait des fusils anti-tanks. Je ne connais pas exactement le nombre des fusils que nous avions pris aux Allemands ou qui nous ont été parachutés par les Anglais, pendant la lutte pour la libération nationale.

[*Interpretation.*] With regard to tanks, I can assure you that we never had any, nor did we possess any anti-tank guns. We did have some anti-tank rifles, though how many I would not like to say exactly, as I do not know how many we had from the Germans and how many were parachuted down to us by the British during our fight for the liberation.

M. Pierre COT. Vous nous avez montré sur la carte où se trouvait la batterie qui défendait Saranda et les abords de Saranda ; y avait-il d'autres batteries dans votre secteur, et s'il y en avait, voulez-vous nous indiquer à quels endroits elles étaient ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Il n'y a pas eu d'autres batteries dans mon secteur, je ne puis donc rien indiquer sur la carte.

[*Interpretation.*] There were no other batteries in my area, and therefore I cannot show their position on the map.

M. Pierre COT. Des bateaux albanais patrouillaient-ils le long de la côte ? Ces bateaux étaient-ils armés ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] A part les voiliers à moteur, que j'ai vus à Durazzo, il n'y en a pas eu d'autres. Dans mon secteur, il n'y avait pas de bateaux, sauf une embarcation à moteur.

[*Interpretation.*] Besides the motor sailing boats which I had seen at Durazzo, I saw no other ships ; there were no ships in my area, the only one being the motor launch in the harbour.

M. Pierre COT. En somme, pour résumer, pour votre secteur de 60 kilomètres, vous aviez : une batterie à Saranda, quatre postes, je crois, d'une douzaine d'hommes. Combien y avait-il de mitrailleuses en tout ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Dans le secteur de Kiephali à Saint-Georges, j'ai indiqué qu'il existait deux mitrailleuses : une mitrailleuse au monastère Saint-Georges et une autre à Saranda. En dehors de ce secteur, dans le nord d'Himara, existaient deux mitrailleuses légères italiennes ainsi que la mitrailleuse qui se trouvait toujours dans l'embarcation à moteur du port de Saranda.

[*Interpretation.*] In the sector which stretched from Kiephali to St. George's Monastery, as I have already indicated, there were two machine guns ; one at St. George's and one at Saranda. Furthermore, at Himara there were two Italian light machine-guns and, of course, as already mentioned, there was a machine-gun permanently mounted in the motor launch at Saranda harbour.

M. Pierre COT. Oui, cela fait cinq mitrailleuses, y compris celle du canot.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] That is so.

M. Pierre COT. Venons-en alors à la batterie. La batterie de Saranda était-elle sous vos ordres ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, la batterie dépendait de moi.

[*Interpretation.*] Yes, the battery was under my orders.

M. Pierre COT. Qui commandait la batterie ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Un officier.

[*Interpretation.*] An officer.

M. Pierre COT. Y avait-il d'autres officiers avec lui ? Combien y avait-il d'officiers et de sous-officiers à peu près ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Selon le règlement, il devait y avoir encore deux officiers, mais ceux-ci manquaient. Quant aux sous-officiers, ils étaient sept. Il y avait les quatre chefs responsables des canons, deux commandants de section et un surveillant de la batterie.

[*Interpretation.*] According to rule, there should have been another two officers, but these were not on strength. There were seven N.C.O.'s : there were the four N.C.O.'s in charge of each gun,

there were two section leaders and one N.C.O. responsible for the general watch.

M. Pierre COT. La batterie avait-elle des projecteurs à sa disposition ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, elle n'en avait pas.

[*Interpretation.*] No, there were none.

M. Pierre COT. La batterie avait-elle des télémètres et, si oui, combien en avait-elle ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] La batterie disposait d'un télémètre allemand du type infanterie, télémètre à coïncidence de 80 cm. de base.

[*Interpretation.*] The battery possessed one German range-finder of the "coincidence" type ; it had a basis of 80 centimetres.

M. Pierre COT. Le poste où se trouvait ce télémètre était-il à la batterie même ou bien l'observation se faisait-elle à un autre poste ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Le télémètre était posté devant la batterie.

[*Interpretation.*] The range-finder was in front of the battery.

M. Pierre COT. La position de batterie était-elle occupée de jour et de nuit ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non. Pendant la journée, les soldats s'occupaient d'instruction, soit auprès de la batterie soit à portée de fusil. Pendant la nuit, il y avait six ou sept hommes qui faisaient le guet et qui se trouvaient dans une baraque.

[*Interpretation.*] By day the soldiers trained in battery work and they trained within rifle fire range ; at night there was a guard of from six to seven troops in a hut.

M. Pierre COT. Saviez-vous quel était l'approvisionnement en obus de la batterie, combien elle avait d'obus à sa disposition sur place ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je me souviens que la batterie disposait de 170 à 180 obus complets ; elle disposait également de 100 obus qui n'avaient pas leur charge de poudre.

[*Interpretation.*] I remember that the battery had from 170 to 180 fully primed rounds ; it also had 100 rounds without a charge.

M. Pierre COT. Le 22 octobre, l'escadre de l'amiral Kinahan, et notamment l'amiral Kinahan lui-même, croit avoir vu sur la côte un canon lourd, mobile, que l'on déplaçait. Y avait-il des canons lourds sur la côte, ou bien quelle peut être l'origine de cette déclaration ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Le 22 octobre, je n'étais pas à Saranda, j'étais en permission. Il vaudrait mieux que je sache l'endroit exact où l'on a cru voir ce canon, car entre Limion et Baladha il y a trois canons italiens de gros calibre hors d'usage, et peut-être s'agit-il d'un de ces canons que les Britanniques ont vus.

[*Interpretation.*] On the 22nd October I was not at Saranda, as I was on leave, at the time but if I could be shown the exact spot where it is believed this gun was seen, I might furnish an explanation, inasmuch as besides that between Limion and Baladha there were three heavy Italian guns which were unfit for service.

M. Pierre COT. En dehors de ces canons, y avait-il des fortifications, d'anciennes fortifications italiennes, des murs de béton ou d'autres choses de ce genre ? Quand je dis anciennes, je veux dire simplement du temps de l'occupation italienne.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Il existe d'anciennes fortifications sur la côte de Saranda. Certaines ont été construites par les Italiens, d'autres l'ont été par les Allemands près de Limion. Il en existe aussi devant le monastère de Santi Quaranta et dans beaucoup d'autres endroits.

[*Interpretation.*] There are some old fortifications along the Saranda coast. These were put there by the Italians, and there are also others which were built by the Germans. There are some fortifications near Limion, and others at Santi Quaranta. Indeed, there are quite a few scattered about.

M. Pierre COT. Maintenant que nous connaissons l'état de la côte au point de vue de sa défense et de la surveillance, arrivons-en aux divers graves incidents. [A l'interprète.] Dites au capitaine que je voudrais commencer par lui parler de l'incident du 15 mai.

[Au témoin.] Où étiez-vous le 15 mai ? Étiez-vous déjà à Saranda et étiez-vous alors chargé de la défense ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Le 15 mai, j'étais à Saranda. J'avais été nommé commandant de la défense côtière, mais je n'avais pas encore pris possession de mes fonctions, car on ne m'avait pas envoyé de forces et l'on ne savait pas d'où devaient venir ces forces. De plus, la direction de la défense côtière à Tirana n'avait pas encore été organisée.

[*Interpretation.*] On the 15th May, I was at Saranda, as I had by then been appointed commander of the coastal defences; but I had not as yet taken over my duties as troops had not yet arrived; and it was not then known from where they should come. Furthermore, the headquarters at Tirana for the coastal defences had not yet been finally set up.

M. Pierre COT. De qui dépendait alors à ce moment-là l'organisation de ce secteur ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je l'ai déjà indiqué ; jusqu'à la fin du mois de mai, le secteur dépendait du commandant du régiment d'infanterie.

[*Interpretation.*] As I have already stated, until the end of May the area was the responsibility of the commander of the infantry regiment

M. Pierre COT. Mais étant à Saranda le 15 mai, sur place, vous avez sans doute connu l'incident. Pouvez-vous nous dire ce que vous avez appris sur cet incident ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je me trouvais chez moi quand j'ai entendu trois ou quatre coups de canon. Je suis allé au bureau de la garnison, où j'ai rencontré le commandant du régiment. Au moment même où j'arrivais, ce commandant était en train de converser au téléphone avec le commandant de la batterie sur l'incident.

Dans la conversation que j'ai eue avec le commandant du régiment, j'ai appris que deux navires dont on ne voyait pas les pavillons s'étaient approchés des côtes de Limion et se dirigeaient vers le port. Le commandant de la batterie ne voyant pas de pavillons à bord des navires leur avait fait des signes par l'intermédiaire d'un matelot.

[*Interpretation.*] I was at home when I heard the three or four gun shots being fired, and I went to the garrison headquarters where I met the garrison commander. The very moment that I entered the office at the garrison, the garrison commander was on the phone and speaking to the battery commander. During my conversation with the commander of the regiment, he stated that two ships had been seen, but that their flags could not be seen. The ships were off the coast at Limion and were making for the harbour. The battery commander added that seeing no flags he had signalled those ships with the help of a sailor.

M. Pierre COT. Le témoin a bien dit qu'il y avait des matelots à la batterie ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je l'ai vu.

[*Interpretation.*] Yes, that is what I said.

M. Pierre COT. Je voudrais préciser ce point. Il s'agissait peut-être de marins mobilisés et devenus soldats, ou bien s'agissait-il de marins faisant partie d'une unité navale et affectés à la batterie ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Le matelot dont il s'agit était un soldat mobilisé qui avait été instruit à Durazzo.

[*Interpretation.*] This sailor was a called-up soldier who had been at Durazzo.

M. Pierre COT. Dites-lui de continuer son récit.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Ayant fait des signaux par l'intermédiaire du marin et ne recevant aucune réponse, le commandant de la batterie, impressionné et craignant que les navires n'entrent dans le port, a pris l'initiative de faire tirer trois ou quatre coups de canon pour les inviter à s'éloigner.

[*Interpretation.*] As the signalling by means of this sailor procured no answer from the ships, the battery commander, fearing that they might go on to the harbour, fired two or three warning shots and took the initiative himself.

M. Pierre COT. Ainsi, premièrement, l'initiative a été prise par le commandant de la batterie ; et *secundo*, son intention n'était pas de détruire les bateaux mais de leur faire signe de s'éloigner. Est-ce bien cela ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je viens de dire que l'initiative avait été prise par le commandant de la batterie pour les raisons que j'ai indiquées.

En ce qui concerne les coups de canon, ils n'ont pas été tirés sur les navires, car, même si l'officier n'avait pas été expérimenté, il aurait tout de même pu, avec quatre coups de canon, atteindre les navires.

[*Interpretation.*] As I said, the initiative was the battery commander's, and he took this initiative for the reasons which I have indicated. The shots were not fired at the ships. Even lacking experience, with four rounds and the ships in range, we could have hit them.

M. Pierre COT. Savez-vous si on a infligé une punition à l'officier pour avoir utilisé ce procédé peu usuel de signalisation ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne sais pas si une mesure a été prise contre lui, mais lorsque j'ai pris possession de mon secteur, il avait été déplacé.

[*Interpretation.*] I do not know if any or what action was taken against him. All I do know is when I took over the area he had been transferred.

M. Pierre COT. Quand vous avez pris le secteur, c'est-à-dire quelques jours après, quelles instructions vous ont été données pour le cas où des navires de guerre passeraient de nouveau dans les eaux et se dirigeraient vers Saranda ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Quand j'ai pris mon secteur, nous avions les instructions suivantes : Rendre compte de tous les mouvements des navires.

Après les discussions que nous avons eues avec le commandant du régiment à la suite de l'incident du 15 mai, nous avions demandé que chaque fois que des navires de guerre devraient passer dans les eaux, au moins un préavis nous soit donné.

[*Interpretation.*] When I took over, we had the following orders. They were that we must warn higher authority of all ship movements. I do know, however, that after the discussion which took place with the commander of the regiment following the incident of the 15th May, we did ask that each time any warship movements were to take place we should be given prior warning.

M. Pierre COT. Est-ce que cela s'appliquait dans votre pensée aux navires de commerce ou seulement aux navires de guerre ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Nous n'avions aucun doute en ce qui concerne les bateaux de commerce. Lorsque le commandant du régiment est allé à Delvina, nous étions d'accord pour demander des instructions seulement en ce qui concerne les navires de guerre.

[*Interpretation.*] We had no doubts and no suspicions concerning merchant ships at all ; but when the commander went to Delvina, we agreed to ask for instructions as regards warships only.

M. Pierre COT. Arrivons-en aux événements du 22 octobre. Un peu avant le 22 octobre, vous êtes parti en permission. Qui a désigné votre remplaçant ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Avant de demander ma permission, j'avais proposé à la direction de la défense côtière d'être remplacé par le commandant du port ; on m'y a autorisé.

[*Interpretation.*] When I applied for leave, I also suggested a stand-in to the commander of the coastal defence headquarters, and I suggested the harbour-master. He was appointed to stand in for me.

M. Pierre COT. Quelles consignes générales lui avez-vous données ? N'entrez pas trop dans le détail, donnez simplement les grandes lignes de ces consignes.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je lui ai fait prendre ses fonctions dans la garnison, je l'ai mis en liaison avec l'aspirant afin qu'il collabore avec lui, et je lui ai indiqué que tous les rapports provenant des postes lui seraient communiqués. Je lui ai indiqué le chiffre qui, pratiquement, était utilisé par l'aspirant et l'ai mis au courant des questions administratives.

[*Interpretation.*] I told him his duties in the garrison, I established liaison between him and the cadet officer, and all reports were to be forwarded to him. I handed over to him the cypher which was used by the warrant officer and the administration.

M. Pierre COT. A votre retour, votre successeur a dû vous mettre au courant de l'incident du 22 octobre. En gros, que vous a-t-il dit ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] A mon retour, en prenant connaissance du rapport fait par le commandant du port, ainsi que de ceux des postes, je me suis rendu compte que quatre navires étaient venus sans qu'on s'y attende et s'étaient dirigés vers le port. En dehors de ces rapports, j'ai eu connaissance de l'accident qui s'était produit sur un navire et de l'impression des hommes. Ils étaient émus par la vue des canons dirigés vers la côte, ainsi que par le nombre des soldats et des marins qui se trouvaient à bord des navires.

[*Interpretation.*] After my return, I read the reports by the harbour-master and I also read the reports presented by the post, and I realized then that four ships had approached the port unexpectedly. Later, on the basis of reports, I read about the accident that had taken place to the ship and especially the impression that had been created on the men. They had been impressed by the fact that the guns were trained towards the coast, and also by the number of soldiers and marines who were on board the ships.

M. Pierre COT. Vos gardes vous ont-ils dit qu'ils avaient vu les navires en différentes formations successives ? Pouvez-vous, sur ce sujet, donner un renseignement à la Cour ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Le rapport du poste du monastère Saint-Georges disait — et d'ailleurs j'ai discuté avec les hommes — que les navires se trouvaient tout d'abord en position de losange, mais un losange qui n'était pas très régulier, et qu'ils s'étaient mis en formation parallèle ; enfin, après avoir dépassé Denta Point, ils s'étaient mis en file.

[*Interpretation.*] On the basis of the report from the St. George's Monastery post, I discussed this question with the men. The ships

first of all had a diamond formation, but an irregular diamond formation, and then they took up a parallel formation ; after they passed Denta Point, they proceeded in single file.

M. Pierre COT. C'était l'impression qu'ils avaient eue en voyant les navires. Ils n'ont pas mesuré avec des instruments de précision ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes, that is correct.

M. Pierre COT. Une autre question et nous en aurons fini sur ce point : puisque vous avez lu les rapports et discuté avec les gardes de Saint-Georges notamment, vous ont-ils dit si, avant le 22 octobre, vers le 17 par exemple, ils avaient appris qu'une force navale britannique importante était arrivée à Corfou ? Avaient-ils des informations à ce propos ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Au cours des conversations que j'ai eues avec le poste du monastère Saint-Georges, et avec les autres postes, ainsi que d'après les rapports que j'ai lus, il ne s'agissait nullement d'un tel sujet.

[*Interpretation.*] In the discussions I had with the men from the St. George's post and from other posts and on the basis of the report that I read, there was no such question involved at all.

M. Pierre COT. Par conséquent, ils ont été tout à fait surpris quand ils ont vu cette escadre britannique s'avançant dans une direction qui leur paraissait la direction de Saranda. Est-ce bien cela ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, il est vrai que les postes étaient inquiets. Ils m'ont déclaré qu'en de pareilles occasions il serait préférable d'être averti à l'avance. Ils étaient inquiets en voyant jusqu'à la tombée de la nuit deux navires près de Saranda ainsi que deux autres devant Kakome.

[*Interpretation.*] Yes, it is true that the posts were worried, and they suggested to me that in such conditions it would be preferable to be pre-warned. They were worried about the two ships off Saranda and the two ships which had remained off Kakome until evening.

M. Pierre COT. Quand vous êtes rentré de permission et que vous avez parlé de cette affaire du 22 octobre, les gardes vous ont-ils dit qu'au cours des nuits précédant le 22 octobre on avait entendu, sur la mer, des bruits qui paraissaient suspects, comme des détonations ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Lorsque je suis rentré de permission, je n'ai lu aucun rapport de ce genre et rien ne m'a été signalé.

[*Interpretation.*] When I returned from leave, I read no such report and nothing of the kind was brought to my attention.

M. Pierre COT. Les hommes qui vous ont parlé de l'incident avaient-ils eu l'impression que les navires avaient sauté sur des mines ? A ce moment-là, les gens de Saranda, et notamment vos subordonnés, pensaient-ils qu'il pouvait s'agir de mines ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai rien entendu de semblable. Les gens n'avaient pas cette pensée. Ils croyaient qu'il s'agissait d'un accident se produisant dans le navire même.

[*Interpretation.*] I heard no such thing. The people did not have this impression ; in their view the accident had taken place in the ship itself.

M. Pierre COT. Lorsque vous êtes rentré, était-on encore un peu ému de cette aventure, de la vue de ces navires qui avaient paru menacer la côte et dont un avait subi une explosion, ou bien les esprits étaient-ils redevenus tout à fait calmes ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Quand je suis rentré de permission, les esprits avaient commencé à se calmer.

[*Interpretation.*] When I returned from my leave, the people had begun to become a little calmer.

M. Pierre COT. En cette période, en 1946, était-on tout de même un peu préoccupé des incidents avec la Grèce ? Craignait-on que ces incidents prennent une allure plus grave ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Certainement, un tel soupçon existait toujours.

[*Interpretation.*] Certainly, such a suspicion was always present.

M. Pierre COT. Les gens savaient-ils que leur territoire était revendiqué par la Grèce ou non ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Les revendications grecques étaient connues de nos hommes.

[*Interpretation.*] The Greek territorial claims were known to our men.

M. Pierre COT. Et dans ces conditions, la présence, en cette période, de navires de guerre qui n'avaient pas prévenu de leur passage, ne causait-elle pas une inquiétude fondée sur le rapprochement avec l'invasion dont vous aviez été victime en 1939 ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, tous les mouvements rappelaient ces souvenirs à nos hommes et à notre population, surtout pendant les jours des 12 et 13 novembre.

[*Interpretation.*] Yes, all such movements reminded our men and our population of such previous historical events, especially the movements on the 12th and 13th November.

M. Pierre COT. Arrivons alors à ces événements des 12 et 13 novembre. Le 12 et le 13 novembre, vous étiez alors à Saranda, en charge de vos fonctions. Est-ce bien cela ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre COT. Voulez-vous nous raconter ce que vous avez vous-même vu le 12 novembre ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Il serait préférable d'indiquer sur la carte les mouvements effectués par les navires le

12 novembre, mais, malheureusement, la carte ne présente pas le secteur dans lequel ces mouvements se sont produits le 12 novembre.

Le 12 novembre, depuis le matin, un groupe de navires britanniques était signalé. Dans l'après-midi, ces navires se dirigeaient vers la terre, dans le secteur de Karaburun, Himara et cap Kiephali. Personnellement, j'ai vu cinq navires descendre vers Butrinto et revenir pour se joindre aux autres navires. J'ai rendu compte de ces mouvements à mon commandant supérieur.

[*Interpretation.*] It might be preferable to point out on the map the movements that took place on the 12th November, but unfortunately this map does not contain on it the sector where these movements took place on that date.

On the 12th November, a group of British ships was seen which, from the morning until the afternoon, was heading towards the coast in the Karaburun, Himara and Cape Kiephali regions. I personally saw five ships go down towards Butrinto and then return to join the other ships. I reported all these movements to my superior officer.

M. Pierre COT. Ne vous avait-on pas dit que des navires devaient venir déminer le chenal le 12 novembre ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai eu connaissance, depuis le début de novembre, de l'intention qu'avaient les Britanniques de faire une opération de déminage. Le 12 novembre, dans la soirée, j'ai reçu un télégramme me communiquant que les navires britanniques devaient venir le 12 pour faire une opération de déminage.

[*Interpretation.*] I found out in the beginning of November that the British planned to carry out a minesweeping operation and on the 12th November in the afternoon I received a telegram stating that British ships were coming in the afternoon to carry out a minesweeping operation.

M. Pierre COT. De ce télégramme d'une part et de la présence des navires britanniques le 12 dans la région d'autre part, vous avez conclu que l'opération annoncée pour le 12 était faite ce jour-là et que c'était fini. Est-ce bien cela ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, j'ai pensé à une telle chose, mais j'ai été surpris par la formation des navires, par leur nombre et aussi du fait qu'ils sont restés jusqu'à une heure avancée de la nuit.

[*Interpretation.*] Yes, such a thought did occur to me, but I was surprised at the formation of their ships, at their number and by the fact that they remained until late at night.

M. Pierre COT. Mais votre Gouvernement ne vous avait pas indiqué qu'il y aurait probablement une autre opération de déminage le lendemain, ou bien vous l'avait-il indiqué ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, je n'ai pas eu une telle communication.

[*Interpretation.*] No, I received no such communication.

M. Pierre COT. Le 13 novembre, n'avez-vous pas vu alors d'autres bateaux, ou les mêmes, qui revenaient dans les eaux, et voulez-vous dire ce que vous avez observé à ce moment-là ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais*]. Le 13 novembre, dès le matin, les navires britanniques ont été signalés et se sont approchés devant le cap Kiephali. Vers 10 heures, 10 heures 30, tous les navires britanniques ainsi qu'un groupe venant du sud se rassemblèrent devant la baie de Saranda.

[*Interpretation.*] On the 13th November, by early morning, the ships were seen approaching Cape Kiephali and between 10 and 10.30 all the ships, including a group from the South, met in front of Saranda.

M. Pierre COT. Ces navires ont fait des opérations devant Saranda pendant toute la journée, semble-t-il ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, ils ont continué pendant toute la journeé.

[*Interpretation.*] Yes, they continued all day.

M. Pierre COT. D'autre part, est-ce que, dans le lointain, vos gardes et notamment ceux du cap Kiephali vous indiquaient qu'il y avait d'autres navires plus importants, des navires de guerre qui étaient dans le lointain, ou bien n'avez-vous pas eu cette information ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, pendant toute la durée de l'opération que les Britanniques ont effectuée devant la baie de Saranda, d'autres navires se trouvaient dans le nord en direction de Borch.

[*Interpretation.*] Yes, during the whole operation carried out by the British ships, there was the force in front of Saranda and there were other ships stationed in the north and in the direction of Borch.

M. Pierre COT. Et devant la baie de Saranda, dans les eaux albanaises, combien y avait-il de navires environ occupés à faire ces opérations mystérieuses ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Il est difficile d'indiquer le nombre exact, car les navires allaient du cap Kiephali à Butrinto et revenaient au cap Kiephali. On ne savait donc pas s'il s'agissait des mêmes navires. Néanmoins, nous avons évalué le nombre des navires à 23.

[*Interpretation.*] It was difficult to say exactly how many ships were engaged, inasmuch as certain of the ships proceeded from Cape Kiephali to Butrinto and back again and we could not tell whether the same ships were involved in both these operations. However, we did calculate roughly the number of the ships was 23.

M. Pierre COT. Est-ce que sur ces navires, ou tout au moins sur certains d'entre eux, on pouvait voir un ou plusieurs canons ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Les navires en général avaient des canons, à l'exception des canots à moteur. Ils avaient au minimum un canon.

[*Interpretation.*] The ships in general had guns except, of course, the motor launches. The ships had at least one gun on each.

M. Pierre Cot. En somme, si je comprends bien, sans que vous ayez été prévenu, vous avez vu ce jour-là dans vos eaux des navires armés et, dans le lointain, une force beaucoup plus importante. Est-ce bien cela ?

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre Cot. D'autre part, certains petits canots à moteur tiraient des coups de fusils ou même des salves de mitrailleuses, semble-t-il d'après votre rapport. Est-ce bien cela ?

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Des canots à moteur et même quelques navires ont tiré continuellement des coups de fusils et des salves de mitrailleuses, et ceci a alerté nos hommes et la population.

[*Interpretation.*] The motor launches and even the ships repeatedly fired with rifles, and there were even some machine gun bursts. It was this noise that attracted the attention of the population.

M. Pierre Cot. N'avez-vous pas vu également, pendant cette même journée, des avions qui survolaient les lieux de cette opération et qui même, semble-t-il, se seraient approchés de la côte ?

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Dès le matin, nous avons entendu des avions survoler les îles de Fanos. Ensuite, ils ont survolé les navires qui effectuaient les opérations à Saranda et également la région du monastère Saint-Georges et de Butrinto.

[*Interpretation.*] From the morning we heard planes flying over first of all the hills of Fanos. Then the planes flew over the ships which were carrying out operations before Saranda, and later on they flew over our territory in the area of St. George's Monastery and Butrinto.

M. Pierre Cot. Cette activité militaire semble avoir duré jusqu'au soir, d'après votre rapport — ou plutôt ces activités militaires, car je ne parle pas seulement des avions, mais de l'ensemble.

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre Cot. Au début de l'après-midi, n'avez-vous pas envoyé l'officier du port sur un canot à moteur pour tâcher de se renseigner ?

Capitaine Polena. [*Interprétation de l'albanais.*] Dans l'après-midi j'ai envoyé l'officier du port pour qu'il se renseigne auprès des Britanniques sur ce qui se passait et pour savoir ce que l'on faisait devant notre côte.

[*Interpretation.*] In the afternoon, I sent the harbour-master to the British ships to ask them what was taking place and, indeed, what they were doing in front of our coast.

M. Pierre Cot. Ne s'est-il pas trouvé à ce moment-là au milieu du tir des fusils ou des mitrailleuses et n'a-t-il pas été amené à faire demi-tour sans avoir pu obtenir de renseignements ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, le canot à moteur a fait demi-tour parce qu'il a essuyé le feu des Britanniques.

[*Interpretation.*] Yes; the motor launch turned back because he was fired upon by the British.

M. Pierre COT. Je voudrais vous faire préciser un point. Quand vous parlez à ce moment-là dans votre rapport de « navires de guerre », entendez-vous des croiseurs, des cuirassés, des destroyers, ou bien des navires armés d'un ou plusieurs canons sans spécifier s'il s'agit de tel ou tel type de navires ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Nous ne connaissions pas très bien les navires de guerre, car notre État n'en a pas, mais quand nous regardions les navires, s'ils étaient très gros, nous les appelions des croiseurs et s'ils étaient plus petits, des torpilleurs. Je peux dire que nous appelions « navires de guerre » tous les bateaux qui avaient au moins un canon ou qui prenaient part à des opérations militaires.

[*Interpretation.*] We did not quite know what exactly to call these ships individually, inasmuch as we do not possess any such ships. However, when we did see a ship which appeared to be big and large, we called it a cruiser, and if it were smaller we called it a destroyer. In any case, we called in general all ships which we saw were armed or which were carrying out military operations warships.

M. Pierre COT. Dans un pays qui a connu l'invasion et où le souvenir de celle-ci subsiste encore, est-ce qu'une telle activité militaire, un tel déploiement de forces, alors que vous n'étiez pas prévenus, n'a pas créé beaucoup de troubles et d'inquiétude dans la population ?

Sir Frank SOSKICE. Before the witness answers this question, may I make one observation. In examining a witness in chief, ordinarily, I respectfully submit to the Court, it is of little assistance to the Court if the advocate examining him tells him in the form of his question almost exactly that which he wants him to say. I quite accept that it is not always practicable to avoid doing so. One has, to a certain extent, to indicate the type of answer which one is endeavouring to elicit, and I have not raised any complaint against Professor Cot doing so. I do, however, respectfully submit that there is a limit beyond which Professor Cot should not go. Particularly, I respectfully submit, he transgressed that limit when he was asking, for example, about the aeroplanes. He is now, I submit, again transgressing that limit when he asks about this impression created upon the people. I simply make the comment because I do respectfully submit that either he should not do it, or, if he does, it should be recognized that the answer he elicits, it being such a very leading question, really can be of very little value as evidence, because in effect it is Professor Cot giving the evidence and not the witness.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, je m'excuse beaucoup si j'ai dépassé la mesure, et mon savant collègue peut être assuré que je prendrai toutes les précautions désirables.

Je me permets de rectifier un point sur la question des avions. Pour gagner du temps, j'ai simplement dit, me référant au rapport : est-ce qu'il n'y a pas eu d'avions qui ont passé ? Car le témoin l'avait dit lui-même dans son rapport. Peut-être aurais-je pu lire simplement le

passage de ce document et demander au témoin s'il avait bien dit cela. Si j'ai dit autre chose, je reconnais bien volontiers que la Cour voudra bien supprimer la question et la réponse, car nous avons assez d'éléments.

Je vais donc poser autrement ma question, qui pourrait prêter à la critique.

Primo, est-ce que l'opération qui a été faite par les Britanniques le 13 novembre a créé de l'impression dans la population de Saranda, et je précise : avez-vous vous-même constaté cette impression ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] L'opération du 13 novembre et même celle du 12 novembre n'ont pas été connues par la population de Saranda et par les paysans ; surtout, celle du 13 novembre n'a pas été connue de la population de Saranda. Personnellement, je peux préciser que mes hommes ainsi que la population se trouvaient devant une véritable invasion.

[*Interpretation.*] The operation of the 13th November, and even the one before, 12th November, was not known in advance by the population of Saranda, yet my troops and the population thought that there would be an invasion.

M. Pierre COT. La traduction a été mal faite ; vous avez dit : l'opération n'a pas été connue. Il faudrait peut-être reposer la question.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] L'opération n'a pas été connue d'avance.

M. Pierre COT. Ma question est la suivante : est-ce que cette opération telle qu'elle s'est déroulée a inquiété la population de Saranda ? Ou bien, pour éviter toute interprétation : cette opération telle qu'elle s'est déroulée a-t-elle causé une impression dans la population, et le témoin a-t-il constaté lui-même cette impression dans la population ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] D'après ce qu'on m'a rapporté du Comité exécutif, on signalait que des hommes avaient dû s'éloigner de la ville. D'autre part, des postes qui se trouvaient au nord du cap Kiephali, on me signalait que les paysans avaient préparé leurs bagages depuis le 12 novembre pour s'éloigner, car ils n'avaient jamais vu une flotte si considérable, même pendant l'invasion d'avril 1939.

[*Interpretation.*] According to the report that I received from the Executive Committee, it was pointed out that men in Saranda had had to leave town. A report which I had from the post at Kiephali stated that the peasants had had to make up their bundles in order to leave the area if necessary, as this deployment of strength was even greater than what they had seen during the invasion of April 1939.

Le PRÉSIDENT. Avez-vous encore des questions à poser ?

M. Pierre COT. Il est peut-être préférable de remettre la suite à cet après-midi, car j'en ai encore pour une demi-heure.

Le PRÉSIDENT. Je désire donner l'assurance aux agents des deux Parties que la Cour, en examinant les témoignages, prendra en considération les méthodes employées. Cependant, les agents ne doivent avoir

aucune crainte, car quelle que soit la méthode employée, cela ne portera préjudice à aucune des Parties en ce qui concerne la décision de la Cour.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The hearing is, therefore, adjourned until 4 o'clock. I wish to assure both Agents that the Court, in assessing the evidence given by witnesses, will bear in mind the method employed, and therefore the Agents need have no fear that any method employed will prejudice the Court one way or the other in reaching its decision.

[*Séance publique du 6 décembre 1948, après-midi.*]

M. Pierre COT. La question que je voudrais poser au témoin est la suivante : les autorités britanniques ont parlé de deux ou trois cents soldats occupant des tranchées et prêts à repousser une invasion le 13 novembre. Pouvez-vous nous dire si ces soldats existaient ou s'il n'y a pas eu une différence, quant à l'importance de ces effectifs, entre votre opinion et celle des Britanniques ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] A Saranda, je n'ai disposé d'aucune autre force que celle de la batterie et des postes de guet.

[*Interpretation.*] Apart from the men manning the battery and the watch posts, I had no other forces under me at Saranda.

M. Pierre COT. Les autorités britanniques ont-elles envoyé un messager à terre pour vous indiquer ce qu'elles allaient faire le 13 ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, elles n'ont envoyé personne.

[*Interpretation.*] No, they sent nobody.

M. Pierre COT. Vous ont-elles fait des signaux pour indiquer les opérations qu'elles faisaient ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Aucun signal n'a été fait, sauf un tir contre notre embarcation qui voulait prendre contact avec les Britanniques.

[*Interpretation.*] They did not signal at all except that they fired on our ship which wished to contact them.

M. Pierre COT. Dans le télégramme vous annonçant qu'une opération de déminage aurait lieu le 12 novembre, quelles instructions vous avait-on données ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Après que les Britanniques nous eurent fait connaître leur intention d'effectuer une opération de déminage, on nous dit de nous conformer aux ordres précédents, c'est-à-dire de signaler tout ce qui se passait.

[*Interpretation.*] After announcing that the British authorities planned to carry out a minesweeping operation, we were told to follow the preceding orders, namely to report anything that happened.

M. Pierre COT. La présence des navires britanniques et leur activité ont-elles gêné le trafic local ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, je me souviens que l'embarcation de Saranda, servant au ravitaillement en bois de la ville, a été obligée d'entrer dans une baie ; l'équipage a dû la quitter lorsqu'un groupe de navires est passé près d'elle.

[*Interpretation.*] Yes, I remember that the ship which was supposed to supply Saranda with wood had to enter a bay and the crew had to leave the ship when a group of ships passed near them.

M. Pierre COT. Dans votre rapport du 14 novembre, vous dites : « comme nous vous en avons informés par des télégrammes précédents, nous vous donnons ci-dessous un résumé des événements des jours des 12 et 13 de ce mois ». Quels étaient ces télégrammes que vous aviez envoyés auparavant ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Le 12 novembre, j'ai envoyé un télégramme dans lequel je signalais tous les mouvements des navires britanniques ; j'ai envoyé un autre télégramme le 13 novembre, quand les navires britanniques se rapprochaient de la baie de Saranda. Vers 4 ou 5 heures, j'ai parlé au téléphone et ai envoyé un télégramme quand les navires se furent éloignés.

[*Interpretation.*] I sent a telegram on the 12th November reporting all the movements of the British ships; I sent one more on the 13th November, when the ships were approaching Saranda ; between 4 and 5 o'clock, I had a telephonic conversation, and I sent a last telegram when the ships moved off.

M. Pierre COT. En dehors des navires de guerre britanniques que vous avez vus ou dont on vous a rendu compte les 15 mai, 22 octobre et 12 et 13 novembre 1946, avez-vous vu passer d'autres navires de guerre dans les eaux territoriales albanaises ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai pas vu d'autres navires passer le long de notre côte durant le temps pendant lequel je me trouvais là.

[*Interpretation.*] I saw no other ships passing along our coast during the time that I was there.

M. Pierre COT. Je voudrais que vous précisiez, j'ai dit : « d'autres navires de guerre ».

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je parle de navires de guerre.

[*Interpretation.*] I am referring to warships.

M. Pierre COT. Avant le 22 octobre, et depuis le 22 octobre, arrive-t-il que l'on voit passer la nuit des navires dans le Détroit de Corfou ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je me souviens que l'on m'a signalé deux cas où l'on avait vu les feux de navires allant vers le Nord ou le Sud dans le canal de Corfou, mais on n'a pas évalué leur distance.

[*Interpretation.*] I can remember that there were brought to my attention two cases involving ships having passed, or the lights of

ships having been seen proceeding towards the North or towards the South ; but no indication was given of the distance.

M. Pierre COT. Une dernière série de questions. Que faisiez-vous avant la guerre, quelle était votre profession ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Avant la guerre, ma profession était laboureur.

[*Interpretation.*] Before the war I tilled the fields.

M. Pierre COT. Quelle a été votre instruction militaire, je ne parle pas de vos services de guerre, la Cour les connaît, mais quelle instruction militaire avez-vous reçue après la guerre ? Vous a-t-on envoyé dans des écoles et combien de temps y êtes-vous resté ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] En 1945, j'ai suivi pendant trois mois un cours à Tirana. Je n'ai pas fréquenté d'autre école.

[*Interpretation.*] In 1945, for three months I attended courses at Tirana. I was never in any other school.

M. Pierre COT. Avant de quitter l'Albanie, vous a-t-on donné certaines instructions et vous a-t-on dit notamment de ne pas révéler certains ordres que vous auriez reçus ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Et ici, vous a-t-on dit de ne pas dire toute la vérité ou bien vous a-t-on dit de dire toute la vérité ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai reçu aucune instruction. Je sais seulement que j'ai prêté serment devant le Président de la Cour de dire toute la vérité.

[*Interpretation.*] I received no instructions. I can only say that I know I took my oath before the president of the Court stating that I would tell the whole truth.

M. Pierre COT. N'avez-vous pas d'autres indications qui pourraient aider à la manifestation de la vérité ? Je vous indique, aussi bien de la part de M. Ylli que de ma part, que l'intérêt du Gouvernement albanais est de dire toute la vérité et de découvrir toute la vérité.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai rien d'autre à ajouter.

[*Interpretation.*] I have nothing to add.

M. Pierre COT. J'ai terminé, Monsieur le Président. Je remercie la Cour de son attention.

Le PRÉSIDENT. Sir Frank, désirez-vous parler ?

Sir Frank SOSKICE. To begin with, you told us of two cases in which ships passing down the Channel at night were reported to you. [To the Court.] I wonder whether the Court would be so good as to look

at Annex 22 of the British Memorial, at page 123[1]. The Court will see there the affidavit of Enrico Bargellini. [To the witness.] I want to ask you about those two occasions. Was it reported to you that on one of those occasions those ships were fired at, or that fire was directed against them ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous avez dit que dans deux cas des navires étaient passés par le détroit de nuit et que rapport vous avait été fait à ce sujet.

Je prie la Cour de bien vouloir se référer à l'annexe 22, au Mémoire du Royaume-Uni, page 123[1]. La Cour y trouvera un affidavit, une déclaration sous serment de Enrico Bargellini. J'aimerais maintenant demander au témoin à ce sujet : est-ce que, dans l'un de ces deux cas, on vous a rapporté que le feu avait été ouvert sur l'un de ces bateaux ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai répondu en ce qui concerne les navires de guerre. Je ne sais pas quel fut celui qui est passé pendant le jour ou pendant la nuit dans le détroit ; je sais seulement que le feu n'a pas été ouvert par nos gardes.

[*Interpretation.*] My answer to the question of the warships is that I do not know which passed by day and which by night in the Strait. I only know that fire was not opened upon them by our watchers.

Sir Frank SOSKICE. When did you come back from leave ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Quand êtes-vous revenu de votre congé ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Quatre ou cinq jours après l'incident du 22 octobre.

[*Interpretation.*] Four or five days after the incident of the 22nd October.

Sir Frank SOSKICE. Had you returned from leave on the 29th October ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Étiez-vous revenu de votre congé le 29 octobre 1946 ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

Sir Frank SOSKICE. Was the first of those reports, or one of them, two or three days after you had returned from leave ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Le premier de ces rapports vous est-il parvenu deux ou trois jours après votre retour de congé ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Après mon retour, j'ai eu le rapport de l'officier de garde et le rapport du commandant du port.

[*Interpretation.*] After my return, I had the report by the watch-officer and the report which had been submitted by the harbour-master.

Sir Frank SOSKICE. Now will you please answer my question which was whether the first, or one of those two cases, was reported to you two or three days after you returned from leave ? That was my question.

[1] See Vol. I, p. 172.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'aimerais maintenant que vous répondiez à ma question, qui était la suivante : Est-ce que le premier de ces deux rapports vous est parvenu deux ou trois jours environ après votre retour de permission ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je me souviens que je suis rentré un soir, et, le matin, je suis allé dans mon bureau où j'ai pris connaissance de l'incident en question, car la population avait été alertée.

[*Interpretation.*] I remember that I returned one night, and the next morning I went to my office and I learned about the incident ; that there had been an alert—the population had been alerted.

Sir Frank SOSKICE. Well, now I will put my question again. I am asking you about these two reports that you had of ships passing at night. Was one of those reports made to you two or three days after your return from leave ? That is a simple question ; will you please answer it.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vais maintenant répéter ma question, qui est très simple. Vous avez parlé de deux rapports qui vous seraient parvenus au sujet d'un passage de nuit de deux navires par le détroit. Pouvez-vous dire maintenant si l'un de ces rapports vous est parvenu deux ou trois jours après la fin de votre permission ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Ces rapports m'ont été donnés au mois de juillet et au mois d'août 1946, avant l'incident du 22 octobre.

[*Interpretation.*] These reports were given to me in the months of July and August, 1946, before the incident of the 22nd October.

Sir Frank SOSKICE. It was reported to you on those occasions, was it, that warships had passed at night ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] On vous avait rapporté en ces occasions que des bâtiments de guerre étaient passés par le détroit de nuit, n'est-il pas vrai ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Non. Comme je viens de répondre aux questions qui m'ont été posées auparavant, nos gardes n'ont pas pu savoir s'il s'agissait de bateaux de guerre ou de bateaux de commerce, car ils avaient vu seulement les feux et il faisait nuit. Ils n'avaient même pas pu savoir à quelle distance ces bateaux se trouvaient.

[*Interpretation.*] No, as I answered to the person questioning me a short time ago, our guards had not been able to distinguish whether there were warships—men-of-war—or commercial ships involved. They had seen only the navigation lights ; it was at night and they had not been able to ascertain at what distance the ships were.

Sir Frank SOSKICE. I thought—perhaps I am mistaken, but that was why I asked the question—I thought that when I first asked you about these two reports you had received you replied that you were talking about men-of-war.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'ai pensé — mais peut-être me suis-je trompé — que lorsque je vous ai posé une question au sujet de ces deux rapports, vous aviez répondu tout d'abord qu'il s'agissait d'un passage de bâtiments de guerre. N'en est-il pas ainsi ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne sais ce que ce Monsieur a pensé à ce sujet, je réponds d'après ce que je sais.

[*Interpretation.*] I do not know what the gentleman's impression was on this point : I just answered what I knew.

Sir Frank SOSKICE. What I am asking you is what you did know ; were warships and merchant ships reported to you or only warships ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vous demande de dire ce que vous savez. Ces rapports mentionnaient-ils la présence de navires marchands et de navires de guerre ou seulement l'une des deux catégories ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Ils ne mentionnaient ni l'une ni l'autre de ces catégories, car on n'avait pas pu apercevoir les bateaux de près.

[*Interpretation.*] Neither the one type nor the other, inasmuch as they were not distinguished.

Sir Frank SOSKICE. Can you understand how, if a ship passed down that Channel on the 29th October, 1946, and was fired at, it was not reported to you ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Pouvez-vous alors comprendre comment il se fait que, lorsqu'un navire passa par le détroit le 29 octobre 1946 de nuit et qu'il a alors essuyé le feu des batteries côtières, un rapport ne vous ait pas été adressé à ce sujet ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne sais pas. Je ne connais aucun cas où, le 29 octobre, la batterie ait ouvert le feu ou ait employé un moyen quelconque pour tirer.

[*Interpretation.*] I do not know. I know of no case where the battery fired on the 29th October, or used any other means for firing.

Sir Frank SOSKICE. You see, you do not answer the question, if I may say so. I have asked you and I will ask you again : Can you account for the fact that if a ship passed down that Channel on 29th October, 1946, and was fired at, you did not receive a report about it ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous ne répondez pas à ma question ; je vais donc la répéter. Comment pouvez-vous vous expliquer qu'il soit possible, si un navire passe par le détroit le 29 octobre 1946 et si ce navire essuie le feu d'une batterie, qu'aucun rapport ne vous soit fait à ce sujet ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Monsieur le Président, je voudrais savoir de quels navires il s'agissait le 29 octobre 1946, car deux ans se sont écoulés depuis lors. Des bateaux de commerce sont passés le 28 ou le 29, je ne sais pas à quelle date exactement ; mais pour le 29, je n'ai reçu aucun rapport, et la batterie n'a pas tiré à cette date, sauf dans le cas du 15 mai.

[*Interpretation.*] I would like to know which ships are referred to as having passed on the 29th October, 1946, because already two years have elapsed since that date ; commercial ships may have passed on the 28th or the 29th. For the 29th, I had no report on the passage of any ship. The batteries did not fire on that day—save in the case on May 15th.

Sir Frank SOSKICE. I will tell you. The Tanac tug F/CT 12 towed with three U.N.R.R.A. barges South-West on the 29th October at 21.00 hours, Master, Enrico Bargellini. Did you receive no report upon that subject ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vais vous donner les renseignements que vous désirez. Il s'agissait d'un remorqueur Tanac F/CT 12 qui s'avançait vers le Sud-Ouest à travers le chenal nord de Corfou, le 29 octobre 1946, à 21 heures environ, en remorquant trois chalands de l'U. N. R. R. A. Le capitaine était un certain Enrico Bargellini. N'avez-vous reçu aucun rapport à ce sujet ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne me souviens pas qu'on ait rapporté ceci. Je sais que des embarcations de l'U. N. R. R. A. ont passé, mais je ne sais pas quand. Je ne sais pas non plus si j'ai fait ou si j'ai reçu un rapport sur ce sujet.

[*Interpretation.*] I can remember no report of this. I know that U.N.R.R.A. ships did pass, but I cannot remember when. I cannot remember whether I made a report or received a report on this matter.

Sir Frank SOSKICE. You cannot remember ; but earlier in your evidence you said to the Court that no reports were received just before the 22nd October. Presumably you looked at your reports just before you came here—did you not look at that date ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous ne pouvez pas vous souvenir, mais à un stade antérieur de votre déposition vous avez dit qu'aucun rapport ne vous avait été soumis avant la date du 22 octobre 1946. N'avez-vous pas vérifié ce point avant votre déposition ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Il s'agit de quel rapport ?

[*Interpretation.*] To which report are you referring ?

Sir Frank SOSKICE. Do you keep in your headquarters a record of reports which you receive from the posts which are under you command ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Conservez-vous dans votre quartier général un registre des rapports que vous recevez de vos postes ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Tous les rapports qui parvenaient des postes étaient classés.

[*Interpretation.*] All the reports which were received from the posts were classified.

Sir Frank SOSKICE. Were classified—and kept at your headquarters ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Ils étaient classés au quartier général ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Les rapports qui avaient une importance administrative ou qui avaient trait à des incidents ou à des passages divers étaient classés et conservés. Au contraire, les rapports qui parvenaient des gardes et n'avaient trait qu'à leurs besoins ou à des choses sans intérêt n'étaient pas conservés. On donnait satisfaction aux besoins indiqués par les gardes, et c'était tout.

[*Interpretation.*] Reports which contained important administrative matters regarding incidents or different passages were filed and were kept; reports from the watchers which related to their needs were usually destroyed. When the needs were satisfied, the reports were simply destroyed—that is all.

Sir Frank SOSKICE. A report of fire being opened on to a vessel passing down the Channel—an U.N.R.R.A. vessel—would be an important one. Are you seriously telling the Court that you do not remember whether you received a report about these U.N.R.R.A. vessels?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Un rapport relatif au fait que le feu aurait été ouvert par une batterie sur un navire de l'U. N. R. R. A. porte sur une question importante. Pouvez-vous dire sérieusement à la Cour que vous ne pouvez pas vous souvenir si un rapport de ce genre a bien été fait?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai vu aucun rapport relatif au tir contre les bateaux de l'U. N. R. R. A.

[*Interpretation.*] I saw no report referring to the fire that was opened on to the U.N.R.R.A. barge.

Sir Frank SOSKICE. I am not talking about fire by the battery, but fire by one of your posts.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je ne parle pas du feu qui aurait été ouvert par l'une de vos batteries, mais par l'un de vos postes.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Monsieur le Président, je viens de le dire. Aucun coup n'a été tiré soit par la batterie, soit par les postes avec d'autres moyens que la batterie. J'ai indiqué l'unique cas qui s'est produit.

[*Interpretation.*] I have just said that no shot was fired either from the battery or anywhere else on the coast by any other means. I have pointed to the only case that occurred.

Sir Frank SOSKICE. I have one more question on these reports. I understand that those reports are classified and filed. At this very moment, where are they?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Encore une question au sujet de ces rapports. Vous avez dit qu'ils étaient classés et enregistrés. Où se trouvent-ils en ce moment?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Les rapports que j'ai vus sont celui du 22 octobre 1946, fait par le commandant du port, qui a été classé et enregistré et qui se trouvait là; l'autre, celui du 15 mai,

qui a été fait par le commandant du régiment, ainsi que les rapports des 12 et 13 novembre.

[*Interpretation.*] The report I read was the report on the 22nd October 1946, made by the harbour-master. That report has been classified and has been filed. It was there. The other report relating to the 15th May was made by the regimental commander as well as the reports relating to the 12th and 13th November.

Sir Frank SOSKICE. I will not go on asking this question because I do not want to take up time ; but I will put it to you once more. Where is the file containing the reports which are made to you by posts under your command ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je ne voudrais pas perdre du temps, mais je voudrais poser encore une fois la question : où se trouvent les archives dans lesquelles sont classés les rapports des postes qui se trouvaient sous votre commandement ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Ces archives se trouvaient dans mon bureau jusqu'à mon départ.

[*Interpretation.*] These files were in my office until the time of my departure.

Sir Frank SOSKICE. I now want to ask one or two questions on the incident of May 15th. [To the Court.] Would the Court be so good as to look at Annex 5 of the Counter-Memorial ? Mr. President, you will remember it at the bottom of page 137 of the Counter-Memorial. I am reading from the French version. There is a letter sent by Lieutenant-Colonel Njazi Islami to the General Headquarters : "For information, we send letter from the First Regiment of Infantry, reference our letter No. 02-111 of the 10th May, 1946." I want to ask the witness whether he can give the Court any information about that letter of the 10th May, 1946. I want to know whether he saw it, was it in any way brought to his notice, and does he know what the contents of it were ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je désire maintenant poser quelques questions au témoin sur l'incident du 15 mai, mais tout d'abord je prierai la Cour de bien vouloir se référer au Contre-Mémoire albanais, annexe 5, page 137. Au bas de cette page on trouve dans le texte français une lettre adressée par le lieutenant-colonel Njazi Islami au commandement général, et cette lettre dit ceci : « Nous vous transmettons la lettre du Ier Régiment d'infanterie se référant à la nôtre n° 02-111 du 10 mai 1946. »

J'aimerais maintenant demander au témoin de nous donner quelques informations sur cette lettre. L'a-t-il vue ou a-t-elle été portée à sa connaissance ? Peut-il nous donner quelques indications au sujet de son contenu ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] En ce qui concerne le lieutenant-colonel Njazi Islami, je sais qu'il se trouvait à Gjino Kastra au moment de l'incident, mais je ne sais rien sur le contenu de la lettre.

En ce qui concerne le rapport qui lui a été adressé, je crois que c'est le commandant du régiment qui l'a établi, étant donné qu'il se trouvait à Saranda pendant l'incident.

[*Interpretation.*] With respect to Lieutenant-Colonel Njazi Islami, he was at Gjinokastra at the time, but I have nothing to say on the letter or on its contents. With regard to the report which was sent on to him, I think it was the commander of the regiment who made it, inasmuch as he was at Saranda at the time of the incident.

Sir Frank SOSKICE. In your evidence, you said that before you were appointed the coast defences commander they were under the commander, if I remember correctly, of the infantry regiment. Did not you say that ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Dans votre déposition, vous avez dit qu'avant d'être nommé commandant de la défense côtière, ce commandement était exercé par le commandant du régiment d'infanterie. Est-ce exact ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai été nommé au mois de mars 1946. Je suis allé à Saranda et j'ai été mis à la disposition du commandant du régiment dont l'état-major se trouvait à Delvina, ceci jusqu'à la fin du mois de mai, période pendant laquelle fut créée la défense côtière.

[*Interpretation.*] I was appointed in March, 1946, and on my appointment I went to Saranda where I was at the disposal of the officer commanding the infantry regiment whose headquarters were at Delvina. This state of affairs continued until the end of May, when the headquarters of the coastal defence were set up.

Sir Frank SOSKICE. Was that officer Colonel Njazi Islami ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Cet officier était-il le commandant Njazi Islami ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Njazi Islami se trouvait à Gjinokastra. Je ne sais s'il était commandant de division ou d'une autre unité.

[*Interpretation.*] Lieutenant-Colonel Njazi Islami was at Gjino Kastra. I do not know whether he was the officer commanding a division or any other unit.

Sir Frank SOSKICE. Did you not take over the files relating to the coastal defences command which you had undertaken from your predecessor ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] N'avez-vous pas repris, de votre prédécesseur, les archives de la défense côtière au moment où vous avez pris votre nouvelle position ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai su seulement que les archives de la batterie étaient conservées par le commandant de la batterie. Un officier de garde avait également les archives et s'occupait des questions administratives.

[*Interpretation.*] I only knew that the documents relating to the battery were under the commander of the battery. There was also an officer of the guard who had these documents and who looked after the general administration.

Sir Frank SOSKICE. Captain Polena, you are a coastal defences commander. Is it not perfectly obvious from the extract which has been read to you from Colonel Njazi Islami's letter enclosing Captain Backa's letter about the incident of the 15th May, that on the 10th May some correspondence passed which concerned something to do with this incident of the 15th May? Are you telling the Court that when you took over, quite shortly after, responsibility for the coastal defences, you never saw any of that correspondence and had not any idea what it was all about?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Capitaine Polena, vous étiez le commandant de la défense côtière, n'est-il pas évident que, d'après les extraits de la lettre du commandant Skender Backa, lettre qui était jointe en annexe à celle du lieutenant-colonel Njazi Islami en date du 20 mai 1946, à la date du 10 mai déjà il y avait eu un échange de correspondance ayant quelque rapport avec l'incident du 15 mai, et pouvez-vous sérieusement affirmer qu'après avoir assumé vos fonctions peu de temps après cet incident, vous n'avez pas vu cette correspondance et que vous ne pouvez rien dire au sujet de cette correspondance?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Cette correspondance se trouvait à l'état-major du régiment. Je n'y suis jamais allé pour voir et ouvrir les archives. Je sais seulement que Njazi Islami se trouvait à Gjino Kastra.

[*Interpretation.*] All this correspondence was kept at regimental headquarters, and I have never been there in order to verify it. As I said before, all I know is that Lieutenant-Colonel Njazi Islami was at Gjino Kastra.

Sir Frank SOSKICE. I am afraid I must spend a little more time on this, but correspondence passed five days before this very important incident of 15th May—can you just tell the Court, yes or no—are you telling the Court that you, as coastal commander, were never told anything at all about what was in that correspondence? Just quite a simple yes or no is what I want.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'aimerais, sans vouloir prolonger la discussion sur ce point, que vous répondiez simplement oui ou non sur la question suivante : une correspondance a été échangée cinq jours avant le très important incident du 15 mai. Affirmez-vous que vous, en votre qualité de commandant de la défense côtière, vous n'avez eu aucune connaissance quelconque de cette correspondance?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne pourrai répondre ni par oui ni par non. Je n'ai eu aucune connaissance de la correspondance concernant le commandant du régiment, correspondance échangée avec son supérieur. Je sais seulement que le commandant du régiment se trouvait à Saranda le jour de l'incident du 15 mai.

[*Interpretation.*] I am afraid that I cannot answer by a simple yes or no to the question that has just been put to me. I have no knowledge of the correspondence which took place between the regimental commander and higher authority. All I know is that the commander was at Saranda on the 15th May.

Sir Frank SOSKICE. Can you tell the Court why the regimental commander happened to be at Saranda on the 15th May?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Pouvez-vous dire à la Cour pour quelle raison, le 15 mai, le commandant du régiment se trouvait à Saranda?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Le commandant du régiment était venu à Saranda pour les motifs suivants: il avait reçu l'ordre de prendre contact avec moi et de me transmettre ses fonctions ainsi que les forces dont il disposait à Saranda.

[*Interpretation.*] The regimental commander had come to Saranda for the following reasons: to see me; to hand over the troops at Saranda; and to tell me my duties.

Sir Frank SOSKICE. Your Government, in a note dated 21st May, 1946, immediately after this incident—Mr. President, on page 40 of the British Memorial, I am reading from the Albanian note of 21st May, 1946, which in paragraph 4 says that[1]: "In conformity with the general order based on international law, our coastal commander, having given the signal to move away, fired certain shots in the direction of the two ships, which raised their flags." What was the general order that is there referred to?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Votre Gouvernement, dans une note en date du 21 mai 1946, c'est-à-dire immédiatement après l'incident du 15 mai, a dit ce qui suit — on trouve cette note à la page 40 du Mémoire du Royaume-Uni, paragraphe 4[1]: « Conformément à un ordre général, basé sur le droit international, notre commandement côtier, après avoir donné le signal d'éloignement, a fait tirer quelques coups dans la direction de ces deux bateaux, qui ont hissé leur pavillon. » J'aimerais maintenant demander au témoin quel était cet ordre général?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Pour le 15 mai, je n'ai eu aucun ordre. J'étais nommé commandant de la défense, mais je n'étais pas encore entré en fonctions. J'ai su, après, que ni le commandant du régiment ni le commandant de la batterie n'ont reçu l'ordre de tirer.

[*Interpretation.*] Relating to the 15th May I received no orders. I had been appointed coastal defence commander, but had not then taken up my duties. I learned afterwards that neither the regimental commander nor the battery commander had received any orders to open fire.

Sir Frank SOSKICE. The regimental commander, according to you, had come over that very day to hand over to you your functions and yet you are telling the Court you cannot answer the question that I asked you about this general order which is referred to in the note of your Government—is that the position?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Le commandant du régiment, selon vous, était venu le jour même dont il s'agit pour vous confier vos fonctions, et vous dites que vous ne pouvez pas répondre à ma question relative à l'ordre général qui aurait été donné?

[1] See Vol. I, p. 68, para. 3.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Le commandant du régiment avait l'ordre de prendre contact avec moi et, ce jour-là, il était venu pour prendre ce contact. Je n'avais pas pris effectivement possession de mes fonctions, car je ne disposais pas encore des postes de garde. Cette remise de fonctions a été effective vers la fin du mois quand on m'a envoyé les forces.

[*Interpretation.*] The regimental commander had received orders to come and see me and he did so, but I did not in actual fact take over my duties—I could not because I did not even then have the necessary troops to take up guard duty. The actual handing over was completed at the end of the month when the necessary troops were sent to me.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, voulez-vous me permettre de faire une proposition qui aura, je l'espère, l'agrément de nos collègues britanniques ? Il y a dans cette affaire — je parle des affaires soumises à la Cour, l'incident du 15 mai étant un incident latéral — un certain nombre d'ordres militaires. Nous proposons ceci, et je le dis de la part de M. Kahreman Ylli : Tous les ordres militaires, même les plus confidentiels, de l'état-major albanais relatifs aux affaires soumises à la Cour seront envoyés à la Cour sous condition que les ordres militaires tels que les XCU et les ordres de l'amiral Kinahan soient également envoyés à la Cour de la même façon.

Notre proposition est donc extrêmement nette, extrêmement loyale. De plus, ainsi qu'on le voit, nous n'avons pas donné, nous, à nos officiers, ou plutôt le Gouvernement albanais n'a pas donné à ses officiers l'ordre de se retrancher derrière un secret militaire quelconque. Mais pour les ordres militaires quels qu'ils soient, nous faisons ici la proposition très nette de donner à la Cour tout ce qu'elle peut avoir l'intention de demander et tout ce que nos collègues britanniques demanderont, sous la seule réserve de réciprocité.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] May I make a proposal ? In this particular case—and this incident of the 15th May is only one of the incidents and a secondary one at that—there are many military orders concerned. The offer which I make, and I make it on behalf of Mr. Ylli, the Albanian Agent, is that the Albanian Government is willing to submit to the Court all the military orders which are mentioned or are concerned in this case, even the most secret ones, but we will do so on condition that the Court shall be supplied with all military orders, including the XCU orders and Admiral Kinahan's orders. Our proposal is very clear-cut, and, I feel, a very loyal one. I might add that neither we nor, as you will have noticed, the Albanian Government have given their officers any orders that they are not to mention any particular point on grounds of military secrecy. So I repeat my proposal : we are willing to hand to the Court any documents which the Court may require or which our British colleagues may require, so long as our British colleagues do likewise.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, this witness has been under examination-in-chief for the best part of a day ; I am trying to finish my cross-examination in the best part of three-quarters of an hour. I hope that I may be allowed to continue my cross-examination without what I submit is an unnecessary interruption.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, ce témoin a fait sa déposition pendant presque une journée, et j'aimerais pouvoir finir mon contre-interrogatoire en trois quarts d'heure environ. Je demande donc l'autorisation de continuer ce contre-interrogatoire sans être interrompu par une intervention qui était totalement inutile.

M. Pierre COT. Excusez-moi, je pensais au contraire vous faire gagner du temps.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] I apologize; I was only trying to help you to save time.

Sir Frank SOSKICE. Well, it was an unsuccessful attempt, and perhaps I may now continue my cross-examination.

What I want to ask you now is this: I want to ask a few questions about the 22nd October. Where did you spend your leave?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] C'est un essai qui n'a pas réussi. Peut-être maintenant vais-je reprendre mon contre-interrogatoire.

[Au témoin.] J'aimerais maintenant vous poser quelques questions relatives au 22 octobre. Tout d'abord où avez-vous passé votre permission?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Auprès de ma famille.

[*Interpretation.*] With my family.

Sir Frank SOSKICE. Where was that?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Où était-ce, à quel endroit?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] A Korcha, au village Polena.

[*Interpretation.*] At Korcha, at the village of Polena.

Sir Frank SOSKICE. When had you last had leave before that leave?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Quand aviez-vous eu votre précédente permission?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] 6 ou 7 jours avant le 21 octobre....

[L'interprète reprenant.] La question était celle-ci: Quand avait eu lieu la permission qui avait précédé celle dont nous parlons?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Avant cette permission, j'en ai eu une autre vers la fin de l'année 1945.

[*Interpretation.*] My previous leave had been towards the end of 1945.

Sir Frank SOSKICE. Now will you tell me this: you have told the Court that you had no information that these ships were coming from Corfu. Can you explain to the Court how Lieutenant Shtino writes in his report, on page 139 of the Counter-Memorial, Annex 7[1], that we have already read this morning: "At 13.00 hours warships were seen coming from Corfu." Can you explain how it was that expression came to be used, unless some information had already come through that those ships had started from Corfu and not from somewhere else?

[1] See Vol. II, p. 154.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous avez dit à la Cour que vous n'aviez aucune information concernant le fait que ces navires venaient de Corfou. Pouvez-vous maintenant expliquer à la Cour comment il se fait que le lieutenant Shtino dit, dans son rapport qui est joint en annexe 7 au Contre-Mémoire albanais, page 139[1], que « hier à 13 heures des navires de guerre ont été vus venant de Corfou » ? Comment se fait-il qu'il ait pu employer cette formule « venant de Corfou » s'il n'a pas eu d'informations préalables disant que les navires avaient appareillé de Corfou ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne sais pas comment il a pu mentionner ceci de cette manière dans son rapport. Je sais seulement que, selon notre habitude, nous disions toujours que les navires venaient de Corfou chaque fois qu'ils venaient du Sud.

[*Interpretation.*] I do not know how he came to mention this in his report. All I can say is that it was our normal custom always to say that ships were coming from Corfu when they were seen coming from the South.

Sir Frank SOSKICE. There are heaps of places in the south other than Corfu, are not there ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Il y a une multitude d'endroits dans le Sud autres que Corfou, n'est-il pas vrai ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Au Sud, à part Corfou, il existe d'autres endroits, mais nous nommons toujours cette partie « Corfou », ainsi que la partie sud du canal de Corfou.

[*Interpretation.*] Granted there are other places besides Corfu, but we always call this region down to the south of the Channel, Corfu.

Sir Frank SOSKICE. Whoever used that phrase "coming from Corfu" knew perfectly well that that is where the ships had come from. Is not that the case ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Celui qui a employé cette formule « venant de Corfou » savait fort bien qu'en vérité ces navires venaient effectivement de Corfou. N'en est-il pas ainsi ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] D'après les rapports et les conversations que j'ai eus, les navires ont été aperçus près du cap Long. Je n'ai aucune connaissance que ces navires étaient sortis de Corfou.

[*Interpretation.*] According to the reports I received and the conversations which I had, the ships were seen near Cape Long. I had no knowledge that they came from Corfu.

Sir Frank SOSKICE. You told the Court that you had no report or that no report had been given about any suspicious movements during the night preceding 22nd October, 1946. Did you ask whether there were any reports of suspicious movements on that night ? Did you put the question ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous avez déclaré à la Cour que vous n'aviez reçu aucun rapport relatif à des mouvements suspects de navires dans la nuit précédant le 22 octobre 1946. N'avez-vous

[1] Voir vol. II, p. 154.

demandé aucun rapport sur des mouvements suspects de navires ? N'avez-vous pas cherché à obtenir des rapports ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai pas demandé à avoir un tel rapport. Après mon retour, j'ai seulement lu le rapport relatif à l'incident du 22 octobre dont j'ai parlé.

[*Interpretation.*] I asked for no such reports. After my return, I only read reports concerning the incident of the 22nd October about which I have already spoken.

Sir Frank SOSKICE. If troops were seen on the shore from the ships which took part in this operation of November 12th and 13th, they must have been there for some considerable time, because no new troops had come there, had they ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Si des troupes ont été vues des navires les 12 et 13 novembre, ces troupes devaient se trouver à l'endroit où elles étaient sur la côte depuis une période assez longue, n'en est-il pas ainsi, car aucune troupe n'avait été déplacée récemment vers la côte ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Les troupes qui se trouvaient à Saranda étaient celles que j'ai mentionnées. Il se peut qu'un poste un peu éloigné ait fait des mouvements autour du centre de Saranda. J'ai envoyé également une patrouille de trois ou quatre hommes à Limion parce qu'on a vu qu'un canot britannique tentait de débarquer.

[*Interpretation.*] There were no other troops at Saranda besides the ones I have already mentioned. It is possible that a somewhat distant post moved round the centre of Saranda. Furthermore, I did send a patrol of three to four men to Limion, because it was seen that a British launch was trying to land.

Sir Frank SOSKICE. What time was that ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] A quel moment cela avait-il lieu ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Pendant que les canots britanniques se trouvaient dans la baie de Saranda et qu'ils y faisaient des mouvements. Je ne me souviens pas de l'heure. Je crois que c'est dans l'après-midi.

[*Interpretation.*] It was whilst the British ships were manœuvring in Saranda Bay. I cannot remember the exact time, but I believe it was in the afternoon.

M. Pierre COT. Il n'a pas dit « bateaux », mais « canots à moteur britanniques ».

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] He did not say "ships", but "British motor boats".

Sir Frank SOSKICE. If 200 or 300 troops were seen on the shore from the British ships, could you suggest anywhere they could have come from except from the battery ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Si deux ou trois cents hommes de troupes ont été aperçus sur la côte, des navires britanniques, pouvez-vous dire d'où venaient ces troupes, sinon de la batterie ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] A Saranda, il n'y a pas eu deux ou trois cents hommes, comme sir Frank Soskice le dit. Il y a eu seulement les forces de la batterie et 15 à 20 hommes au centre.

[*Interpretation.*] In Saranda there are not 200 or 300 men, as the British gentleman seems to be saying. There were only the battery and some 15 to 20 men in the centre.

Sir Frank SOSKICE. Let us get it perfectly clear. I asked the question not about the 22nd October, but about the 13th November. Is that perfectly clear? Will you answer the question upon the basis I was asking you, namely the 13th November?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je voudrais préciser ce point. Ma question ne portait pas sur la date du 22 octobre, mais sur celle du 13 novembre, et j'aimerais que vous répondiez à ma question précédente sur la base du 13 novembre 1946.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Le 22 octobre 1946 comme les 12 et 13 novembre, ces forces étaient les mêmes.

[*Interpretation.*] On the 22nd October and on the 12th and 13th November the troops were the same.

Sir Frank SOSKICE. So if a British officer on those ships told the Court that he saw between 200 and 300 troops, according to you he must have imagined them. Is that right?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Par conséquent, si un officier britannique déclare devant cette Cour avoir vu deux ou trois cents hommes de troupes sur la côte, il doit l'avoir imaginé. Est-ce que c'est ce que vous pensez?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Il se peut qu'il l'ait imaginé ou qu'il n'ait rien vu.

[*Interpretation.*] Possibly he either imagined it or else he did not see anything at all.

Sir Frank SOSKICE. Are you saying now that the British aeroplanes of which you spoke this morning did or did not fly over Butrinto and St. Giorgio Monastery on the 13th November?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Les avions britanniques dont vous avez parlé ce matin ont-ils survolé ou non la région de Butrinto et du monastère de Saint-Georges, le 13 novembre? L'avez-vous dit?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Ces avions sont passés sur Butrinto et le monastère de Saint-Georges le 13 novembre.

[*Interpretation.*] These planes flew over Butrinto and St. Giorgio Monastery on the 13th November.

Sir Frank SOSKICE. Can you explain, if that is so, how, when you came to make your report to superior authority, you said nothing at all about British aircraft flying over Albanian territory but, on the contrary, you said that they went along your shore—the passage on page 143[1], Albanian Counter-Memorial: "later aeroplanes flew over the ships which were operating over our shore as far as the interior waters

[1] See Vol. II, p. 158.

of Saranda". Can you explain how it was, when you were reporting this incident to superior authority in detail, you never once mentioned that those aeroplanes, according to you, flew over Albanian land—over Butrinto and St. Giorgio ? Was that not an important fact in your view and how was it you made no reference to that at all in your report ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Pouvez-vous expliquer, les choses étant telles que vous venez de le dire, comment il se fait que, dans un rapport à vos chefs, vous n'ayez absolument rien dit au sujet du survol du territoire albanais par les avions britanniques ? Au contraire, dans votre rapport, à la page 143 du Contre-Mémoire albanais [1], vous dites :

« Plus tard, les avions ont survolé les navires opérant le long de notre côte jusque dans les eaux intérieures de Saranda. »

Vous dites donc que les avions ont survolé vos côtes mais vous ne faites aucune mention du fait qu'ils auraient survolé le territoire albanais. Comment expliquez-vous qu'un point aussi important n'ait pas fait l'objet de la moindre mention de votre part dans votre rapport à vos supérieurs ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Dans ce rapport sont mentionnées les questions les plus importantes.

Il y a quelques jours on m'a posé la question et j'ai répondu d'après ce que j'avais constaté.

[*Interpretation.*] In my report I mentioned the most important points. I was asked the question some days ago and I replied stating what I had observed.

M. Kahreman YLLI. La traduction ne paraît pas exacte.

Mr. Kahreman YLLI. [*Interpretation.*] There is a mistake in the interpretation.

Le PRÉSIDENT. Veuillez poser la question de nouveau et faites attention à la réponse.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I ask that the question be put to the witness again and that the reply be taken careful note of.

[The question was put to the witness by the interpreter.]

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Dans mon rapport, j'ai mentionné l'événement d'une façon générale et j'ai parlé des avions qui n'étaient pas à plus de 100 mètres de Butrinto et du monastère de Saint-Georges. Aujourd'hui, la question m'ayant été posée, je devais répondre en me basant sur ce que les postes m'avaient rapporté.

[*Interpretation.*] In my report I mentioned the events in general terms only, and I submit all the planes were not more than 100 yards from Butrinto and St. Giorgio. Being asked the question to-day, I had to reply on the basis of what my posts had reported.

M. Kahreman YLLI. C'est exact, mais lorsqu'on a parlé de la distance de 100 ou 200 mètres de la côte, il ne s'agissait pas des avions, mais des navires.

M. Kahreman YLLI. [*Interpretation.*] There is a mistake there. It is not the planes but the ships which were a 100 yards from Butrinto and St. Giorgio.

[1] Voir vol. II, p. 158.

Sir Frank SOSKICE. Did you, in your report, state what you thought were the important points?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Dans votre rapport, avez-vous relaté ce que vous considériez comme les points les plus importants?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Pour moi, la présence des avions qui survolaient les navires était assez importante.

[*Interpretation.*] For me it was important enough to know that the planes were flying over the ships.

Sir Frank SOSKICE. Would you have thought it important if the planes had flown over Butrinto and the Monastery of St. Giorgio?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Auriez-vous considéré qu'il s'agissait d'un fait important si des avions avaient survolé le monastère de Saint-Georges et la région de Butrinto?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] C'est parce qu'il s'agissait d'une chose importante que je l'ai mentionnée aujourd'hui. J'avais oublié de le faire avant.

[*Interpretation.*] I considered it important. That is why I mentioned it to-day, although I had forgotten it previously.

Sir Frank SOSKICE. You had forgotten this important fact when you wrote this report on the 14th November, the next day after this incident occurred, and you have now suddenly remembered it two years later?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous avez oublié un fait important au moment où vous avez rédigé votre rapport, c'est-à-dire le jour qui a suivi les événements, et vous vous souvenez de ce fait important deux ans après que ceux-ci se sont passés?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Quand j'ai établi mon rapport, j'ai peut-être oublié de mentionner quelque chose. Aujourd'hui, quand la question m'a été posée, j'ai répondu devant la Cour en indiquant les faits tels que je les avais constatés.

[*Interpretation.*] When I made out my report, it is possible perhaps I forgot to mention some things, but to-day, when the different questions were put to me, I answered before the Court everything such as I had seen it.

Sir Frank SOSKICE. Did you see it?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Avez-vous vu cela?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Il m'en a été rendu compte du poste du monastère de Saint-Georges.

[*Interpretation.*] This was a report I received from the post at St. George's Monastery.

Sir Frank SOSKICE. I thought you just talked about things you saw.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous veniez de parler de choses que vous avez vues?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Que j'avais vues ou qui m'avaient été signalées. Le poste du monastère de Saint-Georges m'a confirmé ces faits.

[*Interpretation.*] Either what I have seen or what was reported to me. The post at St. George confirmed the facts.

Sir Frank SOSKICE. As coastal defence commander, it was your responsibility to watch shipping movements in the Channel and to prevent the entry of suspicious elements. Is that correct ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] En votre qualité de commandant de la défense côtière, vos fonctions consistaient à observer les mouvements de la navigation dans le détroit et à empêcher l'entrée de navires suspects dans la baie de Saranda. Est-ce exact ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Nous avions pour tâche de signaler les mouvements d'éléments suspects, d'empêcher que ces éléments suspects entrent en Albanie. Comme je l'ai dit, des éléments suspects sont entrés en Albanie sans que nos postes aient pu les voir.

[*Interpretation.*] Our duty was to warn if there were any suspicious movements and to prevent any suspicious entry, although, as I have already stated, there were some suspicious entries which occurred without our patrols noticing them.

Sir Frank SOSKICE. Was it your policy as defence commander to concentrate most of your guards in Saranda, which is where the battery was ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Était-ce votre politique, en votre qualité de commandant de la défense côtière, de concentrer tous vos hommes, tous vos gardes à Saranda, là où se trouvait la batterie ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] En ma qualité de commandant de la défense côtière de Saranda, je n'ai jamais reçu l'ordre de rassembler les hommes à Saranda.

[*Interpretation.*] As commander of the coastal defences I never received any orders to concentrate the troops at Saranda.

Sir Frank SOSKICE. But your post at Saranda had 15 to 20 men, whereas the other posts which you had were only of 8 to 12 men. Was not it your policy to concentrate principally on Saranda ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vos postes à Saranda comprenaient 15 à 20 soldats, tandis que les autres postes n'en comprenaient que 8 à 12. N'était-ce donc pas votre habitude de rassembler la plupart de vos hommes à Saranda ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Certainement, en prenant en considération les besoins de Saranda, il était nécessaire d'avoir plus d'hommes, étant donné que le ravitaillement se faisait de Saranda.

[*Interpretation.*] Certainly, bearing in mind the needs which arose at Saranda and the situation at Saranda, more men were required there, and especially as all the supplies were issued from Saranda more men were required.

Sir Frank SOSKICE. The best places around Saranda from which you could see up and down the Channel would be Limion Hill and Denta Point, would they not ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Le meilleur endroit près de Saranda d'où l'on pouvait voir dans tout le détroit, vers le nord et vers le sud, était la colline de Limion et la pointe Denta. N'en est-il pas ainsi ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Le canal de Corfou pouvait être vu dans la journée de Saranda même. Je tenais le poste central et, parfois, j'envoyais une patrouille à Saranda et derrière les collines.

[*Interpretation.*] The Corfu Channel could be watched and seen by day even from Saranda, and I therefore had a central post there. I did occasionally send out patrols at Saranda and behind the hills.

Sir Frank SOSKICE. What I asked you was whether the best points to see up and down the Channel were Denta Point and Limion Hill. Can you answer me quite shortly? Is that true or not ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'aimerais que vous me répondiez très brièvement sur la question que je vous ai posée, à savoir : le meilleur endroit, près de Saranda, d'où l'on pouvait voir tout le Détroit de Corfou, n'était-il pas la pointe Denta et la colline Limion ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Il n'a pas été constaté par moi que la pointe Denta était le meilleur endroit pour surveiller le canal de Corfou.

[*Interpretation.*] I have not noticed that Denta Point was the best point for watching over the Corfu Channel.

Sir Frank SOSKICE. Was there a landing quay at Limion Bay ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Y avait-il un débarcadère, un petit quai près de la colline de Limion ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Dans la baie de Limion, il y a eu un petit embarcadère qui n'existe plus. Il a été détruit.

Sir Frank SOSKICE. Are you telling the Court that you, as defence commander, left Limion Hill and Denta Point completely unprotected and unwatched ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Et vous, en votre qualité de commandant de la défense côtière, déclarez-vous vraiment devant cette Cour que vous aviez laissé ces deux endroits, la colline de Limion et la pointe Denta, sans défense, sans protection ni sentinelle ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] A Denta Point, comme à Limion, il n'existait pas de poste. En ce qui concerne Limion, la patrouille de la ville passait quelquefois.

[*Interpretation.*] There were no posts either at Denta Point or Limion, but with regard to Limion the patrol from the town occasionally passed there.

Sir Frank SOSKICE. Did these suspicious elements only try to enter Albania at the points where your guards found it convenient to walk and during the two hours, once per night, that you had your patrol ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Les éléments suspects qui cherchaient à entrer en Albanie ne faisaient-ils leurs tentatives qu'à l'endroit

où se trouvaient des postes albanais et seulement pendant les deux heures de la nuit où les patrouilles étaient en action ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Les éléments suspects pouvaient entrer par plusieurs endroits, mais nous ne disposions pas de forces suffisantes pour assurer la défense de toute la côte.

[*Interpretation.*] The suspicious elements could enter at many points, but we did not possess enough men to man the whole coast.

Le PRÉSIDENT. Je ferai remarquer à sir Frank Soskice qu'il est 18 h. 30 ; nous pourrions continuer demain.

Sir Frank SOSKICE. I have nearly finished, Mr. President ; if I can have five minutes more.

[To witness.] Did you ever ask for any more men ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Encore cinq minutes, Monsieur le Président, j'en ai presque terminé.

[Au témoin.] Avez-vous jamais demandé du renfort, des soldats supplémentaires ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai pas adressé de demande de ce genre à mes supérieurs étant donné que ma mission consistait à surveiller et à rendre compte de tout ce que je pouvais voir.

[*Interpretation.*] I made no such request to higher authority inasmuch as my duties were to watch and report all I could see.

Sir Frank SOSKICE. And are you satisfied, as coast commander, that posting your men where you posted them, you could see and detect any suspicious movements of passages in the bay outside Saranda—in the waters outside Saranda Bay ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Étiez-vous certain, en votre qualité de commandant de la défense côtière, après avoir placé vos soldats là où vous les aviez placés, d'avoir un contrôle, une vue exacte des mouvements suspects de navires dans la baie de Saranda ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Avec les moyens et les forces dont je disposais, je n'avais pas la possibilité de contrôler tous les mouvements qui se faisaient dans le Détroit de Corfou.

[*Interpretation.*] With the means at my disposal I could not check all movements which took place in the Corfu Strait.

Sir Frank SOSKICE. That is not what I asked you. I asked you whether you could see and watch what happened in the waters immediately outside Saranda Bay.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Ce n'est pas la question que je vous posais. Ce que je voulais demander, c'est si vous pouviez contrôler, surveiller les eaux qui se trouvaient immédiatement à l'extérieur de la baie de Saranda ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Avec les forces dont je disposais, il m'était impossible de les surveiller, surtout pendant la nuit, et aussi à cause du terrain qui était accidenté près de Denta Point.

[*Interpretation.*] With the means at my disposal, it was impossible for me to maintain a complete watch, especially at night, and furthermore this was very difficult owing to the ground, which was rugged at Denta Point.

Sir Frank SOSKICE. I am talking about the waters immediately outside Saranda Bay. Could you see, from the place where your men were posted, the waters immediately outside Saranda Bay ? Now may I have a simple answer to that question ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'aimerais avoir une réponse très simple à la question suivante. Je suis en train de parler des eaux qui se trouvent immédiatement à l'extérieur de la baie de Saranda. Maintenant la question est celle-ci: Pouviez-vous, de l'endroit où vos soldats avaient été placés, surveiller, voir les eaux immédiatement à l'extérieur de la baie de Saranda ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Avec une patrouille seulement pendant la nuit, il était impossible de faire une pareille surveillance.

[*Interpretation.*] With only one patrol at night, such a watch was impossible.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I have had my five minutes ; I have practically finished and if I would desire to ask one or two more questions to-morrow morning would you allow me to do so, but I have used the five minutes which you gave me.

Le PRÉSIDENT. Vous ne pouvez pas les poser aujourd'hui au témoin ?

Sir Frank SOSKICE. I certainly could, Mr. President, but you gave me five minutes and I do not want to transgress the time you gave me. I prefer to put them to-night.

Le PRÉSIDENT. Si c'est une question de quelques minutes, dix ou quinze minutes, il serait peut-être préférable que vous terminiez ce soir.

Sir Frank SOSKICE. Thank you very much.
[To witness.] If you could not see Saranda Bay—the waters immediately outside Saranda Bay—from the places where you posted your men at Saranda, why on earth did you not put a post either on Limion Hill or on Denta Point ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] [Au témoin.] Si vous ne pouviez pas voir les eaux qui se trouvaient immédiatement à l'extérieur de la baie de Saranda, si vous ne pouviez pas surveiller ces eaux des endroits où vous aviez placé vos soldats, pourquoi alors n'avez-vous pas établi des postes sur la colline de Limion ou à la pointe Denta ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] De toutes les forces dont je disposais, j'ai fait la répartition de cette façon, et ces postes m'ont rendu compte de tout ce qu'ils constataient. Dans le secteur de Saranda, j'ai installé des postes là où il me semblait bon, parce qu'ici il ne s'agissait pas d'un front pour installer mes forces dans les collines.

[*Interpretation.*] I distributed all the troops that I had at my disposal in that manner, and the posts reported to me all they saw. In the

Saranda sector I established the posts at what I considered to be the best points.

[The French reporter intimated that he was not sure of the last sentence.]

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, may I start again? I feel that what the translator has just put cannot be my question; perhaps I might put it again.

Le PRÉSIDENT. Ce serait préférable, je crois, et si vous pouviez l'abréger, cela rendrait le point plus clair.

Sir Frank SOSKICE. Your post at Saranda was awake during the day and at night all the men went to sleep except for a two-hour patrol; is that what you are telling the Court?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous avez bien dit que vos postes à Saranda étaient éveillés de jour mais que de nuit ils dormaient à l'exception d'une patrouille de deux heures. Est-ce bien ce que vous avez dit?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Pendant la journée, quelques-uns s'occupaient de l'instruction, d'autres étaient en service, et la nuit il y avait une patrouille.

[*Interpretation.*] During the day some were occupied in training and some were on duty and at night there was a patrol.

Sir Frank SOSKICE. It was not really very much use having you there at all, was it?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Y avait-il alors une utilité quelconque à avoir des gardes?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] En ce qui concerne les postes, je n'avais pas la possibilité de faire une surveillance même si je laissais ces postes toute la nuit. Étant donné que le terrain dans différents endroits était inaccessible, les gardes ne s'éloignaient pas.

[*Interpretation.*] With reference to the posts, it was not possible to watch them even if I left them all night, and as the ground was not accessible in certain places, the guards did not leave the posts.

Sir Frank SOSKICE. I am just putting to you one final question. According to you, if your description is accurate, really this system of coastal defence which you commanded was completely and utterly useless for any purpose whatsoever?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Une dernière question: Selon vous, et si la description que vous venez de faire est bien exacte, votre organisation, votre système de défense côtière ne présentait aucune espèce d'utilité?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Pendant la journée, je pouvais me rendre compte de tous les mouvements qui se produisaient; pendant la nuit, cela était impossible à cause du terrain, et je ne disposais pas d'autres moyens.

[*Interpretation.*] During the day, I knew of all movements, but at night this was impossible, as I did not have the necessary means and, furthermore, there was the nature of the ground.

Sir Frank SOSKICE. But is it not the truth that you had—first, you were able to call upon all the battery, second, that there are a great many men, more than 60 to 80 in that battery, third that you had German and Italian emplacements all ready for you, and fourthly that you in point of fact put your posts where you could see the Channel and you kept them there ?

Sir Frank SOSKICE: [*Interprétation.*] Mais n'est-il pas vrai que : 1) vous pouviez recourir à l'usage d'une batterie ; 2) vous aviez beaucoup plus de soldats que 60 à 80 ; 3) il vous était possible d'utiliser des emplacements qu'avaient créés les Italiens et les Allemands ; 4) vous aviez établi une série de postes d'où il était possible de surveiller toute la baie de Saranda ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je peux dire comment j'ai accompli mon service dans mon secteur, mais en ce qui concerne les instructions dont je viens d'entendre parler, je n'en ai eu aucune connaissance.

[*Interpretation.*] I can say how I carried out my duties in my sector. With regard to the other instructions I have heard mentioned, I have no knowledge of them.

M. Kahreman YLLI. Je crois que le témoin n'a pas bien compris la question et qu'il faudrait l'interroger sur les différents points.

M. Kahreman YLLI. [*Interpretation.*] I think that the witness did not understand the question.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] La batterie avait ses instructions particulières. Elle était groupée et non pas répartie en plusieurs sections. Je sais qu'il n'y avait pas plus de 60 à 80 hommes. Je sais que se trouvaient là seulement la batterie avec 40 hommes et un poste comprenant 15 à 20 soldats.

Je n'ai eu aucune possibilité de faire usage des emplacements construits par les Italiens et les Allemands.

Je voudrais savoir si la question a trait seulement à la baie de Saranda ou à tout mon secteur ?

[*Interpretation.*] The battery had its duty to do, and it had its orders. I did not distribute members of the battery in different parts. It was not to my knowledge that there were more than 60 of 80 men at the battery. All I know is that at the battery proper the strength was 40, and with it was a post whose strength was from 15 to 20 men. I had no possibility to make use of the positions which had been prepared by the Germans or the Italians. With regard to the last point, I would ask the Court if this question refers only to Saranda Bay, or to the whole of my area.

Sir Frank SOSKICE. To Saranda Bay.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] A la baie de Saranda seulement.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Dans la baie de Saranda, j'ai eu seulement une patrouille et les gardes qui se tenaient près de la batterie.

[*Interpretation.*] In Saranda Bay, I only had a patrol, and the post near the battery.

Sir Frank SOSKICE. That completes my cross-examination, Mr. President, and I am very grateful to you for having given me extra time in which to finish it.

Le PRÉSIDENT. [S'adressant au témoin.] La Cour voudrait savoir si vous avez eu connaissance qu'en octobre 1946 il y avait des mines entre le canal Médri et la côte albanaise ou dans la baie de Saranda ?

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne connais pas le canal Médri.

[*Interpretation.*] With reference to your question, I have never heard of the name "Medri channel". Would it be possible to give some explanation ?

Le PRÉSIDENT. Il est dans la baie de Saranda.

Capitaine POLENA. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai jamais eu connaissance, je n'ai jamais entendu dire qu'il y ait eu des mines dans la baie de Saranda.

[*Interpretation.*] I never had any knowledge of such mines, and I have never heard that such mines existed in Saranda Bay.

[*Séance publique du 7 décembre 1948, matin.*]

Le PRÉSIDENT. L'audience est ouverte.
Je prie l'agent du Gouvernement albanais de présenter son dernier témoin.

M. Kahreman YLLI. M. Xhavit Muço, ancien président du Comité exécutif de Saranda.

Le PRÉSIDENT. Je prie le témoin de faire la déclaration prévue par l'article 52 du Règlement de la Cour.
[Le témoin fait cette déclaration.]

Le PRÉSIDENT. M. le professeur Cot, vous pouvez commencer votre interrogatoire.

M. Pierre COT. Ma première question est la suivante : quelle est l'importance actuelle de Saranda ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] C'est une petite ville d'environ mille habitants.

[*Interpretation.*] It is a small town having a population of approximately one thousand.

M. Pierre COT. Quelle était son importance avant la guerre ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Avant la guerre, il y avait un mouvement commercial un peu plus grand. La ville comptait jusqu'à trois mille habitants environ.

[*Interpretation.*] Before the war, it had a slightly greater commercial importance and had 3,000 inhabitants approximately.

M. Pierre COT. Pendant la guerre, ou avant la guerre, Saranda a-t-elle été bombardée ou pillée par les troupes qui l'ont occupée ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, Saranda a été bombardée par les Italiens et a essuyé le tir de l'artillerie allemande. Dans une partie de la ville des maisons ont été minées par les Allemands. Saranda a été pillée par les Italiens, les Grecs et les Allemands.

[*Interpretation*]. Yes, Saranda was bombed by the Italians and suffered the fire of German artillery ; a number of houses in a section of the town were mined by the Germans. Saranda was pillaged by the Italians, by the Greeks, and by the Germans.

M. Pierre COT. Existe-t-il des industries à Saranda ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] A Saranda, il existe un petit atelier de fabrication de savon ainsi qu'une petite fabrique de cigarettes qui ne fonctionne pas actuellement.

[*Interpretation.*] At Saranda there is a small workshop which manufactures soap ; there is a small factory also which makes cigarettes, but it is not working at present.

M. Pierre COT. Y a-t-il des pêcheurs ? Y a-t-il des barques de pêche en nombre important ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, à Saranda il y a deux ou trois pêcheurs et une embarcation à rames.

[*Interpretation.*] No, in Saranda there are two or three fishermen and one rowing boat.

M. Pierre COT. Y a-t-il un mouvement touristique ? Y a-t-il des hôtels et des touristes ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Y a-t-il des écoles et combien y en a-t-il ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] A Saranda, il y a une école primaire avec trois instituteurs.

[*Interpretation.*] At Saranda there is one primary school with three teachers.

M. Pierre COT. Y a-t-il un hôpital, un docteur ou plusieurs docteurs ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] A Saranda, il n'y a pas d'hôpital. Au début de l'année 1947 un dispensaire a été construit. Il y a seulement un docteur pour toute la région.

[*Interpretation.*] At Saranda there is no hospital. At the beginning of 1947 a first-aid post was established. There is only one doctor for the whole region.

M. Pierre COT. En 1946, le port avait-il une grande activité ? Venait-il souvent des navires étrangers ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] A Saranda, il n'y avait pas une grande activité. Des bateaux yougoslaves venaient rarement pour l'approvisionnement en blé ou en maïs de la population de Saranda et de celle du département de Gjino Kastra.

[*Interpretation.*] There was no great commercial activity. Only rarely did Yugoslav ships put in to supply the population of Saranda and the near-by district of Gjino Kastra with wheat and maize.

M. Pierre Cot. Voyait-on souvent passer des navires dans le canal de Corfou ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, nous n'avons pas vu souvent passer de navires. Il arrivait que les bateaux passaient une fois par mois, une fois en quinze jours, une fois en dix jours.

[*Interpretation.*] No, we did not see ships passing through very often. They happened to pass only about once a month, once a fortnight, or once every ten days.

M. Pierre Cot. Avant le 15 mai 1946 et depuis la fin de la guerre, savez-vous si l'on a vu passer des navires de guerre dans le canal devant Saranda ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Nous ne pouvions pas les distinguer nettement, étant donné que les navires passaient devant et dérière le phare.

[*Interpretation.*] We could not distinguish the ships very well inasmuch as they were passing in front of and behind the lighthouse.

M. Pierre Cot. Je m'excuse, ce n'est pas ma question. Savez-vous si, devant Saranda, dans le canal qui se trouve devant Saranda, à proximité de Saranda, on a vu passer, pendant cette période, des navires de guerre ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, nous n'avons jamais vu de navires de guerre passer dans le canal près de Saranda, à l'exception des 15 mai, 22 octobre et 12 et 13 novembre.

[*Interpretation.*] No ; men-of-war were never seen passing through the Straits just off Saranda, except, of course, on the 15th May, 22nd October, and 12th and 13th November.

M. Pierre Cot. En 1946, quelle était l'importance de la garnison de Saranda ? Combien y avait-il d'hommes de troupes, y compris la batterie et les hommes qui se trouvaient à Saranda, ceci approximativement ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] L'importance de la garnison consistait en la batterie et les gardes qui étaient à l'intérieur de la ville. Comme troupes il y avait une batterie avec une quarantaine ou une cinquantaine d'hommes environ.

[*Interpretation.*] The importance of the garrison is as follows. There was the battery and guards in the interior of the town. The troops of the battery and the guards numbered approximately 40 to 50.

M. Pierre Cot. N'avait-on pas augmenté la garnison en 1946, au cours de l'été ou au début de l'automne ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. L'organisation de la défense côtière a été faite, je crois, au début de l'été 1946. Avant cette organisation, y avait-il, à votre connaissance, des postes de surveillance sur la côte ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] A ma connaissance, avant l'organisation de la défense côtière, existaient : la batterie, le poste du centre, et, il me semble, un poste à Saint-Georges.

[*Interpretation.*] To the best of my knowledge, before the coastal defences were organized there existed the battery, the post at the centre and, I think, a post at St. George's Monastery.

M. Pierre COT. Puisque vous connaissez bien la région, je voudrais vous poser deux ou trois petites questions de détail. Y avait-il un quai de débarquement à Limion ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Y en avait-il eu un avant, ou bien parlez-vous d'une façon générale ? Avant la guerre, au début de la guerre, il y en avait un ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Avant la guerre, et quand les Italiens débarquèrent en Albanie, il construisirent un petit quai de débarquement, mais, après la capitulation de l'Italie, ce petit quai a été détruit par les Allemands. Ainsi donc, Limion est aujourd'hui une baie morte.

[*Interpretation.*] Before the war, when the Italians disembarked in Albania, they had constructed a small landing quay, but after the Italian capitulation this quay was destroyed by the Germans. To-day, Limion is a dead bay.

M. Pierre COT. Cette baie morte, ne se trouve-t-elle pas tout près de la batterie de Baladha ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre COT. Peut-on la surveiller de la batterie de Baladha ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre COT. Y a-t-il un chemin pour aller à la pointe Denta ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Quels sont d'après vous les meilleurs endroits pour observer le canal de Corfou, sur la côte, aux environs immédiats de Saranda ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] D'après moi, ce n'est que le monastère Saint-Georges.

[*Interpretation.*] In my view, it is always at St. George's Monastery.

M. Pierre Cot. Et au nord de Saranda, dans les environs immédiats de Saranda, y a-t-il d'autres points d'observation ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Dans les environs immédiats de Saranda, il y a le cap Kiephali.

[*Interpretation.*] In the immediate environs of Saranda it is Cape Kiephali.

M. Pierre Cot. Venons-en à vos fonctions. Vous étiez, je crois, vice-président du Comité exécutif. Pouvez-vous dire à la Cour ce qu'est le Comité exécutif en termes généraux, quelles sont ses fonctions ? Est-ce un organe administratif ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Le Comité exécutif est un organe administratif. Mes fonctions consistaient, avec le président du Comité, à diriger les diverses sections du Comité.

[*Interpretation.*] The Executive Committee is an administrative organ. My duties along with the president of the Committee were to administer the different sections of the Committee.

M. Pierre Cot. Et ces sections étaient chargées de l'administration de la ville, si je comprends bien ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Les sections étaient chargées de l'administration non seulement de la ville, mais de toute la région.

[*Interpretation.*] These sections were concerned not only with the administration of the town, but with the whole region.

M. Pierre Cot. Les membres du Comité sont-ils élus ou nommés par le Gouvernement ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Les membres du Comité sont élus par l'assemblée de la sous-préfecture.

[*Interpretation.*] The members of the Council are elected by the members of the General Assembly of the Prefecture.

M. Pierre Cot. Qu'est-ce que l'assemblée de la sous-préfecture ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Le peuple élit ses représentants, lesquels désignent un *præsidium* qui est le Comité exécutif.

[*Interpretation.*] The people elect their representatives and these representatives elect a presidium which becomes an Executive Council.

M. Pierre Cot. Je m'excuse de cette digression dans le droit constitutionnel. Venons-en à l'état d'esprit de la population en 1946. Quel était cet état d'esprit vis-à-vis de la Grèce ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Le peuple était très inquiet à cause des revendications grecques.

[*Interpretation.*]. The people were very worried about Greek territorial claims.

M. Pierre COT. Avant la guerre, les relations entre l'Albanie et la Grèce étaient-elles aussi mauvaises que depuis la fin de la guerre ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne m'en souviens pas très bien. Je sais seulement qu'à la fin de l'année 1944, les Grecs ont commencé à formuler leurs revendications vis-à-vis de l'Albanie du sud.

[*Interpretation.*] I do not know very clearly ; I only know that at the end of 1944 the Greeks began to lay claims to Southern Albania.

M. Pierre COT. La population craignait-elle une invasion ou simplement des petits incidents aux frontières ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] La population craignait les Grecs, surtout en 1946, quand les incidents étaient continuels sur la frontière.

[*Interpretation.*] The population was afraid of the Greeks, and especially in 1946, when incidents continued on the frontier.

M. Pierre COT. Qu'en pensaient les Anglais ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Nous savons que les Britanniques ont participé avec les partisans à la libération de Saranda, et que plus tard ils soutenaient la politique grecque, les Grecs.

[*Interpretation.*] We know that the British participated along with the partisans in the liberation of Saranda ; later we knew that they supported the Greeks.

M. Pierre COT. Si je comprends bien, vous leur étiez reconnaissants à cause de la libération de Saranda et vous étiez un peu inquiets en voyant le soutien de la politique grecque. Est-ce bien cela ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre COT. Venons-en aux incidents du 15 mai. Avez-vous su ce qui s'était passé le 15 mai et quelle a été la réaction de la population observée par vous ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Le 15 mai, je me trouvais dans mon bureau. J'ai entendu deux ou trois coups de canon. Puis je suis allé à ma fenêtre et j'ai vu que deux navires sortaient de la baie de Saranda et se dirigeaient vers Corfou en navigant près de notre côte.

[*Interpretation.*] On the 15th May I was in my office ; I heard two or three shots of gun-fire. Later, I went to the window and saw two ships leaving Saranda Bay towards Corfu and always proceeding close to the coast.

M. Pierre COT. N'avez-vous pas été étonné que l'on ait tiré sur des navires qui passaient près de la côte ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, j'ai été étonné. J'ai demandé immédiatement à entrer en contact avec M. Polena ou avec le commandant de régiment qui était venu un ou deux jours avant à Saranda pour ses affaires. J'ai rencontré le commandant du régiment et je lui ai demandé ce qui s'était passé. Il m'a dit que deux navires de guerre étaient entrés dans la baie de Saranda. La batterie leur avait fait des signaux pour qu'ils s'éloignent, afin que le peuple ne fût pas inquiété, mais les navires ne répondirent pas. Le commandant de la batterie fit alors tirer deux ou trois salves. La population était inquiète, car elle avait vu les navires dans la baie de Saranda.

[*Interpretation.*] Yes, I was surprised ; I immediately asked to enter into contact with Mr. Polena or with the regimental commander who had come to Saranda one or two days before on business. I met the regimental commander and I asked him what had happened. He told me that two men-of-war had entered Saranda Bay and that the battery, after signalling, so as not to worry the population, the ships did not answer, and that the commander of the battery fired two or three times so that the ships would withdraw. The population was worried, for it saw the ships in Saranda Bay.

M. Pierre Cot. Venons-en alors aux événements du 22 octobre. Vous rappelez-vous le temps qu'il faisait le 22 octobre ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Je me souviens que le temps était mauvais, le ciel nuageux et la mer assez agitée.

[*Interpretation.*] I remember that the weather was bad, the sky was cloudy and the sea was rough.

M. Pierre Cot. Les jours qui ont précédé le 22 octobre, avez-vous entendu dire que des navires de guerre britanniques étaient arrivés à Corfou ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre Cot. Et durant cette même période qui a précédé immédiatement le 22 octobre, des navires yougoslaves sont-ils venus à Saranda ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre Cot. Je tiens à bien préciser, non seulement dans le port de Saranda, mais dans la baie de Saranda ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre Cot. Vous a-t-on signalé que l'on avait entendu des bruits suspects devant la baie de Saranda pendant la nuit, les jours qui ont précédé le 22 ?

M. Xhavit Muço. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Le 22 octobre, avez-vous vu vous-même passer les navires britanniques ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre COT. Quelle a été votre réaction et quelle a été celle de la population ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] La réaction de la population a été la peur et l'inquiétude.

[*Interpretation.*] The reaction of the population consisted of fear and worry.

M. Pierre COT. Pourquoi était-elle inquiète ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Elle regardait les navires de guerre stationnés devant Baladha.

[*Interpretation.*] Because they saw men-of-war lying off Cape Baladha.

M. Pierre COT. Est-ce un sujet d'inquiétude que de voir des navires devant un cap ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre COT. Avez-vous entendu l'explosion ou les explosions qui se sont produites sur les navires de guerre britanniques ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] J'ai entendu une seule explosion.

[*Interpretation.*] I heard only one explosion.

M. Pierre COT. Quelle a été votre opinion ? Qu'avez-vous pensé qu'il se passait ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Nous avons pensé qu'il s'agissait d'une explosion qui s'était produite dans le navire même.

[*Interpretation.*] We thought it was an explosion which took place in the ship itself.

M. Pierre COT. Est-ce que quelqu'un a pensé que ce pouvait être une mine ? Avez-vous entendu autour de vous des gens dire que c'était peut-être une mine ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Personne n'a pensé à des mines ou n'en a parlé ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je n'ai jamais entendu dire une chose pareille.

[*Interpretation.*] I heard no such thing at any time.

M. Pierre COT. Vous venez de dire que la présence et le stationnement de navires de guerre si près de vos côtes étaient inquiétants. Avez-vous su si des canons de ces navires étaient tournés vers la côte ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne les ai pas vus personnellement parce que le temps était mauvais et la mer agitée. Je suis allé chez le commandant du port pour me renseigner sur ce qui se passait devant notre côte. Celui-ci m'a dit que les gardes du monastère Saint-Georges avaient vu les navires de guerre avec leurs canons dirigés vers notre côte. Il était étonné que les navires aient fait cela et j'en suis étonné moi-même.

[*Interpretation.*] I did not see them personally, for the weather was bad and the sea was rough. I went immediately to the harbour-master to find out what was going on off our coast ; he told me that the watchers at the Monastery of St. Giorgio had seen the ships coming along with their guns trained on the coast. He was very surprised at this, and I was also surprised.

M. Pierre COT. Avez-vous été prévenu par un moyen ou un autre du passage de ces navires ? Avez-vous été averti que des navires de guerre devaient passer le 22 octobre ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Si vous aviez été prévenu, auriez-vous été aussi inquiet ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Je voudrais revenir un peu en arrière parce que M. Kahreman Ylli craint qu'il y ait une erreur, bien que je ne le pense pas moi-même. Vous avez dit que vous ne les aviez pas vus personnellement. Il s'agissait, bien entendu, des canons et non pas des navires. Mais M. Kahreman Ylli craint le contraire.

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, il s'agit bien des canons.

[*Interpretation.*] Yes, I was referring to the guns.

M. Pierre COT. Arrivons-en aux événements des 12 et 13 novembre. Avez-vous été prévenus qu'il y aurait des opérations de déminage ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, nous n'avons pas été avertis. J'ai su seulement, par les conversations que j'ai eues avec Polena, que celui-ci avait été informé que les Britanniques envisageaient de faire une opération de déminage, mais qu'il ne savait pas à quelle date.

[*Interpretation.*] We had not been warned. I only know one thing, and that is that I had a conversation with Polena and he told me he had received a communication stating that the British planned to carry out a minesweeping operation, but there had been no indication as to what the date of such an operation was going to be.

M. Pierre COT. Avez-vous vu des navires devant Saranda le 12 novembre ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre COT. Avez-vous alors pensé qu'ils faisaient les opérations de déminage dont on avait parlé ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Comme nous n'avions aucun renseignement sur le jour où les Britanniques envisageaient de faire cette opération, nous avions pensé un moment que ces navires effectuaient cette opération.

[*Interpretation.*] Although we had no definite information concerning the date on which the British proposed to carry out their minesweeping operation, we thought for a moment that these were the ships carrying out such an operation.

M. Pierre COT. Est-ce que par la suite le commandant Polena n'a pas reçu un télégramme lui confirmant cela et vous en a-t-il fait part ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Le 13 novembre, le commandant Polena m'a dit qu'il avait reçu un télégramme dans la nuit du 12 dans lequel on lui disait que les Britanniques devaient faire l'opération de déminage le 12 novembre.

[*Interpretation.*] Yes ; on the 13th November Captain Polena told me that he had received a telegram during the night of the 12th November stating that the British planned to carry out a minesweeping operation on the 12th November.

M. Pierre COT. Et le 13, avez-vous revu des bateaux devant Saranda ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre COT. Qu'avez-vous pensé alors ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Nous avons été assez inquiets, car d'après le télégramme du commandant Polena, l'opération de déminage devait être faite le 12 et nous croyions que cette opération avait pris fin à cette dernière date ; mais quand le 13 nous avons vu des navires de guerre naviguant le long de notre côte, nous avons été assez inquiets.

[*Interpretation.*] We were rather worried, for, on the basis of the telegram which Captain Polena received, the operation was to be concluded by the 12th, and we believed that the operation would end on the 12th. Consequently, on the 13th, when we saw men-of-war along our coasts again, we were rather worried.

M. Pierre COT. La population était-elle aussi inquiète ? Quelle a été l'importance de cette inquiétude ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] La population a été assez inquiète et un certain nombre d'habitants ont quitté la ville.

[*Interpretation.*] The population was rather worried. Some of the people left the town.

M. Pierre COT. Pourquoi cela ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Parce que la population entendait le tir des mitrailleuses et des fusils, ce qui l'affolait ; elle craignait la menace d'une invasion.

[*Interpretation.*] This was because the population heard machine gun and rifle fire, and this frightened them. They were afraid of an invasion.

M. Pierre COT. Est-ce que cela évoquait en eux d'autres souvenirs ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, ceci évoquait le souvenir du 7 avril 1939.

[*Interpretation.*] Yes ; this reminded them of the 7th April, 1939.

M. Pierre COT. En somme, a-t-on été plus inquiet le 13 novembre que le 22 octobre ? Voulez-vous préciser la pensée de la population à cet égard ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] La population était plus inquiète le 13 novembre, et ceci est confirmé, comme je viens de le dire, par le fait qu'une partie de la population a quitté la ville pour aller à Gjino Kastra.

[*Interpretation.*] The population was more worried then on the 13th November, and this is confirmed by what I have just said, that part of the population left the town to go to Gjino Kastra.

M. Pierre COT. Était-elle plus inquiète parce qu'il y avait un plus grand nombre de navires ou parce que ceux-ci étaient restés plus longtemps ? Quelle était la cause de ce supplément d'inquiétude, de ce début d'affolement ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Il y avait plus de navires et la population ne comprenait pas pourquoi ils croisaient le long de notre côte.

[*Interpretation.*] There were more ships and, furthermore, they did not understand why these ships were sailing up and down our coast.

M. Pierre COT. Est-ce qu'on vous avait dit qu'il y avait d'autres navires dans le lointain ou bien l'avez-vous ignoré ce jour-là ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre COT. Craigniez-vous une invasion par les Grecs ou par les Britanniques ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Nous craignions davantage les Grecs. A cette occasion, nous avons pensé qu'il s'agissait d'une invasion.

[*Interpretation.*] We were more afraid of the Greeks. This time we did think that an invasion would take place.

M. Pierre COT. Une dernière question sur ce petit point : avez-vous vu des avions survolant la côte ce jour-là ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je me souviens qu'aux environs de midi des avions ont survolé la baie de Saranda ainsi que la côte en direction de Denta Point, Butrinto, Saint-Georges.

[*Interpretation.*] I remember that at midday some planes flew over Saranda Bay, and then flew over the coast in the direction of Denta Point, Butrinto, and St. George. They flew over following the coast.

M. Pierre COT. Vous paraissaient-ils très haut ou très bas ?

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, it is very important to get that quite right. I understood the witness to say "flew along the coast" and not "flew over the coast". Could we get it perfectly clear what it was ? I think the answer has been given that the planes simply followed the coast.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Avez-vous dit « survolaient » la côte ou « suivaient » la côte ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Survolaient en suivant la côte.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Il est très important de savoir ce que le témoin a dit. Il semble que le témoin a dit que des avions volaient le long de la côte, ce qui est très différent de « survoler » la côte. Le témoin a déjà donné deux fois sa réponse. Peut-on savoir exactement ce qu'il veut dire ?

M. Pierre COT. Si vous voulez me permettre, sir Frank, je crois que je vais y arriver, mais d'une façon un peu différente. J'allais poser deux questions, vous pourrez ensuite poser la vôtre, mais je crois que cela va permettre de vous donner toute satisfaction. J'allais demander au témoin si les avions étaient très haut de façon à pouvoir, ensuite, préciser à quels endroits ils se trouvaient.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Could I be allowed to reach the point which I understand Sir Frank desires elucidating by means of two questions which I shall put to the witness ? The first is whether the planes were flying very high, and the second question is, where exactly were they ?

Le PRÉSIDENT. Tout d'abord, je vais demander au témoin de répéter ce qu'il vient de dire.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] [To the interpreter.] Will you ask the witness to repeat his original answer exactly as he said it ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Le 13, vers midi, j'ai vu des avions survolant la baie de Saranda, ainsi que la voie Denta Point, Saint-Georges, Butrinto, et revenant sur les navires britanniques.

[*Interpretation.*] On the 13th, at approximately midday, the planes flew over Saranda Bay. They then followed the route Denta Point, St. George, and Butrinto, and they then came back to the British ships.

Sir Frank SOSKICE. I do not want to take up time and I apologize for interrupting the course of my friend's examination in chief, but I want to call the attention of the Court to this point. My French is very imperfect, but I think the interpreter, when he was giving

the first two versions of the answer, used the word *"le long de"*, which suggests to me "along" the coast ; that is to say, over the sea following the line of the coast. The witness has now had a third try, and of course his third try at this answer is, I respectfully submit, of very much less value than his first and second, and I hope that this will appear on the note.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Monsieur le Président, je ne désire pas prendre plus longtemps le temps de la Cour et je regrette cette interruption. Cependant, mon français n'est pas très certain, mais il me semble avoir entendu l'interprète, les deux premières fois, employer les mots « le long de la côte », et il me semble que ces mots suggèrent que les avions ont volé le long du littoral. Maintenant, le témoin a répondu une troisième fois, et j'aimerais indiquer que sa troisième réponse n'a pas la même valeur que les deux premières. J'aimerais que ce point soit inscrit au procès-verbal.

M. Pierre COT. Si sir Frank veut me le permettre, je vais essayer d'amener plus de clarté, j'aurai peut-être plus de chance que lui.

Le PRÉSIDENT. Moi aussi j'ai entendu, lorsque vous avez fait la traduction, que vous avez dit « le long de la côte ». Je voudrais que vous demandiez de nouveau au témoin s'il a dit ces mots « le long de la côte ».

[L'interprète traduit la question au témoin.]

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I heard the witness say *"le long de"*. [To the interpreter.] Will you ask the witness whether he did use the expression "along the coast" ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, j'ai employé les mots « le long de la côte ».

[*Interpretation.*] Yes, I confirm this.

M. Pierre COT. Voulez-vous me permettre une question qui va bien préciser ce point. Vous venez de dire « survolant la voie qui va vers Saint-Georges ». Vous voulez parler de la route maritime se trouvant le long de la côte. Je crois que si nous posons cette question, nous aurons tout à fait la précision.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] This question might perhaps be finally clarified. I believe the witness in his last answer said that the planes were flying over the route of St. George. [To the witness.] When you say they were flying over "the route", do you mean the maritime route ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] La voie maritime.

[*Interpretation.*] Yes.

[L'interprète s'excuse, « route » et « voie » se traduisant en albanais par un seul mot.]

[*Note.* In Albanian, there is only one word for "track" and "route". The Albanian Agent explained to the Court that the witness made it quite clear that he meant "maritime track".]

Le PRÉSIDENT. [A M. Ylli.] Ce mot correspond-il ?

M. Kahreman YLLI. Oui, il a bien spécifié « voie maritime ».

M. Pierre COT. [Au témoin.] Les avions volaient-ils très haut ou très bas ? A quelle hauteur approximative croyez-vous les avoir vus ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation.*] Je ne suis pas en mesure de préciser l'altitude des avions.

[*Interpretation.*] I am afraid I cannot give the altitude or height of the planes.

M. Pierre COT. Dernière série de questions et j'en aurai terminé : vous êtes bien de Saranda vous-même, ou des environs de Saranda ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, je suis de Gjino Kastra.

[*Interpretation.*] No, I am from Gjino Kastra.

M. Pierre COT. Et vous habitez Saranda depuis combien de temps ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] J'habite Saranda depuis la fin de l'année 1934.

[*Interpretation.*] I have been living at Saranda since the end of 1934.

M. Pierre COT. L'endroit où vous êtes né et dont je n'ai pas bien compris le nom, se trouve-t-il dans la même région que Saranda ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

M. Pierre COT. Quelle est votre profession ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Fonctionnaire.

[*Interpretation.*] A civil servant.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, je n'ai plus d'autres questions à poser.

Le PRÉSIDENT. Sir Frank Soskice, voulez-vous poser vos questions ?

Sir Frank SOSKICE. I have very few questions. Am I correct in understanding that your own particular duties were entirely administrative duties ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'en ai un très petit nombre, Monsieur le Président, je les poserai rapidement.
Ai-je raison de croire que vos fonctions étaient purement administratives ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

Sir Frank SOSKICE. There are other members of the Executive Committee who are concerned with security precautions and security duties. Is that so ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Il y avait d'autres membres du Comité exécutif qui étaient chargés de fonctions de sécurité, s'occupaient des mesures de sécurité. N'en est-il pas ainsi ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

Sir Frank SOSKICE. So that this Executive Committee itself or the members of it had nothing whatever to do with security ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Si bien qu'aucun des membres du Comité exécutif n'avait à s'occuper de questions de sécurité ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] [Le témoin demande des précisions : s'agit-il de la sécurité ou de l'ordre public ?]

[*Interpretation.*] I should like some clarification. Is reference being made to security or to law and order ?

Sir Frank SOSKICE. I am not talking about law and order. I am talking about security.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je ne parle pas de l'ordre public, mais uniquement des questions de sécurité.

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Pour la sécurité du peuple, nous n'avions pas d'organisme. Nous avions seulement la police qui dépendait d'une section.

[*Interpretation.*] For public security we had no special organization. We only had the police who were dependent on a section.

Sir Frank SOSKICE. At any rate, you, yourself, the only witness before this Court, know nothing whatever about defence measures or measures taken by your country for defence purposes ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] En tout cas, vous, comme témoin devant cette Cour, vous ignorez tout des mesures de défense qui avaient été prises par votre pays ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, je savais qu'à Saranda il y avait une batterie au cap Baladha.

[*Interpretation.*] I knew that at Saranda there was a battery at Cape Baladha.

Sir Frank SOSKICE. We all know that by now, but you had no personal responsibility for any defensive measures ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Nous savons tous cela maintenant, mais vous n'assumiez aucune responsabilité personnelle en ce qui concerne les mesures de défense ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, j'avais seulement affaire aux problèmes concernant le peuple.

[*Interpretation.*] No ; I only dealt with the problems concerning the population.

Sir Frank SOSKICE. Administrative problems ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Aux problèmes administratifs ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes, that is so.

Sir Frank SOSKICE. You gave a description of Saranda and said how unimportant it was. Can you tell the Court of any other very small town like Saranda in the vicinity where there is located a battery ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'en viens à un autre point d'ordre mineur. Vous avez donné une description de Saranda en indiquant combien cette localité avait peu d'importance. Pourriez-vous indiquer une autre petite ville dans la région de Saranda, où se trouvait également une batterie ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne connais pas d'autre ville où il y ait eu une batterie. Je sais seulement que nous étions en liaison avec Gjino Kastra.

[*Interpretation.*] I do not know of any other town which had a battery. All I know is we were in liaison with Gjino Kastra.

Sir Frank SOSKICE. Is the quay which you say the Germans destroyed—we are clearly in agreement—you are talking about a little quay at Limion Bay, are you ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Le quai ou le débarcadère que les Allemands auraient détruit et dont vous avez parlé était bien ce débarcadère existant dans la baie de Limion ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

Sir Frank SOSKICE. If the Germans destroyed this quay, as you state, can you explain how, when describing Greek incursions on the 17th October, 1945, your Government, in a document filed with the Court, speaks of that quay at Limion ?

[During the interpretation into French, it was noted by the English verbatim reporter that the Solicitor-General corrected the date to 17th November, 1945.]

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Si les Allemands ont véritablement détruit ce débarcadère, comme vous l'avez dit, pouvez-vous expliquer comment il se fait que, dans un document versé au dossier, votre Gouvernement parle de l'existence de ce quai à propos du 17 novembre 1945 ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, je ne le sais pas. Quand je suis allé visiter l'embarcadère de Limion, je n'ai rien vu.

[*Interpretation.*] No, I do not know. When I went to visit the quay at Limion it did not exist.

Sir Frank SOSKICE. The page, Mr. President, for the purposes of reference is in a document called : "Aggressive acts of the Monarchic-Fascist Greek Government against Albania." This document is part of the Counter-Memorial, and on page 28 the reference describes a Greek boat approaching the shore of Limion, and the last sentence is : "Towards the night, the ship, carrying the number K. 16, approached

the coast of Limion towards this embarking quay to a distance of about 200 metres." That is the passage.

[Interpretation into French followed.]

There are two passages on the same page; the interpreter has just read the second passage, but there is another passage on the same page which I will not trouble him to read out to the Court. It contains a similar reference to this embarking quay.

[To the witness.] I just want you to point out on that chart if you can show exactly where this battery was?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Pour la référence, Monsieur le Président, il s'agit du document intitulé « Actes agressifs du Gouvernement monarcho-fasciste grec contre l'Albanie » (p. 28), et ce document est joint dans l'annexe au Contre-Mémoire albanais. Le passage dont il s'agit décrit l'approche d'un navire grec et s'exprime de la manière suivante : « Vers la tombée de la nuit, le navire grec n° K-16 s'est approché de la côte de Limion de Saranda (l'embarcadère) à 200 mètres. »

La page 28 contient deux passages décrivant cet embarcadère. Dans l'interprétation, lecture a été donnée du deuxième passage, alors que je visais le premier, qui est d'ailleurs rédigé presque de la même manière.

[Au témoin.] Pourriez-vous indiquer sur cette carte l'endroit exact où se trouvait cette batterie?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je ne saurais préciser sur la carte. Je sais qu'elle se trouvait au cap Baladha.

[*Interpretation.*] I cannot point it out exactly on the map: all I know is it was Cape Baladha.

Sir Frank SOSKICE. I think that is probably sufficient. It was actually located at Cape Baladha. Is that right?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] C'est suffisant. Cette batterie se trouvait donc placée sur le cap Baladha, en est-il bien ainsi?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, sur le cap Baladha.

[*Interpretation.*] Yes, on Cape Baladha.

Sir Frank SOSKICE. The four guns controlling the Bay of Saranda?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Il y avait donc quatre canons qui contrôlaient la baie de Saranda?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

Sir Frank SOSKICE. On this question of the 15th May, what was the name of the regimental commander who was at Saranda on that day?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] A propos des événements du 15 mai, quel était le nom du commandant de régiment qui, à cette date, se trouvait à Saranda?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Skander Backa.

[*Interpretation.*] Skander Backa.

Sir Frank SOSKICE. Are you saying he was the regimental commander ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous dites bien qu'il était le commandant du régiment ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, c'est lui que je connaissais comme commandant du régiment ; c'est la façon dont il m'a été présenté.

[*Interpretation.*] Yes, I knew him as regimental commander—at least that is how he had been introduced to me.

Sir Frank SOSKICE. Was he the officer who had just come over for one day ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Était-ce bien cet officier qui était venu à Saranda pour un jour seulement ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, il se trouvait à Saranda pour un jour.

[*Interpretation.*] Yes, he did come to Saranda for one day.

Sir Frank SOSKICE. Do you know where he is now ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Savez-vous où il se trouve aujourd'hui ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, après avoir été chargé d'autres fonctions, je me suis éloigné.

[*Interpretation.*] No, after having been given other duties I left the spot.

Sir Frank SOSKICE. On the 22nd October, the first thing that attracted your attention was the noise of the explosion—is that right ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Le 22 octobre, la première chose qui ait attiré votre attention a été le bruit de l'explosion, n'est-ce pas ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non seulement l'explosion, mais également le passage dans la baie de Saranda des bateaux ainsi que leur stationnement devant le cap Baladha.

[*Interpretation.*] Not only the explosion but their passage in Saranda Bay and when they stopped before Cape Baladha.

Sir Frank SOSKICE. Where were you when you heard the explosion ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Où étiez-vous au moment où vous avez entendu l'explosion ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Je me trouvais dans le bureau du Front démocratique, où j'étais en train de travailler.

[*Interpretation.*] I was in my political office where I was working—my own office.

Sir Frank SOSKICE. And when you were in your office working you heard the explosion and came out of your office ; is that right ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous vous trouviez donc dans votre bureau. Vous avez entendu l'explosion et vous êtes sorti de votre bureau ? Est-ce bien exact ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

Sir Frank SOSKICE. And that, after you had come out of your office, was the first time that you saw any of these ships ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Et après être sorti de votre bureau, ce fut la première fois que vous avez vu ces navires ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, car le local où je travaille a des fenêtres et à travers ces fenêtres on peut, tout en travaillant, regarder en direction de Corfou.

[*Interpretation.*] No, because owing to the position of the building where I work and its windows, one could look through the windows whilst working and look over to Corfu.

Sir Frank SOSKICE. It never occurred to you that this might have been a mine when you first realized that an explosion had taken place ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Ne vous est-il jamais venu à l'esprit qu'il pouvait s'agir d'une mine, au moment où vous avez entendu l'explosion ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

Sir Frank SOSKICE. You had been at Saranda for some considerable time—some years—ever since the end of the war, had you not ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous aviez été à Saranda pendant une période assez longue, pendant plusieurs années, depuis la fin de la guerre en tout cas ; n'en est-il pas ainsi ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui.

[*Interpretation.*] Yes.

Sir Frank SOSKICE. Ships, not many ships, but some ships, according to you, had gone up and down this Channel ever since the end of the war, had they not—occasional ships ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Des navires, pas un grand nombre, mais quelques-uns, ont traversé le détroit dans les deux sens depuis la fin de la guerre. N'en est-il pas ainsi ?

[Le témoin demande des explications au sujet de l'expression « les deux sens » ; on lui précise qu'il s'agit « du nord au sud et du sud au nord ».]

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Oui, mais toujours près du phare, à l'exception des cas du 15 mai, du 22 octobre, des 12 et 13 novembre, où les navires se sont approchés de notre côte.

[*Interpretation.*] I would like some clarification with regard to the question put to me, and I would like to know if they went from north to south or south to north. Some ships had passed, but always

close to the lighthouse, with the exception of the ship movements on the 15th May, 22nd October and the 12th and 13th November.

Sir Frank SOSKICE. Which lighthouse is this? Where is the lighthouse exactly?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] De quel phare s'agit-il? Où se trouve-t-il exactement?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Le phare se trouvait en face de collines situées près de Corfou. Il y a là un feu allumé par les Grecs, et notre population, après comme avant la guerre, savait que les navires traversaient toujours en cet endroit.

[*Interpretation.*] The lighthouse is opposite some hills in Corfu. The hills exist there now. The lighthouse is maintained by the Greeks and after, as well as before the war we knew that the ships always crossed and navigated by that.

Sir Frank SOSKICE. And, as you were at Saranda, no doubt you saw that mines were being swept, or there was a minesweeping operation carried out, in October 1944?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Lorsque vous étiez à Saranda, vous avez certainement vu effectuer une opération de dragage de mines en octobre 1944. Est-ce bien exact?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

Sir Frank SOSKICE. I have finished my cross-examination, Mr. President.

Le PRÉSIDENT. J'ai quelques questions à poser au nom de la Cour. Vous avez dit que le 13 mai vous avez entendu des coups de canon. Savez-vous pour quelles raisons ces coups de canon ont été tirés?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Ces coups de canon ont été tirés pour inviter les navires à changer de direction et pour calmer la population.

[*Interpretation.*] The reason was to make the ships change direction in order to allay the anxiety of the population.

Le PRÉSIDENT. Je vous pose une autre question, mais je ne sais pas si vous pourrez y répondre facilement. Pouvez-vous nous dire dans quelle position étaient les navires britanniques lorsque les coups de canon ont été tirés?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Ils se trouvaient dans la baie de Saranda et se dirigeaient vers Denta Point.

[*Interpretation.*] They were in Saranda Bay, making for Denta Point.

Le PRÉSIDENT. Est-ce que les coups ont été dirigés contre les navires?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, ces coups étaient tirés pour que les navires changent de direction. Personnellement, je pense que s'ils avaient été tirés contre les navires, au moins un obus les aurait atteints.

[*Interpretation.*] No, the shots were fired in order to make the ships change direction. If the fire had been directed against the ships, I think that at least one round would have hit them.

Le PRÉSIDENT. Est-ce que vous aviez connaissance, en octobre 1946, que des navires britanniques allaient faire escale à Corfou?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, Monsieur le Président.

[*Interpretation.*] No.

Le PRÉSIDENT. Est-ce qu'en octobre 1946 il y avait une organisation de bateaux patrouilleurs dans la baie de Saranda ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

Le PRÉSIDENT. Aviez-vous connaissance, à la même époque, de l'existence de mines dans la baie de Saranda ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non.

[*Interpretation.*] No.

M. Pierre COT. Pourrais-je poser encore quelques questions pour en finir avec une petite confusion qui s'est produite à propos du monastère Saint-Georges ?

Vous avez sans doute parlé du monastère Saint-Georges. Y a-t-il toujours des moines qui y vivent ou voulez-vous dire par là qu'il s'agit d'un ancien monastère ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Il n'y a pas de moines.

[*Interpretation.*] There are no monks there.

M. Pierre COT. Je vous pose la même question pour le monastère Santi Quaranta ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Non, là non plus, il n'y a pas de moines.

[*Interpretation.*] No, there are no monks there either.

M. Pierre COT. Est-ce que l'un de ces monastères n'est pas plus ou moins en ruines ou tout au moins en état de décrépitude ?

M. Xhavit MUÇO. [*Interprétation de l'albanais.*] Le monastère de Santi Quaranta est à peu près en ruines.

[*Interpretation.*] The Monastery of Santi Quaranta is more or less a total ruin.

M. Pierre COT. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT. L'agent du Gouvernement albanais a présenté à la Cour un certain nombre de documents que le Greffier a enregistrés

et soumis au Gouvernement britannique. D'après nos renseignements, le Gouvernement britannique s'oppose à la production de ces documents. Dans ces conditions, je voudrais entendre cet après-midi les Parties sur la question de la production de ces documents, d'abord pour connaître les raisons pour lesquelles l'agent du Gouvernement britannique s'y oppose, et ensuite, la réponse du Gouvernement albanais. Ensuite, la Cour se réunira pour décider si elle rejette ces documents ou si elle autorise leur production.

Je suppose que ces exposés ne seront pas longs et qu'à quatre heures nous pourrons tenir audience. Comme j'espère que cette séance sera brève, la Cour se réunirait ensuite pour prendre une décision. L'audition des experts albanais, dans ces conditions, aurait lieu demain matin et non pas cet après-midi.

[*Séance publique du 7 décembre 1948, après-midi.*]

Le PRÉSIDENT. L'audience est reprise.

Nous allons procéder aux débats sur la question de la présentation des documents. Je voudrais que vous dirigiez les débats sur la question de savoir si ces documents doivent être admis ou écartés. Ensuite, la Cour décidera, et si la Cour accepte, l'agent du Gouvernement britannique aura l'occasion de faire ses observations sur ces documents et même de présenter de nouveaux documents à l'appui de ses observations. Par conséquent, le seul objet des débats de cet après-midi est de savoir si les documents seront acceptés ou non.

Je voudrais ajouter un mot ; des registres ont été présentés à la Cour et peuvent être consultés. Les agents des Parties peuvent y faire allusion, ensuite la Cour décidera.

Je donne la parole à l'agent du Gouvernement britannique.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, this point arises under Article 48 of the Rules of the Court. Article 48 provides :

> "After the closure of the written proceedings no further documents may be submitted to the Court by either party except with the consent of the other party."

In this case, an application to present documents after the close of the written proceedings has been put in, and the other Party, that is, our side, has not consented. Therefore, Mr. President, it is paragraph 2 of Article 48 which applies. That states :

> "Should the other party decline to consent to the production of a new document, the Court, after hearing the parties, may either permit or refuse to permit its production."

Under Article 48, the general rule is no documents after the close of the written proceedings without the consent of the other party. Paragraph 2 provides for exceptions, exceptional cases where the Court has permitted the production of documents if it is satisfied that there is a good reason for so doing.

You have called on me first, but I suggest that the onus is on my opponents. It is they who wish to avail themselves of an exception to the general rule. I submit that it is first for them to make a case to you in support of their exception, and that it should be for me really to make my observations after having heard the cases which they wish to make in support of their application. It is their application to submit documents after the close of the written proceedings. It is they who are relying upon the exception to the rule. Further, in a letter which I wrote to the Registrar, of which I gave a copy to my learned friends opposite, we did in fact outline in paragraphs 2 and 3 the objections which we had to the production of these documents. That letter is, I think, before the Members of the Court. I would suggest, therefore, that it might be appropriate for the Court now to hear the Counsel on the other side in support of his application to allow the production of these documents at this stage, and then to permit me afterwards to make some comments after he has spoken.

Le PRÉSIDENT. [S'adressant à M. Pierre Cot.] Vous avez pris connaissance de la lettre qui vous a été adressée par l'agent britannique ?

M. Pierre COT. Oui, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. Alors, vous pourriez peut-être vous référer aux motifs qu'il donne pour la non-acceptation de ces documents en vertu de la règle de procédure.

M. Pierre COT. Je suis à la disposition de la Cour.

Le PRÉSIDENT. Vous avez la parole.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, Messieurs, je voudrais borner mes observations à ce qui est tout à fait indispensable et, si la Cour veut bien m'y autoriser, je les diviserai en deux parties. Dans la première partie, j'expliquerai à la Cour pourquoi nous n'avons pu communiquer plus tôt les documents que nous demandons l'autorisation de verser aux débats. Dans la seconde partie, j'indiquerai à la Cour quel est l'intérêt de ces documents pour faire la lumière sur les questions qui lui sont soumises.

La première partie de mes observations est pour vous indiquer, Messieurs, les raisons de notre retard et tâcher de préciser à qui incombe la responsabilité de ce retard. Nous avons été obligés de présenter des documents pour répondre à l'affidavit qui a été présenté par nos collègues britanniques et qui nous a été communiqué le 12 octobre ; je parle de l'affidavit du commandant Kovacic.

Ainsi que vous le savez, et ainsi qu'il est apparu dans les débats, le Gouvernement britannique avait eu communication de la déclaration du commandant Kovacic, du moins dans ses termes les plus généraux, depuis plus d'un an. Il n'avait pas versé cette déclaration aux débats, et c'est seulement le 12 octobre que nous avons été saisis par M. le Greffier d'une lettre officielle nous faisant connaître ce témoignage important, important à deux points de vue : d'abord en lui-même, ensuite parce qu'il mettait en cause, d'une façon directe, un gouvernement étranger.

Lorsque l'agent du Gouvernement albanais a reçu ce document important, il a dû, évidemment, en référer à son Gouvernement et prendre ses instructions. C'est donc quelques jours après qu'il a pu décider de communiquer l'affidavit du commandant Kovacic, à titre officieux tout au moins, au Gouvernement yougoslave. Le Gouvernement yougoslave a été ainsi informé de l'existence de l'affidavit vers le 18 ou le 20 octobre, et pas avant.

Ce Gouvernement, à ce moment-là, pouvait prendre plusieurs décisions. Il pouvait décider d'intervenir aux débats, il pouvait décider de ne rien faire, il pouvait décider de faire connaître les moyens qu'il entendait mettre à la disposition de la Cour pour faire la lumière sur les faits exposés par le commandant Kovacic.

Le Gouvernement yougoslave, vous le savez, a pris la décision d'adresser aux deux Parties, à la veille des débats, un communiqué officiel faisant connaître, sous une forme que je me garderai d'apprécier ici, quelle était sa position, et ce communiqué constituait un démenti catégorique, sur tous les points, de la déposition du commandant Kovacic.

Nous ne pouvions, évidemment, que transmettre ce document à la Cour et baser sur lui notre argumentation, et nous pensions à ce moment-là, parce que nous sommes un peu naïfs, que la déclaration officielle d'un gouvernement serait considérée par nos collègues britanniques comme suffisante, tout au moins comme déterminante et comme les conduisant à retirer des débats la déclaration du commandant Kovacic.

Au lieu de cela, Messieurs, vous vous en souvenez, l'honorable sir Hartley Shawcross a consacré une partie fort importante de sa plaidoirie à attaquer le communiqué yougoslave. C'est alors que nous avons été conduits à demander au Gouvernement yougoslave de bien vouloir fortifier son communiqué par des documents. Nous ne pouvions pas le faire avant. Nous ne sommes pas les représentants du Gouvernement yougoslave. Je ne suis pas le conseil du Gouvernement yougoslave. Nous ne pouvions que suivre le cours des événements.

Nous avons fait connaître au Gouvernement yougoslave la position du Gouvernement britannique. Le Gouvernement yougoslave a envoyé une série de documents, dont certains, je dirai même dont la plupart, étaient des copies photographiques. Vous vous rappelez ce qui s'est passé. Notre éminent collègue sir Frank Soskice a déclaré à ce moment-là — et je lis simplement une phrase de sa plaidoirie :

« C'est à l'Albanie qu'incombe la responsabilité d'obtenir de la Yougoslavie et de produire des documents originaux. »

On nous a demandé de produire des documents originaux. Que pouvions-nous faire ? Nous nous sommes retournés vers le Gouvernement yougoslave et nous lui avons fait part non seulement du vœu de nos collègues britanniques mais — ce qui est bien plus important encore — de la décision de la Cour. Nous avons dit au Gouvernement yougoslave que, pour aider la Cour à établir la vérité — ainsi que chaque État membre de la communauté internationale en a le devoir —, il convenait, selon nous, que des documents plus officiels, originaux, soient communiqués à la Cour.

Il a fallu au Gouvernement yougoslave le temps nécessaire pour rassembler la documentation. Faire une enquête rapide, pour établir un communiqué, faire cette enquête au besoin par téléphone, c'est une chose ; recueillir des documents, fouiller dans les archives, ordonner de Belgrade que les documents viennent de Sibenik, les faire parvenir ici, c'est évidemment un processus plus long.

Nous savons tous, tout au moins ceux d'entre nous qui de temps en temps voudraient rentrer dans leur famille le dimanche, que pour l'instant les communications par avion ne fonctionnent pas d'une façon tout à fait régulière. C'est dans ces conditions que nous nous trouvons aujourd'hui seulement en présence de documents originaux. S'il y a retard, — et il y a certainement retard, — je crois que nous n'en sommes pas responsables. Je pense que, si on devait dire qu'une des Parties est responsable de ce retard, on pourrait dire plutôt que c'est le Gouvernement britannique qui, je le répète, a gardé soigneusement en réserve — j'allais dire : pour la bonne bouche — le document Kovacic pendant plus d'un an et nous l'a produit dans des conditions telles que, pour déférer, comme nous voulons toujours le faire, à l'invitation qui nous est adressée par notre honorable collègue sir Frank Soskice, nous avons été obligés de nous adresser, il y a quinze jours seulement, au Gouvernement yougoslave.

Telles sont, Messieurs, mes premières observations. Elles vous montrent les conditions dans lesquelles nous avons été amenés à présenter aujourd'hui seulement ces documents. J'ajoute que les documents sont arrivés à La Haye vendredi, mais qu'il a fallu les faire traduire. Dès samedi — mes collègues britanniques voudront bien m'en rendre justice — je leur ai communiqué la traduction de certains documents, mais évidemment nous ne pouvions pas donner à la Cour et à eux-mêmes des documents en yougoslave sans les assortir de traductions. Voilà la raison pour laquelle le retard est expliqué.

J'en arrive alors à la seconde partie de mes observations. Je voudrais montrer à la Cour l'intérêt de ces documents et insister très respectueusement, mais très fermement, devant elle pour lui dire que vraiment nous considérons comme indispensable que la Cour prenne ces documents en considération. Ils me paraissent quant à moi capitaux pour l'intelligence des faits et surtout pour l'appréciation des faits.

Je voudrais décomposer ces documents en quatre séries pour des raisons de méthode et aussi de rapidité. Une première série de documents ne nous retiendra pas du tout. Ce sont les documents qui sont acceptés par les Britanniques. Il s'agit de documents qui avaient déjà été communiqués aux experts britanniques et albanais pour répondre à la question que M. le juge Ečer avait bien voulu leur poser. Il y a là un croquis de la baie de Panikovac, un extrait du cadastre de Sibenik, deux jeux de photographies, une carte de Sibenik qui est une carte italienne, et un affidavit prouvant que l'heure d'été n'a jamais existé pendant les années qui viennent de s'écouler. Sur ces documents il n'y a pas de difficulté. La Partie adverse accepte qu'ils soient versés aux débats.

Il y a d'autres documents qui sont refusés par les Britanniques, qui nous paraissent importants mais dont la Cour me permettra de dire, tout au moins en mon nom personnel, qu'à la rigueur nous pourrions nous en passer si cela devait faciliter l'accord entre nos collègues britanniques et nous-mêmes.

Ces documents sont, d'une part, un affidavit sur les distances qui séparent le quai où accostait la vedette qui, chaque jour, à la fin de son travail amenait à Sibenik le commandant Kovacic à son domicile, d'autre part, un affidavit sur la distance entre le domicile Kovacic et le domicile du commandant Keric, et sur la distance entre le domicile de Keric (d'où, vous le savez, le commandant Kovacic aurait fait vers 18 heures certaines observations) et le restaurant.

Nous pouvons nous passer de ces documents, puisque nous avons la carte et que, sur une carte, on peut mesurer les distances. Nous ne comprenons pas l'opposition de nos collègues britanniques à cette production. C'est un petit travail qu'il faudra refaire avec un compas, mais vraiment nous n'insistons pas.

De même, il y a un affidavit qui présente, lui, un certain intérêt, qui a été délivré par l'évêque de Sibenik et qui est intéressant, étant donné l'autorité morale d'une telle personnalité. Vous vous souvenez que le commandant Kovacic avait dit que l'aspirant Keric habitait dans l'ancien palais des évêques. L'évêque actuel prétend que ce n'est pas tout à fait exact. Nous n'en tirons aucun argument, si ce n'est celui que je viens de désigner, mais dont vraiment nous n'avons pas besoin. Par conséquent, sur ces documents, nous n'insistons pas.

Je voudrais, en revanche, faire porter mon effort sur les autres documents qui sont, je le répète, capitaux. Il s'agit de documents tendant

non pas à critiquer du point de vue moral le commandant Kovacic, même pas à indiquer — ce qui pourtant est important — qu'il a été (excusez cette expression un peu familière, je ne voudrais pas le blesser puisqu'il est ici présent) en coquetterie avec la vérité ce fameux jour du 18 octobre, mais de documents beaucoup plus importants. Ce sont des documents tendant à prouver que, pendant les journées où les navires yougoslaves auraient pu et auraient en réalité, d'après nos adversaires, transporté des mines, ces navires étaient indisponibles. Ils avaient non seulement leurs feux bas, mais leurs chaudières en cours de réparation. Il est bien évident que ces documents sont capitaux.

Nous versons à ce propos un certain nombre de documents qui sont les suivants : Tout d'abord une fiche de travail, qui a l'avantage d'être signée par le commandant Kovacic lui-même qui a travaillé sur l'un des bâtiments, le M. 1, entre le 14 octobre et le 26 octobre.

Nous versons ensuite d'autres documents, qui sont beaucoup plus importants. D'abord nous versons en originaux — de même que la fiche signée par le commandant Kovacic est en original — les trois bons de commande de travaux aux chaudières du M. 1, M. 2, M. 3. Ces bons de commande sont du 26 septembre 1946. Donc, le 26 septembre 1946, on commence les travaux aux chaudières.

Nous versons ensuite — car les documents dont je parle s'enchaînent — les fiches des travaux effectués sur le M. 1, le M. 2 et le M. 3. On s'apercevra que, tous les jours sauf les dimanches, entre le 26 septembre et le 8 novembre, on a travaillé sur ces trois navires et que l'on a fait, comme l'indique la fiche de commande, des travaux comportant certaines réparations aux chaudières.

Nous versons ensuite trois procès-verbaux de la Commission de réception des travaux. Tout au moins, c'est ainsi que nous l'appelons en français ; je ne connais pas le terme correspondant dans les autres langues. Cette Commission est présidée par un professeur de l'Université de Zagreb. Il y a trois rapports, un pour chaque navire ; ils sont du 11 novembre 1946. Non seulement ces rapports constatent les travaux dont je viens de parler, mais il se trouve que la Commission rappelle qu'elle a également visité les trois navires le 23 octobre. Ceci exclut donc qu'ils aient pu se trouver, ainsi qu'on le prétend, dans la nuit du 21 au 22 dans la baie de Saranda.

Ces documents sont capitaux. Ils sont, si je puis dire, tout le procès. Le Gouvernement britannique prétend que ces navires, ou plus exactement deux d'entre eux, sont allés mouiller des mines dans la baie de Saranda. Si nos documents sont exacts — et il appartiendra à nos collègues de les discuter et à la Cour de les apprécier —, si donc les documents qui, je le répète, sont des originaux, sont exacts, il est certain que les navires étaient indisponibles et que, par suite, toute l'articulation de la preuve britannique s'effondre.

Enfin, et j'en aurai fini, je voudrais présenter une dernière observation. Elle a trait à un registre qui est à la disposition de la Cour. Voici ce dont il s'agit : dans la série précédente de documents que nous avions reçus du Gouvernement yougoslave, communiqués à la Cour et que j'avais utilisés dans mon contre-interrogatoire du commandant Kovacic, se trouvait la photographie d'une page du registre des entrées de l'atelier de Sibenik. Cette page montrait que précisément le 26 octobre les trois navires en question, M. 1, M. 2, M. 3, étaient bien entrés dans les ateliers.

Vous vous souvenez, Messieurs, que le commandant Kovacic et les conseils du gouvernement britannique nous ont dit à ce moment-là : « Mais vous apportez une copie photographique et cette copie photographique est insuffisante. »

Je m'excuse, je crois voir un signe de dénégation de la part de mon excellent confrère sir Frank Soskice. Je vais alors simplement lire quelques mots empruntés à ses propres déclarations : « En faisant cette déclaration, il va de soi que nous ne reconnaissons pas l'authenticité de ces documents, que nous ne disons même pas que, si l'on examinait les originaux, on aurait absolument la même impression.... » On nous disait : Si nous avions l'original, peut-être aurions-nous une autre impression. Nous avons demandé au représentant du Gouvernement yougoslave de communiquer ces déclarations et cette impression à son Gouvernement. Le Gouvernement yougoslave a alors envoyé le registre, le registre complet. Il est à la disposition de la Cour. Le Gouvernement yougoslave a toutefois déclaré qu'il demandait que la Cour pût voir le registre sous toutes ses formes et sous toutes ses faces, mais que l'on communiquât — ce qui est normal — aussi bien au représentant du Gouvernement britannique qu'à nous-mêmes simplement la page qui nous intéresse. C'est tout à fait justifié. En effet, tous les navires de la flotte yougoslave sont entrés plus ou moins dans les arsenaux de Sibenik. Si l'on pouvait prendre copie de tout ce registre, l'on pourrait en déduire exactement quel est l'état de la flotte yougoslave. Ce sont là des secrets d'État dont personne n'a le droit d'exiger la divulgation complète. Si j'osais, je dirais que dans les secrets de la défense nationale une partie d'exagération existe parfois ; en tout cas, les États ne tiennent pas à ce que tout le monde connaisse l'état exact de leurs armements.

Le registre est à la disposition de la Cour. Le chargé d'affaires le lui présentera, le lui remettra. La Cour pourra le consulter. D'autre part, ainsi qu'on nous en a avertis par une lettre, les représentants du Gouvernement britannique et nous-mêmes, sous le contrôle du chargé d'affaires ou sous le contrôle de la Cour, pourront prendre connaissance de la page qui nous intéresse. Nos collègues pourront donc avoir la certitude que la copie photographique qui leur a été communiquée correspond à la vérité.

Tels sont, Messieurs, les documents que nous présentons. Je crois avoir justifié le retard. Je pense avoir indiqué combien ces documents étaient importants. Dans ces conditions, il me reste à m'en remettre à la sagesse de la Cour. Pour notre part, nous avons fait tout ce que nous pouvions pour faciliter la recherche de la vérité. Nous aurions voulu, certes, faciliter une recherche plus rapide de la vérité. Mais nos collègues britanniques voudront bien nous rendre cette justice que, s'ils n'avaient pas gardé en réserve pendant plus d'un an la déposition du commandant Kovacic, il nous aurait été permis en moins de huit semaines d'apporter la réponse. Excusez-nous, chers collègues britanniques, d'avoir été seulement six fois plus rapides que vous.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, you are hearing an application for the admission of documents in evidence. I feel it is almost necessary to remind you of that fact. Professor Cot has thought it proper, when making an application for permission to bring documents before you, as he says, to give a résumé of all that the documents contain. The purpose of having an application to decide whether documents

should be admitted is that, if it is decided they should not be admitted, those who have to decide the question shall be able to decide it without any idea of the actual contents of the documents themselves. Mr. President, when, on an application for permission to file these, the Party making the application proceeds to give his account to the Court of all that the documents—these documents about which the Court should know nothing—contain, the position of the other side is a somewhat difficult one, but it does not, I am afraid, stop there. Not only was a résumé, as it was called, of what the documents were supposed to contain, given, but it was a most inaccurate, mistaken résumé at that, so that the Court are now asked to decide the question whether they should admit these documents after having heard from Professor Cot what he says they contain and everything they have proved.

Now, Mr. President, we still ask you to refuse to admit those documents, but I feel obliged to protest strongly against the observations on the contents of the documents that have been made by Professor Cot, because, if I may say so, this is the second time it has happened. We first objected to the admission of the second series of documents which, you will remember, was under discussion just before Commander Kovacic was going to give evidence, and we withdrew our objection to that because we felt that already the contents of the documents had become generally known and therefore it was better to let them go in and then proceed to destroy them, as we hope we did. This manner of making an application for permission to file documents is, I suggest, extremely improper.

Now, as I said just now, Professor Cot, in giving his résumé of the documents, has given a most inaccurate one, and I feel bound to point out to the Court one or two of the inaccuracies, although, as I contend, the documents should not be admitted and should not be considered at all.

In the first place, Professor Cot referred to the order for work on the M-ships at the naval dockyards at Sibenik, and he said that that order was dated 26th October. Well, it is not. It is dated the 26th September, and the difference in date is highly significant.

Then he referred to another of these new documents which are reports of commissions on the 11th November about work to these two ships. He says that these reports showed that the work had been done on them at that date. The reports do nothing of the kind. They show work still to be done, which is an entirely different matter.

Then, reference was made to another of these new documents, a document which was referred to as having been signed by Commander Kovacic, and it does bear at the top something which purports to be his signature; but what does this document show? Here you find a document signed by Kovacic on the 14th October, giving an order to a radio workshop under his command—radio workshop No. 2—directing them to do certain work on ship M. 1 in the matter of signalling equipment. Now that was signed by Commander Kovacic on the 14th October, and as far as anything Kovacic has signed is concerned, it simply and entirely bears out exactly the evidence which he has given. At the end of it, there is something on the 26th October signed by somebody called Opatchak or something of that kind, which, as far as we can see, is merely the date on which Opatchak, who was one of Kovacic's subordinates, went to the stores and got, so to speak, an acquittance or a receipt for

the material which he had used in working on the ships on the 14th October. I give an absolutely different account of this document and its effect than that which Professor Cot has given. But, Mr. President, this is an application as to whether these documents should be received in evidence at all. I only make certain remarks about their contents in an endeavour to correct the wrong impression of their contents which I think Professor Cot has given. Mr. President, he should not have given any indication of their contents at all. You should have been in a position to decide this question just knowing the names of the documents and the exterior things about them, and not what they were alleged to prove or disprove. I have now to ask you to dismiss entirely from your minds all the statements which Professor Cot has made with regard to their contents. You must not know that when you are deciding whether you will admit them in evidence or not; otherwise, what is the use of having an application as to whether documents should be admitted at all? If anybody can give their account of them, the whole thing goes down in the *compte rendu* and it is before the Court together with all the other evidence.

Now, Mr. President, I must address you and give you my reasons for saying that these documents should not be admitted at all.

Professor Cot seemed to accept the position that, if it could be shown that these documents could and should have been produced before, you should NOT admit them; and it is on that ground that I am prepared to address you and to contend that you should not admit them. Professor Cot asked you to believe that all this delay in the production of documents was due to the fact that the United Kingdom, knowing the substance of Commander Kovacic's evidence in October 1947, chose to keep Commander Kovacic and his evidence a secret until the affidavit of the 12th October last was filed. That is quite untrue. I read two sentences from paragraph 37 of our written Reply which was deposited in July. "The Government of the United Kingdom calls upon the Albanian Government to disclose the circumstances in which two Yugoslav war vessels, *Mljet* and *Meljine*, carrying contact mines of the German Y type, sailed southwards from the port of Sibenik on or about 18th October, 1946, and proceeded to the Corfu Channel. The Government of the United Kingdom will allege, and will seek leave to call evidence to show, that the said vessels, *Mljet* and *Meljine*, with the knowledge and connivance of the Albanian Government, laid mines in the Corfu Channel just before 22nd October, 1946." The whole of the essence of this story was communicated in that Reply to the Albanian Government last July. All that was not so communicated was the actual name of the witness. Everything substantial was there. Therefore, as from July, our opponents knew what that part of our case was going to be. It is quite untrue to suggest that it was not until 12th October that either Albania or even Yugoslavia knew what we were going to say on this point. The Government of Yugoslavia, knowing the substance of this passage in the Reply, asked to have the Albanian pleadings formally communicated to it, and they were. There was all that before the 12th October, and, as I am reminded, we are now well into December. Even 12th October is two months ago.

Then, starting, if I may say so, from the point of time three months too late, because my opponents knew all they needed to know to prepare their case on this at the end of July, you are then asked to believe

that our opponents thought the entire matter would be disposed of by depositing the Yugoslav communiqué because that was an official statement of the Government. They really thought and ask you to believe that they thought that you would say that because the Yugoslav communiqué states that the ships did not go to the Corfu Channel on the 22nd October, therefore that is the end of the matter and we cannot go into it further. They ask you to believe that they thought, simply because of this statement, that no evidence, no documents, in fact nothing would be required at all, and because they thought that, neither they nor Yugoslavia thought it necessary even to begin thinking about documents until they heard the Attorney-General in one of the earlier sittings of the Court say that he did not take that view of the Yugoslav communiqué at all. Mr. President, Professor Cot said perhaps it was a bit naïve, but I do not really think it can be believed that they are so naïve as that.

What we have had is three series of documents, all directed to the same point, namely, to discredit the evidence of Commander Kovacic. There was first a communiqué which arrived at the very beginning of the oral hearing on, I think, the 8th November. That communiqué showed quite clearly that by then, and of course it must have been some time before, the Yugoslav Government, so to speak, had taken a decision on this matter. It was not intervening in the proceedings itself, but it was assisting Albania in the production of evidence and documents to refute the evidence of Commander Kovacic. From that date, and really before, therefore, our opponents and the Yugoslav Government were in a position to produce and collect all the documents which they wanted to destroy the story which was told in the affidavit of Commander Kovacic on the 12th October.

That is the first thing that comes in, and we dealt, and intended to deal, with the Yugoslav communiqué immediately ; and we ourselves filed immediately one or two statements about the weather, angles of the sun, and so forth. Then there is a lapse of two weeks, and we now arrive at the 24th November. Then come, in the second series of documents, documents relating to the changes of the names of ships of the M-class—documents saying that no M-ships were at Boka Kotorska at the time Commander Kovacic's evidence indicates that they were—and also one page out of an order-book relating to work to be done *inter alia* on M-ships at the naval workships at Sibenik. After an original objection, these documents were allowed in with our consent, for purposes of cross-examination, because on that occasion our opponents had taken the course, before it was decided whether the documents should be admitted or not, of telling everybody what they contained. Then another question arose on one of the documents, which was only a photostat copy, and the original was not there. While I am on that point, if I understand the letter which the Albanian Agent was courteous enough to send me this afternoon, it means that the original of this document is to be found in that register book which we have just heard is deposited in Court and is available for inspection. Well, as far as I can see, if that is so, on that point our opponents are simply complying with the order which the Court made on or about November 24th, and, of course, we do not object to the admission of that register. What we are objecting to is this third series of documents which I mentioned in my letter to the Court.

The second series was filed just about the time when Commander Kovacic was going to give evidence, and we dealt with those matters in the course of his evidence. It is now two weeks later, and Commander Kovacic has left the witness box when this further series of documents is sought to be put in. Mr. President, there is no reason at all why the Yugoslav Government could not have sent this third series of documents at the same time as the second series, or, indeed, at the same time as the communiqué. There is no reason at all. This is a case of one series of documents being filed, the opponents answering it, another series is filed, and the opponents answering that, and so on, twice more. It is like a game of tennis or a cat and a mouse. It is perhaps rather like a cat and a mouse—the Yugoslav Government versus Commander Kovacic.

Mr. President, we want to be fair to Albania, and I think I am being fair. I know that these documents are not coming from Albanian territory and from Albanian authorities, but Yugoslavia has taken the attitude of helping Albania in this case, and perhaps we may say of indirectly clearing Yugoslav reputation if she thinks it is impugned, by supplying Albania with all the evidence she wants in this matter. Albania cannot, I submit, have an advantage in those circumstances which she would not otherwise get. You find the Yugoslav Government helping Albania with documents, and in those circumstances I think you must take the same view as to the time in which they could have been produced, and whether they should have been produced earlier, as if the Albanians had got the documents themselves. Any other view is most unfair to us, the other Party, besides being incredibly inconvenient in regard to the whole conduct of this case. [After interpretation.] I am not quite sure if there was one point in what I said which was not clear, and I would just like to repeat it to make sure. We do not object to the filing now of the originals of any documents which have already been filed before. In particular, we do not object to that register because I understand it contains the original of the work order which was produced on the 22nd November.

M. Pierre Cot. Monsieur le Président, je suis désolé de devoir retenir l'attention de la Cour pendant quelques minutes, mais le début de la réplique de mon savant collègue m'y oblige.

Je dirai simplement que je ne pense pas avoir dépassé les bornes de ce qui est permis à un avocat, tout au moins à un avocat français, et que je me suis limité à lire ce qui était dans la lettre d'envoi, sans entrer dans le détail des documents. Mais mon étonnement est grand, car si j'étais allé plus loin, j'aurais simplement déféré à l'invitation du Gouvernement britannique, et je ne savais pas, quand son ou plutôt ses agents envoyaient des invitations, qu'ils entendaient que les avocats du Gouvernement albanais ne les prendraient pas au sérieux. En effet, dans la lettre envoyée à la Cour et dont on nous a donné copie, je lis :

"I request that the Court should make it a condition that Counsel for Albania—(c'est moi)—should, before the hearing of the witnesses is concluded, explain the nature of these documents, the manner in which the Albanian Government contends that they are relevant and what they are produced to show."

Messieurs, je pense vraiment avoir fait très peu cela, et si je l'ai fait, je le répète, c'est parce que vous m'y avez invité.

J'ajoute que je n'entrerai pas dans les détails que vous avez donnés, car vous en avez donné, sir Eric, beaucoup plus que moi. Mais si je me suis trompé, vous vous êtes trompé vous aussi. Puisque vous m'avez accusé, en termes un peu vifs, de m'être trompé, permettez-moi seulement de vous accuser avec un sourire.

Je n'ai pas dit « le 26 octobre », j'ai dit le « 26 septembre ». Peut-être nos collègues britanniques ayant une perruque ont eu l'ouïe gênée, ou bien la traduction n'a pas été bonne. J'ai voulu montrer que sur ce point l'erreur que vous m'imputiez comme une preuve de mauvaise foi ne m'était pas imputable.

Voilà ce que je voulais dire sur le premier point.

Maintenant une brève observation sur le retard. Il est vrai que dans la moitié d'un paragraphe de la Réplique britannique on faisait allusion aux navires *Mljet* et *Meljine*. Sous quelle forme, dans quelles conditions ?

Sir Eric disait : Nous avons donné toute notre thèse, ou du moins son essence. Non pas, vous avez simplement posé une interrogation. Vous avez dit : Nous invitons le Gouvernement à révéler les circonstances dans lesquelles deux navires de guerre yougoslaves portant des mines de contact sont allés dans le port de Sibenik vers le 18 octobre, vers le canal de Corfou, et vous vous réserviez de produire des documents.

Nous ignorions cela et nous l'avons dit dans notre réplique. Comment vouliez-vous que nous soyons au courant ? Ce n'est que lorsque vous avez produit le témoignage du commandant Kovacic que nous avons connu l'essence de votre thèse. C'était insuffisant. C'est seulement lorsque vous avez produit cette thèse que nous avons été en mesure de nous défendre, et nous l'avons fait, gênés autant que vous, croyez-le bien, par l'attitude du Gouvernement yougoslave.

Certes, nous aurions préféré, nous aussi, que dès le début ce Gouvernement, ou bien mette des témoins à notre disposition, ou bien nous donne des documents.

Néanmoins, nous n'essayons pas de dire quoi que ce soit qui apparaisse comme une critique de ce Gouvernement, lequel, spontanément, s'est mis à la disposition de la Cour pour produire ici la vérité.

Mais n'essayez pas de plaider par avance ce que vous plaiderez demain, de tirer argument de cela pour dire que le Gouvernement yougoslave et le Gouvernement albanais, c'est un peu la même chose. Je peux vous donner mon témoignage personnel que dans cette question des documents cela n'a pas été la même chose.

Je n'en dirai pas plus. Nous avons été mis, Messieurs, par des déroulements de circonstances que je ne veux même pas reprocher à nos adversaires, dans la triste obligation de vous apporter un peu tardivement, je le reconnais, des documents. Je ne crois pas avoir excédé mon droit en les analysant rapidement ou en en donnant le titre et en montrant combien ils sont capitaux. Si la Cour estimait que j'en ai dit trop, je lui dirai de me blâmer un peu, mais c'est tout de même sir Eric qui, en donnant des renseignements plus complets, m'a fait tomber dans un piège. Que j'en sois blâmé personnellement, c'est bien, mais que la pauvre Albanie en soit pour sa faute, ce serait excessif.

Vous trouverez dans la sténographie, à la page 26[1], que j'ai bien parlé du 26 septembre et non pas du 26 octobre. Je dis simplement à sir Eric que tout le monde peut se tromper, même dans le Royaume-Uni.

Sir Eric BECKETT. Mr. President, I am not going to continue or even ask your permission to continue the discussion. On the date of

[1] Voir p. 309 ci-dessus.

the 26th September or October apparently the shorthand-writer bears out that Professor Cot said "September", whereas three ears hampered by wigs all heard "October", but at any rate that is of no importance.

I did just wish to call attention to my letter because Professor Cot has really misunderstood that letter. My letter was divided into two parts. The first part was the suggestion that the Court should not admit the documents, and why; then paragraph 4 begins: "If, however, contrary to the above contention, the Court should decide to admit these documents", and then follow three different things all under that heading. The invitation in paragraph 6 was a hypothetical invitation only extended if, contrary to our contentions, the Court had decided to admit the documents at all.

Le PRÉSIDENT. Je regrette de ne pouvoir vous remercier de votre esprit de discipline. Vous deux avez fait le contraire de ce que j'avais dit en ouvrant l'audience, c'est-à-dire de ne pas parler du fond des documents mais tout simplement de la question concrète qui se posait. Vous l'avez fait, maintenant c'est fait, mais je ne vous remercie pas de votre esprit de discipline.

Maintenant, la Cour va s'ajourner pour délibérer, et, lorsqu'elle aura pris une décision, elle vous la fera connaître, soit par l'intermédiaire du Greffier, soit en audience publique. En attendant, nous allons continuer par les exposés des experts du Gouvernement albanais, pas aujourd'hui, mais demain à l'audience de 10 h. 30.

7. — AUDITION DES EXPERTS
HEARING OF THE EXPERTS

[*Séance publique du 8 décembre 1948, matin.*]

Le PRÉSIDENT. L'audience est ouverte. Nous allons entendre l'expert du Gouvernement albanais. Il me semble que c'est M. Ormanov, n'est-ce pas ?

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] The sitting is opened. We are going to hear the expert of the Albanian Government. I understand it is Captain Ormanov. Is that right ?

Me NORDMANN. Le capitaine Ormanov parle imparfaitement l'anglais. Il demande à la Cour la permission de répondre aux questions qui lui seront posées en langue russe. Toutefois, il comprend suffisamment l'anglais pour n'avoir pas à se faire traduire toutes les questions, ce qui permettra d'abréger la durée de son audition.

L'expert en langue russe M. Blumer est ici présent. Il a entre les mains la formule de la déclaration qu'il doit faire.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I should like to tell the Court that Captain Ormanov has not a perfect knowledge of English, and he would request the Court that his answers may be allowed to be given in Russian. However, his knowledge of English is such as to make it possible for him to answer sometimes in English and will allow some of the questions to be put in the original without a translation having to be made.

Present in the Court is the Russian translator, M. Blumer, and he has with him the declaration that will now be made by this witness.

Le PRÉSIDENT. Je prie le capitaine Ormanov de prendre place et de faire la déclaration prévue par le Règlement de la Cour.

[*Le témoin fait la déclaration prévue à l'article 53.*]

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I call upon Captain Ormanov to take the stand and to make the formal declaration provided for by the Rules of Court.

[*Captain Ormanov solemnly declared as an expert.*]

Le PRÉSIDENT. Vous pouvez commencer, Me Nordmann.

Me NORDMANN. Capitaine de vaisseau Ormanov, la Cour connaît vos états de service et vos qualifications. Vous avez été pendant quinze ans....

Le PRÉSIDENT. Voulez-vous me permettre, Maître. J'ai oublié de faire faire la déclaration au traducteur.

[*L'interprète fait la déclaration prévue à l'article 58 du Règlement.*]

Me NORDMANN. Le capitaine de vaisseau Ormanov est chef d'état-major de la flotte bulgare de la mer Noire. Avant de rejoindre sa patrie,

il a servi pendant quinze ans dans la flotte de guerre soviétique, n'est-il pas vrai ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Captain Ormanov, who is the expert at present in the stand and whose service record has been put before you, has been Chief-of-Staff of the Bulgarian navy in the Black Sea and served for fifteen years in the Soviet navy. Is that so ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] Yes, that is correct.

[*Interpretation from Russian.*] The interpretation from the French was not quite correct. I am at the present moment Chief-of-Staff of the Black Sea Fleet of the Bulgarian navy : it is not true that I *have been* the Chief-of-Staff of the Bulgarian navy.

[*Interprétation.*] Oui, c'est exact.

[Le témoin dit que la traduction n'était pas tout à fait exacte, qu'il n'est pas exact qu'il ait été le chef de l'état-major de la flotte de guerre bulgare, mais qu'il est maintenant chef d'état-major du département de la Marine bulgare en mer Noire.]

Me NORDMANN. Mes premières questions auront trait au bruit fait par l'opération de mouillage des mines et à la possibilité de percevoir ce bruit depuis la côte. Le capitaine de vaisseau Ormanov a-t-il connaissance des déclarations faites par les experts britanniques à ce sujet ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] My first questions will deal with the noise concerned in minelaying and whether such a noise can be heard from the coast. Have you heard the evidence put forward by the British experts ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yes, I have heard and I have read the evidence given by the British experts on this question.

[*Interprétation.*] Oui, j'ai lu et examiné les dépositions des experts britanniques en cette matière.

Me NORDMANN. Que pensez-vous de ces déclarations ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] What do you think of these testimonies ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I must observe that the testimonies of the British experts on this question are rather divergent. If the Court allows me, I shall read out some of these testimonies to show how different they are.

[*Interprétation.*] Je dois observer que le témoignage des experts britanniques n'est pas tout à fait identique. Si la Cour le permet, je voudrais lire des parties de ces différents témoignages pour montrer en quoi ils diffèrent.

Me NORDMANN. Voulez-vous procéder à cette lecture ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Would you please read these extracts.

Captain ORMANOV. [*In English.*] Commander Sworder told us : "If the sea is rough and the coast is rocky, if there was an on-shore wind, I think you would probably hear the mines being laid up to the half or three-quarter of a mile away, because the wind would carry the noise towards you."

[*Interpretation from Russian.*] Commander Sworder declared this on the 23rd November, page 37.

[1] See Vol. III, p. 513.

[*In English.*] Commander Lankester said: "I would estimate at least three miles."

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Would you please give the reference?

Captain ORMANOV. [*In English.*] C. R. 26, page 38[1].

[*Interpretation from Russian.*] And in the last place, Commander Whitford, C. R. 29, page 61[2] [*in English*]: "In other words, a mine can be heard on a calm day in a calm sea at night when there are no other noises to distract at a distance of at least one mile. That is on a really calm day with a calm sea. I think you then asked the question, Sir, as to a rough sea with a rocky coast. It depends, of course, on how rough the sea is, and so on, but disregarding the wind for a moment, I would say at a distance of between 500 and 1,000 yards. On an occasion when the wind is blowing strongly over the land and there is also a rough sea, then of course I think it would be difficult to hear the mine being laid under about two or three or probably four hundred yards. I think in those conditions it would be quite difficult to hear the splash."

[*Interpretation from Russian.*] In such a manner we see that the testimonies of the British experts in this matter are rather divergent.

[*Interprétation.*] Le commandant Sworder a indiqué que, s'il y avait une mer assez houleuse et si la côte était rocheuse, on pourrait alors probablement entendre le bruit des mines à une distance d'un demi mille ou de 3/4 de mille, parce que le bruit serait apporté par le vent (p. 37[3] du témoignage du commandant Sworder donné le 23 novembre).

Le commandant Lankester, d'autre part, a estimé la distance d'où le mouillage de ces mines pourrait être entendu à 3 milles (C. R. 26, p. 38[1]).

Le commandant Whitford a indiqué dans son témoignage, qui est imprimé dans le compte rendu 29 à la page 61, que « les mines peuvent être entendues par temps calme, si la mer est calme, pendant la nuit, quand il n'y a pas d'autre bruit pour rendre plus difficile l'audition, à une distance d'au moins un mille, c'est-à-dire un jour vraiment calme, par une mer tout à fait calme. Et je pense que vous aviez demandé la question : si la mer était mauvaise et si la côte était rocheuse. Cela dépend naturellement de l'état de la mer. Mais n'ayant pas égard à la direction du vent pour le moment, je dirais que l'on pourrait entendre le mouillage des mines à une distance de 500 à 1.000 yards dans ces conditions-là. »

De cette manière, nous voyons donc que le témoignage des différents experts britanniques n'a pas été identique.

Me NORDMANN. Comment expliquez-vous ces divergences entre les experts britanniques?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] How do you explain these discrepancies between the British experts?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I think the difference of opinion that we have found here is to be explained by the

[1] See this volume, p. 50.
[2] " " " " 198.
[3] " Vol. III, p. 513.

fact that none of these British experts—nor in fact had I—ever had occasion to follow from the shore the noise of dropping mines in different conditions of coast-line and weather. So the conclusions to which these British experts came are based rather on logical inference from other known facts.

[*Interprétation.*] Je pense que la différence d'opinions, qui est évidente dans les témoignages des experts britanniques, vient du fait qu'aucun de ces experts — pas plus que moi, d'ailleurs — n'a eu l'occasion d'écouter de la côte le mouillage de mines dans les différentes conditions de temps ou les différentes altitudes terrestres, et que ce sont des conclusions qui sont simplement basées sur la logique, sur des inférences des faits qui sont connus. Si le vent est fort, au-dessus de la terre, et que la mer soit houleuse, je pense qu'il serait difficile d'entendre mouiller les mines à une distance de deux ou trois ou probablement 400 yards. Dans ces conditions il serait, je pense, très difficile d'entendre le bruit de la mine tombant dans l'eau.

Me NORDMANN. Cependant, le commandant Sworder en particulier a dit qu'il possédait une telle expérience. Comment expliquez-vous cette contradiction apparente entre ce qu'il a dit et ce que vous déclarez ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Yet the experts and Commander Sworder in particular said that they had such experience. How do you explain this apparent contradiction between their experience and what you say ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] At page 37 of C. R. 20[1], Captain Sworder states :

"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 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."

[*Interpretation from Russian.*] From the passage I have just read, I draw the conclusion that the experience of Captain Sworder has been gained in the open sea, and he is speaking about the possibility of hearing the dropping of mines from another vessel but not from the shore. Now conditions in the open sea and conditions in hearing any sounds from the sea on the shore are quite different. You cannot apply the conclusions gained from open sea experience to the hearing of sounds from the shore without serious correction.

[*Interprétation.*] Dans le document C. R. 20, page 43 du texte français[1], le commandant Sworder a dit ce qui suit :

« 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 de 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 un demi à un mille. »

[1] See Vol. III, p. 513.

Du passage que je viens de lire, je conclus que l'expérience du commandant Sworder a été acquise en haute mer et qu'il est en train de parler du mouillage de mines d'un bateau, opération entendue par une personne placée sur un autre bateau. Or, les conditions d'audibilité en haute mer et à la côte sont tout à fait différentes, et je ne crois pas qu'on puisse, sans de sérieuses corrections, appliquer l'expérience acquise en haute mer à des cas d'audibilité d'un point situé sur la côte.

Me NORDMANN. Voulez-vous expliquer ces différences à la Cour ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Will you explain this difference to the Court ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] First of all, in the open sea there is no roar of the surf. When you are on the shore, the roar of the surf will smother the noise coming from the sea, and if the observer is not situated at the level of the sea but farther inland, then the hills or trees might hamper the propagation of the sound and make it difficult to hear any noises from the sea.

[*Interprétation.*] D'abord, en haute mer il n'y a pas le bruit des vagues qui se brisent sur la côte même. Or, sur la côte, il y a ce bruit des vagues battant contre le rivage ; ces bruits sont plus forts et peuvent rendre inaudibles ceux venant de la mer.

Ensuite, si un auditeur est à terre, non pas sur la côte mais plus loin, il y a des collines ou des arbres qui peuvent étouffer le bruit qui vient de la mer.

Me NORDMANN. Par conséquent, les bruits sont plus faciles à entendre en pleine mer que depuis le rivage.

Nous allons examiner maintenant quelles sont les conditions qui interviennent lorsque l'observateur est sur le rivage. Tout d'abord, le bruit des vagues se brisant sur la côte. Pourriez-vous donner des explications sur ce point à la Cour ?

Me NORDMANN. [*Interpretation.*] In other words, noises are heard more easily at sea than on the coast. We shall now deal with the different reasons or causes which interfere with a person on the coast hearing as well. Could you, to start with, give some explanation of the noise of the surf breaking against the coast ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] On a rocky coast, the roar of the surf occasioned by waves breaking against the rocks would deaden sounds from the sea. In the state of the sea being approximately 2 or 3 points on a Beaufort scale, you would not be able to hear any noises, or practically any noises, coming from the sea except when the noise is very strong. I had occasion in The Hague to listen at 12 o'clock at night to the noise of the surf at Scheveningen. The state of the sea then was about 1 point, and there were no interfering factors. I was standing quite near the sea—it is a sandy coast—and I listened to the roar of the surf. I concluded that if, at a distance of 400 or 500 metres from the coast, some mines were being dropped into the sea, I could not have heard that owing to the roar of the surf.

[*Interprétation.*] Sur une côte rocheuse, le bruit du ressac étoufferait celui qui viendrait de la mer. Dans le cas où l'état de la mer serait à deux ou trois points sur l'échelle de Beaufort, aucun bruit, à moins qu'il ne soit très fort ne pourrait être entendu de la terre.

Récemment, j'ai fait une expérience à Scheveningen, où je suis allé vers minuit. L'état de la mer à ce moment-là correspondait à peu près au n° 1 de l'échelle de Beaufort. J'étais debout, près de la mer, sur une plage de sable, et j'ai estimé que le bruit des vagues contre cette plage était tel que je n'aurais pu entendre le mouillage de mines à une distance de 500 yards.

Me NORDMANN. Les tables de Beaufort dont vous avez parlé sont bien utilisées par tous les navigateurs et en particulier par les Britanniques?

Me. NORDMAN. [*Interpretation.*] The Beaufort scale which you mention is the scale which is generally used by seamen when navigating and also, in particular, by the British navy. Is that not so?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yes; that is true. The Beaufort scale is used by all sailors in the world to determine the state of the sea and the strength of the wind.

[*Interprétation.*] Oui, c'est exact; l'échelle de Beaufort est employée par tous les marins pour déterminer la force du vent et l'état de la mer.

Me NORDMAN. Nous trouvons dans les *logbooks* britanniques des cotations tirées des tables de Beaufort. Nous reviendrons sur ce point.

Je voudrais parler de la situation de l'observateur lorsqu'il n'est pas au bord de la mer, lorsqu'il n'est pas directement sur le rivage.

Quels sont les obstacles que rencontre la transmission du bruit?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I shall refer later to extracts from the British logbooks where mention is made of the Beaufort scale. We shall now talk about the situation of a person who is not directly on the sea front but who is slightly inland. Would Captain Ormanov kindly explain what additional interference there is with regard to audibility?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] To lessen the influence of the roar of the surf on the audibility of the noise coming from the sea, the observer must go farther inland; but in that case he is meeting with other difficulties. In this case, there might be trees and hills, as I said before, which will hamper the propagation of the sound; but then also the distance from the source of the noise to the observer will be increased, and that makes it more difficult to hear the sound.

[*Interprétation.*] Afin de réduire l'influence du bruit des vagues se brisant contre la côte, l'auditeur devrait alors aller plus loin à l'intérieur de la terre, mais dans ce cas-là, d'autres difficultés surgissent. Comme je l'ai indiqué, il y a des arbres, il peut y avoir des collines qui pourraient étouffer le bruit venant de la mer. En plus, la distance de l'origine du son augmentera, ce qui amènera d'autres difficultés à l'auditeur.

Me NORDMANN. Si, lorsque l'observateur se trouve sur le rivage, les bruits venant de la mer sont couverts ou peuvent être couverts par le bruit des vagues se brisant sur le rivage, et si, lorsqu'il s'éloigne du rivage, d'autres obstacles surgissent, un autre facteur n'intervient-il pas, que l'observateur soit ou non au bord de la mer?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] In other words, when the observer is on the sea front, the noise may be drowned by the noise of the surf breaking against the coast. Should the observer be inland, then there are other obstacles to his hearing the noise concerned. Is there not

some other interference which occurs whether the observer be on the sea front or inland ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Another important factor on the question of audibility of sounds is the wind. My British colleagues have already referred to this. According to the strength and direction of the wind, you can hear sounds better, or you may have considerable difficulty in hearing them, or you may not even hear them at all. When the wind is off shore, that means when it blows from the observer to the sea and to the source of the noise, then it becomes very difficult to hear anything on the shore, and very often it might be impossible, depending on the strength of the wind, naturally.

[*Interprétation.*] Un autre facteur, qui est très important dans cette question d'audibilité des sons, est le vent ; mes collègues britanniques en ont fait mention. Cette question est très importante, surtout du point de vue de la force du vent et de la direction d'où il souffle. Suivant les cas, on peut peut-être ne pas entendre aussi bien les sons, comme on peut peut-être ne pas les entendre du tout. Par exemple, si le vent vient de la côte, s'il vient de l'auditeur en direction de la mer, c'est-à-dire dans la direction de la source du bruit, il sera très difficile d'entendre ce bruit de la côte. Dans certaines conditions, cela serait tout à fait impossible, cela dépendant de la force du vent.

Me NORDMANN. Nous pouvons donc résumer cette première partie de vos explications en disant qu'un certain nombre de facteurs intervient. Outre la distance parcourue par le bruit, il faut tenir compte de l'état de la mer, de la nature et du relief de la côte, de la vitesse du vent et de la direction du vent.

Le capitaine de vaisseau Ormanov a fait une expérience ici, sur une côte sablonneuse. Je souhaite que maintenant nous parlions non plus d'une expérience qui n'est pas en rapport direct avec la situation donnée dans les lieux donnés, mais de l'état des choses concret sur la côte de Saranda en octobre/novembre 1946. L'attention des experts britanniques jusqu'ici n'a pas été concentrée sur ce point. Ils ont donné des explications d'ordre plus théorique. Je voudrais maintenant que le capitaine Ormanov nous indique quelles étaient les conditions, à l'époque, en octobre/novembre 1946, sur la côte de Saranda.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Therefore, if I may summarize the first part of your explanations, there are certain factors to be considered, and these factors are as follows : there is, firstly, the actual distance from the observer of the source of noise, and then besides this first factor there is the state of the sea, there is the actual condition of the coastline—whether it is rugged—and then there is the direction and the strength of the wind. You have told us, Captain Ormanov, of an experiment which you made on a sandy coast. I would now like you to give us your opinion on a coast which would be more in keeping with the actual facts; indeed, to give your opinion on the concrete facts as they were in October/November, 1946. The British experts have not directed their attention so much to this actual concrete fact—they were more theoretical in their evidence. I would like you now to tell us of the conditions at Saranda in October/November, 1946, and how they would affect audibility.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I regret that I cannot give the exact data concerning the state of the sea and the meteorological conditions on the considered day in the considered region because we have no meteorological bulletins of that day for that region.

[*Interprétation.*] Je regrette de ne pouvoir indiquer les données exactes, en ce qui est de l'état de la mer et des conditions météorologiques à cet endroit, pour les jours mentionnés, parce que nous ne possédons pas les bulletins météorologiques nécessaires.

Me NORDMANN. A défaut de ces bulletins météorologiques, de quelles données disposez-vous ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Since these bulletins are not available, what information do you possess ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] The *Mediterranean Pilot*, Volume III.

[*Interpretation from Russian.*] In the absence of meteorological bulletins, it is possible to have some more general information, not about the weather on one exact day, but on the general weather conditions that were governing that region—the Corfu region—in the months October and November of 1946. These data we can find in the *Mediterranean Pilot*, Volume III, the book which I show you. On page 25, we find there several tables with precise data concerning the wind, the strength and direction of the wind, the cloudiness, and so on. If the Court allows me, I will try to find the necessary data which may allow us to judge about the weather that was governing the considered period of October/November, 1946, and which might allow for a secret operation of minelaying to be carried out. [Correcting interpretation.] Not about the month October/November, 1946, but in general in the month October/November in that region in any year.

[*Interprétation.*] En l'absence de bulletins météorologiques, on peut cependant obtenir des informations d'une manière générale, non pas sur l'état du temps à un jour donné, mais sur l'état du temps aux alentours de Corfou pendant les mois d'octobre et de novembre en 1946. Par exemple, si l'on se fie aux données indiquées dans le livre que j'ai entre les mains, *Le Pilote de la Méditerranée*, volume n° III, à la page 25, on trouve un tableau comportant certaines indications sur le vent, la vitesse du vent et l'état des nuages, et, si la Cour me le permet, j'essaierai de trouver les données nécessaires pour établir quel était l'état du temps en octobre-novembre 1946. [Le témoin a rectifié ce qui a d'abord été traduit] .... pour estimer le temps qu'il fait généralement dans cette région pendant les mois d'octobre et de novembre, et le comparer à ce qui est nécessaire pour permettre un mouillage secret de mines.

Me NORDMANN. J'indique que cet ouvrage est dans le domaine public. Mes éminents amis britanniques ont connaissance du *Pilote méditerranéen*, je le leur ai communiqué et ils ne font aucune objection à ce que ce document soit versé aux débats.

L'expert voudrait-il maintenant nous dire quelles sont les données fournies par le *Pilote méditerranéen ?*

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I may add that this work, this book, is public property, and indeed my British colleagues know of the *Mediterranean Pilot* and have made no objection to its being used in my

examination. I would therefore ask you, Captain Ormanov, if you would tell the Court what details, what information, is included in this book.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] The *Mediterranean Pilot* contains several tables, and on the page indicated several columns where we can find the number of winds from the north and the east and the west and the south—all the principal directions. We find there, also, the average strength of the wind according to the Beaufort scale. Now, I am of opinion that if such an operation as a secret minelaying is to be carried out, it is necessary that there should be an off-shore wind—a wind that blows from the shore to the sea. Now, let us look here in the tables when there are off-shore winds and how many off-shore winds there are in the considered month. These off-shore winds will be those blowing from the north over the east to the south-west.

[Interrupting interpretation from Russian into English.]

[*In English.*] From the north-west, north, east, to the south.

[*Interpretation from Russian*]. The off-shore winds are those winds that blow from the north-west over the north and the east to the south. The winds from the south are excluded. To gauge the percentage of the off-shore winds in that region in those months, I can so add up the different percentages for the different types of wind I have quoted. When I do this addition, I find that in October 40 % of the winds will be off-shore and in November 46 % of the winds will be off-shore—and I repeat that I exclude the south winds.

In the *Mediterranean Pilot* we also find that the average strength of the wind for October is 1.7 to 2.2 and for November 2.1 to 2.3, so I can say that the average strength of wind is such that on one side it will not hamper the minelaying operation from small ships and on the other side the wind is strong enough to avoid the noise being heard from the coast. If it is necessary, I can show to the Court and also to my British colleagues the data about which I have just spoken.

[Me NORDMANN demande au témoin de bien vouloir s'interrompre pour permettre à l'interprète de traduire ce qu'il vient de dire. Le témoin répond en demandant la permission de terminer sa phrase.]

[*Interprétation.*] Le *Mediterranean Pilot* contient, à la page indiquée, plusieurs tableaux, des colonnes où nous trouvons calculées en pourcentage les possibilités de vents, certains jours, et leurs possibilités de directions et de force calculées sur l'échelle Beaufort.

Je suis d'avis que, pour une opération de mouillage de mines secrète, il faut qu'il y ait un vent venant de la côte. Si nous examinons alors le tableau dont j'ai fait mention, pour voir dans combien d'occasions le vent vient de la côte, nous prenons dans le cas indiqué un vent de la côte comme un vent qui vient du nord-ouest par le nord-est jusqu'au sud. Mais nous ne tenons pas compte des vents du sud. C'est-à-dire du nord-ouest par le nord-est jusqu'au sud, sans comprendre le sud. Si nous calculons le pourcentage des vents de la côte — j'ai fait ce calcul, et je l'ai en pourcentage, — nous trouvons que, pendant le mois d'octobre, 40 % des vents sont des vents de la côte et pendant le mois de novembre ce pourcentage s'élève à 46 %. Je répète que, dans ces calculs, je n'ai pas inclus les vents du sud.

Dans le *Mediterranean Pilot*, on peut trouver la moyenne de la force du vent. Cela est indiqué pour le mois d'octobre de 1,7 jusqu'à 2,2, et pour le mois de novembre de 2,1 à 2,3. Je dis donc ceci : d'après ces forces de vents, on peut voir qu'elles ne sont pas suffisantes pour entraver le mouillage de mines, mais que, d'autre part, elles sont suffisantes pour éviter la possibilité d'être entendu quand on mouille ces mines. S'il est nécessaire, je peux montrer à la Cour et à mes collègues britanniques les données qui m'ont permis de faire ces calculs.

Me NORDMANN. Les indications du *Mediterranean Pilot* ne permettent pas de savoir quel était exactement le temps, quelles étaient la vitesse et la direction du vent le jour de l'opération envisagée. Nous ne connaissons pas le jour de cette opération, mais ce sont des données que pouvaient connaître les auteurs de ce mouillage de mines clandestin.

Le capitaine de vaisseau Ormanov peut-il nous dire quelles sont les conclusions qu'il en tire ? Le mouillage de mines clandestin pouvait-il être envisagé, dans cette période d'octobre-novembre, sans que personne, de la côte, pût entendre l'opération ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] The indications furnished by the *Mediterranean Pilot* do not give the actual weather, that is to say the direction and strength of the wind, on the actual day when this operation took place, but the authors of this secret minelaying would have had these details previously ; they could have obtained them from the book. Therefore, I would like the witness to tell us what his conclusions are. Does he think that from the data provided, the authors of this minelaying could have considered it feasible but at the same time without being heard from the coast ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] When any sort of military operation is prepared, it is always necessary to take into account the meteorological factors and to collect as much meteorological data as possible. The authors of the considered operation could have got from the *Mediterranean Pilot* the average data on the region under consideration, and this data was favourable for such an operation because half of the winds blew off-shore and the average strength of the wind in that region in those months was also favourable—not too strong, not too weak—so the authors of such a secret operation could have found a favourable day for such an operation once in every two days.

[*Interprétation.*] Quand il s'agit de préparer une opération navale de ce genre, il est toujours nécessaire d'avoir recours aux possibilités météorologiques et de savoir quelles sont les données qui permettent de prévoir le temps. Or, les auteurs du mouillage de mines auraient pu, dans ce cas, obtenir du *Pilote méditerranéen* des données concernant cette région, et ils auraient vu qu'elles étaient favorables à une expédition de ce genre parce que, dans 50 % des cas, le vent aurait pu venir de la côte et que la moyenne de sa force serait favorable, c'est-à-dire que cette force ne serait pas trop grande mais ne serait pas trop faible non plus, et que, par conséquent, les auteurs du mouillage auraient la chance d'avoir un temps favorable à leur opération un jour sur deux.

Me NORDMANN. En ce qui est de l'état de la mer, nous trouvons, je crois, des renseignements dans les *logbooks* britanniques. Si je me rappelle bien, l'état de la mer était de deux ou trois pendant les jours qui ont

précédé le 22 octobre. Pour les jours suivants, peut-on dire si la mer était houleuse ou à demi agitée ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] With reference now to the state of the sea, we can, I believe, obtain some information concerning this from the British logbooks ; therein it is said that on the days immediately preceding the 22nd October the state of the sea was from 2 to 3. Would it be possible to know what the state of the sea was in the days following this data ? Was it a swell, or was the sea slightly rough ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] We could naturally look into the British logbooks to find that data for the following days, but I fear that we would not find the exact data because we had some experience concerning these logbooks when we did not find always the exact data.

[*Interprétation.*] Nous pourrions naturellement regarder les livres de bord britanniques pour voir si nous y trouverions les données nécessaires, c'est-à-dire, pour ces jours-là et les suivants, mais je craindrais que nous ne trouvions pas, dans ces livres de bord, des données exactes, car nous avons une certaine expérience de ces livres et nous avons constaté qu'ils ne sont pas toujours exacts.

Me NORDMANN. Passons alors à un autre point : la nature et le relief de la côte. Où trouvez-vous des renseignements sur la côte de la région de Saranda ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] We shall pass on now to another point. We will deal with the nature and the outline of the coast. Could you tell us where we can obtain details concerning this with reference to the coast at Saranda ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Data on the type of coast near Saranda can be found on the chart N. 206 and other maps, but also in the *Mediterranean Pilot.* On pages 156 and 157 we read :

[*In English.*] "Then the coast stretches one and three-quarter miles northward to Denta Point. This portion of the coast is generally high and rocky." On this and other points of the coast, the *Mediterranean Pilot* gives all necessary information, but besides that we have heard the testimonies of Commanders Whitford and Lankester, and they spoke of a rocky coast. I think that this together is quite sufficient.

[*Interprétation.*] Les données sur le genre de côte qu'on peut voir à l'endroit en question sont indiquées dans le *Pilote méditerranéen,* pages 156 et 157, où il est dit : « Alors, la côte sur une distance de un mille et trois quarts se dirige vers le nord, vers la pointe Denta. Cette partie de la côte est d'une façon générale haute et rocheuse. »

On peut du reste trouver des indications à l'égard de la côte sur les cartes. Sur ce point-là, ainsi que sur d'autres, le *Pilote méditerranéen* nous donne des informations, mais nous avons entendu, à cet égard, les témoignages des commandants Whitford et Lankester qui ont dit que la côte est haute et rocheuse. Ces renseignements, considérés ensemble, suffisent.

Me NORDMANN. Nous savons à quelle distance de la côte les mines ont été draguées. La plus proche l'a été à 525 yards de la pointe Denta,

c'est-à-dire à 475 mètres environ. Étant donné toutes ces conditions : distance à laquelle les mines ont été mouillées, état de la mer, direction et force du vent, relief et nature de la côte, quelles sont les conclusions que le capitaine Ormanov peut tirer en ce qui concerne la possibilité de procéder à ces mouillages de mines sans qu'un observateur, placé sur la côte, puisse entendre le bruit occasionné par l'opération ?

J'ajoute que la pointe Denta est un endroit inaccessible, qu'il n'y a aucune route et que le poste de garde le plus proche est éloigné de plus de 1.000 mètres.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] We know how far away from the coast the nearest mine was which was swept. . It is stated that it was 525 yards or 475 metres from Denta Point. Now, bearing in mind the different facts, that is to say, the distance at which the mines were laid from the coast, the state of the sea, the direction and strength of the wind, and the nature of the coast-line, what conclusion can be drawn from these ? Is it possible that an observer on the coast would possibly not hear such a mine laid, and that this operation could be carried out without an observer on the coast hearing it ? I would further add that Denta Point is not accessible. There is no road in its immediate vicinity, indeed, the nearest post is more than 1,000 metres away.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] We speak now completely about the minefield which has been found in the region, and we can conclude that all the necessary favourable weather conditions were sufficiently together and, in fact, the minelaying has been effected during those days. The majority of the winds blew off shore. The strength of the wind was about 2 points in those days, or a little more. We also have a rocky, high coast. On Denta Point there were no observers, so the operation could not be heard, and we may note that in fact it was not observed. [After interpretation.] I have a correction to make. It is not the majority of winds but about half of the winds which were blowing off shore.

[*Interprétation.*] Nous parlons maintenant du champ de mines qui a été découvert. Nous pouvons dire que toutes les conditions météorologiques nécessaires au mouillage de ce champ étaient favorables. Du reste, nous savons que le mouillage a été effectué aux environs de cette date. Nous savons qu'à ce moment-là le vent venait le plus souvent de la côte ; nous savons que la moyenne de la force du vent était de deux ; nous savons que la côte était haute et rocheuse ; nous savons qu'il n'y avait pas d'observateurs à Denta Point ; par conséquent, le mouillage aurait pu être effectué sans être entendu. Du reste, c'est ce que nous savons, car il n'a pas été entendu.

[Le témoin rectifie la traduction.]

Le vent ne soufflait pas le plus souvent de la côte, mais il soufflait de la côte à peu près la moitié du temps.

Me NORDMANN. Nous passons à un autre point.

S'il n'était pas possible, à votre avis, d'entendre l'opération du mouillage de mines, du moins s'il y avait la plus grande chance pour qu'il ne puisse pas être entendu, n'était-il pas possible de voir les navires procéder à cette opération ?

Le commandant Whitford a déclaré (C. R. 29 du 3 décembre, p. 61 [1]) :

[1] Voir le présent volume, p. 198.

« La question de l'audition est subordonnée à celle de la visibilité : en tout cas les deux choses vont ensemble. »

Que pensez-vous de la possibilité de voir les mouilleurs de mines procédant à l'opération ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] We shall now pass on to another point. Since you said that there was no possibility of hearing the minelaying or, rather, that it was unlikely that this minelaying could have been heard, I shall ask you if you think it is possible to have seen the ships which carried out this operation. In C. R. 29 of the 3rd December, page 61[1], Commander Whitford stated that the question of audibility was subordinate to that of visibility. I should like to have your opinion as to whether it was possible to see any ships carrying out such an operation.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I am happy to note that the views of Commander Whitford and myself on the possibility of hearing such an operation effected in the Corfu Strait from the shore are not different ; but concerning the possibility of seeing, I cannot agree with the opinion of Commander Whitford. I hold that it is as difficult to see the ships as to hear the operation of minelaying.

[*Interprétation.*] Je suis heureux de voir que l'opinion du commandant Whitford et la mienne, quant aux possibilités d'entendre l'opération du mouillage de mines, sont semblables. Les conditions, en matière de mouillage des mines dans le Détroit de Corfou, ne sont pas vraiment différentes, mais, pour ce qui est des possibilités de visibilité, je ne suis pas d'accord sur le point de vue qui a été exprimé par le commandant Whitford. J'estime qu'il est aussi difficile de voir que d'entendre les navires poser des mines.

Me NORDMANN. Pourquoi n'êtes-vous pas d'accord avec lui sur ce point ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Why do you disagree with him on this point ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] We must reckon with the fact that at that period of time it was the autumn, and autumn nights are very dark. The line of the horizon cannot be distinguished. The sea and the sky cannot clearly be distinguished from each other at the horizon. Then we must consider that on the 25th October there was a new moon, so that the nights in that period were also, for that reason, quite dark nights.

[*Interprétation.*] Nous devons prendre en considération qu'à cette époque c'était l'automne ; or, les nuits d'automne sont très sombres, on ne peut distinguer la ligne d'horizon, on ne pouvait donc pas voir à cette époque la séparation entre la mer et le ciel. Il faut aussi penser que le 25 octobre est la date de la nouvelle lune, donc les nuits ont dû être très sombres.

Me NORDMANN. Les nuits précédentes ?

Captain ORMANOV. Les nuits précédentes.

[1] See this volume, p. 198.

Me NORDMANN. Vous avez tiré ces renseignements, je crois, du *Nautical Almanac*, cet ouvrage est sous vos yeux, il est connu de nos collègues britanniques. Nous ne pouvons pas le verser aux débats parce qu'il appartient à la Bibliothèque du Service hydrographique de l'Armée hollandaise et ne peut être distrait plus longtemps de cette Bibliothèque. C'est, en tout cas, un document incontesté. Des extraits pourront être versés aux débats. Pouvez-vous donner la référence de la page du *Nautical Almanac* d'où vous avez tiré le renseignement ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I believe that you obtained this information from a work called the *Nautical Almanac*. You have this Almanac in front of you, I believe, and it is also known to my British colleagues. It is, unfortunately, not possible for me to file with the Court this particular copy, as it belongs to the library of the Dutch Army's Hydrographic Section ; but I believe we can use extracts from this work in our debates. Could I ask you, then, first to quote the page number from which you obtained this data ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] On page 536 of the *Nautical Almanac* we find that on the date 25th/26th October, 1946, the moon rose at about the same time as the sun. That is sufficient for me to conclude that it was a new moon.

[*Interprétation.*] Dans l'« Almanach nautique », à la page 536, nous voyons que pendant la nuit du 25 au 26 octobre 1946 la lune s'est levée approximativement en même temps que le soleil, et cela est suffisant pour déterminer que c'était la nouvelle lune.

Me NORDMANN. Indépendamment de ces conditions d'éclairage du ciel par la lune, d'autres facteurs n'interviennent-ils pas pour obscurcir la ligne d'horizon ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Quite apart from this factor of the amount of light available from the moon, that is to say, the amount of moonlight, is there another factor which would render difficult the actual distinction of the horizon ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] The horizon cannot only be lit by the moon, but also by the rising or setting of the sun. Then the line of the horizon will be clearer and you will see the rather bright background of the sky against the darker background of the sea. This allows for the forms of the ships to be distinguished on the horizon.

[*Interprétation.*] Il est possible que l'horizon soit éclairé non seulement par la lune, mais également par un soleil levant ou un soleil couchant. Dans ce cas, la ligne d'horizon serait plus claire, et le fond plus clair du ciel par comparaison avec le fond sombre de la mer permettrait de distinguer la silhouette d'un navire.

Me NORDMANN. Ne faut-il pas également considérer l'état des nuages ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Must not cloud conditions also be taken into consideration ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Of course, cloudiness must also be reckoned with, and in general, in autumn we have considerable cloudiness. Therefore, it is very difficult to assume

that in October nights we should be able to distinguish clearly the line of the horizon and to have the bright background of the sky.

[*Interprétation.*] Naturellement, la condition nuageuse du ciel doit être prise en considération. En automne, il y a généralement assez de nuages, c'est la raison pour laquelle nous ne pouvons nous permettre de supposer que, pendant les nuits d'octobre, nous aurions pu distinguer clairement la ligne d'horizon, avec le ciel clair comme arrière-plan.

Me NORDMANN. Ne pouvez-vous fournir à la Cour des données plus précises à cet égard, en ce qui concerne les nuages ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Could you give the Court more detailed data concerning this ?

[*In English.*] Concerning cloudiness ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] That is so.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] In the same table, on page 25, *Mediterranean Pilot*, we find that for October the cloudiness is 4.2 at 8 o'clock in the morning, and 4.6 at 14.00 hours. In November, at 8 o'clock, it was 5.5, and in the afternoon at 14.00 hours 6.0. Practically, this means—because the cloudiness is increasing towards the evening and the night—that at that moment more than half of the sky will be covered with clouds. We find also some information with regard to rain. We find that the days with rain in October are 10 and in November 11. That means more than 30%. Therefore, we can conclude that the general conditions of cloudiness will make it very difficult in that period to see from the coast a minelaying operation going on in the sea.

[*Interprétation.*] A la page 25 du *Pilote méditerranéen*, nous trouvons que pour le mois d'octobre l'état des nuages, à huit heures du matin, est indiqué sous 4,2 et à quatorze heures, l'indication est de 4,6. Pour le mois de novembre, les chiffres sont les suivants : à 8 h. du matin 5,5 et 6 à 14 h. Or, comme les nuages augmentent pendant la soirée et la nuit, nous pouvons dire que cela équivaut à une étendue de nuages couvrant plus de la moitié du ciel.

En ce qui est de la pluie, nous pouvons également trouver quelques données dans ce livre. Il est indiqué qu'au mois d'octobre il pleut pendant dix jours, et au mois de novembre pendant onze jours, c'est-à-dire plus de trente pour cent d'augmentation.

Nous pouvons donc tirer la conclusion, d'une façon générale, que durant cette période l'état général de la nébulosité ne favorise pas l'observation de navires mouillant des mines en mer.

Me NORDMANN. Admettons, cependant, que le ciel constitue un fond relativement clair pendant la nuit ou à l'aube, ou bien au crépuscule, quelles sont les conditions nécessaires pour qu'un observateur pût voir des navires procédant à l'opération ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Let us suppose that the sky during dusk, during the night, and at dawn does provide a light background. Let us admit this. What conditions would then be required in order to observe ships carrying out this operation ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Even when we admit that the background of the sky might be more or less clear,

it will still be very difficult to see a ship that is not very far from the coast when the observer is situated higher than the level of the sea.

[*Interprétation.*] Même en admettant que le fond du ciel fût plus ou moins clair, nous trouvons qu'il serait très difficile de voir un navire qui ne soit pas très loin de la côte quand l'observateur se trouve à un niveau plus élevé que le niveau de la mer.

[*Public sitting of December 8th, 1948, afternoon.*]

Le PRÉSIDENT. Je prie le capitaine Ormanov de reprendre sa place. Sir Eric Beckett veut-il prendre la parole ?

The PRESIDENT [*Interpretation.*] The hearing is resumed. Will Captain Ormanov please take the stand again.
Does Sir Eric Beckett wish to address the Court ?

Sir Eric BECKETT. Yes, Mr. President, with your permission, there were two things I wished to say. At the end of the hearing yesterday evening, you administered to myself and to my learned friend, Professor Cot, a serious reproof for a breach of discipline. I wish, Mr. President, to apologize for that breach of discipline. I only ask in extenuation that the Court should realize the very difficult position in which I was put at that time when my opponent, by an original breach of discipline, had given to the Court information which, according to your ruling at the beginning, should not have been given, but I apologize for the breach of discipline for which you have reproved me as well as my opponent.

The other thing I wished to say was this : there was one document referred to yesterday, namely the Register, to the admission of which we agreed, and therefore, as I understand it, under Rule 48 of the Rules of Court, that document is now admitted, but, Mr. President, we wish to see that Register as soon as possible, and I went up this afternoon to the room where documents which have been deposited are kept and it was not available there. I therefore request that this Register which is admitted should be made available for us to look at as soon as possible.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, voulez-vous me permettre également de présenter mes excuses à la Cour pour le manquement à la discipline dont nous nous sommes rendus coupables hier. Je puis vous assurer que votre admonestation, qui était méritée, nous a été extrêmement sensible, et je crois qu'à l'avenir nous ferons tous nos efforts et nous prendrons les plus grandes précautions pour ne plus nous exposer au risque d'une admonestation méritée. Par conséquent je présente, moi aussi, mes excuses les plus sincères à la Cour, et je la prie de bien vouloir nous pardonner ces manquements sérieux à la discipline dont nous nous sommes rendus coupables.

Quant à la seconde question, je voudrais indiquer à la Cour et à nos collègues britanniques que le Gouvernement yougoslave nous a fait savoir qu'il tenait ce registre à la disposition de la Cour et des Parties, mais que, en ce qui concernait les Parties — ainsi que je crois l'avoir indiqué —, il désirait que la consultation fût limitée à la page qui les intéresse. D'autre part, pour prendre une précaution qui lui paraît

naturelle et dont nous n'avons pas à juger le bien-fondé, il désire que la consultation soit faite en présence d'un de ses représentants.

Par conséquent, si la Cour m'y autorise, je transmettrai immédiatement la demande de nos collègues britanniques au représentant du Gouvernement yougoslave, qui est d'ailleurs, je crois, dans cette salle. Je ne doute pas que, dès que la Cour l'aura ordonné et peut-être même dès cet après-midi, on pourra leur montrer en présence du représentant yougoslave les pages du registre qui les intéressent et qu'ils ont évidemment le droit de consulter et de vérifier.

Le PRÉSIDENT. Je désire mettre au point mon intervention d'hier soir. Je n'ai pas voulu vous blâmer. J'ai voulu seulement vous avertir que ce reproche mutuel que vous vous êtes adressé hier aurait été facilement épargné si, en réalité, vous aviez suivi mon indication de parler seulement sur la question de savoir si le document devait être admis ou écarté. Au lieu de cela, vous avez parlé sur le fond même du document. Vous vous êtes alors fait des reproches mutuels, qui auraient pu être évités si vous aviez suivi mes indications.

Quant au second point, la Cour a tenu déjà trois séances pour prendre une décision sur la question de savoir si elle doit ou non admettre les documents qui ont été présentés, et notamment la production du registre. Cette question n'est pas encore tranchée. La question du registre intéresse non seulement la Partie adverse mais aussi la Cour, car vous nous avez présenté ce registre sous condition, et la Cour ne s'est pas encore prononcée sur le point de savoir si elle peut admettre des documents sous condition. C'est la raison pour laquelle vous devrez attendre encore très probablement jusqu'à demain ; la Cour prendra alors une décision sur ce point.

Vous désirez parler, Sir Eric Beckett ?

Sir Eric BECKETT. On the first point, I merely wish respectfully to thank you, Mr. President, for your remarks, and as regards the second point, I note what you have said. We shall wait until to-morrow, and in view of what you have said, it is unnecessary for me now to address any remarks about the conditions, which is what I would otherwise have been going to do.

M. Pierre COT. Je vous remercie également, Monsieur Le Président, de vos remarques.

Le PRÉSIDENT. Vous pouvez continuer votre interrogatoire, Me Nordmann.

Me NORDMANN. A la fin de l'audience de ce matin, le capitaine de vaisseau Ormanov a expliqué que, pendant les mois d'octobre et de novembre, le temps était en général à demi couvert et qu'il pleuvait un jour sur trois. Il a précisé en outre que le 25 octobre était le jour de la nouvelle lune en 1946.

Nous avons ensuite formulé l'hypothèse où le temps eût été clair, c'est-à-dire que les bateaux se seraient détachés en silhouette sur le fond relativement clair de l'horizon. Quelles sont alors les conditions nécessaires pour qu'un observateur placé sur la côte puisse distinguer cette silhouette ?

Je vais demander à l'expert de prendre un exemple, qui peut être le suivant : l'argumentation britannique est basée tout entière sur l'hypothèse du mouillage de mines par des navires yougoslaves. Admettons une seconde hypothèse : un bateau de la classe M, yougoslave, aurait-il pu être vu de la côte albanaise et à quelle distance un tel bateau aurait-il pu être aperçu la nuit ? Je crois que le capitaine de vaisseau Ormanov a fait un croquis pour faciliter sa démonstration.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] At the end of this morning, the expert witness, Captain Ormanov, had been explaining the weather and other conditions which were in existence in October and November. Indeed, he pointed out that it was half cloud most of the time and that it rained one day out of three.

[In English, interrupting interpretation.] Not half cloud most of the time—half cloud. [*Interpretation.*] And furthermore, that on the 25th October of that year, 1946, there was a new moon. We then considered the hypothesis of when the weather was clear, how far ships could be silhouetted against the clear background of the horizon, and we also asked what the conditions would be for an observer on the coast to distinguish these silhouettes. I would now take an example. The British thesis is that this minelaying was carried out by Yugoslav vessels. Let us, for the purpose of this example, admit this thesis. The question I put to Captain Ormanov is, could a ship of the M-class be seen from the Albanian coast and at what distance from the coast could it be seen at night ? I believe furthermore that Captain Ormanov, to illustrate his answer, has made a rough sketch.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] May it please the Court—the ships about which a question was put to me are mentioned in the book *Jane's Fighting Ships*. There we find that the height of those ships is about six feet and the height of the bridge is from six to ten feet. [Correction of interpretation] The height of the bridge is from ten to twelve feet from the level of the sea. There is no more exact data on them. I will try to show, taking as a basis the dimensions I have just mentioned, at what distance from the shore should the ship have been and at what height the eyes of the observer must have been above the level of the sea to be able to distinguish such a ship of such dimensions, admitting that the background of the sky was bright.

On this sketch I have drawn first a blue line representing the level of the sea and then a red line representing the height of the eyes of the observer ; the line between the end of the blue line and the end of the red line is what we call the slanting of the horizon. This means in any case that everything which is inside this line cannot be seen ; nothing will detach itself against the horizon—against the bright background of the sky. Everything that is beyond that line will detach itself.

[*Interprétation.*] Les navires dont il est question sont mentionnés dans le livre *Jane's Fighting Ships*. Ils ont une hauteur de bordée de six à dix pieds et la passerelle est à dix ou douze pieds au-dessus du niveau de la mer. On ne trouve pas d'autre donnée exacte à leur sujet.

Maintenant je vais essayer de démontrer, en prenant pour base les chiffres que je viens d'indiquer, à quelle distance de la côte les navires doivent se trouver et à quelle hauteur au-dessus du niveau de la mer

l'observateur doit se placer afin de pouvoir voir la silhouette de ces navires sur un ciel éclairé.

Sur ce croquis, j'ai dessiné d'abord une ligne bleue qui doit représenter le niveau de la mer. J'ai ensuite dessiné une ligne rouge qui représente la hauteur à laquelle se trouvent les yeux de l'observateur. La différence entre la fin de la ligne bleue et celle de la ligne rouge est ce qu'on appelle l'angle de l'horizon, ce qui veut dire que tout ce qui est à l'intérieur de cette ligne ne peut pas être vu, autrement dit, que cela ne se détachera pas sur un fond éclairé. Tout ce qui est à l'extérieur de la différence entre ces deux lignes se détachera sur le fond éclairé.

Me NORDMANN. Voudriez-vous, communiquer ce croquis à M. le Président et à MM. les juges ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Would you please hand over this sketch to the Court.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] If the Court allows me to end my explanation, I shall hand over the sketch after I have finished.

This drawing should have been drawn in the right proportions, but that was impossible. If I had taken the real proportions, it would not have been clear, therefore I have taken some artificial proportions. I have taken for the altitude of the eye of the observer the distance of two centimetres to equal five feet, and for the line of the horizon I took a unit of ten centimetres to equal one sea-mile. I constructed this sketch on the data of Table No. 2 of *The Nautical Tables of Burton*. That gives data on the distance of the visible horizon dependent on the altitude of the eye of the observer. If the real proportions had been drawn on this sketch, the upper line would have been far less steep. So the sketch which I have drawn is presenting the circumstances somewhat more favourably than they really are : in reality, it is possible to see far less than the impression conveyed by this drawing.

[*Interprétation.*] Si la Cour me le permet, je continuerai mes explications et je lui remettrai mon document ensuite.

J'aurais dû dessiner ce croquis à l'échelle, mais si je l'avais fait ainsi il n'aurait pas été clair. C'est pour cela que les proportions que j'ai dû employer sont artificielles. Pour la hauteur de l'œil de l'observateur, j'ai pris comme mesure deux centimètres pour représenter cinq pieds ; quant à la ligne d'horizon, je l'ai tracée à l'échelle de dix centimètres pour représenter un mille. J'ai construit ce croquis d'après les données indiquées au tableau n° 2 des tableaux nautiques de Burton, qui indiquent les données pour l'horizon visible pour un observateur d'après la hauteur à laquelle ses yeux se trouvent. Si j'avais dessiné ce croquis à une échelle identique pour toutes les mesures, la ligne supérieure de mon croquis aurait été beaucoup plus plate. Ce croquis montre donc les circonstances d'une façon beaucoup plus favorable qu'elles ne le sont réellement, car, dans la réalité, un observateur verrait bien moins qu'il n'apparaît en premier lieu d'après ce croquis.

Le PRÉSIDENT. Ce document sera remis au Greffier de façon qu'il soit déposé à la chambre 226 à la disposition des membres de la Cour et de la Partie adverse.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I shall hand over this document to the Registrar and it will be placed in Room 226 where it will be at the disposal of the Members of the Court and of the opposite Party.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] What does the sketch I have just shown to the Court really prove? Let us take two cases. I have drawn on this sketch in the right proportions a ship like the Yugoslav ship, type M. Let us admit that it is at a distance of 550 metres from the shore. Then it follows from this sketch that only a part of its masts is projected against the eventual bright background of the sky. Let us take another case of a ship at a distance of 1½ miles. In that case, only a small part of the bridge and the masts will be projected against the eventual bright background of the sky. Only a very experienced observer will be able from such few details to distinguish the ship. I must point out that all I have said until now on this point is of rather a theoretical nature, but let us consider the practical situation in the region with which we are concerned. If we look on the chart, we find that practically nowhere from the shore could the ships be seen against a background of sky, but nearly always against a background of shore. Let us consider three different cases. We know that the observation posts on the Albanian coasts were situated at St. George's Monastery, Saranda, and Cape Kiephali. Let us take the first case, in which ships would be observed from the Monastery: the whole horizon behind the possible position of the ships is constituted by the Albanian mountains. That is also the case when we look from Cape Kiephali. When we look from Saranda, then the biggest part of the horizon will still be the shore, that is to say, the island of Corfu; only a little part of the horizon is free, that is to say, is constituted by the Channel of Corfu. Therefore in conclusion, one can say that the ships would practically never be projected against the background of the sky, but always against the background of the shore or the mountains. When we take account of the fact that there were many rain clouds, I think I am fully justified in coming to the conclusion that it would have been as difficult to see the silhouette of these ships as to hear the sound of dropping mines.

[*Interprétation.*] Qu'indique ce croquis en réalité? Prenons deux exemples:

1° j'ai dessiné, dans ses véritables proportions, un bateau du même type que les navires M; admettons qu'il se trouve à une distance de 550 mètres de la côte; d'après ce croquis il apparaît que la seule partie du navire qui serait projetée devant un fond éclairé de l'horizon serait une partie des mâts;

2° si le navire se trouvait à une distance de un mille et demi de la côte, alors seraient projetés contre le fond clair possible de l'horizon seulement une petite partie de la passerelle et les mâts.

Dans de telles conditions, seul un observateur très expérimenté pourrait, avec ces petits détails, reconnaître un navire. Je dois remarquer que tout ce que j'ai dit jusqu'ici est vraiment du domaine théorique. Maintenant, je veux aborder cette question d'une manière plus pratique, en prenant en considération le terrain dont il s'agit. Si nous regardons sur une carte, nous voyons que presque partout, en les observant de la côte, les navires ne seraient pas silhouettés sur un fond clair de l'horizon mais sur la côte. Nous savons qu'il n'y avait que trois postes de guet

sur cette partie de la côte albanaise, c'est-à-dire au monastère Saint-Georges, à Saranda et au cap Kiephali.

Premièrement : du poste de guet du monastère Saint-Georges, tout l'horizon derrière l'endroit où les bateaux auraient pu se trouver pour mouiller leurs mines aurait été représenté par les montagnes albanaises. Deuxièmement : du poste de guet du cap Kiephali, il en aurait été de même, le fond aurait été également constitué par les montagnes albanaises. Troisièmement : du poste de guet de Saranda, la plus grande partie de l'horizon aurait été aussi représentée par la terre — dans ce cas l'île de Corfou — et c'est seulement une petite partie de l'horizon, celle qui est constituée par le Détroit de Corfou même, qui aurait été libre et aurait pu présenter un ciel plus clair.

Je dois donc, en conclusion, dire que ces navires n'auraient presque jamais été silhouettés sur un ciel clair mais qu'ils l'auraient toujours été sur un fond de terre ou de montagnes. Si, en plus de tout cela, nous prenons en considération qu'à cette époque de l'année il y a des nuages, beaucoup de nuages pluvieux, nous voyons alors que j'avais raison lorsque j'ai indiqué qu'il serait tout aussi difficile de voir ces navires que de les entendre.

Me NORDMANN. Par conséquent, les conditions tant météorologiques que géographiques permettaient de mener à bien une opération clandestine de mouillage de mines.

Maintenant, je voudrais demander à l'expert quel type de navire lui paraît le plus approprié pour mener à bien cette opération, car le type de navire entre également en ligne de compte.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Therefore, to summarize, both the meteorological and the geographical conditions which existed were ideal for the permitting of a clandestine or secret minelaying. What do you consider as being the type of vessel which is best suited for such a secret type of minelaying ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] A submarine.

[*Interprétation.*] Un sous-marin.

Me NORDMANN. Et pourquoi ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Why a submarine ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I have three principal reasons for this. The first is that a submarine has practically no sides and only the upper part can be seen beyond the water. Therefore, in short, it is a type of vessel which is most difficult to detect with the eye. My second reason is that a submarine can be powered by electrical engines which do not produce any noise when it moves along. A third reason is that from a submarine the mines go directly into the water. They do not fall on the water, so the dropping of the mines does not produce any noise.

[*Interprétation.*] J'ai trois raisons principales pour conclure ainsi : la première, c'est qu'un sous-marin n'a, pour ainsi dire, pas de bordée, c'est seulement la partie sub-arrière du sous-marin qui est visible au niveau au-dessus de la mer. Il serait donc très difficile à un observateur de la distinguer. La seconde, c'est qu'un sous-marin peut être actionné par des moteurs électriques. Il peut donc avancer sans faire de bruit. La troisième raison est que d'un sous-marin les mines vont

directement à la mer; elles ne tombent pas dans la mer, il n'y a donc pas de bruit.

Me NORDMANN. En disant qu'un sous-marin peut être utilisé, vous êtes en contradiction avec vos collègues britanniques. La Réplique britannique précise, à la page 21, paragraphe 59[1], que ni le sous-marin dont il a été parlé ni quelque type que ce soit de sous-marin actuellement en service ne peut effectuer le mouillage de mines d'un diamètre supérieur à 21 pouces.

De même, le commandant Sworder, dans son affidavit du 25 octobre 1948, annexe A 1, paragraphe 8, page 4[2], déclare : « Il n'y a pas, dans la Méditerranée, de sous-marin allemand en état de mouiller de pareilles mines. » Comment pouvez-vous déclarer alors que vous choisiriez un sous-marin ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] When you suggest that a submarine could have been used for the minelaying, this statement of yours is in direct contradiction with what the British experts have said. Indeed, if you look at the British Reply, page 21[1], paragraph 9, they state that the type of submarine which has been mentioned, or indeed any other type, could not lay mines of a diameter greater than 21 inches. Furthermore, Commander Sworder in his affidavit of 25th October, Annex A 1, paragraph 8, page 4[2], states: "There is no German submarine in the Mediterranean which can lay such mines." How, therefore, do you account for or would you explain this contradiction ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I have a very large experience with submarines. I served for rather a long time on submarines and especially on submarine minelayers, so I well know the qualities of these ships and I can say that even if it is not possible to put mines inside the submarine—to load mines inside the submarine—it is always possible to load them on the deck of the submarine if some mine rails are fitted to that deck as is done on surface laying minelayers, and then mines can be taken on the deck of the submarine. It is not possible to do this in wartime, but in peace-time it is quite possible because there is not the necessity for submerging.

[*Interprétation.*] J'ai une expérience assez grande des sous-marins. J'ai moi-même servi très longtemps sur des sous-marins et spécialement des sous-marins mouilleurs de mines, et je crois connaître à fond les qualités de ces navires. Même s'il n'était pas possible de charger des mines à l'intérieur d'un sous-marin, il est toujours possible de charger des mines sur le pont d'un sous-marin, pourvu que des rails destinés à les amener sur le pont soient installés, exactement comme les rails sont nécessaires sur les bateaux mouilleurs de mines ordinaires. Il n'est pas possible de charger des mines de cette façon en temps de guerre, mais il est possible de le faire en temps de paix, parce qu'alors il n'est pas nécessaire pour les sous-marins de plonger.

Me NORDMANN. Cette utilisation d'un sous-marin n'est cependant pas habituelle. Parmi les vaisseaux de surface, quel type choisiriez- vous ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Nevertheless, this use of a submarine is unusual. Amongst surface-type vessels, what type of vessel would you use ?

[1] Voir vol. II, p. 270.
[2] Voir volume suivant.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] If I had to make a choice among surface ships, I would choose for such an operation a small steam engine-maintained vessel. It makes no difference whether this kind of vessel uses as fuel either oil or coal—at least in my experience I have noticed no difference in the noise produced in small vessels in cases where oil or coal were used for the same engines. There is, however, a difference of noise when you consider vessels with Diesel engines. A Diesel engine produces a typical noise which always betrays such a type of vessel, so I would not, for such an operation, take a vessel with a Diesel engine in any case. Then I must add that naturally I would take a small vessel with low sides.

[*Interprétation.*] Si je devais choisir parmi des navires de surface, le navire que je choisirais serait un petit navire pourvu de machines à vapeur, et il n'y aurait aucune différence selon que ce navire brûlerait du charbon ou du mazout pour alimenter les chaudières. D'après mon expérience, il n'y a pas de différence du point de vue du bruit produit sur de petits navires selon qu'ils emploient du mazout ou du charbon pour produire leur vapeur. Il y a naturellement une différence si l'on emploie un navire pourvu de moteurs Diesel, parce qu'un navire de ce genre émet un bruit caractéristique indiquant son passage. Donc, en aucun cas je ne me servirais d'un navire de ce genre. Je dois aussi ajouter que j'emploierais un petit navire à bordées peu élevées.

Me NORDMANN. Pourquoi dites-vous que les bordées du navire doivent être bas sur l'eau ?

[*Interpretation.*] Why do you state that the sides of the ship should be low down ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I have two reasons for this. The first reason is that a ship with low sides is less visible than a larger ship, and the second reason is that the mines would have to fall from a far less height and so would not produce so much noise.

[*Interprétation.*] J'ai deux raisons pour dire ceci : 1° les bateaux ayant des bordées peu élevées ne seraient pas aussi visibles qu'un plus grand navire ; 2° les mines n'auraient pas à tomber d'une aussi grande distance, et de cette manière elles feraient beaucoup moins de bruit.

Me NORDMANN. Je voudrais maintenant résumer les observations que vous avez faites quant à présent. Mais auparavant je vous demanderais de préciser un point qui n'a pas été suffisamment élucidé ce matin : je veux dire l'état de la mer dans la période envisagée et dans la région de Corfou.

Pouvez-vous trouver des renseignements sur l'état de la mer dans le *Mediterranean Pilot ?*

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I shall now summarize your statements, but before doing so I would like you to give further details on a point which was not completely elucidated this morning, and this concerns the state of the sea in this particular area, that is to say in the Corfu Channel.

Is it possible to find any indication concerning the state of the sea in the *Mediterranean Pilot ?*

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yes, it is possible to find some data in the *Mediterranean Pilot*, but only of a very general nature—no direct indications. There are no direct indications on the state of the sea, but there is data on the strength of the wind and from the strength of the wind we can infer something about the state of the sea.

[*Interprétation.*] Oui, il est possible de trouver dans le *Mediterranean Pilot* quelques données tout à fait générales, mais rien de précis en ce qui concerne l'état de la mer. Mais il est possible de trouver des données relatives aux vents, et, une fois que l'on connaît les vents, on peut savoir quel serait l'état de la mer.

Me NORDMANN. Par conséquent, pour avoir des indications plus particulières, il faut nous référer au livre de navigation britannique, au *log*.

Vous avez dit ce matin que les indications fournies par les *logs* n'étaient pas toujours précises, et je tiens à relever ici une légère erreur de traduction qui a été commise ce matin dans la traduction française. Le capitaine de vaisseau Ormanov a dit que ces données n'étaient pas *toujours* exactes ; il n'a pas dit que ce n'était pas exact, comme cela a été traduit en français. Par conséquent, il faut nous référer à ces données. Pouvez-vous nous dire ce que contiennent les *logs* britanniques à cet égard?

[*Interpretation.*] Therefore, in order to obtain the exact details of the state of the sea, one must refer to the logs of the British ships.

If I understood what you said, it was that these logs were not always exact, and I should like at this point to correct a misinterpretation which occurred in the French this morning when you were quoted as saying that the logs were "not correct", when in fact you said that they were "not always correct". Therefore, what do the British logs say as to the state of the sea at this date?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I have here an excerpt from the logbook of the *Mauritius*, the *Leander* and the *Volage* of the 22nd October. Here we find that the strength of the wind is noted as 3-4 and also as 2, so the average is about 3 points. If the average strength of wind is about 3, we can admit that the state of the sea was about 2 or something more.

[*Interprétation.*] J'ai devant moi un extrait des livres de bord du *Mauritius*, du *Leander* et du *Volage*, en date du 22 octobre. Nous trouvons dans cet extrait que la force du vent est indiquée comme étant de 3 à 4 ; elle est aussi indiquée comme étant de 2. Donc, cela fait une moyenne d'environ 3 points. Si telle est la force du vent, nous pouvons en déduire que l'état de la mer serait d'environ 2 points ou peut-être un peu plus.

Me NORDMANN. Les bateaux britanniques se trouvaient, à ce moment-là, dans une baie abritée ; ils n'étaient pas dans le Détroit de Corfou.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] At the time the British ships were in a sheltered position. They were not in the Corfu Strait.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yes, taking account of that circumstance, we could suppose that in the region of

Saranda and farther out the strength of the wind and the state of the sea would be somewhat more agitated ; but I do not think that this would have been very great.

[*Interprétation.*] Oui, alors, eu égard à ces circonstances, je supposerais que, dans la région de Saranda et plus au large, la force du vent et l'état de la mer seraient plus élevés, mais je ne crois pas que la différence serait très grande.

Me NORDMANN. Nous allons pouvoir résumer votre témoignage jusqu'à présent. Vous avez exposé que les conditions étaient des plus favorables pour une opération clandestine de mouillage de mines : nuit obscure, mer quelque peu agitée, vent soufflant de la côte vers la mer et possibilité d'utiliser des navires qui ne soient pas actionnés par les moteurs Diesel, dont le bruit, par conséquent, ne soit pas facilement perceptible.

Dans ces conditions, vous considérez qu'à l'époque indiquée et à l'endroit donné l'opération clandestine de mouillage de mines pouvait se faire et qu'un observateur placé sur la côte ne devait pas entendre le bruit fait par l'opération ni par le navire y procédant.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] If I may summarize your evidence to date, what you have said leads you to the conclusion that this was the most favourable circumstance for a secret minelaying. The night was dark, the sea fairly rough, there was an off-shore wind, and you mentioned the possibility of using a vessel not being driven by a Diesel engine, such an engine being noisy and the others not so noisy.

Therefore, at the given time and place it would seem that a secret minelaying operation was possible and that this operation could be carried out without an observer on the coast seeing the ships doing it ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yes, such an operation was possible and was possible without being detected or even observed from the shore. All the favourable conditions for such a secret operation going on undetected were present. I cannot indicate the exact day when those conditions were most favourable, but I can affirm on the basis of the data I submitted to you that it was very easy in the month of October and November to find such days, and we see, in fact, the operation was also effected.

[*Interprétation.*] Oui, cette opération est possible et elle l'était sans avoir été observée de la côte. Toutes les conditions favorables à une opération secrète de ce genre, pouvant se dérouler sans qu'elle soit découverte, étaient réunies. Je ne peux pas indiquer la date exacte à laquelle cette opération a été effectuée, mais d'après les bases données que j'ai indiquées auparavant, il est facile de voir qu'en octobre ou en novembre il serait possible de trouver un jour où cette opération aurait pu être effectuée.

Me NORDMANN. Nous allons passer maintenant à un point connexe.

Les experts britanniques ont souligné les difficultés de la navigation lorsque la nuit est obscure et que la mer est agitée. Êtes-vous, sur ce point, d'accord avec eux ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] We shall now pass to a related matter.

The British experts have underlined the difficulty of navigation when it is a dark night and the sea is not calm. Do you agree with this ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I heard the evidence given by Commander Lankester and Commander Whitford. It seems to me that those ideal conditions which I stipulate are only to be found with great difficulty, and I say the sea should be absolutely calm, it should be a clear night wherein you can distinguish the shore from a distance of three to four miles, and even determine your position by points on the shore, but this is far too ideal to wait for, and I should like to put forward a general remark. All operations must be done with some risk, and we all know that in wartime most of the operations were effected at night. I am sure that Commanders Lankester and Whitford, when they stood in my place, could have told the Court about very risky operations at night which they had effected with success ; for instance, Commander Whitford told in his testimony about a nightly minesweeping operation. Now minesweeping at night is far more risky and far more difficult than minelaying.

These are only considerations of a moral character, but when we look at the question from the technical, navigational point of view, I really do not see any particular difficulties. When the state of the sea is about one to three points, then ships like the M type can execute those operations freely and easily. Then we find that in the region there is the lighthouse Tignoso, and that lighthouse allows the navigational officer to find his position quite easily. That is why the navigational officer on board the vessel could have sailed without risk during the night, even near the coast.

[*Interprétation.*] J'ai entendu les témoignages des commandants Lankester et Whitford, et il me semble que ce qu'ils demandaient, c'étaient des conditions idéales, et vraiment, on ne pourrait espérer les réunir. Il fallait que la mer soit calme, que la lumière soit assez claire afin que l'on puisse distinguer la terre à une distance de trois à quatre milles pour pouvoir déterminer la position du navire d'après différents points du rivage. Ce sont là des conditions bien trop idéales et qu'on ne peut pas s'attendre à rencontrer. Je voudrais indiquer d'une façon tout à fait générale que toutes les opérations doivent être faites avec un certain risque. Nous savons qu'en temps de guerre toutes les opérations étaient faites pendant la nuit, et je suis certain que si les commandants Whitford et Lankester étaient à ma place, en ce moment, ils pourraient vous citer des opérations auxquelles ils ont pris part, qui ont été très difficiles mais qui ont été couronnées de succès. Par exemple, le commandant Whitford vous a parlé d'un dragage de mines effectué pendant la nuit. Or, le dragage des mines est beaucoup plus difficile que le mouillage.

Jusqu'à présent, il ne s'est agi que de considérations de caractère moral. Si nous regardons cette question du point de vue technique de la navigation, nous verrons que des navires semblables au type M pourraient exécuter cette opération facilement avec une mer mesurée à deux ou trois points. En second lieu, nous constatons l'existence du phare de Tignoso, qui permettrait à l'officier de navigation de déterminer facilement la position de son navire, et c'est pour cela que je dis qu'un officier de navigation pouvait amener son navire en toute sécurité dans cette région, même près de la côte.

Me NORDMANN. N'y avait-il pas lieu, pour les mouilleurs de mines, de faire des manœuvres pour effectuer l'opération ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Did the minelayers not have to manœuvre in order to carry out this operation ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] The laying of mines can be done on a straight course. We must not get confused by the fact that the minefield south of Baladha presents a different picture ; there it looks as if the mines are thrown around in different positions and are not on a straight line, but the cause of this is rather the fact that the place where the mines are cut has not been exactly determined. When we take into account that fact that the place where the mines are cut is not exactly determined, then we find that those mines also were put in a straight line. For a minelaying vessel it is not possible to throw mines around in quite a random way, because there would be the risk of running against its own mines. That is why it was not necessary for the minelaying ship in the operation we are now considering to manœuvre. It could drop its mines while pursuing a straight course.

[*Interprétation.*] Le mouillage des mines peut être fait en naviguant en ligne droite, et nous ne devons pas confondre quand nous étudions le champ de mines qui se trouve au sud de Baladha. Il laisse supposer que les mines auraient été posées au hasard, mais la cause en est que la position de ces mines, lorsque ces dernières ont été draguées, n'a pas été déterminée exactement, et, si nous prenons ce point en considération, nous voyons que ces mines ont été également mouillées en ligne droite, car, pour un mouilleur de mines, il n'est pas possible de les jeter au hasard, ce qui pourrait avoir pour conséquence que le bateau heurte ses propres mines. C'est pourquoi il est possible à un mouilleur de mines de les mouiller en conservant sa ligne de direction tout à fait droite, sans nécessité de manœuvrer.

Me NORDMANN Je voudrais maintenant que vous exposiez très brièvement à la Cour quelles sont vos observations sur le système de garde ayant existé sur la côte.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I would like you now to tell the Court very briefly what your comments are concerning the system of watch which was in operation along the coast.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] We have heard here the testimonies of the Albanian officers, and I think it will have been clear even to non-military people that on the Albanian coast there was no real system of organized coastal observation or coastal guards.

[*Interprétation.*] Nous avons entendu ici le témoignage des officiers albanais, et je crois que même des personnes non militaires se rendront clairement compte que sur la côte albanaise il n'y avait pas de système organisé de garde côtière.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I must now adjourn the sitting, Me. Nordmann. The next sitting will be to-morrow morning at 11 o'clock. The hearing is adjourned.

[*Séance publique du 9 décembre 1948, matin.*]

Me NORDMANN. La première question que je poserai ce matin a trait au système d'observation albanais. Étant donné que le capitaine de vaisseau Ormanov connaît ce système d'observation par les témoins qui ont été entendus, peut-il dire à la Cour quelle est la distance la plus courte entre les petits postes albanais et les mines draguées le 13 novembre ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] My first questions will deal with the Albanian watch system. Captain Ormanov knows about this system and he has heard the different witnesses explain it. [To the expert.] From this knowledge, could you tell the Court the shortest distance between the swept mines and the nearest post ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Before I answer this question, I want to submit just one remark to the Court. Yesterday evening, I read the record of the evidence given yesterday morning and I noted an error. I do not know if it is mine or whether it is due to the translator, but in the passage relating to the little experience I had at Scheveningen, it is noted in the record that the state of the sea was "1 point". In reality, the state of the sea I observed was about 3 points.

With regard to the question, does this mean the shortest distance to the Albanian coast or to an observation post on the Albanian coast ?

[*Interprétation.*] Avant de répondre aux questions, j'aimerais bien soumettre à la Cour une remarque. Hier soir, j'ai lu le rapport de la séance d'hier matin, et j'ai remarqué quelques erreurs ; je ne sais si ces erreurs sont les miennes ou sont dues aux traducteurs. Le passage auquel je veux me référer est celui où j'ai raconté l'expérience faite à Scheveningen ; il est indiqué que l'état de la mer correspondait à 1 sur l'échelle Beaufort ; or, ce n'est pas cela, je voulais dire que l'état de la mer était à environ 3 points sur l'échelle Beaufort.

[L'interprète traduit alors la question qui a été posée par le conseil albanais au témoin. L'expert demande s'il s'agit de la distance la plus courte à la côte albanaise ou bien à un poste d'observation sur la côte albanaise.]

Me NORDMANN. Je parle des postes d'observation tels qu'ils ont été situés par les témoins albanais.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I am referring to the observation posts such as were set up by the Albanian authorities.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] As we have heard from the testimonies of the Albanians, there are three posts of observation on the Albanian coast : at the Monastery of St. George, at Saranda, and Cape Kiephali. I shall now try to show what are the distances from the nearest mines to these points of observation. When I take the first case, the Monastery of St. George, I find on the map that the nearest mine on the map is at a distance of 14.5 cm. This means 1.2 miles, which is a little more than 2 km., taking a mile as 1,852 m. When you take the second case, Saranda, you find that the nearest mine is at a distance on the map of 20 cm. That makes 1½ miles or about 2,700 m. The third case is Cape Kiephali, and

there the distance corresponds to about three miles or 5½ km., 5,500 metres; but outside these three cases we have a battery on Cape Baladha, and this battery is somewhat nearer to the mines. I find that the nearest distance to the nearest mine is 1 mile, 12 cm., that is 1,852 metres. When we start from Denta Point, then the nearest mine is at a distance of only 4 cm., which is 3/10 of a mile or about 500 metres. We know, however, from the Albanian testimonies that there is even no footpath to Denta Point, so it will be quite exceptional when there is someone on Point Denta, or quite exceptional when there is a night patrol on Point Denta. The night patrols do not go along the shores, but farther inland during the night.

When we resume[1] this, we get a system of observation and observation posts as far situated from the mines, so that they had no possibility of detecting the operation of minelaying.

[Correction to the French interpretation.]

In the French interpretation, it was said that "the night patrols did not follow the coast-line the whole time"; in point of fact, what the expert said was: "The night patrols did not follow the coast-line at all, but patrolled inland."

[*Interprétation.*] Quand nous avons entendu les témoins albanais, il y avait selon eux trois postes d'observation sur la côte : le poste au monastère Saint-Georges, le poste à Saranda et le poste au cap Kiephali. Je vais maintenant essayer de montrer quelle est la distance la plus courte des mines à ces différents postes.

1) Le poste du monastère Saint-Georges : la mine la plus rapprochée de ce poste est, sur la carte, à 14,05 cm., c'est-à-dire à une distance de 1,2 milles, donc un peu plus de 2 kilomètres en calculant le mille anglais à 1.852 mètres.

2) Du poste de Saranda, la mine la plus rapprochée est, sur la carte, à 20 cm., ce qui équivaut à 1,5 mille ou 2.700 mètres.

3) En ce qui est du cap Kiephali, la distance est de 3 milles ou de 5½ kilomètres.

Mais en dehors de ces trois postes d'observation, il y avait aussi la batterie au cap Baladha, et celle-ci est un peu plus rapprochée des mines. La mine la plus proche de cette batterie se trouve, sur la carte, à une distance de 12 cm., c'est-à-dire 1 mille ou 1.852 mètres.

Si nous considérons maintenant la position de la pointe Denta, nous voyons qu'elle est, sur la carte, à 4 cm. seulement de la mine la plus proche, ce qui signifie une distance de 3/10 d'un mille ou d'environ 500 mètres. Mais nous savons aussi qu'il n'y avait pas de sentier conduisant à la pointe Denta et que cela aurait été un cas exceptionnel si un individu ou une patrouille s'y était trouvé, car nous savons que pendant la nuit les patrouilles ne restaient pas tout le temps le long de la côte, mais patrouillaient à l'intérieur.

Nous savons donc, d'après le système d'observation employé alors et d'après le système des postes d'observation qui se trouvaient loin des mines, qu'il n'y avait aucune possibilité pour ceux-ci de remarquer le mouillage des mines.

[L'interprète apporte une correction à la traduction française : dans la traduction française, dit-il, il est indiqué que « les patrouilles ne

[1] The Russian interpreter used the word "resume", but it is thought that he meant "summarize".

vont pas tout le temps le long des côtes ». Cela doit être : « Les patrouilles ne vont pas le long des côtes la nuit, mais à l'intérieur. »]

Me NORDMANN. Ces patrouilles ne peuvent pas circuler le long de la côte la nuit parce qu'il n'y a pas de sentier ni de chemin. C'est bien cela ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] The night patrols cannot follow the coast-line because there is no path. Is that so ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] Yes.

[*Interprétation.*] Oui.

Me NORDMANN. Voici ma deuxième question : Vous nous avez dit que l'on ne pouvait pas pratiquement distinguer, la nuit, la silhouette des navires traversant le Détroit de Corfou. Cependant, les témoins albanais nous ont déclaré qu'ils avaient vu, rarement mais quelquefois, des bateaux naviguant la nuit à travers le détroit. Comment expliquez-vous cela ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] My second question deals with the fact that you said at night it was not possible to distinguish the silhouettes of ships passing through the Corfu Strait, yet certain of the Albanian witnesses have stated that sometimes they did see ships passing at night. How do you account for this ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] As far as I understood the testimonies of the Albanian witnesses, they saw sometimes the lights of passing ships. It is known that ships are obliged in the night to have some lights, and these lights can easily be seen from the shore.

[*Interprétation.*] D'après ce que j'ai compris, les témoins albanais ont dit qu'ils observaient parfois les feux des bateaux qui passaient. Comme on le sait, les bateaux doivent porter des feux pendant la nuit, et ces feux peuvent être facilement aperçus de la côte.

Me NORDMANN. Si des observateurs ont pu distinguer, par hypothèse, les mouilleurs de mines naviguant leurs feux allumés, ont-ils pu se rendre compte que ces bateaux procédaient à un mouillage de mines ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Supposing that observers could have seen these minelayers navigating with their lights on—that is to say with their navigation lights—could they have seen that these minelayers were actually laying mines ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] If the ships passed along with their navigational lights on, nobody from the coast would have given special attention to those ships, and nobody from the coast-guards would have thought those ships might lay mines, so it would indeed have been quite a favourable circumstance to execute the operation of minelaying by ships in the night with all lights on because this very circumstance would have provided an opportunity for masking the operation and masking it very successfully.

[*Interprétation.*] Si les navires circulaient avec les feux exigés par les services de la navigation, personne de la côte ne leur aurait prêté une

attention spéciale et aucun des gardes côtiers n'aurait remarqué que ces navires mouillaient des mines. Il eût donc été favorable pour les mouilleurs de mines de garder leurs feux de navigation parce que cela leur aurait permis de masquer, avec un succès presque certain, leur opération.

Me NORDMANN. Ne connaissez-vous pas d'exemples de mouillages de mines effectués pendant la nuit qui a précédé l'ouverture des hostilités, soit sur le front oriental, soit sur le front occidental et faits sans que les gardes de la côte aient pu se rendre compte de la nature de l'opération ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Do you know of any examples of minelaying operations which were carried out during the night preceding an attack on either the Eastern or the Western fronts, such a minelaying operation taking place without the coastguards, the lookouts, observing it ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yes, I know of such an example. It was in the morning of the 22nd June, 1941 ; it was not in the night but in the morning, at dawn, when it was already rather clear, a Finnish steamer left the port of Tallin in the Baltic Sea. Nobody yet knew that a war had started ; the Fascist aeroplanes were only going to their aims. That Finnish steamer passed along different islands where coastal observation posts existed and also a battery. It did not manœuvre, it took a straight course, and in this straight course it laid a minefield. The operation was discovered quite by chance and not by the coastguards, because by that time a launch that had been on a training trip on the Baltic Sea returned into port and noticed the mines. So the operation in itself was successful, and it was successful owing to the unexpectedness of the operation. This was the first minefield in the Baltic Sea. I have that experience because at that time I was serving at Tallin and later in the day that minefield was swept. I want to stress that such an unexpected minelaying operation could very well have been done also in the Corfu Channel.

[*Interprétation.*] Oui, je connais un cas semblable qui s'est produit au matin du 22 juin 1941, non pas dans la nuit mais à l'aube, alors qu'il faisait déjà clair. Un bateau finlandais était parti du port de Tallinn dans la Baltique, et personne ne savait que la guerre avait déjà commencé. Il y avait des aéroplanes fascistes qui suivaient des routes régulières.

[Rectification de la traduction.] Permettez-moi de rectifier. Ces aéroplanes, à ce moment, se dirigeaient vers les buts qu'ils allaient bombarder.

Le cargo est passé le long de différentes îles où se trouvaient divers postes d'observation et une batterie. Il n'a pas fait de manœuvres, mais se dirigeait en ligne droite et a, pendant ce temps, mouillé des mines. Ce mouillage ne fut découvert que par hasard, non pas par les garde-côtes mais par une vedette qui était partie en mer et qui en revenant dans la Baltique a remarqué les mines. L'opération elle-même a vraiment été couronnée de succès parce qu'on ne s'y attendait pas. C'était là le premier champ de mines qui ait été mouillé dans la Baltique. J'étais à Tallinn à ce moment et plus tard, dans la journée,

ce champ de mines a dû être dragué. Je souligne qu'une opération de ce genre à laquelle on ne s'attendait pas aurait bien pu être faite dans le canal de Corfou.

Me NORDMANN. Quelles que soient les hypothèses que vous envisagez, vous arrivez à cette conclusion que l'opération coupable a pu être menée à bien sans que les gardes albanais s'en aperçoivent.

Pouvez-vous dire maintenant à la Cour si le bateau ou les bateaux mouilleurs de mines courraient un risque en effectuant cette opération au cas où, par impossible, le caractère suspect de leur passage aurait cependant appelé l'attention des garde-côtes ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] So whatever hypothesis you adopt, your conclusion is that such a secret minelaying operation could have been carried out without the Albanian guards knowing it ?

Now my next question is, supposing these ships had been seen, what risk then did they run ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] It was naturally very difficult to detect such an operation, but even if in the course of this operation it had been detected there was still no risk. As far as we know, on the Albanian coast there was only one motor-launch ; the motor-launch of the harbour-master of Saranda. That launch could not reach and even less could it do any harm to the minelaying ships. The only risk that existed was that the operation would be detected, but in no case could the Albanian observers prove who had executed the minelaying operation.

[*Interprétation.*] Il était naturellement très difficile de voir si cette opération avait lieu. Et même si on s'en était aperçu au cours de son exécution, il n'y avait quand même pas de risque, car, pour autant que nous le sachions, sur la côte albanaise il n'y avait qu'une seule vedette, celle du capitaine du port de Saranda. Cette vedette elle-même n'aurait pas pu atteindre les navires et n'aurait certainement pas pu leur faire de mal. Le seul risque était donc d'être découvert, et même si les observateurs albanais avaient pu découvrir ce qui se passait, ils n'auraient pas pu prouver qui exécutait le mouillage de mines.

Me NORDMANN. Donc, un passage suspect opéré dans la nuit dans le Détroit de Corfou ne pouvait entraîner aucune réaction de la part des autorités albanaises.

Je voudrais maintenant que vous résumiez vos déclarations d'hier et de ce matin en disant à la Cour ce que vous pensez de la thèse britannique selon laquelle l'opération de mouillage de mines n'a pu se faire qu'avec la complicité ou du moins l'accord tacite des autorités albanaises.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] In other words, a suspected passage at night in the Corfu Straits could have entailed no counteraction.

I should now like you to summarize what you have been telling us yesterday and this morning and to give your opinion of the British claim that this minelaying could only have been done with the knowledge or with the tacit help of the Albanians.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] In conclusion, I want to state that, as I explained yesterday and to-day, it was very

difficult to detect such a secret operation of minelaying from the Albanian shore. It was very difficult to distinguish it by eye, or to hear anything of it, and, especially when it was done unexpectedly, there was a very big chance of success. Particularly is this so as we know that the passage of ships in the Channel was no exception, and in that case no special attention was given to these passing ships. When we take account of the distribution of the coastal guard and of the different observation posts, we see there also a factor which was favourable to the success of a secret minelaying operation. As I explained, there was practically no risk in doing this. It follows also from what I have said that there was no need for help from the Albanian authorities for such an operation. The operation could have been done and executed, and has been executed, quite independently. On the other side, the Albanian Government was not interested in such a minelaying operation. That could only bring it into difficulties and worsen its relations with other Powers, for instance, Great Britain. It was not necessary and even not probable that such an operation could be seen or detected from the shore.

[*Interprétation.*] Pour conclure, je voudrais indiquer, comme je l'ai expliqué hier et aujourd'hui, qu'il aurait été très difficile de se rendre compte de la côte albanaise qu'une opération secrète de mouillage de mines était en train d'être effectuée, car il était très difficile de la voir ou de l'entendre, surtout si on ne s'y attendait pas. Dans ce cas, il y aurait beaucoup de chances que l'on ne s'en soit pas aperçu, étant donné notamment que le passage de navires par ce détroit — nous le savons — n'avait rien d'exceptionnel. On n'y aurait pas pris garde. Quand nous nous rendons compte de la position des garde-côtes et des postes d'observation, nous y trouvons aussi un élément qui est en faveur de la réussite d'une opération de mouillage de mines et, ainsi que je l'ai expliqué, il n'y avait pour ainsi dire presque pas de risques. Ceci correspond également aux observations que j'ai faites selon lesquelles aucune aide n'était nécessaire de la part du Gouvernement albanais. L'opération aurait pu être exécutée tout à fait indépendamment. D'un autre côté, il faut penser que le Gouvernement albanais n'avait pas d'intérêt à ce qu'une opération de ce genre fût exécutée, car elle n'aurait fait que causer des inconvénients au Gouvernement albanais. Cela aurait provoqué des difficultés avec les autres pays, et spécialement avec la Grande-Bretagne. Cette opération n'a pas nécessairement été remarquée de la côte albanaise. Cela est même probable.

Me NORDMANN. Il me reste deux questions à poser à l'expert. La première a trait à la disposition des champs de mines tels qu'ils figurent sur cette carte. Le capitaine Ormanov la connaît. Peut-il dire quelles pouvaient être les intentions des auteurs de cette opération de mouillage clandestin de mines ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] I have only two questions left to put to Captain Ormanov. The first one deals with the lay-out of the minefields as shown on the chart behind him. He knows this chart and the lay-out. [To the expert.] From this, could you give your opinion as to what the possible intention of the authors of this minelaying could have been ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yesterday, I spoke somewhat about the question of the lines of mines which were

found. One sees on the map very clearly one line of mines. The other line a little bit at the outside is less clear. I cannot imagine that these would be defensive lines for Saranda Bay, because this minefield does not close the Bay. There are passages left at both sides, and for a vessel going into Saranda Bay there is very little chance of hitting such a mine. I speak especially about the southern line of mines. I use the word "defensive" line of mines of Saranda Bay only because Commander Sworder used that term in the Security Council. I cannot see why Saranda Bay should have been defended by a minefield of such mines. The second mine line really closes the waterway and this could only have been done with the aim of provoking an incident in Albanian waters. There is really no other reason I could imagine for closing the water-way, because the Albanian Government could, if they did not want other ships to enter that water-way, have applied other methods. The Albanian Government had already asked to be informed if ships wanted to pass through its territorial waters, and the Albanian Government could simply have forbidden ships to go into certain territorial waters. In that case, there would have been no incident and no serious consequences.

[*Interprétation.*] Hier, j'ai déjà abordé la question des mines qui ont été trouvées. On voit très clairement sur la carte qu'il y a une ligne. L'autre ligne est un peu plus en dehors, elle n'est pas aussi claire. Je ne peux imaginer que ces lignes seraient des lignes de défense pour le port de Saranda parce que le champ de mines ne ferme pas entièrement la baie de Saranda. Des passages sont ouverts sur les côtés pour les navires qui se dirigent vers la baie de Saranda ; ces navires ont peu de chances de heurter une mine. Je parle spécialement de la ligne intérieure de mines. Je me sers de l'expression « lignes de défense », parce que le commandant Sworder a employé ce terme devant le Conseil de Sécurité. Je ne vois pas pourquoi la baie de Saranda devrait être défendue par des champs de mines de ce genre. La deuxième ligne de mines ferme effectivement le passage dans le détroit, et elle ne peut avoir été mouillée qu'afin de provoquer un incident dans les eaux albanaises. Je ne puis imaginer d'autres raisons pour cela, parce que si le Gouvernement albanais avait voulu lui-même fermer le passage, il aurait pu employer d'autres méthodes. Le Gouvernement albanais avait déjà demandé aux navires de lui donner un avis préalable avant d'emprunter ses eaux territoriales, et il aurait pu simplement interdire aux navires d'y passer. Il n'y aurait donc pas eu d'incident ni de conséquences si importantes.

Me NORDMANN. Par conséquent, ce champ de mines ne présente pas, selon vous, de caractère défensif ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] Therefore, in your opinion, this minefield is not of a defensive character ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yes, that is so.

[*Interprétation.*] Cela est exact.

Me NORDMANN. Ma dernière question se rapporte au témoignage Kovacic. Combien de temps, à votre avis, faut-il pour charger des mines du type GY sur un navire ?

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] My last question will deal with the evidence given by Commander Kovacic. How long, in your opinion, does it take to load a mine of the GY type ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I think the time that is really necessary to load a mine is about six minutes—not less than six minutes. I will try to explain why, and I have some experience in this matter. When I was still a student of the Naval Academy, I helped to load mines—it was a training for us—on a minelaying vessel of the type Fougasse. The mines were loaded by steam derricks. We students took about ten minutes to load a mine, but a normal time for the crew of the minelaying vessel was seven to eight minutes, and I think that a well-trained crew would only have used six minutes. In the Bulgarian navy we also have a minelaying vessel, but the crew is not sufficiently trained. There, the time required for the loading of a mine is about eight minutes. We must take into account that a mine is not an ordinary load ; it must be handled very carefully, you cannot lift it abruptly and you cannot lay it down with a smack. You must put it down by the rollers on the rails very carefully. This takes some time.

[*Interprétation.*] Personnellement, je crois que le temps vraiment nécessaire pour charger les mines n'est pas moins de six minutes, et je vais essayer de dire pourquoi. J'ai une certaine expérience en cette matière. Pendant que j'étais encore étudiant à l'Académie navale, nous avons fait un exercice sur un bateau mouilleur de mines du type Fougasse. Les mines ont été chargées avec des mâts de charge à vapeur par les étudiants, et nous avons mis environ dix minutes par mine. L'équipage même mettait d'ordinaire de sept à huit minutes, et je crois qu'un équipage bien entraîné pourrait charger les mines à raison d'environ six minutes par mine. Dans la flotte bulgare, nous avons un mouilleur de mines, mais l'équipage n'est pas suffisamment entraîné, et il lui faut environ huit minutes par mine. Nous devons nous rappeler que les mines ne sont pas des charges ordinaires. On ne peut pas les soulever soudainement, et quand on les redescend, il faut le faire avec précaution. Il faut les poser avec soin sur les rails, et ceci demande un peu de temps.

Me NORDMANN. [Rectifiant l'interprétation.] Il faut les pousser sur des roulettes et les roulettes sur des rails.

[Au Président.] Je n'ai pas d'autres questions, Monsieur le Président.

Me. NORDMANN. [*Interpretation.*] The mines must first of all be placed on rollers and it is these rollers which go on to the rails.

I have no further questions to put to the witness, Mr. President.

Le PRÉSIDENT. [A sir Frank Soskice.] Voulez-vous procéder au contre-interrogatoire ? Pendant une demi-heure, si vous voulez.

Sir Frank SOSKICE. I should like to begin, Mr. President, if I may, but I do not think I shall be able to finish in half an hour.

Le PRÉSIDENT. Je ne veux pas dire cela. Je veux dire que vous pouvez poser des questions ce matin pendant une demi-heure et continuer votre contre-interrogatoire cet après-midi.

Sir Frank SOSKICE. I am much obliged to you.

Captain Ormanov, your experience, as I gather, is as a submarine officer, is it ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Not entirely. I was serving for a long time as an officer of a submarine, but I served also on different types of surface ships of the Soviet navy.

[*Interprétation.*] Je n'ai pas eu seulement une expérience comme officier à bord d'un sous-marin. Certes, j'ai servi longtemps à bord d'un sous-marin, mais j'ai également servi à bord de navires de surface d'un autre type dans la marine soviétique.

Sir Frank SOSKICE. So far as your mineloading experience is concerned, it is limited to a student's exercise when you were a student some years ago. Is that correct ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] As a student I personally loaded mines, but I also have the experience of the Bulgarian navy and I know how these mines are loaded and how much time it requires to load them.

[*Interprétation.*] Comme étudiant, j'ai personnellement chargé des mines. Cependant, j'ai aussi acquis de l'expérience dans la marine bulgare ; je suis au courant des opérations de chargement de mines et je sais le temps que prennent ces opérations.

Sir Frank SOSKICE. Your personal experience of mineloading is a student's exercise when you were a student between the years 1931 and 1936, that is to say some twelve years ago ; is that right ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] Yes, that is right.

[*Interpretation from Russian.*] I must ask if you talk about minelaying experience or mineloading experience ?

[*Interprétation.*] J'aimerais demander si, dans votre dernière question, vous visez une expérience en matière de mouillage de mines ou une expérience relative au chargement de mines ?

Sir Frank SOSKICE. I thought I had asked quite clearly about mineloading.

Captain ORMANOV. [*In English.*] I answered yes, quite right.

[*Interprétation.*] Oui.

Sir Frank SOSKICE. Commander Lankester, you may remember, has been in ships on which no less than 9,000 to 10,000 have been loaded ; you remember that, do you not ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] Yes.

Sir Frank SOSKICE. You do not doubt, do you, what he gave as his experience ? You do not think he was telling any untruth, do you ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I do not want to say that. Commander Lankester sailed on big ships and special minelaying ships, and I do not know what special equipment there was on those ships to facilitate loading. What I was talking about was the elementary loading on little ships by hand and derrick, and then you must take into account the degree of training of English and, let us say, Bulgarian and Yugoslav crews. It is quite natural that the English

crew will be much better trained and do the work far more quickly than the sailors of such little navies as the Bulgarian or the Yugoslav.

[During the translation of this reply into French, a correction was made by the expert.]

[*Interprétation.*] Non, je ne prétends pas cela. Il ne faut pas oublier que le commandant Lankester a servi à bord de grands bâtiments qui étaient spécialisés comme mouilleurs de mines, et je ne suis pas au courant des mécanismes spéciaux qui se trouvaient à bord de ces bateaux pour faciliter les opérations de chargement des mines. Je parlais des opérations élémentaires de chargement à bord de petits bateaux, où le chargement se fait à la main ou à l'aide d'un simple mât de charge. Il faut également tenir compte du degré d'entraînement des flottes yougoslave et bulgare, comparé à l'entraînement de la flotte britannique. Cette dernière est mieux entraînée, et il est probable que les opérations de chargement peuvent se faire plus rapidement que dans les petites flottes de nations telles que la Bulgarie ou la Yougoslavie .

Sir Frank SOSKICE. One can hardly blame the translator for having made a mistake in such a long answer. Do you think, Captain Ormanov, that it is necessary to give such a long reply to the simple question whether you suggest that Commander Lankester was not trying truthfully to tell the Court of his experiences ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I beg to be excused, Sir Frank Soskice, but I think we have here the right for you to put the questions as you want and for me to answer in a manner I think most suitable.

[*Interprétation.*] Je m'excuse, sir Frank Soskice, mais je pense que chacun de nous a le droit, vous de poser les questions à votre guise, et moi d'y répondre de la façon que je juge appropriee.

Sir Frank SOSKICE. I entirely agree with you, but you have not yet answered my question which I will put again. Do you suggest that Commander Lankester was not trying truthfully to tell the Court of his experience ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I think I answered all your questions. I started by saying that Commander Lankester had told the truth, but the truth based on his experience. I have also explained the reasons why I could not agree with the time which was named by Commander Lankester.

[*Interprétation.*] Je crois avoir répondu à la question posée par sir Frank Soskice. J'avais commencé par dire qu'à mon sens le commandant Lankester avait dit la vérité, mais la vérité fondée sur sa propre expérience.

[Rectification de la traduction.]

Le capitaine Ormanov avait également indiqué les raisons pour lesquelles il ne pouvait pas partager l'opinion du commandant Lankester sur le temps qu'il fallait pour charger des mines.

Sir Frank SOSKICE. Thank you very much. I did not ask you for the reasons. I simply asked you for the answer which you gave, that

he correctly stated his experience. Did you hear that Commander Whitford was a mining and torpedo specialist officer and has been such a specialist since 1930, that is, for 18 years?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yes.

[*Interprétation.*] Oui.

Sir Frank SOSKICE. Which do you think the most valuable, experience based on eighteen years' practical work or on one students' exercise more than twelve years ago?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I think it is not for me to answer the last question of Sir Frank Soskice. I was asked what experience I have had and I have told the Court what experience I have. I wish only to say that everything depends on the type of experience one has had, and it is for the Court to decide what type of experience will be the most valuable for the case.

[*Interprétation.*] Je pense qu'il ne m'incombe pas de répondre à la dernière question de sir Frank Soskice. Il m'a demandé quelle était mon expérience ; j'ai répondu en indiquant ce qu'elle avait été. J'ajouterai qu'à cet égard tout dépend de la nature de l'expérience. Or, il appartiendra à la Cour de statuer sur ce point. C'est à elle qu'il incombera de décider de la nature de l'expérience requise en la matière.

Sir Frank SOSKICE. You said it depends on the nature of the experience. Let me put to you the question again quite simply. Which do you think is more valuable, eighteen years' practical experience—experience of a practical nature over eighteen years—or experience founded upon one students' exercise more than twelve years ago? It is a simple question, would you please give a simple reply.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I must repeat that personal experience of loading with my hands a mine during my naval training was not all. There is also the experience I have gained in the Bulgarian navy with little minelaying ships. Naturally, when one compares the total of the experience, I think Commander Whitford will have more experience than I have. [After interpretation.] There is a correction to the last sentence. I said that when I had had only my naval college experience, then the experience of Commander Whitford would be far greater than mine ; but as I have also my experience in the Bulgarian navy, I think I can compare my experience with the experience of Commander Whitford.

[*Interprétation.*] Je répète que l'expérience que j'ai acquise personnellement en matière de chargement de mines n'est pas seulement celle que j'ai eue comme étudiant, mais que c'est aussi l'expérience pratique que j'ai acquise en cette matière dans la marine bulgare, sur de petits bâtiments mouilleurs de mines, je tiens à le répéter.

Naturellement, si on veut mettre en balance l'expérience totale qu'a eue le commandant Whitford et mon expérience personnelle, le commandant Whitford en a eu plus que moi.

Je tiens à préciser ce que j'ai dit tout à l'heure, pour éviter tout malentendu, car il y a eu une petite erreur de traduction. J'ai dit que si je n'avais eu que ma seule expérience acquise au collège naval, certes,

le commandant Whitford aurait eu alors plus d'expérience que moi. Cependant, comme j'ai eu une expérience pratique dans la marine bulgare, j'estime pouvoir comparer mes connaissances à celles du commandant Whitford.

Sir Frank SOSKICE. You have given an appreciation of what a person planning this operation would have to take into account, and I should like to ask you this. You do accept that somebody carried out a clandestine mining operation in these waters ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Naturally, somebody executed such an operation, because we see that the mines were there.

[*Interprétation.*] Naturellement, quelqu'un a dû exécuter cette opération, car nous avons constaté que les mines étaient là.

Sir Frank SOSKICE. [To the Court.] Mr. President, I was going on to another point, but I do not know whether the Court would like me to begin it or to start it this afternoon.

Le PRÉSIDENT. Il vaut mieux remettre la suite à cet après-midi, à 16 h. 30.

Me NORDMANN. Je vous prie de vouloir bien m'excuser, car cet après-midi je ne pourrai pas assister au contre-interrogatoire de l'expert, je suis obligé de quitter La Haye pour vingt-quatre heures. Je vous prie de m'excuser, c'est M. Pierre Cot qui me remplacera.

[*Séance publique du 9 décembre 1948, après-midi.*]

Le PRÉSIDENT. L'audience est reprise.

Je voudrais demander à M. Pierre Cot s'il représente en ce moment l'agent du Gouvernement albanais, parce que je dois poser une question à l'agent du Gouvernement albanais.

M. Pierre COT. Oui, Monsieur le Président, je lui ai téléphoné, et il m'a chargé de répondre à la question que vous voudrez bien me poser au nom de la Cour.

Le PRÉSIDENT. La Cour voudrait connaître sous quelles conditions le registre des ateliers de Sibenik a été déposé ou va être déposé devant le Greffe. Nous avons connaissance de la lettre que le chargé d'Affaires de Yougoslavie a adressée à l'agent du Gouvernement albanais. Nous avons aussi pris note des déclarations que vous avez faites au cours d'une audience publique, mais nous voudrions avoir la confirmation aussi bien de la condition posée par la lettre du chargé d'Affaires de Yougoslavie que des paroles que vous avez prononcées il y a quelques jours.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, avant cette audience, j'ai vu le représentant du Gouvernement yougoslave, et il m'a chargé de faire à la Cour la déclaration suivante, que je fais d'ailleurs en sa présence, pour être bien sûr qu'elle correspond à sa pensée.

1° Le registre est mis à la disposition de la Cour elle-même, sans aucune réserve. La Cour peut l'examiner, le conserver, le consulter dans

toutes ses parties, avec une seule indication que m'a chargé de faire le représentant du Gouvernement yougoslave, c'est qu'il considère évidemment que ce registre, dans son ensemble, fait partie des secrets de la défense nationale. Il le remet à la Cour sans réserves et demande à la Cour, quand elle n'en aura plus besoin, de le rendre au Gouvernement yougoslave pour qu'il puisse réintégrer les archives.

2° Le deuxième point est la question de savoir dans quelle mesure les Parties peuvent consulter ce document. Ici, le Gouvernement yougoslave désire faire une différence entre la page qui concerne les faits soumis à la Cour et les autres pages. Pour la page qui concerne les faits soumis à la Cour, aucune réserve, les Parties peuvent consulter cette page en présence de M. le Greffier ou en présence de son représentant, sans aucune limitation. Par conséquent, pour cette page, pas de réserve.

Pour les autres pages qui ne concernent pas directement les faits, le Gouvernement yougoslave fait la réserve suivante, en indiquant à la Cour que ces pages peuvent contenir des secrets de la défense nationale. Il autorise les Parties, aussi bien les représentants britanniques que les représentants albanais, à parcourir rapidement ces pages de manière a être sûr qu'il n'y a pas eu de pages ajoutées, de pages supprimées ou de pages intercalées, mais sans prendre connaissance de ces pages qui ne les concernent pas directement.

Par conséquent, les Parties auront le droit de vérifier qu'il n'y a pas de pages ajoutées, elles auront le droit de les regarder rapidement, mais le Gouvernement yougoslave, évidemment, ne désire pas qu'aussi bien nous que nos adversaires britanniques puissions prendre copie de documents qui n'ont rien à voir avec la Cour.

Donc, pour la Cour, aucune limitation pour la page dont a été extrait le photostat, aucune limitation, la consultation étant faite en présence du Greffier. Une simple limitation pour les autres pages, et, pour s'assurer que pour ces autres pages, pour ces autres pages seulement, il n'y a pas d'indiscrétion, le Gouvernement yougoslave demande que cette consultation rapide se fasse alors en présence d'un de ses délégués, au Greffe de la Cour, et il indique que ce délégué sera en permanence à la disposition des Parties.

Voilà, Monsieur le Président, les conditions que j'ai été chargé d'exposer rapidement à la Cour.

Le PRÉSIDENT. L'agent du Gouvernement du Royaume-Uni désire-t-il prendre la parole ?

Sir Eric BECKETT. I think I have understood correctly the conditions which Professor Cot has just made known. I think, Mr. President, that while it is perhaps a matter of comment that we cannot look at the other pages, nevertheless, I do not wish to make objection to the conditions which have now been described by Professor Cot as regards the manner and the conditions under which we can look at this Register. As I understand it, as far as what I will call the particular page is concerned, we have complete freedom to look at it in the same way that we look at any other original document deposited with the Court. Naturally, there is in those circumstances always an official of the Court present, but apart from that it is exactly the same as any other document deposited.

With regard to the other pages of the Register, certain special conditions are made, and if I understand those conditions, they are two : we are only to look at those other pages in the presence of a representative of the Yugoslav Government. The representative of the Yugoslav Government who is now in Court has informed me he will so arrange matters that such a representative will be available at any time when we wish to look at the other pages. The second condition is that in looking at the other pages we cannot look at them in detail. We can look over them rapidly and see if the pages appear to be in their right numbers and order and to see superficially whether any pages have been cut out or put in, but as far as these other pages are concerned that, I understand, is all we are allowed to do.

Well, Mr. President, I shall not object to those conditions. It is, of course, a matter of comment that we cannot look at the other pages in detail and therefore cannot satisfy ourselves about certain matters upon which we should like to satisfy ourselves, but I understand the reasons which were put forward on behalf of the Yugoslav Government that a detailed examination of these other pages, including the making of notes, might enable somebody to obtain a certain amount of general information about the repairs of ships of the Yugoslav navy.

Le PRÉSIDENT. Je remercie les agents des réponses qu'ils ont bien voulu donner. Nous allons maintenant reprendre l'interrogatoire du capitaine Ormanov.

The PRESIDENT. [*Interpretation.*] I thank the Agents for what they have just said. We will continue the examination of Captain Ormanov.

[*Cross-examination continued.*]

Sir Frank SOSKICE. I want, as you did, to look at the matter through the eyes of somebody planning an operation of this sort. First, you told the Court that he would inform himself of the wind conditions, using the *Mediterranean Pilot*. That is correct, is not it ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] When preparing such an operation, one must naturally try to find all the necessary data. If this data cannot be found elsewhere, I think the probable authors would have tried to find it in the *Mediterranean Pilot*. However, I think that in the concrete conditions where the operation was executed they had probably some more detailed data, that is to say, meteorological bulletins.

[*Interprétation.*] En préparant une opération du genre de celle dont nous avons parlé, il faut naturellement avoir à sa disposition tous les renseignements nécessaires. En particulier, si l'auteur présumé d'une telle opération n'est pas en mesure de trouver ces renseignements ailleurs, il cherchera dans le *Mediterranean Pilot* toutes les données possibles. Dans le cas d'espèce et vu les conditions particulières dans lesquelles cette opération a été effectuée, le ou les auteurs présumés ont certainement eu quelques données supplémentaires, en particulier des bulletins météorologiques.

Sir Frank SOSKICE. He would hope to have an off-shore wind ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] Yes.

[*Interprétation.*] Oui.

Sir Frank SOSKICE. The *Mediterranean Pilot* would show him that over a period of years there was roughly a 50% chance that in October and November he would get an off-shore wind—the wind he wanted ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] Yes, that is so.

[*Interprétation.*] Oui, il en est bien ainsi.

Sir Frank SOSKICE. He would attach some importance to the wind, would he not ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Of course, but it all depends on the way the operation is being planned. If, as I supposed this morning, the operation were masked by using a ship that at night sailed with lights on, then the question of the wind would not be so important.

[After the interpretation.] [The interpreter.] There is one correction. I said the question of the wind would not be so important, but Captain Ormanov wants to say and said the question of the wind *may be* not so important.

[*Interprétation.*] Naturellement, mais cela dépendrait de la manière dont l'opération est projetée. Si, comme dans l'hypothèse que j'ai imaginée ce matin, l'opération était camouflée par un bateau naviguant de nuit avec les feux, la question du vent n'aurait pas une importance aussi grande.

[L'interprète rectifie en disant : Une petite précision. Le capitaine Ormanov n'a pas dit : « la question du vent ne serait pas si importante », mais « la question du vent *sans doute* ne serait pas si importante ».]

Sir Frank SOSKICE. If he decided to plan it without being seen or heard, however, you say the wind would be of considerable importance ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yes, in that case the wind would play a considerable rôle.

[*Interprétation.*] Oui, dans un tel cas le vent jouerait un rôle considérable.

Sir Frank SOSKICE. I just want to get quite shortly some of the other factors which he would take into account. Did you tell us that he would also take into account the condition of the sea ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] Yes.

[*Interprétation.*] Oui.

Sir Frank SOSKICE. Would he equally attach some importance to having the right sea conditions ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] Yes, of course,

[*Interprétation.*] Oui, cela va sans dire.

Sir Frank SOSKICE. I am trying to make sure that I understand exactly the evidence which you were giving on that point. You have mentioned the wind and the sea, but just let us shortly consider the other factors. Did you say that it would be important whether it was a rocky coast or a smooth coast? Would that also be a thing which he would take into account?

Captain ORMANOV. [*In English.*] Yes, of course.

[*Interprétation.*] Oui, naturellement.

Sir Frank SOSKICE. If I remember correctly, those were the principal factors. Were the other factors the question of what sort of lookout was being kept from the coast? Would that be an important factor?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] In war conditions there are no very important and little important factors. There are cases where a very insignificant factor plays a decisive rôle in the operation, and in other cases the factors which seem to be of a great importance may not have any or have very little influence on the execution of an operation.

[*Interprétation.*] Dans les opérations de guerre, il n'y a pas des facteurs importants ou des facteurs d'importance mineure. Il y a des cas où des facteurs insignifiants jouent un rôle décisif dans les opérations, tandis que dans d'autres cas un facteur, qui peut paraître avoir une importance déterminante, n'exerce qu'une influence minime ou même pas d'influence du tout sur l'exécution de l'opération.

Sir Frank SOSKICE. Life is rather like that. Let us consider this particular case, the case of somebody planning a secret minelaying operation in these particular waters outside Saranda Bay. What I was asking you was whether you would, if you were planning such an operation, think it important or not important what sort of watch was being kept from the coast.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yes, naturally he should take into account the existing system of guards on the shore and observation from the shore.

[*Interprétation.*] Oui, naturellement; l'auteur d'une telle opération devrait prendre en considération le système de surveillance établi sur la côte, le système de garde-côtes, etc., en vigueur sur la côte.

Sir Frank SOSKICE. He would think that important also?

Captain ORMANOV. [*In English.*] Yes.

[*Interprétation.*] Oui.

Sir Frank SOSKICE. In your evidence yesterday and to-day, were you assuming that Denta Point had an observation post or had not?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I clearly said this morning that I am of the opinion that on Point Denta there was no observation post, and I was basing this on the testimonies of the Albanian officers.

[*Interprétation.*] J'ai dit catégoriquement ce matin que je ne pensais pas qu'il y ait de postes d'observation sur la pointe Denta, et mon

opinion est basée sur les dépositions faites devant cette Cour par des officiers albanais.

Sir Frank SOSKICE. Would you, in planning this operation, have attached any importance to the fact that there was no observation post on Denta Point ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] If I knew beforehand that there would be no observation posts on Point Denta, that would make my operation much easier. But in order to plan the operation, I should always take into account the possibility of there being posts of observation.

[*Interprétation.*] Si j'avais su d'avance, en préparant une telle opération, qu'il n'y aurait pas de poste d'observation sur la pointe Denta, l'opération en aurait été beaucoup facilitée. Cependant, dans la préparation d'une opération de ce genre, je prendrais toujours en considération la possibilité de l'existence d'un poste d'observation sur cette pointe.

Sir Frank SOSKICE. Now with regard to Limion Hill ; you know where Limion Hill is on the chart, do you not ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] Yes, I know.

[*Interprétation.*] Oui.

Sir Frank SOSKICE. Does what you have just said about observation on Denta Point apply equally to observation on Limion Hill ?

Captain ORMANOV. [*In English.*] Yes.

[*Interprétation.*] Oui.

Sir Frank SOSKICE. I want to make quite certain that I have understood your evidence. Is your evidence that in the circumstances you have described you think it would have been possible to carry out a secret minelaying operation without being detected ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yes, I told the Court about the conditions which were favourable for such an operation. It would naturally have been very difficult to await a day where the maximum of ideal conditions would be united together, but knowing that Albania had no navy, the authors of the operation would have taken some risk.

[*Interprétation.*] Oui, j'ai indiqué à la Cour les conditions favorables pour une opération de ce genre. Naturellement, il aurait été très difficile pour les auteurs de cette opération d'attendre, pour l'exécuter, le jour où les conditions idéales auraient été réunies. Cependant, connaissant le fait que l'Albanie n'avait pas de marine pour s'opposer à une opération de cette nature, il est probable que les auteurs auraient été prêts à prendre quelques risques.

Sir Frank SOSKICE. They would have taken some risk of being discovered, in your opinion, knowing that there was no Albanian navy which could oppose them. Is that what you are saying ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] There was no possibility at all for the authors of the operation to be discovered. There was a slight possibility that the operation would be detected.

[*Interprétation.*] A mon avis, il n'y avait aucune possibilité que les auteurs de l'opération puissent être découverts, en revanche il y avait une légère possibilité que l'opération elle-même fût remarquée.

Sir Frank SOSKICE. I am not talking about the authors being discovered, I am talking about the operation being discovered. There was a slight risk of the operation being discovered, in your opinion, but that the authors would have taken that risk because there was no Albanian navy. Is that what you are saying ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] All war operations always carry some risk, and all the authors of such operations must take some risk ; but we cannot say that this risk was taken only because there was no Albanian navy.

[*Interprétation.*] Toutes les opérations de guerre impliquent un certain risque, et les auteurs de ces opérations doivent être prêts à le courir, mais nous ne pouvons pas dire que ces auteurs ont couru ce risque uniquement parce qu'il n'y avait pas de marine albanaise.

Sir Frank SOSKICE. Let us stick to this operation which you are planning. Are you saying that there would have been some risk of the operation being detected or no risk whatever of the operation being detected from the shore ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I have already said that all war operations carry some risks. The author of the mine-laying operation under consideration also carried some risk of being detected, but this risk was very small. In the case I told you about this morning, the Finnish steamer was also carrying some risk of being detected, but the actual detection was only by chance in that the motor-launch came just at that moment back in the harbour.

[*Interprétation.*] J'ai déjà dit que toute opération de guerre implique l'existence de certains risques. Dans l'opération de mouillage de mines que nous examinons, les auteurs couraient un certain risque d'être découverts, mais, à mon avis, il était très léger. Dans le cas dont j'ai parlé ce matin, celui du vapeur finlandais, ce dernier, lui aussi, courait quelques risques, mais la découverte fut le résultat du hasard, une vedette arriva au moment opportun dans le port où se trouvait le vapeur.

Sir Frank SOSKICE. Let us concentrate on this operation and forget the Finnish steamer. Would the risk have been greater if there had been observation posts on Denta Point and Limion Hill ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] If there had been an observation post on each kilometre—each thousand metres—of the Albanian shore, the risk would have been far greater.

[*Interprétation.*] S'il y avait un poste d'observation à chaque kilomètre le long de la côte albanaise, les risques auraient certainement été beaucoup plus grands.

Sir FRANK SOSKICE. Perhaps you did not hear me. I said on Limion Hill and Denta Point.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I understood you very well, and naturally I agree with you, but I added this only to avoid some other questions concerning other points.

[*Interprétation.*] Je vous avais très bien compris et je suis d'accord avec vous. Je vous ai fait cette réponse pour éviter d'autres questions relatives à d'autres points.

Sir Frank SOSKICE. I can assure you the more direct your answer is to my question the fewer my questions will be. Now, tell me, you say the risk would be appreciably greater if there had been an observation post on Limion Hill and Denta Point. I want to ask you this, supposing you had been planning this operation and you had been told it was not to take place unless you could be certain it would be undetected —would you have undertaken it or not ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] It is not possible to receive such instructions, because if such an operation is necessary, then all the commanders and all the experts will know that such an operation carries some kind of risk. If there had to be no risk at all, there could not be any question about any such task being given, but even when such conditions were put then in this case such an operation could have been effected ; so even when such conditions were put, the risk could be taken because really there was only the risk of being detected and no risk at all of the authors being discovered.

[*Interprétation.*] [Tout d'abord, une phrase a échappé à l'interprète, et le capitaine Ormanov a dit que cette phrase n'avait pas d'importance. Il reprend donc la suite de sa déposition.]

Il n'est pas possible de recevoir des instructions du genre de celles dont on a parlé tout à l'heure parce que, si une telle opération s'avérait nécessaire, tous les experts sauraient qu'elle implique certains risques. S'il n'y avait pas de risques, dans ce cas il n'y aurait aucune mission de ce genre à entreprendre. D'autre part, même si les conditions envisagées par hypothèse étaient posées, le risque à prendre serait minime. Il y aurait peut-être un léger risque à ce que l'opération, en temps de guerre, fût remarquée, mais aucun risque que les auteurs de l'opération puissent être découverts.

Sir Frank SOSKICE. I have already told you, I am not asking you about the risk of the authors being discovered. I just want you to answer this simple question. Supposing you had received instructions only to carry out the operation if you were certain of avoiding detection and you did not know whether there were observation posts on Denta Point and Limion Hill, would you have carried it out or not ? Now are you sure you have understood the question ? I will repeat it. Supposing you had received instructions that you were only to undertake the operation if you were sure you could do it without detection and you did not know whether there were observation posts on Denta Point and Limion Hill, would you have carried out that operation or not ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I would undertake such an operation and I would do everything possible to avoid detection— and even in that case there would be some risk of being detected.

[*Interprétation.*] Oui, j'entreprendrais cette opération et je ferais tout mon possible pour éviter que celle-ci ne soit remarquée. Même dans ce cas, il y aurait certains risques à être remarqué.

Sir Frank SOSKICE. Thank you for that admission. Now I want to go to another point. You spoke of the possibility of these mines having been laid by submarines. You indicated that there were two lines of mines which were apparently laid in this Channel. Tell me this, would I be right in saying that if they were laid by submarines it would have had to be by a submarine which could carry the whole of one line of those mines? May I make quite sure that you understand the question before you answer it. There are ten mines in a row on the chart; if those ten mines were put there by the use of submarines, do you agree they would have had to use a submarine which could carry the whole of those ten mines?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] Yes, I think that one submarine could have carried the mines of one line.

[*Interprétation.*] Oui, je suis d'accord. J'admets qu'un sous-marin aurait pu porter la totalité des mines formant une ligne.

Sir Frank SOSKICE. A submarine capable of carrying ten German GY mines of a ton each would have had to be a submarine of some 2,000 or 3,000 tons, would it not?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] No, that is not correct. A submarine of 1500, or even 1,000 tons, would do the job.

[*Interprétation.*] Non, ce n'est pas exact. Un sous-marin de quinze cents tonnes, voire même de mille tonnes, suffirait pour exécuter cette tâche.

Sir Frank SOSKICE. Just to make sure that we know where we are, you could not carry that load of ten one-ton mines on a submarine of between 600 and 700 tons, could you?

M. Pierre COT. Je crois que, dans la première question, on a traduit « deux à trois cents tonnes » au lieu de « deux à trois mille tonnes ». C'est peut-être ce qui a pu créer la confusion.

[L'interprète : Sir Frank Soskice a dit « deux à trois mille tonnes », il s'agit bien de deux à trois mille tonnes.]

Le PRÉSIDENT. Oui, mais vous avez traduit deux à trois cents tonnes.

[L'interprète : Je m'excuse, il s'agit bien de deux à trois mille tonnes.]

Sir Frank SOSKICE. I am much obliged, Professor Cot. Now may we have the answer to the question.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I want to make this quite clear. The number of mines that can be charged does not always depend on tonnage but also on the available space on the upper deck. When the possibility was mentioned of using a submarine in such a way this morning, I did not infer that in this particular case the mines were laid by a submarine. There are some examples in naval history of submarines carrying loads on their upper deck; I remember, for instance, that during the siege of Sebastopol submarines were carrying cargoes on their decks even in war conditions. In peace-time this operation would have been far easier, but I repeat, I did not say these mines were laid by a submarine. If there is sufficient place on the upper deck, then even a submarine, I think, of 700 to 1,000 tons can take mines.

[*Interprétation.*] Je désire préciser un point, c'est que le nombre de mines qui peuvent être chargées sur un bâtiment ne dépend pas seulement du poids de ces mines, mais aussi de la place disponible sur le pont supérieur et, lorsque nous envisageons l'hypothèse d'un sous-marin, — et je n'ai pas entendu affirmer que c'était, dans la présente espèce, un sous-marin qui avait réellement mouillé des mines, ce n'était qu'une hypothèse, — nous voyons qu'il y a, dans l'histoire navale, des exemples d'un sous-marin portant certains chargements sur son pont supérieur. Je pense, par exemple, au siège de Sébastopol, où un sous-marin a apporté des cargaisons ainsi arrimées, et cette opération s'était effectuée en temps de guerre. Or, une opération semblable qui s'effectuerait en temps de paix aurait lieu dans des conditions beaucoup plus faciles.

Je répète, cependant, n'avoir pas dit que les mines qui ont été mouillées dans le détroit de Corfou auraient été mouillées par un sous-marin. Si le sous-marin envisagé dans mon hypothèse avait une place suffisante sur son pont supérieur, je crois qu'un sous-marin de sept cents à mille tonnes pourrait suffire pour porter cette cargaison.

Sir Frank SOSKICE. Let me see whether I can assist you at all. Do you know the British submarines of the "T" class ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I know them only by *Jane's Fighting Ships.*

[*Interprétation.*] Je les connais seulement d'après le livre de *Jane's Fighting Ships.*

Sir Frank SOSKICE. Would you be surprised to hear that they cannot possibly carry more than six such mines and then can neither go to sea safely nor lay the mines. Would you accept that ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I did not know that they could carry six mines ; I am very grateful to my British colleagues that they admit in such a way the possibility of a submarine carrying mines on the upper deck, but the navigation of such charged submarines depends then in the first place on the ability of the commander and the crew.

[*Interprétation.*] Je ne savais pas que ces sous-marins pouvaient porter un chargement de six mines. Je suis très reconnaissant à mes collègues britanniques d'avoir ainsi admis qu'un sous-marin avait la possibilité de porter des mines sur son pont supérieur ; mais la possibilité de naviguer dans ces conditions dépend de l'équipage et du capitaine en charge.

Sir Frank SOSKICE. Well, are you prepared to accept that those submarines, which are one thousand and ninety tons, cannot possibly carry more than six such mines and then cannot go to sea safely or lay them ? Will you accept it or do you deny it ?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I can neither agree nor deny this idea, because I do not concretely know such a British submarine. If I knew exactly how such a submarine was fitted out and how the decks and everything else were placed, then I could probably have a judgment on the matter.

[*Interprétation.*] Je ne suis prêt ni à accepter ni à proposer ce fait. En effet, je ne sais pas exactement comment un sous-marin britannique de ce genre est agencé. Mais si je connaissais son agencement et son équipement et si j'avais d'autres détails à son sujet, je serais alors en mesure de me prononcer sur ce point.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, of course it is unfortunate that when the British experts were in the witness box not one single question was addressed to them about the possibility of mines being laid by submarines. They could have given all the information about that possibility. This witness apparently does not know very much about it, although he has made the suggestion, and accordingly all I can put to him is that it requires, to carry mines ten in number and weighing a ton each, on deck, a submarine of the order of 2,000 to 3,000 tons. Now, Captain Ormanov, will you just think of that question and see whether you do not agree with it.

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I cannot agree with this.

[*Interprétation.*] Non, je ne suis pas d'accord.

Sir Frank SOSKICE. I just want to see what you do say: first, you said that ships of half that tonnage could carry them, then you said that submarines of 1,000 tons could carry them, and then you said that submarines of 700 to 1,000 tons could carry them. Which do you mean?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] I already said that the possibility of taking cargoes does not depend only on the tonnage but on the available space on the deck, and if it is possible to take, let us say, ten mines on a submarine of 1,000 tons, then it will be also possible to take these ten mines on a submarine of 1,500 tons.

[*Interprétation.*] J'ai déjà dit que la possibilité pour un sous-marin de prendre une cargaison ou un chargement ne dépend pas seulement du tonnage de ce sous-marin, mais également de l'espace disponible sur le pont du sous-marin. Si un sous-marin de 1.000 tonnes a la possibilité de charger dix mines, un sous-marin de 1.500 tonnes pourra alors également charger ces dix mines.

Sir Frank SOSKICE. Thank you for your answer. I do not agree with it, but I want to be quite sure that you understand what I am asking. I am asking about going to sea with the mines loaded on, being navigated to the position where they are to be laid, and the mines then laid by that submarine. That is the question I was putting to you, but were you answering upon that hypothesis?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] If I said so clearly, I thought that it would be possible.

[*Interprétation.*] Si je l'ai dit ainsi clairement, j'ai pensé que cela était possible.

Sir Frank SOSKICE. I have one final question on that. Are you or are you not maintaining as a serious possibility that submarines could have laid these mines in the Saranda Strait on this occasion?

Captain ORMANOV. [*Interpretation from Russian.*] There is such a theoretical possibility, but not a practical possibility—[interpretation interrupted]—there is such a theoretical possibility, but in the given practical case I do not think that there was any strong possibility of a submarine having been used for this operation.

[*Interprétation.*] Il y a une possibilité théorique, mais j'estime que, dans le cas d'espèce, dans le cas pratique, il n'y avait pas une forte possibilité qu'un sous-marin ait mouillé ces mines.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, it is rather a matter for the experts, of course. We could not deal with it because we were not asked any questions about it, but the Court have heard the point which I have put, and I should think that possibly the Court might like to submit the question to experts. Those are all the questions I wish to ask.

Le PRÉSIDENT. Si je comprends bien, vous en avez terminé, Monsieur Cot, avec le capitaine Ormanov ? Si c'est bien le cas, capitaine Ormanov, vous pouvez disposer.

Demain matin à 10 heures 30, nous commencerons l'interrogatoire de l'amiral Moullec.

[*Séance publique du 10 décembre 1948, matin.*]

Le PRÉSIDENT. L'audience est ouverte.

Avant de procéder à l'interrogatoire du dernier expert du Gouvernement albanais, l'amiral Moullec, je voudrais donner lecture de la décision que la Cour a prise à l'unanimité sur la question des documents qui avaient été déposés dernièrement par les agents du Gouvernement albanais ainsi que sur l'offre du dépôt du registre du chantier de réparations de Sibenik.

Voici la décision de 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. »

Je prie l'amiral Moullec de faire la déclaration prévue par l'article 53 du Règlement de la Cour.

[*L'expert fait la déclaration prévue par le Règlement.*]

Le PRÉSIDENT. Je prie M. Cot de commencer son interrogatoire.

M. Pierre COT. La Cour connaît les qualifications de l'amiral Moullec. Néanmoins, comme l'ont fait mes collègues britanniques pour leurs experts, je voudrais lui demander quelques précisions supplémentaires.

[Au témoin.] Est-il exact qu'en 1940 vous étiez chef d'état-major des forces navales françaises libres à Londres ?

Amiral MOULLEC. C'est exact. J'avais fait la campagne de Norvège à bord du contre-torpilleur *Triomphant*, et mon bâtiment avait été avarié par bombes dans le Skagerrak, et il est exact qu'en juin 1940 je me trouvais en réparations à l'arsenal de Lorient. A la nouvelle de l'armistice, je décidai de poursuivre la lutte aux côtés des Britanniques, et j'eus la chance de pouvoir faire remorquer mon bateau jusqu'à Plymouth.

J'arrivai à Londres au début de juillet, et je pris mes fonctions de chef d'état-major des forces françaises libres aussitôt. Je crois avoir été le premier officier de marine rallié à ce qui est devenu après la « résistance ».

M. Pierre COT. Est-il exact qu'en 1945 et 1946 vous occupiez un poste en Italie ?

Amiral MOULLEC. C'est exact. En juillet 1945, j'ai été désigné comme représentant de la France auprès de la Commission alliée en Italie, et j'ai conservé ces fonctions jusqu'en mai 1946.

M. Pierre COT. Et après 1946 ? Quelle a été votre fonction ?

Amiral MOULLEC. En mai 1946, je fus désigné comme délégué de la marine au Comité d'état-major des Nations Unies et je ralliai immédiatement mon poste.

M. Pierre COT. Jusqu'à quelle date êtes-vous resté aux Nations Unies ?

Amiral MOULLEC. Jusqu'à mars 1947.

M. Pierre COT. Étant donné vos services de guerre en Angleterre de 1940 à 1944 et votre situation vis-à-vis de l'Angleterre, n'avez-vous pas été gêné lorsqu'on vous a demandé de conseiller, au cours de ces audiences, le Gouvernement albanais ?

Amiral MOULLEC. Il est exact que j'ai beaucoup d'amitiés en Angleterre. J'ai déjà dit devant cette Cour toute la considération que j'ai pour la Marine royale britannique auprès de qui j'ai fait la guerre et dont le rôle a été grand. J'ai enfin un grand respect pour le peuple britannique, que j'ai vu sous les bombardements de l'hiver 1940-1941 et dont l'attitude a été simplement magnifique. Ainsi, si j'avais cru l'Albanie

coupable dans l'affaire, je n'aurais pas accepté de venir ici comme expert. Mais ce n'est pas le cas. Je crois que l'Albanie n'est en rien responsable des incidents du 22 octobre, et je pense qu'entre amis on n'est pas toujours obligatoirement du même avis ; que même il est quelquefois bon de dire à des amis qu'on n'est pas d'accord avec eux et que même ils ont un peu abusé de leur force.

M. Pierre COT. Une dernière question sur vos qualifications, pour en finir. Pouvez-vous nous dire si en tant que marin vous connaissez la Méditerranée et si vous avez navigué dans cette partie du monde ?

Amiral MOULLEC. Sur trente ans de service dans la marine, j'ai servi plus de vingt ans dans la Méditerranée ou autour de cette mer, si bien que je crois la connaître particulièrement bien.

M. Pierre COT. J'arrive alors à la première série de mes questions.

Pouvez-vous nous décrire très rapidement l'organisation militaire en Méditerranée en 1946 ?

Amiral MOULLEC. La guerre était finie depuis mai 1945, et au cours de l'année 1946 les pays riverains de la Méditerranée ont vécu dans une période de transition. Les relations diplomatiques normales n'étaient pas encore rétablies et les ambassades qui commençaient à s'installer dans les capitales des pays qui avaient été occupés ou dans les pays ex-ennemis n'avaient encore qu'un rôle secondaire. C'étaient les militaires qui régnaient en Méditerranée à cette époque. Le commandement en chef se trouvait à Caserte. Ce commandement était exercé par un général britannique. Le commandement naval avait son siège à Malte et le commandant en chef était l'amiral Cunningham.

En Italie, le Gouvernement italien était supervisé de très près par une Commission alliée qui, théoriquement, était composée des représentants des quatre Puissances, mais qui, pratiquement, était sous la coupe anglo-saxonne, les représentants soviétique et français ayant un rôle qui ne dépassait pas beaucoup celui d'observateurs.

M. Pierre COT. Et pouvez-vous nous dire, en arrivant alors plus près du point qui nous intéresse, quelle était la situation et, si je puis dire, l'atmosphère dans l'Adriatique ?

Amiral MOULLEC. L'atmosphère dans l'Adriatique durant toute cette période a été une atmosphère trouble, pesante. La guerre civile sévissait en Grèce et la question de Trieste était pendante.

Je n'ai pas besoin de rappeler que les Yougoslaves étaient entrés à Trieste le 1er mai 1945 et qu'ils y avaient été rejoints quelques jours plus tard — le 8 mai exactement — par une division néo-zélandaise et que la tension avait été très grande dans cette ville. Plus tard, un accord était intervenu entre les Yougoslaves et les Anglo-Saxons pour l'établissement d'une ligne de démarcation en Vénétie Julienne, mais cet accord n'avait pas réduit la tension, loin de là.

A Rome, les bruits les plus extraordinaires circulaient. Il y avait certainement des gens qui auraient désiré une reprise de la guerre ; je ne parle pas des gouvernants, bien sûr, mais on racontait très fréquemment que les Yougoslaves allaient faire une descente sur Trieste ou bien que les Anglo-Saxons allaient procéder à une prise de gages sur le côté oriental de l'Adriatique. Tous ces bruits rendaient l'atmosphère extraordinairement pénible, surtout en ce qui concerne l'Adriatique.

M. Pierre COT. Est-ce que cette atmosphère un peu lourde et cette confusion n'étaient pas en partie entretenues, pour ne pas dire provoquées, par l'activité de certains groupes d'émigrés, comme il est naturel, d'ailleurs, après de grands bouleversements politiques ? Cette activité ne donnait-elle pas lieu, alors, à d'autres activités particulièrement importantes, et légitimes également, de la part des services secrets des Puissances alliées qui se trouvaient dans la région ?

Amiral MOULLEC. L'hypothèse que vous venez de formuler est juste. A cette époque, il y avait en Italie du sud, sur les rivages de l'Adriatique, plusieurs camps de personnes déplacées dans lesquels vivaient des Balkaniques de diverses obédiences, et l'on savait que les services secrets maniaient un certain nombre de ces personnes déplacées et les envoyaient de l'autre côté.

Quelquefois également, ces gens venaient à Rome et racontaient un peu ce qui se passait en Adriatique. Parfois, il y avait quelques coups de main, de l'espionnage, du contre-espionnage, des provocations. Il est même possible qu'à certains moments des services secrets d'une même Puissance se soient un peu fourvoyés dans les méandres de leur politique, qui était très compliquée, et se soient combattus les uns les autres.

J'ai l'impression que l'Albanie, à cette époque-là, était très méfiante devant ces activités où elle avait tout à perdre et rien à gagner, et je crois que l'on ne doit pas s'étonner que, devant cette activité un peu brouillonne, elle se soit montrée très jalouse de sa souveraineté et même un peu tâtillonne dans l'exercice de cette souveraineté.

M. Pierre COT. En somme, si je vous ai bien compris : une atmosphère propice aux malentendus, peut-être même aux intrigues et en tout cas à la méfiance. C'est bien cela qui caractérisait la situation en 1945-1946.

Amiral MOULLEC. Tout à fait exact.

M. Pierre COT. Vous avez parlé de l'Albanie ; lorsque vous étiez à Rome, dans vos fonctions, étiez-vous au courant de la situation de l'Albanie, ou plutôt pendant votre séjour à Rome, avez-vous eu l'occasion d'être au courant de la situation de l'Albanie et de la réflexion sur l'Albanie de ces circonstances générales dont vous avez parlé ?

Amiral MOULLEC. Oui, à cette époque les services aériens en direction des Balkans faisaient escale à Rome. Il y avait, en particulier, un service français qui, une fois par semaine, s'arrêtait à Rome et allait ensuite à Tirana et Belgrade, puis s'arrêtait de nouveau à Rome au retour. Je voyais fréquemment les officiers qui allaient et venaient ainsi que les diplomates, et la plupart me tenaient au courant de ce qui se passait de l'autre côté de l'Adriatique, particulièrement en Albanie.

M. Pierre COT. Et quels sont vos souvenirs à ce sujet, au point de vue de la constitution de l'État albanais ? Que disait-on à ce moment-là ?

Amiral MOULLEC. Je savais qu'après la libération totale de l'Albanie, un Gouvernement provisoire s'était établi à Tirana. J'avais suivi d'assez près les élections générales du mois de décembre 1945 et également la proclamation de la République albanaise, qui eut lieu, je crois, le 11 janvier 1946.

M. Pierre COT. C'était donc un Gouvernement constitué en 1946, et, si je puis dire, sans expérience internationale, qui dirigeait l'Albanie

lorsque sont survenus les événements que nous avons à juger. Mais que savez-vous de la population à ce moment-là, de son état ? Les choses allaient-elles sans difficultés ou bien, au contraire, y avait-il des difficultés ?

Amiral MOULLEC. Je savais que le Gouvernement de Tirana éprouvait de grandes difficultés dans la reconstruction et aussi dans l'application de la loi agraire. Je savais, d'autre part, que la population avait énormément souffert de l'occupation, puis des combats de la libération, et qu'elle était restée très soucieuse, je dirai même un peu craintive. Je n'étais donc pas porté à m'étonner des mesures parfois imprévues que le Gouvernement était amené à prendre pour tenter de protéger sa population.

M. Pierre COT. Vous venez de dire « mesures parfois inattendues » ; dois-je l'entendre comme mesures inattendues pour nous qui n'avons pas les mêmes problèmes ou bien mesures illégales et entraînant à n'importe quel excès ?

Amiral MOULLEC. Non, j'ai voulu certainement parler d'inexpérience. Il était très visible que le Gouvernement de Tirana était un gouvernement jeune, composé de personnes qui n'avaient pas eu de responsabilités avant la guerre et qui ignoraient pas mal de détails juridiques ou certains aspects de la légalité internationale. Je ne crois pas qu'ils ont commis des excès de ce point de vue, mais quelquefois des manifestations, je ne dirai pas ridicules, mais presque.

M. Pierre COT. L'Albanie possédait-elle une marine de guerre et avait-elle des gens capables de lui servir d'experts à ce point de vue-là, sur les problèmes navals ?

Amiral MOULLEC. On ne peut pas appeler « marine de guerre » les quelques embarcations à moteur qui existaient dans les ports de Durazzo, Valona et Saranda. D'ailleurs, il n'y a qu'à consulter le *Jane's*, qui cite quelques lignes sur les plus petites marines, telle que celle du Venezuela, et on n'y trouvera rien en ce qui concerne l'Albanie.

M. Pierre COT. Donc, pour résumer cette partie, avant de passer à autre chose : un pays qui a beaucoup souffert, qui est un pays pauvre, avec un gouvernement sans grande expérience, qui vient de prendre le pouvoir, et pas de marine, par conséquent pas d'expérience des choses navales. Ce que je viens de dire correspond-il bien à votre pensée ?

Amiral MOULLEC. Exactement.

M. Pierre COT. Et tout cela, dans la toile de fond que vous avez décrite, c'est-à-dire dans une atmosphère de tension et peut-être d'intrigues politiques. Est-ce bien cela également ?

Amiral MOULLEC. Oui.

M. Pierre COT. Arrivons-en alors maintenant aux questions précises. Les premières questions que je vous poserai sont des questions relatives aux mines. Vous avez entendu la déposition des experts britanniques, et je voudrais vous demander si vous avez quelques observations à nous faire, du point de vue technique, au sujet des mines, et notamment des GY dont il s'agit ?

Amiral MOULLEC. Je dois dire, tout d'abord, que personnellement je ne me suis pas occupé de questions de mines depuis la guerre et que je ne connais pas les mines GY.

De plus, Monsieur le Président, je voudrais vous faire remarquer que la partie n'est pas très égale : d'un côté, vous avez ici les meilleurs experts de mines du monde — j'oserai le dire — appuyés par toute l'Amirauté britannique ; de l'autre côté, vous avez deux officiers isolés, sans documentation et sans aucun appui, sans état-major pour les soutenir, pour les renseigner. Ainsi, pour rétablir l'équilibre un petit peu, j'avais demandé à mes camarades britanniques de nous montrer, au moins, soit le manuel allemand concernant les mines GY, soit le manuel britannique que l'Amirauté a fait établir à la fin de la guerre, à partir du manuel allemand. Mais je dois dire que, malgré plusieurs demandes, je n'ai pas obtenu satisfaction.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, c'est un point sur lequel je voudrais appeler l'attention de la Cour. Nous sommes accusés d'avoir posé ou fait poser des mines GY. Nous n'avons aucun renseignement officiel sur ces mines GY. Nous avons demandé à nos collègues britanniques la documentation; jusqu'à présent ils ne nous l'ont pas donnée. Je me permets alors, très respectueusement mais fermement, d'attirer l'attention de la Cour sur ce point. Peut-être elle-même pourra obtenir la communication des documents. Nos collègues britanniques ont des documents sur ces mines. On nous reproche d'avoir placé de telles mines et on ne nous communique pas, malgré nos demandes réitérées, les documents qui nous permettraient de discuter.

Je reviens alors à l'amiral Moullec et je le prie de bien vouloir préciser, pour la Cour et pour nos collègues, les raisons pour lesquelles il croit que la connaissance de ces documents est indispensable à la défense du Gouvernement albanais.

Amiral MOULLEC. Je vous ai dit, Monsieur le Président, que je n'avais pas une expérience personnelle des mines GY. Aussi me suis-je efforcé de me renseigner au cours de conversations avec des camarades français ou étrangers qui avaient une expérience plus grande que la mienne des mines employées vers la fin de la guerre. Les renseignements qu'ils m'ont donnés sont à peu près concordants. Si vous permettez, je vais vous donner lecture de ce qui résulte de ces recoupements :

« Les mines allemandes du type Y ont des antennes en plomb dans lesquelles se trouve une fiole de verre contenant l'électrolyte et un revêtement de caoutchouc. Bien que très fragiles, ces antennes ne sont pas protégées comme c'est le cas pour d'autres mines. Pour cette raison, les trous prévus sur la mine pour les antennes sont bouchés, en temps normal, par un tampon de matière plastique telle que la bakélite, et les antennes ne sont placées sur la mine qu'à bord du navire, juste avant l'opération de mouillage des mines. Les antennes sont livrées aux bâtiments dans des caisses spécialement aménagées. Ainsi se prémunit-on contre les accidents éventuels ou les maladresses lors de la manipulation.

« Pour la préparation, à bord, des mines allemandes GY, en vue de leur mouillage, c'est-à-dire pour dévisser les bouchons de bakélite, pour visser les antennes et pour mettre en place les détonateurs, une équipe moyennement entraînée fait l'opération en cinq à six minutes par mine. Avec deux équipes de spécialistes, il est possible de mettre au point vingt mines en une heure. »

Vous voyez, Monsieur le Président, toute l'importance de ce renseignement. On vous a dit qu'on avait vu les mines à bord du *Mljet* et du *Meljine* en rade de Sibenik et que ces mines portaient leurs antennes. Or, je crois le renseignement que je viens de donner exact. Ces mines, s'il s'agissait de mines GY et des bateaux qui ont fait l'opération délictueuse, n'auraient pas dû avoir leurs antennes en place.

Je voudrais ajouter un détail. Les mines du type Vickers ont, pour leurs antennes, des protecteurs de fer, si bien que l'on place les antennes des mines Vickers à bord bien avant le mouillage, au moment où l'on sort les mines du magasin pour les embarquer à bord.

Or, je remarque d'autre part que le témoin Kovacic, ancien officier de la marine royale yougoslave, connaissait les mines Vickers qui étaient les mines employées en Yougoslavie avant la guerre. Ne peut-on alors en déduire qu'il a peut-être voulu faire une extrapolation de ce qu'il connaissait des mines Vickers et appliquer cela aux mines allemandes GY. C'est une possibilité ; je vous laisse le soin de conclure.

M. Pierre Cot. La Cour peut comprendre, par conséquent, l'intérêt que nous avions à obtenir ce manuel pour pouvoir discuter la véracité, la vraisemblance du témoignage Kovacic. Mais supposons que la marine britannique ne dispose plus de ce manuel, qu'elle n'en ait plus dans ses stocks. Pensez-vous qu'il y a d'autres états-majors qui en possèdent et auxquels la Cour pourrait s'adresser si elle désire l'avoir ?

Amiral Moullec. Je suis persuadé que la marine hollandaise, par exemple, a dû trouver, en reprenant possession de ses bases après la guerre, des manuels allemands concernant les mines GY entre autres. Je crois aussi que la marine hollandaise a reçu, comme toutes les marines alliées, communication du manuel anglais qui a été établi vers la fin de la guerre. Par conséquent, je pense qu'il suffirait, si les Britanniques n'ont plus leur manuel en stock, de faire une demande à la marine hollandaise qui, je crois, pourrait le donner à la Cour.

M. Pierre Cot. Mais il y a quelques jours, les experts anglais ne vous avaient-ils pas communiqué un document sur les mines et ce document est-il celui que vous demandez ? Je voudrais que vous précisiez ce point devant la Cour.

Amiral Moullec. Non, nous avons reçu communication d'un autre document qui ne comporte que certains schémas, assez vagues, des mines GR et GY en particulier.

M. Pierre Cot. Voilà, par conséquent, pour les antennes et pour les moyens qu'a la Cour d'obtenir ce que nous n'avons pas obtenu, si elle le désire.

Je voudrais alors arriver — toujours dans le secteur des mines si je puis ainsi m'exprimer — à une seconde question. Les experts britanniques et les conseils du Gouvernement britannique semblent tenir pour démontré que les Yougoslaves possédaient des mines GY. Vous avez, je crois, examiné au Greffe les documents allemands qui avaient été déposés par les Britanniques et qui ont été commentés à cette barre par le commandant Sworder.

Pouvez-vous nous dire si, d'après vous, ces documents démontrent d'une façon certaine que la Yougoslavie possédait des mines GY en 1946 ?

Amiral MOULLEC. Je crois en effet qu'il est très important de savoir si les Yougoslaves disposaient ou non de mines GY. A la fin de sa plaidoirie, dans les 14 points qu'il a cités, sir Hartley a admis ce point comme démontré. Or, je ne suis pas de cet avis ; il me semble que les Britanniques n'ont pas fait la preuve qui leur incombait.

J'ai en effet examiné de très près les documents allemands qui ont été déposés au Greffe par le commandant Sworder. J'y ai constaté qu'à Split, Dubrovnik, Catarro, aucune mine GY n'a été retrouvée en stock. On a trouvé d'autres mines allemandes et italiennes ou des mines alliées, mais aucune mine allemande GY. Il y avait donc seulement le port de Trieste. Sur la page « Trieste », il y a plusieurs chiffres écrits au crayon et barrés, et en fin de compte le chiffre 171 avec la date 25 avril 1945. J'admets donc que, le 25 avril 1945, il y avait en magasin à Trieste 171 mines allemandes GY. Mais que s'est-il passé dans la suite ? Nous n'en savons rien.

Les Yougoslaves sont arrivés à Trieste le 1er mai 1945, et, je vous l'ai dit tout à l'heure, ils ont été rejoints, une semaine plus tard, par la division néo-zélandaise. Les Yougoslaves ont-ils pu, pendant ces huit jours, évacuer les mines allemandes ? Je ne le crois pas, parce qu'ils n'avaient pas de marine à ce moment-là et pas de transports. S'ils avaient voulu effectuer un transport, ils auraient été obligés de demander un bateau au pool des navires marchands qui était administré alors par les Britanniques. D'autre part, ils ne pouvaient pas les évacuer par chemin de fer, puisque le viaduc entre Trieste et Ljubliana était coupé.

D'ailleurs, sait-on même si les Yougoslaves ont trouvé ces mines quand ils sont arrivés ? Ce n'est pas du tout démontré. Le commandant Sworder nous a dit que, sur les états allemands qui avaient été retrouvés en ce qui concerne les ports grecs, on trouvait des références à des mines allemandes existant dans les ports grecs. Or, quand les Grecs et les Britanniques sont entrés dans les bases, ils n'ont rien retrouvé, et le commandant Sworder nous a dit que c'était parce que les Allemands, au dernier moment, avaient procédé à des mouillages de mines. Nous savons que les Allemands sont très méthodiques. Si donc ils ont fait des mouillages de mines au dernier moment en Grèce, ils ont dû en faire en Yougoslavie ou dans le nord de l'Adriatique. En tout cas, à mon avis, et je l'exprime très fortement, je ne crois pas qu'il y avait plus de chance de trouver des mines GY en Yougoslavie qu'en Grèce. Les deux pays sont exactement au même point.

M. Pierre COT. Ce point me paraissant très important, je voudrais vous poser quelques questions particulières pour préciser le raisonnement, et je vous demande de me répondre presque par oui ou par non.

D'après les documents allemands, il y aurait eu, le 25 avril, des mines à Trieste, et d'après les déclarations du commandant Sworder, ces documents allemands, que nous n'avons pas, indiquaient également qu'il y avait des mines en Grèce. Est-ce bien exact ?

Amiral MOULLEC. C'est exact.

M. Pierre COT. D'après le commandant Sworder, bien que l'on ait trouvé dans les documents allemands l'indication qu'il y avait des mines en Grèce, les troupes britanniques n'en ont pas trouvé, d'où il déduit que ces mines ont dû être utilisées au dernier moment par le commandement allemand. Est-ce exact ?

Amiral MOULLEC. Le commandant Sworder l'a dit et je le crois.

M. Pierre COT. La situation étant la même à Trieste et le commandement allemand ayant généralement les mêmes méthodes, ne vous paraît-il pas probable que la méthode qui a été appliquée aux mines qui étaient à Trieste le 25 avril ait pu être utilisée pour la protection de cette côte entre le 25 avril et le débarquement des Alliés ? Est-ce bien votre pensée ?

Amiral MOULLEC. Nous n'avons aucune preuve, mais c'est une hypothèse qui me paraît raisonnable.

M. Pierre COT. Une quatrième question et nous en aurons fini. Les Yougoslaves sont restés seuls à Trieste du 1er au 8 mai ; ensuite les Néo-Zélandais, c'est-à-dire le commandement britannique, ont séjourné également à Trieste. Or, d'après ce que vous avez dit, pendant cette période du 1er au 8 mai, le viaduc étant détruit, les mines ne pouvaient pas être transportées par voie ferrée ; les Yougoslaves n'ayant pas de transports maritimes, ces mines n'auraient pu être transportées sans une demande adressée au commandement britannique. Ai-je bien compris ?

Amiral MOULLEC. C'est exact. D'ailleurs, je me rappelle avoir rencontré à Rome vers cette époque un général yougoslave qui participait aux discussions au sujet du butin de guerre. Je ne me souviens pas de son nom, mais on pourrait très vraisemblablement le retrouver, et il pourrait dire à la Cour ce que sont devenues ces mines.

M. Pierre COT. La conclusion des quatre questions que je viens de vous poser me paraît la suivante : C'est que si les Yougoslaves avaient trouvé des mines à Trieste, à l'époque que l'on dit, c'est-à-dire le 1er mai, ou bien ces mines auraient été enregistrées par la Commission interalliée après le 8 ou bien elles auraient été transportées au su des Britanniques sur des navires dirigés par ces derniers. Donc les Britanniques en auraient une preuve qu'ils n'ont pas rapportée. Est-ce bien votre pensée ?

Amiral MOULLEC. Je crois, en effet, que si ces mines étaient réellement tombées entre les mains des Yougoslaves, les Britanniques auraient eu facilement le moyen de nous en fournir la preuve.

M. Pierre COT. Dans l'état actuel des documents britanniques, il n'y a donc pas plus de preuves qu'il y ait eu des mines GY en Yougoslavie qu'en Grèce, mais il y a autant de chances pour que quelques-unes aient échappé aux contrôles qui sont effectués en temps ordinaire. C'est bien le sens de votre déclaration ? Est-ce que je l'interprète bien ?

Amiral MOULLEC. La situation des deux pays, en ce qui concerne la possibilité de posséder des mines GY, me paraît exactement la même.

M. Pierre COT. Dernière série de questions très brèves sur ce problème des mines.

Avez-vous quelques observations à nous présenter sur les mines qui ont été vues à Corfou par le commandant Mestre ?

Amiral MOULLEC. Oui, je voudrais parler des mines qui ont été vues à Corfou par le commandant Mestre et de celles qu'il a vues plus tard à Malte. Je suis persuadé qu'il s'agit des mêmes mines. Nos camarades

britanniques nous le disent et je les crois, mais je dois faire remarquer que s'agissant d'un fait exposé devant une Cour de justice, toutes les précautions possibles n'ont pas été prises.

Le commandant Mestre a vu des éléments de mines à Corfou. Il a cru qu'il s'agissait de mines GR. A ce moment-là on a placé devant lui ces morceaux de mines sans aucun scellé. Plus tard, à Malte, il a vu des engins et a constaté que c'étaient des mines GY.

Je répète que je suis persuadé qu'il s'agit des mêmes mines, mais je dois constater que devant un tribunal français on n'admettrait pas la présentation de pièces à conviction produites d'une telle manière.

M. Pierre COT. Par conséquent, au moins d'après les règles de procédure dont vous avez l'habitude, car vous avez fait partie de commissions durant votre vie, les Britanniques se sont plus préoccupés de trouver les mines que d'apporter devant un tribunal des éléments de preuve indiscutables et assortis des précautions ordinaires. Est-ce bien votre pensée ?

Amiral MOULLEC. C'est exact.

M. Pierre COT. Je voudrais alors passer à un autre sujet que nous pourrons peut-être épuiser avant midi : c'est la question du canal de Corfou.

Voulez-vous, non pas en tant que juriste ou géographe, mais en tant que marin, nous dire quelles sont, selon vous, les caractéristiques du canal de Corfou ?

Amiral MOULLEC. Le canal de Corfou est, à mon avis, une voie de navigation d'importance tout à fait secondaire qui n'est fréquentée en temps ordinaire que par des bateaux de pêche et de très petits caboteurs grecs, yougoslaves ou albanais. De temps en temps aussi on y voit passer, pendant la belle saison, un ou deux bateaux de tourisme, mais je considère que c'est vraiment une voie qui n'a pas un caractère international et est tout à fait secondaire.

J'admets que la marine royale britannique se sert de la rade de Corfou au cours de ses croisières et qu'elle passe de temps en temps par le canal nord, bien qu'il soit souvent plus normal d'emprunter le canal sud. Mais même si la marine royale britannique emprunte le canal nord, je ne crois pas que ce fait puisse être considéré comme d'une très grande importance pour le développement des relations amicales entre les nations.

Vous m'avez demandé de ne pas parler en géographe, je voudrais cependant être très bref sur un point de géographie. Les Britanniques se sont servis de différents documents, des atlas en particulier, montrant que le canal nord de Corfou est une voie internationale. Je me permettrai de présenter à la Cour une carte très récente établie juste avant la guerre par le service géographique français et qui porte toutes les lignes de navigation en Méditerranée ; or, il n'y en a aucune passant entre Corfou et la terre.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, je ne savais pas que cette carte n'avait pas été montrée à nos collègues britanniques. S'ils font la moindre objection, je demande qu'on la retire et que l'on supprime ce que le témoin a dit. Je m'excuse.

Sir Eric BECKETT. We do not object.

M. Pierre COT. Je vous remercie.

[A l'expert.] En somme, en dehors du trafic local, pas d'importance commerciale. Avant la guerre, puisque maintenant il n'y en a plus, quelques bateaux de touristes et quelques passages de navires de guerre de Sa Majesté britannique dans le détroit. C'est bien cela que vous avez indiqué ?

Amiral MOULLEC. C'est exact.

M. Pierre COT. Pour donner une idée de l'importance de ce passage, je voudrais vous poser une question personnelle : pendant vingt années, vous avez servi en Méditerranée dans la marine française ; combien de fois êtes-vous passé par le canal de Corfou ?

Amiral MOULLEC. Je suis passé une seule fois dans le canal nord de Corfou. Il y a très longtemps de cela, au moins entre vingt et vingt-cinq ans, j'étais embarqué sur un torpilleur à ce moment-là. Je me rappelle très bien l'aspect de cette région. J'avais été frappé par le fait que la ligne médiane du chenal forme frontière maritime entre la Grèce et l'Albanie. D'autre part, je me souviens de la roche Barchetta qui, comme son nom l'indique, a l'aspect d'une barque chavirée. Mais, contrairement à ce qu'ont fait les Britanniques le 22 octobre, mon bateau, aussitôt après avoir passé la roche Barchetta, avait incliné sa route vers la gauche de façon à passer au milieu du chenal, entre le cap Kiephali et la côte de Corfou. Je veux vous le montrer sur la carte.

Voici la roche Barchetta ; aussitôt après Barchetta Rock les bateaux, à cette époque-là, tournaient à gauche de façon à passer à mi distance entre le cap Kiephali et la côte de Corfou. [L'expert montre sur la carte.]

M. Pierre COT. Laissons de côté pour l'instant — nous y reviendrons — la question des mines. Plaçons-nous dans des conditions normales. D'après vous, la baie de Saranda et la partie de la Méditerranée qui est devant la baie de Saranda ne font donc pas partie, à proprement parler, du canal de Corfou, ce n'est pas un passage obligatoire, on n'est pas obligé, devant Saranda, de passer dans les eaux territoriales albanaises, ou bien y est-on obligé ? Si on n'y est pas obligé, la coutume en temps normal est-elle de passer dans les eaux territoriales albanaises ou non ?

Amiral MOULLEC. Non, je crois que la baie de Saranda ne fait pas partie, à proprement parler, du canal de Corfou. Le passage resserré, c'est le passage au sud [l'expert montre sur la carte].

M. Pierre COT. Au nord de Corfou, mais au sud de Saranda ?

Amiral MOULLEC. Dès que l'on est sorti de ce passage resserré, la mer a plus de six milles de large, c'est-à-dire que l'on peut passer au milieu, je dis en temps de paix quand il n'y a pas de mines, on peut passer au milieu dans des eaux qui n'appartiennent à aucune nation, en laissant sur la droite les eaux albanaises et sur la gauche les eaux grecques. En général, les navires préfèrent passer dans les eaux qui sont à tout le monde.

D'autre part, les Albanais, que j'ai interrogés à ce sujet, les témoins qui sont passés ici récemment, m'affirment que même maintenant et même malgré la présence de champs de mines, les petits caboteurs qui transitent dans le canal de Corfou passent à côté du phare Tignoso,

soit à l'est, soit à l'ouest de ce phare, et aussitôt inclinent leur route vers le nord-ouest.

Voici le phare Tignoso, il y a de l'eau à gauche et à droite ; les caboteurs actuellement font ce chemin [l'expert montre sur la carte] ; ainsi, les bâtiments n'ont pas à passer dans les eaux de Saranda.

M. Pierre COT. Mais, excusez mon ignorance, on nous a dit qu'il y avait des mines par là. Comment ces caboteurs peuvent-ils passer malgré l'existence de ces champs de mines ? Est-ce à cause de leur tirant d'eau ou bien voulez-vous préciser ce point ?

Amiral MOULLEC. J'ai dit qu'il s'agissait de bâtiments de très petit tonnage, de bâtiments de pêche ou de très petits caboteurs qui ont donc des tirants d'eau généralement inférieurs à deux mètres et qui passent au-dessus des mines. D'autre part, vous savez que les eaux de la Méditerranée, surtout dans cette région, sont très claires, aussi je serais étonné si les pratiques de ce pays n'avaient pas encore repéré les mines et ne savaient exactement où il y en avait afin de les éviter.

M. Pierre COT. Revenons aux navires de guerre, aux gros navires. Avant la guerre, après être sortis de la partie resserrée, ils inclinaient par conséquent vers le nord-ouest, passant entre les eaux grecques et les eaux albanaises, mais sans entrer dans les eaux albanaises devant Saranda. C'est bien cela ?

Amiral MOULLEC. C'est exact, non seulement pour les bateaux de guerre mais pour les bateaux de commerce. Les instructions nautiques disent : « Lorsque vous voulez embouquer le canal de Corfou, route au sud, passez exactement au milieu, entre le cap Kiephali et la côte grecque de Corfou. »

M. Pierre COT. Voilà donc précisé ce que nous appellerons le passage normal dans des circonstances normales. Étant donné l'existence des champs de mines, qui ont été situés sur la carte supérieure par nos collègues britanniques, les navires britanniques avaient-ils une raison quelconque de passer si près de Saranda, ou bien auraient-ils pu trouver, ou au besoin organiser une route qui soit plus normale au point de vue de la pratique et du droit international ?

Amiral MOULLEC. La Cour connaît la question ; les Allemands avaient établi un chenal qui longeait tout à fait la côte en suivant tous ses méandres. C'était le chenal qui normalement devait être suivi après la libération de l'Albanie, en fin 1944 par exemple. Au début de 1945, je comprends que l'on ait encore maintenu ce chenal. A la fin de 1945, cela devenait peut-être un peu plus étonnant, puisqu'à ce moment-là les Britanniques avaient reçu communication des documents allemands sur les champs de mines ; ils pouvaient donc exactement savoir où se trouvaient ces champs de mines, et on aurait pu un petit peu modifier le chenal Médri. Enfin, en 1946, lorsque les Albanais ont déclaré, d'une façon très ferme, qu'ils préféraient, étant donné les circonstances, que l'on ne vînt pas dans leurs eaux, je crois que les Britanniques auraient pu, à ce moment-là, facilement modifier le chenal Médri. Il suffisait de faire un changement en appuyant la lisière occidentale du chenal Médri sur les deux extrémités du champ de mines. [L'expert montre sur la carte.] Les documents allemands qui avaient été pris en Allemagne

indiquent parfaitement les extrémités du point occidental et du point extrême-oriental de ce champ de mines. Ils connaissaient exactement le point où s'arrêtait ce champ de mines, si bien que ces zones tracées pendant la guerre n'avaient plus de valeur en 1946. Ce que l'on savait, c'est qu'il y avait un champ de mines ici et un autre champ de mines là [l'expert montre sur la carte]. Il était très facile, à ce moment-là, de déplacer le chenal Médri en mettant sa limite aux points des deux champs de mines que je viens de montrer. Ainsi, en mettant une largeur de chenal d'un mille, on aurait eu à peu près ceci: les bateaux seraient passés dans l'endroit où est la baguette. [L'expert montre sur la carte.]

M. Pierre COT. En somme, à partir de 1946, il n'y avait aucune raison nautique — si je puis m'exprimer ainsi — de passer si près de la côte albanaise. Il pouvait y avoir des raisons politiques, mais je vous interroge comme marin. Donc, à partir de 1946, aucune raison valable pour un marin de ne pas rapprocher la route de la côte grecque pour ne pas la laisser si près de la côte albanaise, mais pour la mettre en tout cas entre les deux côtes. Est-ce bien cela ?

Amiral MOULLEC. C'est exact.

M. Pierre COT. Sans doute aurait-il fallu prendre, évidemment, une marge de sécurité entre les extrémités des champs de mines et faire un dragage de contrôle. Est-ce bien cela ?

Amiral MOULLEC. Un dragage de contrôle n'était pas absolument indispensable, mais j'admets qu'il eût été prudent de le faire.

M. Pierre COT. Ne pensez-vous pas que ce déplacement de la route, tout au moins pour les navires de guerre, s'imposait, étant donné l'attitude prise par le Gouvernement albanais et sa notification très nette de ne pas laisser passer de navires de guerre sans autorisation dans ses eaux ?

Amiral MOULLEC. Je crois en effet qu'ils auraient dû le faire, parce que les Albanais leur en avaient exprimé le désir et, je dirai même davantage, parce qu'ils avaient interdit leurs eaux.

M. Pierre COT. Je vais vous poser des questions qui ont l'air d'être des questions juridiques. Je vous demande d'y répondre, non pas en juriste, mais en marin, en nous donnant la pratique du marin que vous êtes.

D'après la coutume, considérez-vous que le Gouvernement albanais avait le droit d'interdire le passage des navires de guerre dans ses eaux ou tout au moins de subordonner le passage des navires de guerre dans ses eaux territoriales à une autorisation ? Une telle exigence, d'après vos souvenirs et d'après votre expérience de marin, vous paraît-elle choquante ?

Amiral MOULLEC. Il n'y a aucun doute dans mon esprit à ce sujet. Chaque nation souveraine a parfaitement le droit de faire connaître aux étrangers les règlements qu'elle entend faire respecter concernant le passage dans ses eaux, et elle a parfaitement le droit d'interdire certaines portions de ses eaux.

M. Pierre COT. Pouvez-vous nous donner à ce propos quelques exemples tirés de la pratique internationale notamment en Méditerranée ? Je vous demande de nous donner quelques exemples qui vous ont été communiqués dans le cours de votre service, dans les instructions que vous receviez quand vous passiez en Méditerranée, dans cette région.

Amiral MOULLEC. Je vois par exemple dans les *Instructions nautiques françaises pour la Méditerranée orientale*, pages 539 à 542, treize schémas indiquant les régions que la Grèce a déclaré interdites à la navigation et les zones, très vastes et nombreuses, qu'elle a déclaré zones surveillées. Il s'agit là de décrets qui ont paru, je crois, en 1925 et 1937, mais qui sont encore en vigueur, puisqu'on ne signale pas leur abrogation dans cette édition des *Instructions nautiques* qui est de 1945.

Prenant un exemple dans ces schémas, je vois (p. 540) que le golfe de Patras, c'est-à-dire l'entrée dans le canal de Corinthe, comporte au nord et au sud deux bandes d'environ deux milles de large qui sont interdites à la navigation.

En passant, je fais remarquer que le détroit de Corinthe me paraît beaucoup plus important que le canal de Corfou et que les Albanais sont aussi justifiés d'interdire l'approche de Saranda que les Grecs d'interdire l'approche du cap Papas. Voici la carte de Grèce. Je vais vous montrer du doigt l'entrée du golfe de Patras et le cap Papas autour duquel se trouve une zone interdite d'environ deux milles de large.

M. Pierre COT. Par conséquent, les golfes que vous avez montrés et dans lesquels les Grecs interdisent la navigation des bateaux de guerre tout au moins sont, par rapport au canal de Corinthe, un peu dans la même situation que le golfe de Saranda par rapport à l'entrée de la partie resserrée du canal de Corfou. C'est bien cela ?

Amiral MOULLEC. Il me semble que les deux situations sont comparables.

M. Pierre COT. Pouvez-vous encore donner un ou deux exemples, sans prendre trop sur le temps qui nous est accordé par la Cour, se rapportant à votre expérience de marin dans la Méditerranée ?

Amiral MOULLEC. Les mêmes *Instructions nautiques*, page 49, en ce qui concerne l'approche des côtes turques, font connaître les règles très strictes que la République turque a établies pour la fréquentation de ses eaux. Ces règles sont sévères. Il est défendu de s'approcher des côtes inhabitées de Turquie. Les postes militaires ont l'ordre de tirer sur tout bâtiment de la côte la nuit. Les bâtiments qui, par suite d'avaries, se verraient dans l'obligation de s'approcher des côtes, ne peuvent se diriger que sur un nombre de ports nommément désignés.

Je lis en particulier l'article 9 du décret concernant l'accès et le stationnement des navires dans les eaux turques. Cet article 9 dit :

« Il est absolument interdit à toute personne dépendant des bâtiments de guerre étrangers de prendre des vues photographiques des ports et des côtes de la République turque, d'en relever les plans, de se procurer, reproduire et publier les plans, croquis, tracés, photographies ou descriptions des fortifications et des batteries ainsi que des établissements qui en dépendent se trouvant à dix kilomètres de celles-ci. »

Je lis également, à la page 394, à propos du golfe d'Izmir : « les bâtiments risquent de se faire canonner s'ils cherchent à pénétrer dans le golfe contrairement aux prescriptions ci-dessus » Et, à la page 502, on voit que les règles de navigation concernant le golfe d'Ismid sont au moins aussi draconiennes.

M. Pierre COT. Ces règles sont des règles applicables en temps de paix et qui ne sont pas applicables dans une région couverte par les conventions sur les détroits. C'est bien cela ?

Amiral MOULLEC. Je n'ai pas parlé de régions se trouvant sous le régime de la Convention des détroits. J'ai parlé de régions autres.

M. Pierre COT. Je répète que nous ne raisonnons pas en tant que juristes parce que toutes les situations ne sont peut-être pas exactement comparables. Mais, en tant que marin, n'en déduisez-vous pas un certain nombre de règles pratiques, notamment celle-ci : que vous ne devez pas passer dans les eaux territoriales si vous pensez que votre passage est indésirable ou est interdit ? Est-ce à peu près la conclusion que vous tirez de ce que vous nous avez dit ?

Amiral MOULLEC. Je vous donne le point de vue d'un marin et non celui d'un juriste. Nous sommes « les hommes en bleu », comme a dit le commandant Sworder, et à bord des bateaux nous n'avons pas, malheureusement, à notre disposition la bibliothèque du Palais de la Paix. Nous n'avons que quelques documents très rares. Sur le droit international, nous avons généralement un ou deux manuels. En outre, nous possédons surtout des instructions nautiques qui sont tenues à jour à bord de chaque bateau. Ces instructions nautiques nous donnent tous les détails concernant les pays d'importance secondaire tels que la Grèce et la Turquie, dont je vous ai parlé tout à l'heure. Quant aux grandes nations, nous savons qu'en général elles sont peut-être plus libérales et moins méfiantes, mais que chacune d'elles a quand même édicté des règles concernant la navigation dans ses eaux et l'accès de ses ports.

Ainsi, en ce qui concerne la France, je sais qu'il existe de tels décrets qui ont été publiés peu de temps avant la guerre, en juin 1930 et octobre 1934. Ces décrets sont signés du Président de la République et ils sont reproduits dans les instructions sur l'application du droit international éditées par l'*Imprimerie nationale* en 1934 et dont la bibliothèque du Palais de la Paix possède un exemplaire.

En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, je dirai que les forces navales en temps de paix sont destinées à favoriser le maintien de la paix et non pas à créer des incidents. Nous savons que notre rôle est de respecter les usages, de ne pas froisser les États riverains des mers que nous fréquentons et de respecter, dans toute la mesure du possible, les interdictions qu'ils imposent.

M. Pierre COT. Cela me paraît un excellent état d'esprit pour un marin ; mais en somme, en tenant compte de votre expérience personnelle et des instructions auxquelles vous êtes habitué, vous considérez qu'il est conforme à la coutume qu'un État puisse interdire le passage dans ses eaux territoriales ou bien le subordonner à certaines conditions. C'est ce que je crois avoir compris, et vous me démentirez si je me suis trompé.

Pour ne pas perdre de temps, je voudrais ajouter ceci : est-ce que cela vous paraît particulièrement vrai quand on se trouve dans une période

de troubles ou de menaces de guerre ? Est-ce que, d'après votre expérience, en période de troubles ou de menaces de guerre il est conforme à la coutume que les États riverains puissent prendre des mesures particulièrement sévères pour réglementer le passage des navires de guerre ?

Amiral MOULLEC. Il est certain que dans les circonstances spéciales auxquelles vous venez de faire allusion, tout officier de marine doit être particulièrement prudent. Nous savons d'ailleurs que ces sortes de situations sont prévues par certains règlements, en particulier par le règlement hollandais que l'on cite fréquemment. Je crois que les Pays-Bas, par ce règlement, se réservent le droit de restreindre ou d'interdire l'admission des navires de guerre dans leurs eaux territoriales en cas de guerre ou en cas de danger de guerre, ainsi que dans toute autre circonstance exceptionnelle. Je trouve qu'il n'y a là rien que de très naturel.

M. Pierre COT. Je n'ai plus qu'une question à vous poser pour en finir avec ce sujet, c'est la suivante : étant donné ce que vous nous avez dit de la situation dans l'Adriatique et dans la Méditerranée en 1946, d'une part ; de la jeunesse, pour ne pas dire de l'inexpérience même du Gouvernement albanais et de l'état de crainte de la population, d'autre part. En troisième lieu, étant donné ce que vous savez de la pratique internationale, considérez-vous comme normal, comme conforme à cette pratique internationale que ce Gouvernement, en 1946, ait interdit aux navires de guerre étrangers de passer dans ses eaux territoriales sans autorisation ?

Amiral MOULLEC. L'Albanie ne me semble pas avoir fait preuve d'une prétention exorbitante en notifiant une telle interdiction en 1946. Le Gouvernement de Tirana était alors poussé par une raison qui me paraît respectable. Il voulait rendre le calme à une population rendue craintive par les souvenirs de la guerre et particulièrement par les bombardements du Vendredi saint 1939 et ceux de la libération. Enfin, cette population était également soucieuse des revendications que les Grecs faisaient alors valoir sur cette partie de l'Albanie.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, j'en arrive à une tout autre série de questions. Peut-être la Cour voudra-t-elle s'ajourner ?

Le PRÉSIDENT. Certainement.

M. Pierre COT. Puis-je, Monsieur le Président, vous poser une question ? Je crois avoir compris que c'est cet après-midi que je dois m'expliquer sur la portée du dernier document que nous avons déposé ?

Le PRÉSIDENT. Non, ce sera pour la prochaine audience.

M. Pierre COT. Je suis à la disposition de la Cour. Je préférerais que ce soit demain, ce qui me donnerait le temps de réfléchir.

Le PRÉSIDENT. Ce ne peut pas être cet après-midi, car l'audience est la suite de celle du matin.

[*Séance publique du 10 décembre 1948, après-midi.*]

M. Pierre COT. Nous arrivons maintenant aux différents incidents qui se sont succédé. Avant de prendre le premier, je voudrais demander à l'amiral Moullec quelle est son impression d'ensemble sur ces incidents.

Amiral MOULLEC. J'ai l'impression qu'au début il s'est agi d'un regrettable malentendu. Il y a eu d'abord l'incident du 15 mai, qui, nous le savons maintenant, a été le résultat malheureux de l'initiative d'un officier subalterne. Le Gouvernement britannique a pris très mal cet incident somme toute minime. Comme l'Albanie était la pièce la plus faible d'un échiquier beaucoup plus vaste, il est possible qu'à ce moment-là on ait voulu profiter de l'occasion pour faire une manœuvre politique.

De son côté, le Gouvernement albanais, qui était responsable de la sécurité, de la tranquillité de la population, a pensé que sa position était juste, et il s'est maintenu sur cette position. Ainsi la situation s'est tendue petit à petit.

M. Pierre COT. Ce premier incident a engendré, en quelque sorte, le passage du 22 octobre, mais, après le 22 octobre, comment expliquez-vous le développement de la situation ?

Amiral MOULLEC. J'ai dit toute la sympathie que j'éprouvais pour les victimes innocentes de ce très regrettable incident et, par solidarité maritime, je souhaite vivement que les coupables soient trouvés et punis, mais je crois réellement, en conscience, que l'Albanie n'est pas responsable de cet incident.

Je constate, d'autre part, qu'un État qui est nommément désigné et accusé d'avoir fait le mouillage de mines délictueux n'a pas été cité devant votre Cour. Ainsi, j'ai un peu peur que l'Albanie, dans cette affaire, ne joue le rôle de bouc émissaire.

M. Pierre COT. Nous allons prendre très rapidement l'incident du 15 mai. La Cour connaît les faits, je ne vous demande pas de lui en imposer le récit à nouveau. Je voudrais qu'en tant que marin vous nous donniez votre explication et, si je puis dire, votre interprétation de cet incident.

Amiral MOULLEC. Je viens de vous dire qu'à mon avis cet incident est la conséquence d'une initiative très regrettable de l'officier subalterne qui commandait la batterie. Nous savons maintenant que cet officier a été sinon puni, au moins déplacé. Nous savons également que le Gouvernement albanais, dans la correspondance diplomatique, a exprimé ses regrets et qu'il a fait connaitre au Gouvernement britannique qu'il espérait que ce malheureux incident ne serait pas une cause pour retarder l'établissement de relations diplomatiques. Ainsi, je pense que cet incident aurait pu évoluer d'une façon meilleure qu'il n'a évolué en fait.

M. Pierre COT. Excusez-moi, je crois que j'ai mal posé ma question. Je voulais vous demander vos impressions de marin. Je vais alors la décomposer : Vous connaissez la route que suivaient l'*Orion* et le *Superb*, qui est à peu près la route inverse de celle suivie par les autres croiseurs.

Ma première question est la suivante : en ce qui concerne les navires britanniques s'avançant dans cette route et venant vers le Sud, le commandant de la batterie a-t-il pu avoir, étant donné les habitudes navales qui sont de marcher suivant des lignes droites, l'impression que ces croiseurs se dirigeaient vers Saranda ou bien, au contraire, étant donné la route des navires, pouvait-il ne pas avoir cette impression ?

Amiral MOULLEC. En effet, je vous ai dit ce matin que les instructions nautiques disent qu'un navire qui désire embouquer le canal nord de Corfou doit faire route sur le milieu de la passe entre le cap Kiephali et la côte grecque de Corfou et, ensuite, arrivé à peu près au milieu de cet espace, faire route sur Barchetta Rock. Par conséquent, les gens de Saranda qui étaient habitués autrefois à cette route, lorsqu'ils ont vu les deux croiseurs britanniques passer très près de Kiephali et suivre la côte à une distance moyenne d'un mille, ont pu, en effet, avoir l'impression qu'ils venaient à Saranda pour une opération quelconque. Il est bien évident que cette population de Saranda est encore très craintive, se rappelle les événements de 1939, ceux de 1944. Cette population a énormément souffert, puisque de trois mille habitants avant la guerre elle est passée à huit cents maintenant. Tout le monde devait être très nerveux de voir ces croiseurs s'approcher, et on peut peut-être comprendre la nervosité du commandant de la batterie.

M. Pierre COT. Donc, des gens sans expérience navale ont pu avoir— je ne dis pas ont eu certainement — mais ont pu avoir l'impression que les croiseurs allaient se diriger vers Saranda. Dans ces conditions, était-il naturel que le commandant de batterie essaie de faire des signaux aux croiseurs pour leur dire de s'éloigner ?

Amiral MOULLEC. Oui, bien sûr, le commandant de la batterie aurait dû faire des signaux aux bateaux, et nous savons maintenant qu'il a essayé d'en faire, qu'un matelot ou un soldat qui avait été autrefois marin et connaissait un peu les signaux à bras, a essayé de se faire comprendre par les bateaux. D'autre part, nous savons par le témoignage du commandant Paul que ces signaux n'ont pas été vus des bateaux et, comme le dit très bien le commandant Paul, ils ne risquaient pas beaucoup d'être vus parce qu'avant de faire des signaux il est nécessaire, et les officiers de quart le savent, d'attirer l'attention par quelque chose. Mais comment les Albanais auraient-ils attiré l'attention ? Ils n'avaient ni projecteur, ni mât de pavillon. C'est regrettable qu'ils ne les aient pas eus, mais c'est un fait, ils n'en avaient pas ; alors un homme a dû monter quelque part sur un point élevé de la batterie, remuer ses pavillons, essayer de faire des signaux à bras, puis cela n'a pas été vu. Alors, à ce moment-là, le commandant de la batterie s'est dit : « que vais-je faire » ? et il a pris sur lui de tirer quelques coups de semonce. C'est vraisemblablement de cette façon que cela a dû se passer.

M. Pierre COT. Donc, étant donné l'absence d'appareils de signalisation, le commandant de la batterie, pour avertir les bateaux, devait envoyer quelques coups de semonce. Savez-vous, puisque vous avez assisté à l'audition des témoins, s'il disposait d'obus lestés pour envoyer ces coups de semonce ?

Amiral MOULLEC. Vous avez dit qu'il devait tirer des coups de semonce. Ce n'est pas absolument exact. En temps de paix, on évite d'en venir

à cette extrémité, mais néanmoins dans des circonstances spéciales, c'est un moyen qui est employé.

Je vous ai lu ce matin, dans les *Instructions nautiques*, ce détail relatif à la côte turque où l'on risque de recevoir des coups de canon si l'on pénètre dans une région interdite. Par conséquent, les coups de semonce ne sont pas une manœuvre absolument extraordinaire. C'est inhabituel, mais pas extraordinaire.

Quand on veut tirer des coups de semonce, on commence généralement par des coups à blanc, et ensuite on tire des coups à obus lestés, c'est-à-dire des obus qui, au lieu d'avoir de l'explosif à l'intérieur, ont du sable. Cela provoque une gerbe d'eau sur la surface et attire ainsi forcément l'attention des bateaux.

Mais par les dépositions des témoins, nous savons qu'à la batterie il n'y avait rien de cela, ni charge spéciale pour tirer des coups à blanc, ni obus lestés. Or, tous les artilleurs vous diront que tirer un coup à blanc avec une charge destinée à expédier un obus est chose très dangereuse, que l'on peut faire exploser son canon. Par conséquent, ils étaient réduits à tirer des coups de semonce avec les obus explosifs qu'ils avaient, les seuls obus dont ils disposaient.

M. Pierre Cot. Nous pouvons donc supposer qu'il s'est agi de coups destinés à attirer l'attention des bateaux. L'autre supposition est-elle aussi vraisemblable ? J'entends par là : le commandant de la batterie de 4 pouces pouvait-il avoir l'impression, j'allais dire l'illusion, qu'il pouvait avec sa batterie combattre les croiseurs ?

Amiral Moullec. Si je ne craignais pas de manquer de respect à M. Pierre Cot, je lui dirais que sa question n'est pas très sérieuse. Le commandant de la batterie disposait, je crois — nous le savons maintenant —, de 175 coups de canon pour une batterie de 4 pièces, alors que l'approvisionnement normal des batteries côtières est au moins de 300 coups par pièce. Il aurait donc dû, pour avoir une batterie un peu solide, avoir un parc à munitions de 1.000 ou 1.200 coups. 175 coups c'est bien peu. De plus, qu'avait-il contre lui ? Deux croiseurs armés de canons de 6 pouces, c'est-à-dire de 152, plus une importante artillerie contre avions.

Ainsi je crois que, si le commandant de la batterie n'était pas absolument fou — et il n'y a pas de raison de le croire, un officier d'artillerie doit avoir une petite idée de l'armement des croiseurs —, il savait que, s'il touchait les bateaux et si les bateaux voulaient riposter, il aurait été écrasé en quelques secondes.

M. Pierre Cot. Par conséquent, si je comprends bien, le commandant de la batterie, à moins d'être complètement fou, a commis un acte qui ne peut s'interpréter que d'une seule façon : son désir, en l'absence d'autres moyens, de signaler aux croiseurs qu'il souhaitait les voir partir. C'est bien cela ?

Amiral Moullec. C'est absolument correct.

M. Pierre Cot. N'avons-nous pas une preuve supplémentaire à ce sujet — et j'en aurai fini sur ce point — dans le fait que, d'après des témoignages albanais, les obus seraient tombés à environ 500 mètres des croiseurs, ce qui indique évidemment que l'on ne tirait pas au but, semble-t-il ? Est-ce bien exact ?

Amiral MOULLEC. D'après la carte, je pense qu'au moment où le feu a été ouvert, les deux croiseurs devaient se trouver à environ 2 milles. S'il avait voulu atteindre les croiseurs, je crois vraiment que le commandant de la batterie eût été très maladroit s'il n'était pas arrivé, sinon à la première salve du moins à la seconde, à mettre un coup au but. Or, il n'en a pas été ainsi ; tous les coups sont tombés très loin des croiseurs.

M. Pierre COT. Donc, tout ce que nous savons montre une initiative maladroite, un peu stupide peut-être, une certaine nervosité, mais simplement le désir de faire des signaux et non pas de tirer au but.

Je voudrais alors poser une dernière question qui a été soulignée par sir Frank. Sir Frank Soskice a fait grand état d'une référence qui se trouve à l'annexe 5 du Contre-Mémoire. Cette référence est la suivante : L'événement est arrivé le 15 et, dans la lettre de transmission accompagnant le compte rendu, on se refère à une lettre du 10 mai. Sir Frank paraissait en conclure que, par conséquent, il ne s'agissait pas de ce que je viens de dire, à savoir une sorte d'initiative de l'officier de la batterie, mais de l'exécution d'un ordre, général évidemment, qui aurait pu être donné le 10 mai.

Je voudrais que vous preniez l'annexe 5, que vous voyiez exactement quelle est cette référence et que vous me disiez si cette interprétation est possible.

Amiral MOULLEC. J'avoue ne pas voir très bien comment sir Frank a pu tirer une telle conclusion. Dans cette annexe 5, nous voyons d'abord une lettre du commandant de la batterie au commandant de la première division d'infanterie. Puis cette lettre est transmise par le commandant de la première division d'infanterie à l'état-major général à Tirana, et le commandant de la première division d'infanterie, en transmettant cette lettre à Tirana, dit qu'il se réfère à la lettre de la première division d'infanterie du 10 mai. Mais cette lettre peut se rapporter à n'importe quoi. Je ne vois pas comment une conclusion quelconque peut être tirée de là. Il suffisait que la lettre du 10 mai en question se référât à une question quelconque de défense côtière pour que l'on puisse rapporter cette référence.

M. Pierre COT. Ce que j'ai voulu surtout que vous précisiez, c'est qu'il s'agit non pas d'une lettre de Tirana envoyée au commandant de la division et ensuite au commandant du régiment, mais d'une lettre du commandant de la division envoyée à Tirana, c'est-à-dire que ce n'est pas un ordre qui vient d'en haut, mais d'une lettre qui semble donc être une lettre de service. Cette lettre du 10 mai est-elle bien une lettre du commandant de la première division adressée au commandement général, et non pas le contraire ?

Amiral MOULLEC. C'est exact. Il s'agit simplement de ce que nous appelons une note de transmission.

M. Pierre COT. Comme la Cour n'est pas saisie de l'incident du 15 mai, nous n'en parlerons plus. C'était simplement dans les hors-d'œuvre, si je puis dire.

Il y a un autre petit incident que je voudrais liquider aussi rapidement. C'est l'incident Bargellini. L'incident Bargellini est le suivant :

Le 29 octobre, le patron italien d'un remorqueur est passé dans le Détroit de Corfou en remorquant trois chalands de l'U. N. R. R. A. et, d'après son récit, il aurait, au cours de la nuit, vers vingt et une heures, essuyé quelques coups de feu. Voulez-vous nous dire, là encore, quelle est votre interprétation de cet incident ?

Amiral MOULLEC. Tout à l'heure, avant la séance, j'ai relu le rapport Bargellini, et voici ce que j'ai noté dans ce rapport : Bargellini commandait un remorqueur. Il avait derrière lui trois chalands portant des vivres de l'U. N. R. R. A. A mi-distance du chenal, dit-il, nous faisions route au sud à un demi mille de la côte.

Je note d'abord que cette position est très vague. Qu'appelle-t-il à « mi-chemin du chenal » ? Je ne le sais pas très bien, je ne vois pas exactement où situer ce point. Je crois que, sur une carte, les Britanniques l'ont noté ici [montrant la carte], c'est-à-dire au cap Long. Mais cela pourrait être un peu plus haut, vers le monastère Saint-Georges ; on ne sait pas exactement.

Bargellini dit, d'autre part, que la nuit était sans lune et que lui, son remorqueur et ses trois chalands avaient les feux allumés. Il dit ensuite que les coups ont passé au-dessus de son avant et qu'il a noté trois rafales d'une arme automatique lourde et des coups de fusil. Aussitôt, sentant le danger, il a fait route sur Corfou et a été rejoint très peu de temps après par une embarcation grecque à moteur. Il ajoute que l'examen fait le lendemain a montré que ni le remorqueur, ni les chalands n'avaient été touchés.

Quelle remarque faire à ce sujet ? Le patron, le brave Bargellini, a peut-être voulu gagner des mérites de guerre. En effet, si vraiment le tir avait été dirigé sur son remorqueur et sur ses chalands, il est probable que le lendemain on aurait vu quelques impacts quand on a fait un examen. Or, on n'a rien trouvé. D'autre part, il est curieux que, aussitôt après avoir quitté le chenal et fait route vers la droite, il ait trouvé une embarcation grecque. Que faisait-elle là ?

Au fond, il me semble qu'il s'agit là d'un incident de frontière, comme malheureusement il y en a de très nombreux dans cette région, mais je ne vois pas que l'on puisse en tirer des conséquences en ce qui concerne notre procès.

M. Pierre COT. A cette distance et la nuit est-ce qu'un feu de mitrailleuse peut être dangereux ?

Amiral MOULLEC. Tous les militaires savent bien qu'une mitrailleuse fait des ravages entre 100 et 500 mètres par exemple, mais à cette distance vraiment M. Bargellini ne craignait pas grand'chose.

M. Pierre COT. Nous en sommes d'ailleurs très heureux, mais en somme cet incident se ramène à cela.

Le patron italien — et les Italiens n'aiment pas beaucoup les Albanais — d'un remorqueur prétend que pendant la nuit il a entendu des coups de mitrailleuse dans une région où se produisent des incidents de frontière. C'est bien cela ?

Amiral MOULLEC. C'est exactement cela. C'est un très léger incident de frontières, et cela ne paraît être rien de plus.

M. Pierre COT. J'avais tenu à vous le faire préciser parce que, comme cela figure dans une annexe du Mémoire britannique, je croyais que c'était quelque chose d'important.

J'en arrive à la question importante, c'est-à-dire aux incidents du 22.

Je crois que vous avez entre les mains, sinon je puis vous la faire passer, la distribution 401, c'est-à-dire les ordres donnés par l'Amirauté britannique pour les passages dans le Détroit de Corfou. Avez-vous ce document sous les yeux ?

Amiral MOULLEC. Oui.

M. Pierre COT. A la page 2 de cette annexe je vois une dépêche (annexe 2) de l'Amirauté au commandant en chef de la Méditerranée. Je cite exactement cette dépêche :

« 10 août 1946. Le détroit peut désormais être utilisé par les navires de votre flotte, mais seulement quand c'est indispensable et les canons tournés dans l'axe longitudinal du navire. »

Est-ce bien exact ?

Amiral MOULLEC. C'est exact.

M. Pierre COT. Si nous tournons la page, nous voyons en haut de la page 3 que la dépêche dit ceci : « si les batteries côtières tirent sur les navires passant par le détroit, les navires devront riposter ».

Est-ce que cette dernière phrase de cette dépêche vous paraît conforme aux habitudes navales ?

Amiral MOULLEC. Je trouve que la mesure prévue est un peu drastique, parce qu'on ne précise pas s'il s'agit de coups de semonce ou si les navires pourront être atteints.

Si on avait dit : « Si vos navires sont atteints, vous riposterez », je pourrais comprendre, mais on se borne à dire : « si les batteries de côte tirent, les navires devront riposter ». Je trouve que c'est aller un peu loin.

M. Pierre COT. Si nous prenons les dépêches suivantes du 21 et du 22 septembre 1946, que je ne lirai pas, pour ne pas faire perdre son temps à la Cour, mais que je résumerai, nous voyons que le Gouvernement britannique, ayant envisagé l'établissement de relations diplomatiques avec l'Albanie, désirait savoir si le Gouvernement albanais avait modifié ses ordres et laissait passer les bateaux, et que l'Amirauté demandait au commandant en chef s'il avait fait passer des navires de guerre par le Détroit de Corfou depuis le mois d'août ou s'il entendait le faire sous peu.

Mon résumé est-il exact ?

Amiral MOULLEC. Votre résumé est tout à fait exact, mais je remarque en passant qu'il s'agit là de télégrammes démarqués, paraphrasés, et dont nous n'avons pas en réalité le texte original.

M. Pierre COT. On parle de paraphrase, mais nous considérons ces télégrammes comme exacts.

Le 22 septembre, c'est ce que je voulais bien préciser, le commandant en chef de la Méditerranée a prévenu l'Amirauté qu'il ferait passer l'amiral Kinahan avec deux croiseurs et deux contre-torpilleurs qui quitteraient Corfou le 22 octobre.

Amiral MOULLEC. C'est exact.

M. Pierre COT. Pour voir si les Albanais laisseraient passer un navire de guerre, vous paraît-il normal qu'on ait eu besoin de faire passer ensemble deux croiseurs et deux contre-torpilleurs, c'est-à-dire une escadre importante ?

Amiral MOULLEC. Je crois que si j'avais eu à le faire, j'aurais, pour tenter l'expérience, envoyé un seul bateau, car je constate qu'il y a là deux croiseurs et deux contre-torpilleurs, par conséquent quatre bateaux. Or, ce chiffre de quatre est très important, car il y a une certaine coutume en vigueur dans toutes les marines : on ne doit pas, en général, dépasser le chiffre de trois bateaux quand on va à l'étranger.

Si vous étudiiez les règlements français sur les usages de la marine, et cela existe également dans les règlements italiens, vous verriez que le chiffre de trois est toujours considéré comme un maximum. Il y a eu certainement de la part du commandant en chef en Méditerranée une intention en envoyant juste le nombre supérieur à trois.

M. Pierre COT. Je ne voudrais pas que nous sondions les intentions du commandant en chef de la Méditerranée, mais que nous restions sur les faits. Le 10 août 1946, on avait donné l'ordre général de ne passer que lorsque c'était indispensable. Ce que je voulais vous demander c'était ceci : pour savoir si les Albanais avaient modifié leur point de vue, était-il indispensable d'envoyer quatre navires, ou un chiffre moins grand et notamment celui de un aurait-il suffi ? Voilà ma question plus précise.

Amiral MOULLEC. Un seul bateau aurait suffi pour faire l'expérience.

M. Pierre COT. Supposons que les navires aient eu le droit de passer même sans autorisation et supposons que l'on ait voulu faire cette expérience. Est-ce que le passage d'un bateau de guerre dans les eaux territoriales albanaises ne devait pas répondre à certaines caractéristiques, à ce qu'on appelle un passage inoffensif ou innocent ? Pouvez-vous nous dire ce que vous savez de la pratique du passage innocent, non point de la doctrine ou de la théorie, mais je dis bien de la pratique.

Amiral MOULLEC. Je note d'abord que dans son télégramme du 10 août, l'Amirauté précise que les canons devront être dans l'axe longitudinal des navires. Il y a donc là, en quelque sorte, une manière indirecte de rappeler au commandant en chef que le passage doit bien être un passage innocent.

En ce qui me concerne, je puis vous donner quelques souvenirs concernant l'usage du passage innocent. Tout au début de ma carrière, j'étais alors embarqué sur un cuirassé dans la Méditerranée, un certain après-midi, un exercice de conduite de tir et de télémétrie était en plein développement lorsque le bâtiment se présenta devant le détroit de Messine qu'il devait traverser. Mon commandant appela alors le directeur du tir au téléphone. J'étais à côté de lui et j'entendais la conversation. Le commandant demanda au directeur du tir : « Combien de temps pensez-vous que va durer l'exercice ? » Le directeur du tir répondit : « Environ une demi-heure. » Le commandant lui dit alors : « Eh bien ! cessez votre exercice. Vous le reprendrez demain, mais nous ne devons pas avoir l'air menaçant en passant dans les eaux étrangères. »

J'étais alors un très jeune officier ; je n'avais pas encore réfléchi à cet usage, mais la réponse de mon commandant m'avait frappé, et je pense que ce vieux marin, qui était très au courant des traditions et usages maritimes, a pris ce jour-là une précaution très sage.

Je voudrais faire une correction dans la traduction. Le traducteur a dit *stop firing*. Je précise : un exercice de conduite de tir et de télémétrie comporte la manœuvre des canons, mais on ne tire pas. Ce jour-là on ne tirait donc pas. Ce que le commandant a craint, c'est que la manœuvre des canons soit vue de terre, et il a voulu la faire cesser et faire remettre les pièces dans leur position normale.

M. Pierre COT. Avez-vous vu des passages dans les eaux territoriales étrangères avec les hommes aux postes de combat, en temps de paix ?

Amiral MOULLEC. Non, je ne l'ai jamais vu, sauf, naturellement, en temps de guerre. Mais il est bien entendu, dans toutes les marines, que le passage innocent est réellement un passage non menaçant, je dirais même plus : un passage amical.

M. Pierre COT. Nous allons revenir aux caractéristiques de ce passage amical, mais je voudrais d'abord vous faire préciser un point : d'après votre expérience, ces caractéristiques sont-elles à peu près les mêmes dans toutes les marines ? Vous nous parlez de votre expérience d'officier français, mais vous avez vu dans les eaux territoriales françaises des navires de guerre étrangers : la coutume vous paraît-elle la même dans toutes les marines ?

Amiral MOULLEC. Les officiers de marine sont toujours attentifs au sujet de l'attitude de camarades étrangers quand ils viennent dans les eaux territoriales ; or, en trente ans de services, je n'ai jamais vu autre chose que ce que je viens de vous dire.

M. Pierre COT. Sans doute avez-vous eu souvent l'occasion de voir passer des navires britanniques dans nos eaux françaises. Est-ce que, lorsque ces navires de guerre passaient dans nos eaux territoriales, ils observaient ces règles de passage innocent ?

Amiral MOULLEC. J'ai toujours noté chez mes camarades britanniques, en de semblables occasions, une attitude parfaite et entièrement correcte.

M. Pierre COT. Par conséquent, les Anglais connaissent, si je puis dire, la règle du jeu, et si par hasard ils la violent on ne peut pas dire que c'est parce qu'ils ne l'ont pas connue. C'est bien cela ?

Amiral MOULLEC. Sans aucun doute.

M. Pierre COT. Quand un bâtiment de guerre s'approche d'une côte étrangère, quelles précautions prend-on, que fait-on ?

Amiral MOULLEC. Lorsqu'on veut honorer la nation dont on fréquente les eaux, il est de coutume, dans la plupart des marines, de rappeler l'équipage à la bande, et cet alignement de marins, en tenue de jour, le long des lisses, est toujours considéré comme un hommage rendu à la nation que l'on visite. Maintenant, si on traverse un pays inhabité, comme par exemple certains parages des fjords de Norvège où il y a très peu de maisons, alors là je vous citerai la coutume française. Je ne sais

pas exactement ce que font les étrangers en pareil cas, mais en France on rappelle l'équipage sur le pont pour voir le paysage, c'est ce que les matelots, dans leur langage familier, appellent : « un appel aux postes d'admiration », et certainement cet usage n'est pas pris au hasard, parce que, de cette manière, on fait connaître aux habitants du pays, s'il y en a qui observent, que l'équipage du navire est dans une position amicale, de curiosité, mais de curiosité amicale.

M. Pierre COT. Si je comprends bien, le poste d'admiration est exactement le contraire du poste de combat. C'est bien cela ?

Amiral MOULLEC. Si vous voulez.

M. Pierre COT. Et les canons, dans quelle position les mettez-vous lorsque vous faites un passage innocent à travers les eaux étrangères ? Quelle est à ce point de vue la pratique française et même la coutume internationale ?

Amiral MOULLEC. Les canons sont dans leur position d'amarrage, et généralement cette position d'amarrage est la position dans l'axe. D'autre part, je note que les canons, dans ce cas, sont tapés et capotés. Je précise que la tape est une espèce de bouchon que l'on met pour protéger l'âme du canon et que le capot est une espèce de bâche qui recouvre l'avant du canon et la partie de la culasse qui se trouve à l'air libre.

M. Pierre COT. Venons-en maintenant à la position dans laquelle se trouvaient les navires britanniques le 22 octobre. Pouvez-vous, à l'aide du *Jane's* que nous avons là et qui devient très familier à nous tous, et à l'aide des photographies qui ont été prises par les Britanniques, nous donner quelques détails notamment sur la position de l'artillerie du *Mauritius* ?

Amiral MOULLEC. D'abord, sur le *Jane's*, en examinant attentivement la photographie et en regardant la silhouette, je vois que toute l'artillerie a sa position d'amarrage sans aucun doute dans l'axe pour l'artillerie principale et aux environs de l'axe pour l'artillerie contre avions. D'autre part, en regardant dans le supplément n° 6 des procès-verbaux officiels du Conseil de Sécurité, les photographies marquées A. 2, A. 3, A. 4, je vois que l'artillerie contre avions du *Mauritius* est dans la position qui est indiquée sur mon petit croquis au tableau, c'est-à-dire que trois des affûts doubles contre avions sont par le travers et que l'affût double bâbord avant est à peu près au voisinage de l'axe.

M. Pierre COT. Je me permets de faire observer pour la Cour que sur les reproductions de la brochure du Conseil de Sécurité, la vision n'est pas extrêmement nette, mais qu'elle est extrêmement nette sur les originaux qui nous ont été communiqués par les Britanniques.

Ainsi, si nous prenons ces canons anti-aériens, qui sont des canons de 100, trois sont perpendiculaires à l'axe et un est dans l'axe. Avez-vous une conclusion à tirer de cette position qui paraît curieuse : trois dans une position, et l'autre dans une autre position ?

Amiral MOULLEC. Je constate tout d'abord que le *Mauritius* n'a pas exécuté les ordres donnés par l'Amirauté puisque, dans le télégramme du 10 août dont nous avons parlé tout à l'heure, l'Amirauté dit :

« Passez quand c'est indispensable et les canons dans l'axe longitudinal du navire »; on ne précise pas tous les canons, mais enfin je crois qu'il faut comprendre cela : tous les canons dans l'axe du navire.

D'autre part, il est tout à fait inhabituel d'avoir des canons dans des positions différentes, trois par le travers et un dans l'axe. La seule conclusion qui me semble raisonnable, c'est de dire que les canons ont été manœuvrés peu de temps avant que la photographie n'ait été prise ou que la photographie a été prise pendant une manœuvre. On remarque d'autre part que les bouches des canons ne sont munies ni de tapes ni de capots.

M. Pierre COT. Je voudrais préciser ces points qui sont, la Cour le sent, fort importants. Le commandant Lankester nous a dit qu'un ordre général avait été donné au début de 1946 de mettre les canons anti-aériens perpendiculaires à l'axe du navire, mais je crois bien, et voudrais que vous me confirmiez si je suis exact, que l'ordre général auquel il faisait allusion est antérieur à l'ordre de l'Amirauté du 10 août, disant que lorsqu'on passe dans le canal de Corfou les canons doivent être mis dans l'axe. Est-ce bien cela ?

Amiral MOULLEC. Le commandant Lankester a été assez vague sur l'ordre en question. Il ne nous a pas précisé si c'était un règlement général, quelque chose comme une *King's Regulation*, ou un ordre particulier pour l'escadre en question, mais j'ai cru comprendre, en effet, que cet ordre avait été donné au début de 1946, par conséquent, antérieurement, avant l'ordre de l'Amirauté du mois d'août.

M. Pierre COT. D'autre part, le commandant Lankester a expliqué cet ordre de mettre certains canons, les canons de 100 anti-aériens, perpendiculaires aux navires, pour des raisons de bonne apparence, mais il me semble — je ne suis pas expert en la matière — que dans ce cas-là nous ne trouverions pas trois jumelages dans une position et l'autre dans une autre position. N'est-ce pas exact ?

Amiral MOULLEC. C'est exact. Pour que le bateau ait une bonne apparence, il faut que tous les canons soient pointés au même angle. Cela donne au contraire une mauvaise apparence quand un canon est pointé dans une direction et l'autre dans une autre.

M. Pierre COT. Dans une marine aussi sérieuse que la Marine royale britannique, où rien n'est laissé au hasard, il y a donc une raison que nous ne connaissons pas pour que les canons aient été mis ainsi ? Est-ce bien cela ?

Amiral MOULLEC. La seule explication raisonnable, je vous l'ai donnée. Je pense que les canons ont dû être manœuvrés peu de temps avant que la photo ait été prise.,

M. Pierre COT. C'est en effet la seule explication, et elle démontre, je crois, que de ce point de vue-là le passage n'était pas innocent.

Je voudrais alors, pour en finir avec cette question des canons, poser une petite question à l'amiral : Vus de la côte, ces canons, qui sont perpendiculaires à l'axe du navire (je suppose même que l'on n'ait pas vu le moment où l'on manœuvrait les canons), pouvaient-ils donner aux habitants l'impression qu'ils étaient pointés sur eux et pouvaient-ils inquiéter la population ?

Amiral MOULLEC. Je crois en effet que, pour une population qui a beaucoup souffert, comme la population de Saranda, l'arrivée imprévue de ces quatre bâtiments avec leurs canons pointés par le travers a dû paraître menaçante.

M. Pierre COT. Certains canons tout au moins.

Amiral MOULLEC. Oui, je rectifie : certains canons, pas tous les canons.

M. Pierre COT. Et je pense que le fait, pour les équipages, d'être visiblement aux postes de combat — et non pas, comme vous disiez, aux postes d'admiration — est également un élément qui a pu ajouter à cette crainte, n'est-ce pas vrai ?

Amiral MOULLEC. Il est certain que ces hommes en tenue de combat, c'est-à-dire harnachés et surtout casqués, ont dû paraître menaçants.

M. Pierre COT. En somme, si vous envisagez tout cela, pouvons-nous dire que l'amiral Kinahan a pris une précaution quelconque pour que ses navires ne paraissent pas menaçants ?

Amiral MOULLEC. Je ne vois aucune de ces précautions.

M. Pierre COT. Nous allons essayer, alors, de voir s'il existe des excuses pour cela. On avait, le 15 mai, envoyé quelques coups de canon sur l'*Orion* et le *Superb*. Supposez que vous ayez reçu l'ordre de faire passer, quelques mois après, des navires par ce même chenal et que vous ayez voulu prendre une précaution de façon à pouvoir au besoin riposter au feu si l'on vous avait attaqué. Quelle était la précaution suffisante à prendre pour vous protéger sans donner l'impression de violer les règles du passage innocent ? Était-il possible de prendre de telles précautions, qui étaient légitimes, sans donner l'apparence d'un passage menaçant ?

Amiral MOULLEC. Il me semble qu'une précaution suffisante eût été de mettre l'équipage aux postes de veille, c'est-à-dire d'avoir la moitié de l'équipage en position auprès des canons, l'autre moitié étant disponible et pouvant être appelée sur le pont et présenter ainsi un aspect amical.

M. Pierre COT. Si le navire avait eu ainsi l'aspect innocent, je précise, si tous les canons avaient été dans l'axe et l'équipage n'étant pas aux postes de combat, et si le navire avait été attaqué, courait-il un risque étant donné la disproportion des forces et, d'autre part, combien de temps aurait-il fallu pour qu'il puisse riposter d'une façon effective ?

Amiral MOULLEC. L'équipage étant aux postes de veille, une partie des canons aurait pu riposter en quelques secondes, et il aurait suffi d'environ une minute pour que l'autre partie de l'équipage, qui était disponible, pût rallier son poste après, par exemple, un coup de klaxon.

M. Pierre COT. Par conséquent, tout en gardant une allure innocente, on pouvait prendre des précautions suffisantes pour que — je reprends votre expression — quelques secondes après, la première riposte fût envoyée et, une minute après, toute l'artillerie du bateau fût en position de tir ?

• Amiral MOULLEC. C'est bien cela, mais je crois devoir attirer votre attention sur une autre précaution qui aurait dû être prise. L'amiral Kinahan, me semble-t-il, aurait dû préciser dans quelles conditions le navire devait riposter. Il semble, d'après les ordres qui ont été donnés, que les navires devaient tirer dès la première lueur vue de la batterie à terre, sans savoir s'il s'agissait d'un coup de semonce ou de quoi que ce soit. Je crois qu'il eût été prudent de préciser dans l'ordre : vous ouvrirez le feu dans telle ou telle condition.

M. Pierre COT. Mais ce n'était pas tout à fait l'objet de ma question. Ce que je voulais bien préciser — si cela ne correspond pas à votre pensée, vous me le direz —, c'est ceci : Tout en ayant ses canons dans l'axe, son équipage aux postes de veille, l'amiral Kinahan ne risquait rien puisque, même s'il avait reçu le feu quelques secondes après, il aurait pu le rendre. Est-ce bien exact ?

Amiral MOULLEC. En effet, avec cette simple précaution, il ne courait pas grand risque.

M. Pierre COT. Ainsi, les dispositions prises par l'amiral Kinahan n'étaient même pas justifiées par le fait que, quelques mois avant, une batterie de 4 pouces avait envoyé des coups de canon sur des croiseurs qui passaient. Est-ce exact ?

Amiral MOULLEC. Je pense que l'amiral Kinahan a eu la main un peu lourde.

M. Pierre COT. Arrivons-en alors à une autre question, toujours à propos du 22 octobre. Si je prends le rapport du commandant Paul, je m'aperçois qu'on a relevé les défenses de la côte albanaise. Ce relevé des défenses vous paraît-il correspondre aux règles habituelles du passage innocent ?

Amiral MOULLEC. Cette observation me paraît contraire aux règles du passage innocent.

M. Pierre COT. Ne peut-on pas dire que le relevé des défenses était justifié par le fait que le *Saumarez* avait heurté une mine, que le *Volage* venait de lui porter secours et qu'il était obligé, pour lui porter secours, de s'approcher d'une côte présumée hostile ? C'est le commandant Paul qui a employé l'expression « présumée hostile ». Pensez-vous que cette manœuvre à faire près d'une côte présumée hostile pouvait justifier le relevé des fortifications ?

Amiral MOULLEC. Non, je pense que l'explication est plus complexe. Le commandant Paul nous a dit ici que, à la première minute, il a pensé que l'explosion du *Saumarez* était due à une mine dérivante. Plus tard il s'est rendu compte que son hypothèse n'était pas juste. Mais enfin, il reste qu'il a fait cette hypothèse au premier moment. Par conséquent, ce n'est pas parce qu'une explosion venait de se produire sur le *Saumarez* qu'il a relevé les défenses côtières. D'ailleurs, il ne cache pas pourquoi il l'a fait. Dans son rapport, il précise exactement : « J'ai fait ces relevés de côte par référence à XCU », c'est-à-dire par référence à un ordre militaire.

M. Pierre COT. En effet, si nous nous reportons à l'annexe 1, à la Distr. 398, Annexe E (ii), page 2, nous voyons que le commandant Paul dit que « les défenses comprenaient, en ce qui concerne le XCU.... ». Je me permets d'indiquer à la Cour que nous n'avons pas obtenu communication de cet ordre XCU, qui seul nous permettrait de dire dans quelles conditions et dans quel but ont été relevées les défenses.

J'indique à la Cour, de la part de l'agent albanais, que, pour ne pas gêner en quoi que ce soit le Gouvernement britannique, nous renonçons d'une façon absolue à ce que nous pensions être notre droit, celui d'avoir communication de toutes les pièces. Nous souhaitons seulement que la Cour demande ces ordres et qu'elle les consulte librement. Nous ne demandons même pas que notre expert en ait connaissance. Ce que nous voulons simplement, c'est que la Cour puisse savoir dans quelles conditions, à quelles fins et pour quel ordre les défenses de la côte albanaise ont été relevées au cours du passage du 22 octobre.

J'en arrive maintenant à une dernière question avant de terminer l'affaire du 22 octobre.

Les navires de l'escadre Kinahan ont quitté Corfou le 22 octobre pour aller à Argostoli. On nous a dit qu'ils devaient rejoindre le porte-avions *Ocean* pour faire des manœuvres. Est-ce que cette raison vous paraît bonne pour justifier le passage d'une escadre de cette importance devant Saranda ? En d'autres termes, est-ce que la manœuvre était vraiment la cause du passage de l'escadre Kinahan ?

Amiral MOULLEC. Ce n'est certainement pas la bonne explication, puisque nous savons maintenant que Kinahan a fait passer ses bateaux pour voir quelle serait l'attitude des Albanais. Il avait d'autre part à faire des exercices, et, en ce qui concerne ces derniers, il aurait pu aussi bien passer par le sud que par le nord.

M. Pierre COT. Est-ce que, lorsqu'on se trouve dans une région troublée, l'habitude n'est pas, généralement, de prendre des précautions supplémentaires et d'éviter des passages en force, et à ce point de vue pouvez-vous nous citer des exemples ?

Amiral MOULLEC. Certainement. On évite toujours les malentendus quand on le peut. Je pourrais citer plusieurs exemples de précautions prises contre des malentendus possibles. Puisque vous m'en demandez, j'en citerai un qui m'est personnel.

Au mois d'avril ou de mai 1936, j'étais alors attaché naval à Madrid, mon Gouvernement m'avait prié de notifier au Gouvernement espagnol que trois sous-marins français se rendraient dans les eaux des Baléares pour y effectuer certaines mesures concernant la gravitation terrestre pour le compte d'un institut international.

J'avais fait la notification. Sur ces entrefaites, j'ai appris par un journal local, par une gazette de Palma de Majorque, que l'annonce de l'arrivée prochaine de ces trois sous-marins jetait le trouble dans la population de Majorque. J'en ai rendu compte à mon Gouvernement, en lui faisant remarquer qu'il vaudrait peut-être mieux remettre à plus tard cette croisière de sous-marins. Nous étions à deux mois de la guerre civile, et déjà la tension intérieure augmentait. Je me rappelle très bien que dans mon rapport je disais : « Ce n'est peut-être pas le moment de faire cette croisière, bien qu'elle soit exécutée pour le compte d'un institut international. »

En réponse, mon Gouvernement me pria d'avertir le ministre de la Marine espagnol que la croisière était décommandée. Je fis la démarche, et le ministre me dit : « Je n'avais pas osé vous faire cette demande, justement parce que ces sous-marins ne venaient pas dans un but militaire mais pour faire des mesures scientifiques. Cependant, je vous suis très reconnaissant d'avoir pris cette précaution, car, dans la situation actuelle, il vaut mieux, en effet, que ces sous-marins ne viennent pas. »

M. Pierre COT. Voyons maintenant les déclarations albanaises au sujet de l'événement du 22 octobre. A ce sujet, j'ai deux questions seulement à vous poser.

En premier lieu, les Albanais prétendent n'avoir pas entendu la seconde explosion, celle qui a enlevé l'avant du *Volage*. Pensez-vous que cette affirmation est vraisemblable ?

Amiral MOULLEC. Cela me paraît très vraisemblable, parce que les Albanais avaient vu les bateaux arriver vers deux heures et que leur attention avait été très soutenue vers 2 h. ou 2 h. ½, au moment de l'explosion du *Saumarez*. Après, ils avaient suivi de très près la manœuvre faite par le commandant Paul pour prendre le *Saumarez* en remorque. Puis ils avaient vu le *Volage* s'éloignant en remorquant le *Saumarez*.

Lorsque s'est produite l'explosion du *Volage*, les deux bateaux étaient dans la position suivante [le témoin indique cette position], le *Volage* remorquant le *Saumarez*, et la population de Saranda voyait ces bateaux comme vous les voyez maintenant, Monsieur le Président, c'est-à-dire que l'étrave du *Volage* était tout à fait au large, cachée par la masse du navire et par celle du *Saumarez*. Il est alors assez explicable qu'une explosion se produisant à ce moment où l'attention était un peu relâchée n'ait été ni entendue ni vue.

Une chose m'a frappé dans les déclarations de mes camarades britanniques, c'est qu'ils n'ont pas beaucoup parlé du bruit. Je ne sais pas si l'explosion du *Volage* en a fait beaucoup. Les explosions sous-marines sont en effet très variables. Certaines font beaucoup de bruit et d'autres en font peu. Il est possible que seule la gerbe d'eau ait été visible sans que l'attention soit attirée par le bruit.

Enfin, la chose ne me paraît pas du tout extraordinaire, et la raison principale, je le répète, est que la population avait son attention relâchée après deux heures d'observation.

M. Pierre COT. Peut-être convient-il aussi de tenir compte de la distance. Est-ce que l'explosion du *Volage*, qui était un peu caché par le *Saumarez*, comme vous le disiez, ne s'est pas produite à environ deux kilomètres et demi ou trois kilomètres de Saranda, à ce qu'il semble, d'après la carte ?

Amiral MOULLEC. C'est exact, l'accident s'est produit à un mille et demi environ de Saranda, c'est-à-dire à trois kilomètres.

M. Pierre COT. D'autre part, je noterai que d'après les livres des navires britanniques le temps était couvert ; est-ce bien exact ?

Amiral MOULLEC. C'est exact. Le temps était couvert — les trois livres sont concordants à cet égard — à plus de 7/10me.

M. Pierre COT. J'ai posé cette question parce que dans son interrogatoire sir Frank semblait presque indiquer que les témoins albanais ne disaient pas la vérité en soutenant qu'ils n'avaient pas aperçu la seconde explosion.

Ma seconde question sur les Albanais est celle-ci.

Les Albanais ont déclaré qu'ils avaient vu les navires couverts de soldats. Or, d'après les dépositions des témoins britanniques, il semble qu'il n'y avait que les équipages normaux. Est-ce qu'il vous paraît y avoir une contradiction entre ces deux affirmations des Parties ?

Amiral MOULLEC. L'explication me paraît être la suivante. Cet après-midi-là, les Albanais ont été émus et effrayés. Dans cet état d'esprit, il est bien connu qu'un phénomène d'autosuggestion peut se produire.

En réalité, je crois que sur les quatre bâtiments l'équipage était aux postes de combat, si bien qu'on voyait du monde sur le pont, et même, sur les torpilleurs, beaucoup de monde. Que pour les Albanais ces hommes aient paru plus nombreux qu'ils n'étaient en réalité, cela ne me paraît pas extraordinaire, d'autant plus que dans les rapports anglais on constate également un phénomène du même genre. Par exemple, le commandant Whitford nous a dit qu'il avait vu tout à coup — je ne sais pas si c'est lui personnellement ou un de ses hommes — de la ligne de Limion deux ou trois cents hommes sortir des tranchées. Or, nous savons maintenant, par les déclarations des Albanais, qu'il n'y avait pas 2 ou 300 hommes à Saranda, mais 60 à 80 au maximum.

Ainsi, il y a eu de l'autosuggestion des deux côtés, et ce phénomène, je le répète, ne me paraît pas extraordinaire.

M. Pierre COT. Je crois que tous les gens qui ont fait de l'observation pendant la guerre seront d'accord avec vous.

Arrivons maintenant à l'opération Retail. Que pensez-vous de l'importance de la force navale mise en œuvre pour cette opération ?

Amiral MOULLEC. La disproportion me paraît absolument énorme. C'est un peu le marteau-pilon pour écraser la noisette.

M. Pierre COT. Avez-vous vu, en temps de paix, un tel déploiement de forces, pour faire une démonstration ou une opération devant les côtes d'une petite nation, sans le consentement de celle-ci ?

Amiral MOULLEC. Non, en ce moment je ne me rappelle pas de faits semblables.

M. Pierre COT. Pouvez-vous vous faire une opinion, étant donné ce déploiement de forces, sur les intentions britanniques à ce moment-là et sur la réalité de cette opération ?

Amiral MOULLEC. La disproportion de forces me paraît tellement considérable que je n'y vois qu'une seule explication ; il s'agissait, d'une part d'un déminage, mais, d'autre part, également d'une opération politique.

M. Pierre COT. Si je vous comprends bien, le déploiement de forces n'était justifié en rien par les besoins de la couverture de dragueurs ?

Amiral MOULLEC. Certainement non; il aurait suffi comme couverture, en étant large, d'un seul croiseur se tenant à une vingtaine de kilomètres

de Saranda, et, si la maigre batterie de Sarandà avait essayé de gêner le dragage, le croiseur aurait pu alors ouvrir le feu. Mais, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, cette batterie eût été écrasée en très peu de temps, même par un seul croiseur.

M. Pierre COT. Expliquez-vous, dans ces conditions, la présence par exemple, d'un porte-avions et de sous-marins ? Cela vous paraît-il nécessaire pour protéger un travail de déminage devant une côte possédant une batterie sur soixante kilomètres ?

Amiral MOULLEC. Je crois que les Britanniques pensaient avoir devant eux l'Albanie et non telle autre grande Puissance. Il s'agissait donc bien d'une opération faite devant les côtes albanaises, et non ailleurs. Je répète que la disproportion était écrasante, et je ne vois vraiment pas pourquoi ils l'ont fait.

M. Pierre COT. D'après les comptes rendus britanniques, pendant tout le cours de l'opération des avions se sont envolés du pont du porte-avions *Ocean* et ont couvert cette opération. Cela encore vous paraît-il naturel pour faire une opération de déminage, ou bien cela vous paraît-il aussi une manifestation inexplicable de puissance ?

Amiral MOULLEC. Il n'y avait absolument aucune nécessité d'employer un porte-avions et de faire passer des avions au-dessus de la côte. La nécessité militaire n'existait pas, il me semble donc que c'est une raison politique qui a poussé à employer de tels bâtiments.

M. Pierre COT. Je suis un ignorant ; serait-ce exagéré de dire que, même en temps de guerre, une telle couverture eût été sans doute presque excessive devant une côte semblable et étant donné les défenses albanaises ?

Amiral MOULLEC. En temps de guerre, le cas eût été tout à fait différent. Un proverbe maritime français dit : « trop fort n'a jamais manqué », aussi on excusera toujours un amiral d'avoir employé trop de forces en cas de guerre, mais là, on était en temps de paix.

M. Pierre COT. Par conséquent, si je comprends bien, l'amiral Kinahan s'est conduit comme s'il s'était considéré en état de guerre avec l'Albanie ?

Amiral MOULLEC. Il m'est difficile d'expliquer les intentions profondes de l'amiral Kinahan, puisque je ne connais pas les instructions qu'il a données.

M. Pierre COT. Je ne parlais pas de ses intentions, mais de ce qu'il a fait, et ce que je disais c'est que, me semble-t-il, le déploiement d'une telle couverture eût été normal s'il avait été en guerre avec l'Albanie et semble, au contraire, inexplicable étant donné qu'on était en temps de paix. C'est cela ma question.

Amiral MOULLEC. En effet, c'est un peu cela. Il a agi comme s'il avait été en temps de guerre.

M. Pierre COT. Je pense que là encore, pour savoir exactement, non pas les intentions de l'amiral Kinahan, mais ce qui s'est passé, la Cour

désirera sans doute avoir les ordres qui ont été donnés, notamment aux avions et aux navires de guerre, et là encore, je le dis de la part de l'agent albanais, nous renonçons à prendre connaissance de ces ordres. Nous désirons que la Cour soit informée et, pour faciliter la tâche de la Cour qui a le droit de demander tous les documents, nous renonçons par avance à prendre connaissance de ces ordres.

[A l'expert.] J'en arrive alors à une dernière question qui va résumer tout ce que j'ai dit sur l'opération Retail ; supposons que vous ayez été chargé par votre Gouvernement de faire cette opération ; quelles précautions auriez-vous prises, quels ordres auriez-vous donnés à vos dragueurs et quels ordres auriez-vous donnés à votre force de couverture ?

Amiral MOULLEC. Je me serais efforcé, tout d'abord, de faire préciser les intentions de mon Gouvernement ou, en tout cas, du commandant en chef, de savoir dans quelles conditions, par rapport aux populations albanaises et au Gouvernement albanais, l'opération devait être conduite. Ensuite, dans le cas présent, je crois que j'aurais employé plus de dragueurs — d'ailleurs, le commandant Whitford a été lui-même d'accord pour dire que quelques dragueurs de plus n'auraient pas mal fait — et comme forces de couverture je crois, comme je l'ai déjà dit, qu'un croiseur aurait suffi.

Si j'avais eu des bateaux disponibles en plus, je crois que je les aurais simplement laissés au mouillage de Corfou.

En ce qui concerne les ordres donnés aux dragueurs, j'aurais précisé au commandant de la flottille que s'il y avait la moindre tentative de la part de la population d'entrer en contact, il fallait favoriser cette entrée en contact et faire savoir à la population qu'il s'agissait d'une opération de dragage et de rien d'autre. Peut-être même aurais-je pris l'initiative d'envoyer une embarcation dans le port de Saranda prendre langue avec le capitaine du port et lui dire : « voici ce que nous venons faire ». Il est probable que de telles précautions auraient minimisé l'incident.

[M. Pierre Cot rectifie la traduction anglaise : l'amiral Moullec n'a pas dit que le commandant de la flottille devait aller lui-même dans le port de Saranda, mais qu'il aurait envoyé quelqu'un.]

M. Pierre COT. En somme, vous auriez donné l'ordre au dragueur de répondre à toute demande de renseignements des autorités locales et même peut-être de prendre l'initiative de renseigner les autorités locales.

Ceci alors m'amène à vous poser une petite question qui est la suivante : le canot du capitaine du port est allé vers la flottille avec un drapeau blanc par surcroît. Vous paraît-il normal qu'il n'ait pas pu entrer en contact avec la flottille de dragueurs, étant donné les opérations auxquelles on se livrait et notamment le fait que l'on était occupé à tirer sur les mines ?

Amiral MOULLEC. La moindre chose que l'on puisse dire est que les Britanniques n'ont pas favorisé la prise de contact.

Le PRÉSIDENT. Avez-vous encore beaucoup de questions à poser ?

M. Pierre COT. Encore une et nous aurons fini avec l'opération Retail, Monsieur le Président.

[A l'expert.] Dans ce cas, pour montrer les intentions amicales de l'opération, pour montrer qu'il ne s'agissait pas d'une opération hostile, il vous paraît naturel, étant donné votre expérience de marin, que l'on soit entré en contact avec eux ?

Amiral MOULLEC. En effet, je ne vois pas quel inconvénient il y avait à entrer en contact, au contraire, j'y vois bien des avantages.

M. Pierre COT. Surtout étant donné qu'ils avaient manifesté qu'ils recherchaient ce contact en envoyant un canot avec un drapeau blanc, n'est-il pas vrai ?

Amiral MOULLEC. Exactement, le désir de contact a été manifesté par les Albanais et n'a pas été constaté chez les Britanniques.

[*Séance publique du 11 décembre 1948, matin.*]

Le PRÉSIDENT. La séance est ouverte. La première partie de cette audience va être consacrée aux explications qui seront données par le représentant du Gouvernement albanais sur la portée des documents qui ont été présentés dernièrement.

Je donne la parole à M. Pierre Cot.

M. Pierre COT. Par l'arrêt qu'elle a bien voulu rendre à l'audience d'hier, la Cour a autorisé la production des documents visés sous les numéros 6, 8, 9 et 10 de la lettre adressée par l'agent albanais le 6 septembre 1948. Par la même décision, la Cour nous a invités à expliquer « la portée de ces documents et les points qu'ils sont destinés à démontrer ». La Cour a ainsi donné satisfaction à la demande très légitime qui avait été présentée par nos collègues britanniques. Ce sont les explications qui nous ont été demandées que je voudrais ce matin fournir à la Cour.

D'abord une observation générale sur la portée des documents nouveaux considérés dans leur ensemble. Je tiens à préciser que tous ces documents se rapportent aux fameux navires yougoslaves de la classe M. D'après nos contradicteurs, deux de ces navires seraient partis de Sibenik dans la nuit du 18 au 19 octobre et seraient allés mouiller les mines devant Saranda. Cette affirmation est évidemment la clef de voûte de la demande britannique formulée contre nous. Au contraire, nous prétendons que les navires de la classe M n'ont pas quitté Sibenik, et c'est pour étayer cette affirmation que nous avons produit des documents.

Après avoir ainsi indiqué quel était, d'une façon générale, l'objet de la nouvelle présentation de documents, je voudrais, si la Cour m'y autorise, examiner devant elle les deux questions suivantes qui vont me permettre alors de préciser la portée de chaque document.

D'abord, pourquoi avons-nous été amenés à présenter de nouveaux documents ? Ensuite, quelle preuve supplémentaire ou complémentaire les nouveaux documents nous permettront-ils d'administrer ?

La première question est extrêmement simple. Nous avons été amenés à produire de nouveaux documents pour la simple raison que nos collègues britanniques n'ont pas jugé suffisants et satisfaisants eux qui avaient été présentés dans les audiences antérieures. Les

documents présentés au cours des audiences antérieures étaient au nombre de quatre.

Un de ces documents précisait que le nom des navires était non pas, comme l'indiquait le commandant Kovacic, le *Mljet* et le *Meljine*, mais M. 1, M. 2, ou M. 3. Le second document était la photographie d'une page du registre des entrées à l'atelier de réparations de Sibenik. Nous pensions que la photographie de cette page suffisait à démontrer que les trois navires, et non pas deux comme l'avait dit le commandant Kovacic, étaient entrés à Sibenik le 26 septembre et non pas le 16 octobre, ainsi qu'il l'avait dit. En troisième lieu, nous montrions une déclaration du directeur du chantier de réparations de Sibenik et du directeur du chantier pour la Section technique. Ces deux officiers affirmaient que les navires étaient restés en réparation aux chantiers de Sibenik du 27 septembre au 9 novembre 1946. En quatrième lieu, nous avions versé une déclaration des autorités navales de Boka Kotorska, indiquant qu'aucun des trois navires n'avait été vu à Boka Kotorska pendant la période suspecte.

Nos collègues britanniques nous ont fait des observations, dont certaines étaient légitimes. Ils ont tout d'abord fait observer que la photographie d'une page de registre n'avait pas une valeur suffisante devant une Cour internationale de Justice ou même devant un tribunal. En effet, il est des constatations que l'on peut faire sur l'original et non pas sur une photographie.

D'autre part, le commandant Kovacic nous a fait observer que les déclarations du directeur de l'arsenal de Sibenik et du directeur du chantier pour la section technique se référaient précisément à cette page de registre. Ne pouvant pas admettre comme ayant une valeur probatoire suffisante la page du registre, il en tirait comme conclusion, semblait-il, que la déclaration de ces officiers n'avait pas non plus une autorité satisfaisante. Enfin, il déniait, pour des raisons un peu semblables, la valeur des déclarations relatives au passage des navires à Boka Kotorska.

Nous avons fait part de ces critiques au Gouvernement yougoslave, et c'est alors que nous avons reçu les nouveaux documents sur lesquels je vais maintenant très brièvement m'expliquer.

L'objet des nouveaux documents est donc de renforcer et de compléter ceux que nous avions déjà présentés. J'indique simplement pour mémoire, puisque je ne dois pas m'expliquer sur ce point, que nous avons présenté l'original du registre. Ainsi, toutes les vérifications peuvent être faites. Mais je voudrais maintenant prendre un par un et de la façon la plus rapide possible les quatre documents dont la Cour a bien voulu autoriser la production.

En premier lieu, j'appelle l'attention de la Cour sur le document n° 9. Ce document est important parce qu'il est signé par le commandant Kovacic lui-même. C'est le bon de commande des travaux qui ont été entrepris dans l'atelier de Kovacic lui-même. Sur ce bon, nous trouvons la signature du commandant Kovacic et nous nous apercevons que ce bon permet d'établir les deux points suivants :

1) Le commandant Kovacic, contrairement à ce qu'il disait, connaissait parfaitement la nouvelle désignation des bateaux. Il nous a indiqué ici que l'usage était de leur conserver leurs anciens noms et que, d'après lui, il ne pouvait même pas indiquer s'il s'agissait du M. 1, du M. 2 ou du M. 3. Or, sur le bon établi par lui-même et de sa main, il indique que

le navire sur lequel il a fait exécuter des travaux était le M. 1. Voilà donc une première preuve du fait que le commandant Kovacic a apporté devant la Cour une information qui ne paraît pas tout à fait conforme à la vérité.

Le second point que ce document va nous aider à établir est le suivant ; le commandant Kovacic nous a dit : « Les deux navires dont il s'agit sont arrivés à Sibenik le 16 ou le 17. » Et, nous disait-il — il n'y a qu'à se reporter à son affidavit ou à sa déposition orale — : « Je me souviens parfaitement de cette date, car j'ai calculé qu'il faudrait probablement trois jours de travail sur les bateaux et je ne savais pas si mes hommes pourraient finir le travail le samedi. Ils sont donc entrés le mercredi, peut-être le jeudi, mais probablement le jeudi dans nos ateliers. » D'autre part, disait-il, le troisième bateau est resté, lui, dans l'Adriatique.

Aussi, d'après la déposition Kovacic, deux bateaux arrivent à Sibenik le 16 ou le 17, et le troisième n'y vient pas. Or, ce « bon » prouve que le navire sur lequel le commandant Kovacic a fait exécuter des travaux était à Sibenik avant la date qu'il indique. En effet, les travaux de l'atelier Kovacic — je ne parle pas des autres — ont commencé (et c'est signé par le commandant Kovacic) le 14, c'est-à-dire le lundi. Ici encore, vous voyez l'intérêt de ce document. Il permet de prouver à la fois que le commandant Kovacic connaissait parfaitement la nouvelle appellation de ces navires, et que le commandant Kovacic a donné une indication inexacte à la Cour quand il a dit : « Mes souvenirs sont parfaits. Les navires n'ont pas pu arriver avant le 16 ou le 17 à Sibenik. »

Prenons maintenant les autres documents. Ils sont encore beaucoup plus importants, car nous ne sommes pas très intéressés à démontrer devant la Cour que le commandant Kovacic a pu ne pas dire tout à fait la vérité. Ce qui compte, c'est la position des navires.

Nous présentons d'abord trois documents originaux, qui sont les fiches du travail exécuté sur les navires M. 1, M. 2 et M. 3. Si la Cour se reporte à ces fiches — et nous les discuterons plus en détail au cours de nos plaidoiries —, elle s'apercevra qu'elles indiquent toutes les heures de travail par spécialité, exécutées sur chacun des navires, et prouvent que l'on a travaillé sans interruption pendant tous les jours qui se sont écoulés entre le 30 septembre et le 3 novembre. Il y a peut-être d'autres fiches pour avant, puisque ce sont des fiches établies sur une période de trente jours. Nous ne les connaissons pas, on ne nous les a pas versées. Ce qui était important, c'était d'avoir la fiche de détail pour ce que j'appellerai la période suspecte

Or, nous avons maintenant ces pièces qui montrent les heures de travail avec l'indication de leur détail : heures de travail pour mécaniciens, ouvriers en fer, modellistes, électriciens, forgerons, ouvriers en bois, etc., et nous nous apercevons en consultant les fiches de chaque navire que pendant toute cette période, la période suspecte, il y a eu chaque jour des travaux faits à bord des navires, ce qui vient, vous le voyez, Messieurs, confirmer et appuyer, si je puis m'exprimer ainsi, la déclaration du directeur des chantiers de Sibenik.

D'autre part, nous avons un autre document; le document n° 8, qui est tout aussi important. Il s'agit non plus des heures de travail exécutées, mais des bons de commande pour les travaux faits sur les trois navires en question. Ces bons ont un double avantage. D'abord, ils confirment ce que nous avons déjà dit, à savoir que la commande des

travaux est bien du 26 septembre 1946, car les bons sont datés. Mais d'autre part, et j'appelle ici l'attention de la Cour, ils indiquent quelle est la nature des travaux effectués. Pour les trois navires — j'ai la traduction des trois bons sous les yeux —, vous verrez qu'il s'agit de réparations aux machines principales et auxiliaires et de réparations à la chaudière. En réalité, il s'agit de la revision générale des chaudières qu'on fait effectuer dans la plupart des navires du monde, surtout lorsqu'il s'agit de navires déjà vieux, à la fin d'une croisière d'été.

J'indique la portée de ces documents et des points qu'ils vont servir à établir.

Ils prouvent non seulement que les travaux ont commencé le 26 septembre, non seulement qu'il s'agissait de travaux effectués sur les trois navires en question y compris sur celui qui, d'après le commandant Kovacic, se serait trouvé dans l'Adriatique nord, mais aussi qu'il s'agit de travaux aux chaudières. D'où cette conclusion : pour faire des travaux aux chaudières, il faut évidemment éteindre les feux. Donc même si, par impossible, même si, négligeant les autres documents, on voulait dire que les navires auraient pu sortir du port de Sibenik, en tout cas nous savons que, contrairement à ce qu'a dit le commandant Kovacic, ces navires n'avaient pas leurs feux allumés. Nous en concluons que dans un pareil cas il faut environ quatre heures pour mettre la chaudière sous pression, pour mettre en marche les machines, et que, par suite, toute la démonstration du commandant Kovacic s'effondre. Par conséquent, ce document est assez important. Il nous éclaire sur la nature des travaux et montre que les navires qui, nous le savons, sont restés avec du travail fait sur chacun d'eux pendant toute la période suspecte — même si on l'avait voulu —, n'auraient pas pu sortir rapidement puisque les chaudières étaient en cours de réparation.

Arrivons enfin au document n° 6, le dernier sur lequel j'appellerai l'attention de la Cour. Il vient, si je puis dire, compléter et confirmer les deux précédents. Ce sont les procès-verbaux de la commission que nous appellerons, si vous le voulez bien, la commission de vérification des travaux. On ne lui donne pas de nom dans la traduction, où je vois simplement « Rapport de la commission ».

Il s'agit de trois rapports établis par une commission de contrôle le 9 novembre, c'est-à-dire après la période suspecte, et ce qui est intéressant, c'est que dans le rapport de cette commission nous nous apercevons que cette dernière, qui devait, comme il arrive dans la plupart des arsenaux, faire une vérification tous les quinze jours ou tous les mois à l'arsenal, a visité les trois navires en question non seulement le 9 novembre, mais le 23 octobre. Or, d'après la thèse du commandant Kovacic, le 23 octobre les navires se seraient trouvés non dans le port de Saranda mais devant ce port, ou à la rigueur dans le canal d'Otrante ; le 23 octobre, d'après les déclarations du commandant Kovacic, les navires ne pouvaient pas être à Sibenik.

Eh bien ! nous avons une commission de contrôle qui nous déclare qu'elle a inspecté les travaux en cours le 23 octobre et le 9 novembre, et elle nous indique quel était l'état des travaux le 9 novembre.

Des travaux ont été effectués. Les navires sont en ordre de marche. Ces travaux ne sont pas parfaits, et il est normal qu'ils ne le soient pas, puisqu'il s'agit de vieux bateaux qui font du service depuis très longtemps, mais suivant l'examen qui en a été fait, les chaudières peuvent fonctionner, les navires peuvent marcher.

On ajoute qu'il reste d'autres travaux à faire, ce qui est tout à fait normal. Lorsque des navires ont fait une longue croisière d'été et qu'ils ne doivent pas être utilisés avant le printemps, on ne se presse pas, surtout dans un atelier pourvu de moyens aussi rudimentaires que celui de Sibenik.

Tels sont les nouveaux documents. Ils tendent à infirmer complètement la déposition du commandant Kovacic. Ils montrent que ce dernier (je voudrais essayer de ne pas l'accabler et employer des expressions aussi douces que possibles) n'a pas dit la vérité devant la Cour, ou tout au moins a apporté devant celle-ci des affirmations qui sont contredites par les documents officiels que nous possédons maintenant. Ces documents démontrent, en effet, que les trois navires de la classe M, qu'on accusait d'être allés à Saranda, n'ont pas quitté le port de Sibenik. Ils sont restés là pendant toute cette période. Avant ou après, sont-ils allés ailleurs, nous n'en savons rien, et ce n'est pas le procès, mais du 26 septembre au 3 novembre, c'est-à-dire pendant la période suspecte, ils n'ont pas quitté Sibenik. Auraient-ils voulu quitter ce port qu'ils n'auraient pas pu le faire, puisque leurs chaudières étaient en voie de revision. De plus, même si l'on avait effectué un travail de réparation rapide, il aurait fallu chauffer les feux, de sorte que toute l'explication apportée par le commandant Kovacic s'effondre.

J'indique que nous discuterons à une autre audience, au cours de nos plaidoiries probablement, sur la portée de chaque document. Je n'ai pas voulu apporter ici une démonstration, mais simplement marquer la portée de ces documents et les points que nous entendions démontrer avec eux.

Telles sont, Messieurs, les quelques observations que je voulais présenter à la Cour. Je la remercie infiniment d'avoir autorisé la présentation de ces documents, car elle se rend compte, j'en suis persuadé, qu'il était indispensable que nous puissions les produire, non pas afin d'en pouvoir déduire, dès aujourd'hui, une démonstration de valeur absolue, mais pour les examiner, avec le désir qui anime la Cour, et j'en suis persuadé, nous anime tous dans cette salle, de rechercher la vérité.

Je crois qu'il s'est produit une petite erreur dans la traduction, mais qui n'a sans doute pas une grande importance. La commission de vérification n'a pas dit que le travail était achevé, mais que certains travaux avaient été faits permettant aux navires de marcher et que d'autres devraient être faits par la suite.

Le PRÉSIDENT. En vertu du paragraphe 3 de la décision de la Cour qui autorise l'agent du Royaume-Uni à présenter ses observations sur les documents avant le 15 de ce mois, je voudrais lui demander s'il désire présenter maintenant quelques observations, soit d'une façon provisoire, soit d'une façon officielle, tel que cela est prévu par le n° 3 de la décision de la Cour ?

Sir Eric BECKETT. Mr. President, I want, with your permission, to make now a few remarks on what might fall within your description of "a temporary nature". Paragraph 3 of the Court's order to which you have just referred authorizes the Agent for the United Kingdom 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.

The first thing that I wish to do is to file a new document. I wish to file a new affidavit which, with your permission, I will now hand to the Registrar and also a copy of it to our opponents. This is an affidavit by one Zivan Pavlov, a merchant seaman who fairly recently deserted from a Yugoslav ship and who gives evidence about seeing one of the M-class ships in the Boka Kotorska at about the time when, according to Commander Kovacic's evidence, M-class ships would have been there and when, according to the case of our opponents, all the M-class ships were laid up in the dockyards at Sibenik. We do not want to call any oral witnesses ourselves, but Zivan Pavlov is at the disposition of the Court. If the Court wish to hear him, he can be called.

The other part of paragraph 3 of the Court's order authorizes me to present observations on the documents recently put in by the other side before the 15th. I do not wish to make a reply on that point now. The order of the Court does not specify whether our observations on those documents should be written, or whether they should be oral, and apart from fixing the final date, the 15th, it does not fix any particular time when we should give those observations. Well, Mr. President, a week or perhaps ten days ago both Parties submitted a time-table to the Court in the hope that by carrying through that time-table the whole work on this case could be ended on the 18th December. I think we all recognize now that that time-table is not being fulfilled at the present moment, and that the scheme cannot precisely be carried through. We propose, and I hope you will approve, to invite our opponents to meet with us this afternoon or this evening and see if we can submit by agreement our suggestions for the remainder of the procedure. I think, in view of that, that it is better for me not to say now at what point of time or in what way, written or oral, we wish to make our observations on these documents in reply to what our opponents have said. We should like to consider that point in relation to the probabilities of the future procedure for the case. Therefore, if you will permit me, I shall not tell you now just when or how we wish to make our observations on the substance of the documents filed by our opponents, but to make a suggestion later when we are a little clearer as to what the future procedure in this case will be.

Professor Cot referred to the register of the workshops which is now filed with the Court, and you will remember that we agreed to the depositing of the register on certain conditions. I think the order of the Court of the 24th November refusing to accept documents unless they were filed in the original was a very wise order. We were always rather anxious to see that page in the register in original. When the photostat copy was deposited, it contained four columns, and it always appeared to us that there was something else that came on the right-hand side which was not in the photograph. There is, in fact, when you see the original, a fifth column, and we find that fifth column very interesting. I will not now delay the Court by making further observations on the documents that have been deposited, because as I have just said we wish to do this sometime later.

I should perhaps have said that the affidavit of Zivan Pavlov is sworn in the Serbo-Croat language. He does not speak any other language. What I have given to our opponents is a copy of the translation into English, but of course they will be able to see the original when it is deposited in the Registry.

M. Pierre COT. Je m'excuse, nous n'avons pas de traducteur dans notre délégation ; par conséquent, nous ne pourrons nous faire accompagner par un traducteur, mais nous tenons pour certainement conforme à la vérité la traduction de nos collègues anglais.

Le PRÉSIDENT. Lorsque les agents du Gouvernement albanais auront pris note de ce document, je leur demanderai s'ils donnent leur assentiment à la production de ce document.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, avant de voir le document, nous donnons notre assentiment à sa production.

Le PRÉSIDENT. Je prends note que les Parties vont se consulter aujourd'hui pour nous faire des suggestions en ce qui concerne la suite de la procédure. En attendant, nous allons continuer l'interrogatoire de l'amiral Moullec.

[M. Pierre COT poursuit son interrogatoire.]

M. Pierre COT. Nous abordons aujourd'hui les questions que je voudrais poser à l'amiral Moullec précisément sur certains faits rapportés par le témoin Kovacic et sur la nature des documents qui ont été soumis.

Ma première question sera la suivante : vous avez, amiral, au cours de votre carrière, eu l'occasion de voir de nombreux comptes rendus de renseignements ; je voudrais que vous nous donniez à ce point de vue-là une impression générale sur la manière d'établir de tels rapports, en liaison avec la déposition du commandant Kovacic.

Amiral MOULLEC. C'est exact, j'ai servi pendant longtemps dans des états-majors où j'ai vu de très nombreux rapports de renseignements. J'en ai vu particulièrement de très nombreux pendant la guerre. J'ai moi-même été attaché naval pendant plusieurs années et j'ai rédigé moi-même de nombreux rapports de ce genre, si bien que, comme beaucoup d'officiers, je suis arrivé à me faire une espèce de philosophie sur l'établissement de ces rapports, et j'ai observé qu'il y a toujours une espèce de marque de fabrique du rapport. On distingue, avec un peu d'habitude, le caractère national d'un certain rapport et on arrive à trouver son origine et, somme toute, il est naturel qu'il en soit ainsi, puisque tous les attachés navals ou observateurs officiels qui établissent ces rapports ont toujours reçu une formation initiale du même genre.

De même, les agents secrets sont toujours guidés par des spécialistes, agents du Deuxième bureau ou de l'*Intelligence Service* qui, eux aussi, ont reçu une formation analogue, si bien qu'on ne doit pas s'étonner de retrouver toujours, dans les rapports d'une certaine nation, un caractère semblable.

M. Pierre COT. Mais, permettez-moi de vous faire observer que le commandant Kovacic n'est pas à considérer comme un agent des services secrets britanniques. Sa déposition est celle d'un témoin, par conséquent, c'est de ce point de vue-là que je voudrais que vous nous disiez selon quelle méthode son rapport à Whitehall a pu être établi.

Amiral MOULLEC. Je suis d'accord avec vous, mais le commandant Kovacic est un officier qui établit un rapport de renseignements, un rapport au sujet d'événements militaires qu'il a vus ou qu'il déclare avoir vus, je me crois donc justifié d'assimiler son rapport à ce dont je parlais tout à l'heure, c'est-à-dire à des rapports d'attachés navals ou à des rapports d'agents secrets.

Je vous disais, tout à l'heure, qu'il y avait une espèce de caractère national, je voudrais bien me faire comprendre et je citerai un exemple : les rapports japonais sont frappants par le fait que l'on y cite un nombre considérable de petits détails, très souvent sans la moindre importance. Par exemple, j'ai eu sous les yeux, il y a quelques années, le rapport d'un attaché naval japonais qui avait visité l'arsenal de Cherbourg. Il citait des chiffres tels que celui du nombre de quarts de vin distribués tel jour à la cambuse de l'arsenal, du nombre de paires de souliers qui avaient été ressemelés dans une semaine à la cordonnerie de l'arsenal, et, à la fin du rapport, ces notations ne paraissaient pas ridicules parce que de l'ensemble, du faisceau de ces petites notations, il arrivait à sortir des conclusions qui n'étaient pas très éloignées de la vérité et qui, somme toute, étaient valables.

Je pourrais également vous citer les caractères des rapports de type slave et les caractères des rapports allemands, mais je craindrais que cela ne nous entraînât trop loin et je voudrais me limiter aux rapports anglais et aux rapports français. J'ai toujours été frappé par le fait que les rapports anglais sont bourrés de faits concrets. D'ailleurs, mes camarades britanniques m'ont toujours dit qu'on enseigne aux observateurs à voir avant de déduire.

Pour le Français, c'est un peu différent. Il s'efforce généralement de bâtir une construction logique ; le procédé intellectuel est tout à fait différent. Pendant la guerre, il m'est arrivé souvent, avec des camarades britanniques, de discuter des avantages et des inconvénients de ces deux méthodes, et, naturellement, nous n'étions pas d'accord : je préférais la méthode française, eux préféraient la méthode britannique, mais dans les faits et particulièrement en ce qui concerne les rapports venant de France occupée, très souvent nous avons confronté nos deux méthodes et sommes arrivés ainsi à rétablir la vérité et à obtenir d'excellents résultats.

M. Pierre COT. Quelles conclusions tirez-vous de ces constatations en ce qui concerne l'appréciation générale du rapport fait par le commandant Kovacic dans la forme de son affidavit ?

Amiral MOULLEC. Je dirai sans hésitation que l'affidavit Kovacic rentre dans la catégorie des rapports britanniques et non dans la catégorie des rapports de type slave. Je précise ma pensée : je ne veux pas dire que ce rapport a été établi ou même inspiré par un officier de certain service britannique. Je veux dire que, avant de rédiger son rapport, le commandant Kovacic a probablement vécu avec des officiers britanniques qui s'intéressaient aux renseignements, qu'il a voulu peut-être mouler son esprit sur leurs méthodes, et qu'ainsi il n'a pas rédigé son rapport de la manière qui lui eût été familière. Il a peut-être exagéré certains aspects de son rapport, il a voulu produire plus de faits qu'il n'en avait en réalité à donner, et en tout cas il est arrivé, je crois, à donner à son rapport certains défauts assez graves, ce qui le vicie complètement.

M. Pierre COT. Prenons maintenant ce rapport et les observations de fait de ce rapport. Quelles observations voulez-vous faire à ce propos, avant que nous prenions des questions particulières ?

Amiral MOULLEC. J'observe tout d'abord que le commandant Kovacic est très précis dans certains cas et complètement imprécis dans d'autres. En ce qui concerne les mouilleurs de mines qu'il dit avoir vus, il a observé les antennes, il a noté l'angle que faisait le soleil avec la ligne de vision. A côté de cela, sur sa vie à Sibenik avant, il est d'une imprécision totale. Il ignore le nom de son chef direct à l'arsenal ; il ignore ce qui se passait sur les bateaux à côté. Or, cela me paraît tout à fait extravagant, car il y a dans tous les arsenaux du monde une ou deux conférences générales chaque semaine, rassemblant les commandants des bateaux qui sont en réparation et les chefs de services de réparation. Ainsi, tout le monde, chefs de services et commandants, tous sont au courant de l'allure générale des travaux dans l'arsenal. Cela m'a donc beaucoup étonné d'entendre le commandant Kovacic déclarer qu'il ne savait rien de ce qui se passait dans les autres ateliers. Il y a à la fois, je le répète, de grandes précisions et d'énormes imprécisions.

M. Pierre COT. En somme, il a toute la précision des méthodes britanniques quand il s'agit de décrire ce qui est arrivé au *Mljet* et au *Méljine*, et il est d'une imprécision tout à fait inexplicable quand il s'agit des choses de son métier et de sa vie professionnelle. C'est bien cela ? Je veux dire : toute la précision des méthodes britanniques utilisées non pas par les Britanniques, mais par le commandant Kovacic. Chacun de nous peut utiliser des méthodes différentes.

Amiral MOULLEC. C'est exactement cela.

M. Pierre COT. Arrivons-en maintenant, si vous le voulez bien, aux événements eux-mêmes décrits par le commandant Kovacic. Nous allons prendre ce qui s'est passé, selon lui, le 17 ou le 18 octobre, vers midi, au moment où l'on a, selon lui, envoyé des ordres pour mettre en état deux bateaux de la classe M. Les déclarations faites par le commandant Kovacic à ce propos vous paraissent-elles vraisemblables ?

Amiral MOULLEC. Une chose m'a frappé dès le début : c'est l'état où se trouvaient les bâtiments au moment où le commandant Kovacic a reçu les deux coups de téléphone, dont un du chef d'état-major du commandement de la flotte yougoslave. Il apparaît, d'après Kovacic, qu'à ce moment-là le commandement a pris une décision et l'a communiquée à Kovacic. C'était vers midi, le 17 ou le 18 octobre. Je me suis demandé dans quel état devaient se trouver les bâtiments.

Sur ce point Kovacic est vague, mais personnellement je prétends que les bâtiments, comme tous les petits bateaux dans tous les arsenaux du monde, étaient à ce moment-là les feux éteints. Il est en effet inimaginable qu'un petit bâtiment rentrant dans un arsenal, pour une période que l'on pense être d'au moins plusieurs jours, garde en temps de paix ses feux allumés.

M. Pierre COT. Par conséquent, même si nous prenons l'hypothèse Kovacic — si je puis ainsi m'exprimer —, c'est-à-dire que nous supposons que les deux navires étaient arrivés pour trois jours à l'atelier de Sibenik vers le 16, les feux auraient été éteints. Voulez-vous me dire ce qui vous

permet de faire cette affirmation en fonction de votre expérience. Pourquoi éteint-on toujours les feux sur les petits bateaux dans un arsenal en temps de paix ?

Amiral MOULLEC. Tout d'abord, parce que c'est un geste naturel. De même que le chauffeur d'une locomotive qui rentre sa locomotive à l'atelier met bas les feux, de même que, lorsqu'on rentre sa voiture dans un garage, on éteint le moteur.

Il y a même des raisons plus précises. Sur les petits bateaux l'équipage est peu nombreux. En rentrant de la mer, cet équipage est fatigué et on veut le faire reposer. Or, si l'on gardait les feux allumés, il faudrait maintenir dans la machine et les chaufferies un quart. Cela empêcherait d'envoyer les hommes à terre. Cela les empêcherait de dormir, de se reposer, d'aller faire du sport.

D'autre part, l'officier mécanicien est directement intéressé à ce que les feux soient éteints. Dans la plupart des marines du monde, l'officier mécanicien a une prime sur les économies de combustible. Il est donc intéressé au premier chef à ce que la quantité de mazout dépensée soit la moins grande possible. Il sera donc toujours le premier à s'adresser au commandant, à l'arrivée au mouillage, et à lui demander, suivant la vieille formule consacrée : « Commandant, est-ce terminé pour la machine ? »

Enfin, le commandant lui-même voudra s'éviter des soucis. Garder les feux dans un arsenal, c'est courir des risques, pas bien grands évidemment, mais le commandant préfère les éliminer s'il le peut.

Tout ce que je viens de dire concerne naturellement le temps de paix. Si je parlais du temps de guerre, il faudrait raisonner sur d'autres bases.

M. Pierre COT. Par conséquent, nous pouvons considérer qu'en règle générale, en temps de paix, quand des navires de cette dimension entrent dans un atelier, les feux sont éteints et qu'on les aurait laissés allumés simplement s'il y avait eu des circonstances exceptionnelles. Dans ces conditions, qu'est-ce qui vous choque dans le témoignage Kovacic ? Est-ce simplement le fait qu'il ne se souvenait pas que les feux étaient éteints ou allumés, ou bien sont-ce d'autres déclarations ?

Amiral MOULLEC. Ce qui choque, c'est que Kovacic n'ait pas parlé du tout de l'état des bateaux au moment où il a reçu le coup de téléphone du commandant de la marine yougoslave. Si les feux avaient été allumés, je suis persuadé que Kovacic l'aurait remarqué parce que le fait est tout à fait anormal. Par exemple, il aurait vu sortir de la fumée des cheminées, ou bien son adjoint Keric, qui était à bord, lui aurait dit : il y a quelque chose de curieux, les feux sont allumés, l'équipage des machines continue le quart, on s'attend probablement à un appareillage imprévu. Or, Kovacic ne dit rien de cela, et dans sa déposition une chose m'a frappé : c'est qu'il s'est absolument refusé, avec énergie, à donner un chiffre qui est cependant bien connu de tous les marins : celui du temps qu'il faut, pour un bateau de cette dimension, pour allumer les feux, monter en pression et réchauffer les machines. Il n'a jamais voulu le dire, et j'ai été frappé par son refus.

M. Pierre COT. En somme, aucun officier de marine ne peut croire qu'un chef de service dans un arsenal ignore si les bateaux sur lesquels

il fait des réparations ont leurs feux allumés ou non, étant donné que le fait d'avoir les feux allumés est quelque chose d'exceptionnel. C'est bien cela ?

Amiral MOULLEC. C'est bien cela.

M. Pierre COT. Comment expliquez-vous ce refus du commandant Kovacic de nous donner cette information sur le temps nécessaire pour mettre en ordre de marche ? Est-ce que par hasard ce temps ne s'accorderait pas avec le récit des événements qu'il nous a fait, car je ne comprends pas son refus ? Peut-être pouvez-vous m'aider à comprendre ?

Amiral MOULLEC. En effet, c'est parce que l'emploi du temps qu'il a fixé pour cet après-midi, pour les bateaux *Mljet* et *Meljine*, ne cadre plus du tout, si l'on considère cette durée de quatre heures nécessaire pour allumer les feux, monter en pression et réchauffer les machines. Quatre heures, c'est le délai moyen, le délai normal du temps de paix pour les petits bateaux de ce genre.

Normalement, ce qui aurait dû se passer si les feux avaient été éteints, comme je le crois, c'est que pour gagner du temps, on aurait fait remorquer les bateaux de Mandalina à Panikovac. Cela se passe souvent parce qu'ainsi, lorsqu'on remorque les bateaux pour changer leur amarrage et que l'on commence les approvisionnements, ils peuvent commencer à chauffer, et cela gagne du temps. Mais le commandant Kovacic n'a pas dit qu'ils étaient allés à Panikovac en remorque mais bien par leurs propres moyens, et c'est pour cela qu'il s'est refusé à donner le délai dont nous parlons.

M. Pierre COT. Il a été en effet très net sur ce point, puisque je lui ai posé deux fois la question et que chaque fois il m'a dit que les navires étaient partis par leurs propres moyens.

Je voudrais vous poser une autre question.

L'hypothèse du commandant Kovacic reposait donc sur l'idée que les feux avaient dû rester allumés. Ma question va vous paraître naïve, mais je suis ignorant des choses navales. Peut-on garder les feux allumés sur un bateau qui entre dans un arsenal pour faire nettoyer et réparer ses chaudières ?

Amiral MOULLEC. Évidemment non. Ce serait à peu près comme si vous vouliez examiner les pistons de votre automobile en laissant le moteur en marche.

M. Pierre COT. Cela me paraîtrait, en effet, difficile, même pour un officier yougoslave qui de temps en temps emploie des méthodes britanniques, mais je voudrais à ce propos que vous me disiez alors ce que vous pensez des documents et notamment des bons de commande. Je vais vous en passer la traduction. Est-ce que, en fonction de ces commandes de travail, il vous semble que les navires soient entrés à Sibenik le 26 septembre avec du travail de réparation de chaudière à faire ?

Amiral MOULLEC. La routine n'est pas tout à fait la même dans la marine yougoslave et dans la marine française, mais je n'y vois rien d'anormal.

M. Pierre COT. Ma question était un peu différente et plus précise, je crois. Est-ce que ces commandes de travail correspondent vraiment à des réparations à faire sur les chaudières ?

Amiral MOULLEC. Sans aucun doute. Il est précisé dans la colonne « désignation du travail » que les réparations à faire se rapportent aux machines principales et auxiliaires et qu'il y aura également des réparations de chaudières et d'installations électriques.

M. Pierre COT. Si vous prenez maintenant les trois fiches de travail pour l'ensemble du mois d'octobre et les trois premiers jours de novembre, avez-vous également l'impression que les travaux ont été faits tous les jours sur ces trois navires, et que par conséquent ils ont été indisponibles pendant cette période ?

Amiral MOULLEC. Il apparaît bien en effet que des ouvriers ont été chaque jour sur les bateaux et que par conséquent ceux-ci ne pouvaient être qu'au port à ce moment-là.

M. Pierre COT. Et ces fiches de travail vous paraissent tenues d'une façon normale, je ne dirai pas exactement comme elles le seraient dans un arsenal français, car les méthodes peuvent être un peu différentes, ou bien vous paraissent-elles être établies d'une façon anormale ?

Amiral MOULLEC. Ces fiches de travail me paraissent normales.

M. Pierre COT. Je voudrais également vous demander votre avis sur les rapports de commission faits le 11 novembre 1946. Il y a quelque chose qui me choque, que je ne comprends pas bien, et vous me l'expliquerez.

On dit qu'on a inspecté l'état des navires et l'état des chaudières, qu'un travail a été fait, et malgré cela on indique qu'il y a encore certains travaux à faire. Cela vous paraît-il normal ou cela vous paraît-il contradictoire ?

Amiral MOULLEC. Je crois que l'explication est la suivante. Ces bateaux, les trois M, ont fait une campagne de dragage pendant tout l'été sur les côtes dalmates. Ils sont entrés ensuite à l'arsenal. Le commandement yougoslave ne compte les employer que pour la campagne d'été suivante, c'est-à-dire qu'il compte les faire sortir de l'arsenal au printemps suivant, celui de 1947. On a donc plusieurs mois pour faire les travaux à bord et on ne se presse pas.

M. Pierre COT. Par conséquent, ces procès-verbaux vous paraissent également correspondre à une manière d'agir normale.

Une dernière question sur ces documents, au sujet de la photographie de la page du registre. Lors de l'interrogatoire du commandant Kovacic, on a fait quelques remarques. Certaines entrées ne sont pas exactement à leur place. Vous avez vu le registre lui-même. Est-ce que cela vous paraît une méthode qui pourrait être adoptée dans un arsenal dont le registre ne serait peut-être pas tenu d'une façon parfaite ? Je vous demande de vouloir bien lire la traduction parce que je crois que vous ne lisez pas mieux le yougoslave que moi.

Nous nous réservons d'examiner la cinquième colonne qui a été soulignée par sir Eric — les cinquièmes colonnes sont évidemment toujours dangereuses, mais pour le moment nous sommes obligés de nous contenter de cela.

Amiral MOULLEC. Je dois dire d'abord que pour tous ces documents il me semble que la traduction en français a été faite très hâtivement et doit vraisemblablement comporter des inexactitudes.

En ce qui concerne cette page du registre, je ne vois rien d'anormal. On a fait remarquer que les dates ne se suivaient pas exactement, mais cela ne me choque pas, pour cette raison qu'en France cela pourrait également se produire. Nous avons pour l'entrée des bateaux en réparation des règlements très anciens, datant je crois de Colbert. Tout bâtiment arrivant au port fait ce qu'on appelle un « billet à réparer ». S'il n'est pas pressé de voir sa réparation effectuée, le commandant envoie son billet par l'intermédiaire du vaguemestre ou par les moyens ordinaires de transmission. Si, au contraire, il est pressé, il envoie un officier pour demander les signatures nécessaires. C'est ce qu'on appelle « faire courir le billet ». Lorsque le billet est signé par toutes les personnes responsables, il est enregistré, et on lui donne un numéro de travail. Dans ces conditions, il peut arriver qu'il se produise un décalage.

M. Pierre Cot. En somme, à première vue il n'y a rien d'anormal dans ces petites choses qu'aurait pu faire un commis d'écriture même dans un arsenal français. Je crois d'ailleurs que, même sur les navires britanniques, il arrive que l'on fasse de petites erreurs sur les livres. Enfin, il n'y a rien, je crois, dont on puisse tirer la conclusion que ces documents ne sont pas tout à fait normaux et tenus comme dans un arsenal agissant selon des méthodes ordinaires. C'est bien cela ?

Amiral Moullec. C'est bien cela.

M. Pierre Cot. Revenons alors à l'horaire établi par le commandant Kovacic. Donc, étant donné les habitudes des navires dans les ateliers, étant donné que l'on était en automne, à la fin d'une campagne d'été, étant donné la nature des travaux, les navires ne pouvaient pas quitter leur première base avant environ quatre heures après que l'ordre fût donné. Vers quelle heure les navires ont-ils pu, alors, arriver à l'anse de Panikovac ? Quel est, d'après vous, le temps nécessaire pour mettre les feux en pression, pour faire les approvisionnements et pour aller à l'anse de Panikovac ? A quelle heure les navires ont-ils pu arriver à Panikovac ?

Amiral Moullec. Un navire qui doit appareiller brusquement n'a pas seulement à allumer ses feux, il a aussi à rassembler son équipage, parce que généralement, quand on se trouve pour plusieurs jours à l'arsenal, l'équipage n'est pas toujours sous la main : il y a toutes les raisons de famille que l'on peut imaginer, il y a les corvées à l'intérieur même de l'arsenal ou à l'extérieur. D'autre part, les approvisionnements du navire ne sont pas généralement en état, il faut compléter le mazout, il faut surtout faire des vivres ; enfin, quelquefois il y a même des corvées de munitions à prévoir.

Dans le cas particulier qui nous intéresse, nous savons que les bateaux n'avaient pas leurs rails à mines montés et qu'il a fallu les mettre en place. Or, généralement, ces rails sur des bateaux petits ne sont pas conservés à bord, ils sont mis dans un magasin de l'arsenal. Il a donc fallu aller les chercher, les monter. Or, le délai d'une heure fixé par le commandant Kovacic pour ce montage des rails me paraît vraiment bien petit. Je ne fixerai pas moi-même un délai, parce que cela varie suivant les dispositions locales de l'arsenal et suivant les dispositions mêmes du bateau, mais je répète qu'une heure me paraît bien peu.

En fin de compte, même en admettant que l'on ait gagné du temps pour la montée en pression, je ne crois pas qu'averti à midi un bateau ait pu arriver à Panikovac avant 4 heures, 4 h. 15. J'ajoute qu'on aurait dû normalement le faire remorquer si on avait voulu gagner du temps.

M. Pierre COT. Mais je prends l'hypothèse du commandant Kovacic, qui nous dit que les navires n'ont pas été remorqués. Donc, les navires sont arrivés au plus tôt vers 4 heures ou 4 h. 15 à Panikovac et il a fallu une heure pour mettre les rails. C'est bien cela ?

Amiral MOULLEC. C'est bien cela, et d'autre part, il a fallu mettre le mât de charge en place, il a fallu prendre contact avec les gens, si les mines étaient entreposées à Panikovac, il a fallu prendre contact avec les gens de Panikovac, faire les arrangements pour le chargement. Finalement, je ne crois pas que l'on ait pu commencer le chargement avant cinq heures.

M. Pierre COT. Si bien que si nous pressons un peu cette hypothèse Kovacic, lorsque nous voyons que le commandant Kovacic déclare qu'à 4 h. 15 les navires avaient déjà reçu, non seulement les rails mais vingt mines, nous sommes en présence de ce qu'un mathématicien appellerait une hypothèse qui contient en elle-même sa propre contradiction et ce qu'un logicien appellerait le type même de l'hypothèse absurde. Est-ce bien cela ?

[Au Président.] Monsieur le Président, j'arrive à une autre série de questions, et, comme il est une heure moins cinq, la Cour voudra peut-être lever l'audience.

Le PRÉSIDENT. Je lèverai l'audience et fixerai la prochaine à lundi 10 h. 30.

Sir Frank SOSKICE. Before the Court rises, might I just make one remark.

I was most anxious not to interrupt nor to prolong this examination one second longer than was absolutely necessary by intervening, but I think I ought to indicate that I cannot accept in the questions which Professor Cot has put to this witness he has correctly or fairly represented what Commander Kovacic actually said in his evidence. I will not say more than that.

M. Pierre COT. Je serais très heureux que vous m'indiquiez sur quel point j'ai pu me tromper. Nous prendrons les déclarations du commandant Kovacic, et je crois que nous pourrons nous mettre aisément d'accord.

[*Séance publique du 13 décembre 1948, matin.*]

Le PRÉSIDENT. Peut-être aurez-vous intérêt à savoir que cet après-midi il n'y aura pas d'audience publique. La Cour va se réunir en séance privée et j'aurai, à 16 heures, une conversation avec les agents des Parties au sujet de la suite de la procédure et afin de savoir les questions sur lesquelles les agents sont tombés d'accord en ce qui concerne ce point. Je crois qu'il y a intérêt à ce que vous sachiez qu'il n'y aura pas d'audience publique, afin que vous puissiez calculer le temps qui vous

sera nécessaire pour vos interrogatoires et afin que vous accélériez vos interrogatoires, car il est très probable que les audiences publiques n'auront pas lieu, comme auparavant, deux fois par jour, la Cour ayant besoin également de se réunir en Chambre du Conseil.

Je prie l'amiral Moullec de reprendre sa place et M. Pierre Cot de poursuivre son interrogatoire.

M. Pierre COT. Amiral, nous arrivons à la critique des déclarations du commandant Kovacic à propos de ce qu'il a vu à 16 h. 30. Voulez-vous nous dire ce que vous pensez de ces déclarations, du point de vue également de votre expérience de marin ?

Amiral MOULLEC. Le commandant Kovacic nous a dit qu'à 16 h. 30 il a vu les bateaux dans l'anse de Panikovac et il a fait le petit croquis dont voici une copie, croquis que la Cour connaît bien, indiquant la première position des bateaux à 16 h. 30. Il a dit en même temps qu'il avait vu les rails sur les deux navires, qu'il avait vu que chacun des navires avait un chargement d'une vingtaine de mines. Il a vu une mine en chargement sur chacun des navires et il a même distingué que les mines avaient leurs antennes.

Sur cette question des antennes, j'ai déjà dit à la Cour ce que je pensais. Je crois qu'avec les mines GY les antennes ne sont pas en place au moment du chargement. Pour nous assurer de ce point, il faudrait avoir le manuel que j'ai demandé concernant le règlement de manœuvre particulier aux mines GY.

En ce qui concerne la position des bâtiments elle-même, l'amarrage des bâtiments, c'est là une question importante et que mes camarades britanniques ont déjà discutée. Ils avaient fait — la Cour s'en souviendra — deux petits modèles à une certaine échelle, à l'aide desquels ils ont fait une démonstration au tableau. Mais ce qui m'a frappé dans cette démonstration, c'est qu'ils l'ont faite comme si le quai nord de Panikovac avait une longueur infinie ou en tout cas une très grande longueur, une longueur que nous ne devions pas prendre en considération.

Cela m'a donné l'idée de faire une expérience complète sur des modèles réduits, avec le quai à la même échelle. J'ai donc tracé ici un agrandissement du croquis yougoslave qui se trouve déposé au Greffe et sur lequel j'ai relevé également quelques indications données par la carte italienne, laquelle se trouve aussi au Greffe.

Vous voyez sur ce croquis que le petit port de Panikovac se compose de trois quais : un quai nord, un quai ouest et un quai orienté à peu près nord-ouest, sud-est. D'après le croquis yougoslave, j'avais cru voir que ces quais avaient respectivement 50 mètres de longueur, 12 m. 50 à 13 mètres, et 82 mètres. Depuis, j'ai appris la longueur exacte des quais : ils auraient 45 mètres, 12 mètres et 75 mètres. [Montrant la carte.] Vous avez donc sur la carte les deux longueurs, la première allant jusqu'ici avec l'extrapolation du croquis qui se trouve au Greffe, et s'arrêtant ici suivant la longueur qui m'a été donnée comme exacte. Je crois qu'il s'agit là d'une donnée de fait, que la Cour peut vérifier facilement, au besoin en envoyant quelqu'un sur place. Je ne pense pas que cela présente de grandes difficultés.

J'ai en même temps tracé sur un carton les longueurs du *Mljet* et du *Meljine* telles qu'elles sont données dans le *Jane's*, je répète telles qu'elles sont données dans le *Jane's*. Posons-nous alors la question suivante : le commandant de la section des deux mouilleurs de mines

doit faire un ravitaillement de mines dans le port de Panikovac. Comment va-t-il amarrer ses bâtiments ?

Il faut d'abord savoir que le quai de Panikovac a été construit par les Yougoslaves un peu avant la guerre et que ce quai et l'installation souterraine voisine avaient été faits non pas pour des mines, mais pour des munitions de l'artillerie de côte. Ainsi, l'on me dit que les tunnels n'auraient pas une dimension suffisante pour permettre le maniement des mines ; mais c'est là une question que je pose à la Cour. Je n'ai aucun moyen de le vérifier.

Ce que je sais parfaitement, par contre, c'est que les tunnels se trouvent sur la rive sud. Je crois qu'il y en a deux, et l'aboutissement de ces tunnels serait sur la petite maison que l'on voit très bien sur les photographies qui nous ont été données par les Britanniques et par les Yougoslaves. Ce serait cette maison blanche, cette maison en ciment que l'on voit sur la rive de Panikovac.

Je reviens alors au commandant de la section des deux mouilleurs de mines. Il doit faire un ravitaillement en mines ; quel amarrage va-t-il ordonner à ses bâtiments ? Je crois que tous les marins seront d'accord avec moi pour dire que l'amarrage raisonnable serait le suivant [allant à la carte] : les deux bateaux au quai sud. J'ai mis le premier l'avant à terre, on pourrait également le mettre l'arrière à terre ; pour le premier, cela n'a pas grande importance. Quant au second, on le mettrait certainement l'arrière à terre afin que le maniement des mines puisse s'effectuer. Ainsi, les deux bâtiments se trouvent le plus près possible de l'entrée du tunnel, et il faudra pousser les mines sur un espace aussi court que possible. Si par hasard le commandant estimait ne pas devoir mettre son second bâtiment dans une position un peu difficile parce qu'il n'a que la moitié de sa longueur à quai, il mettrait ce deuxième bâtiment au quai nord dans la position que je vais vous montrer. [Allant à la carte.] Voici un amarrage qui est également possible. Mais je dis tout de suite qu'il est plus difficile que le précédent, parce qu'il faudra pousser les mines sur des wagonnets et faire le tour du quai. Quand on a à faire un chargement rapide, on essaie de limiter au maximum les manœuvres. Or, le commandant Kovacic nous a-t-il parlé d'un amarrage de ce genre ? Pas du tout. Il nous a montré celui-ci : plaçons les bateaux sur le croquis, dans la position que le commandant Kovacic nous a indiquée.

M. Pierre Cot. Quand vous dites « celui-ci », voulez-vous, à cause du compte rendu, décrire la position des bateaux en deux mots ?

Avant que vous continuiez, je voudrais préciser quelques points. D'abord, il y a peut-être une petite erreur de traduction, mais il s'agit de la discussion de problèmes techniques. L'échelle n'est pas celle de la carte, c'est une échelle agrandie ; mais les rapports sont exacts.

Ensuite, je voudrais que vous précisiez ceci : c'est que la forme du quai résulte de la carte ; la position des tunnels résulte de la photographie de croquis yougoslaves, et c'est sur ce point que la Cour pourrait, le cas échéant, si elle le désire, demander au Gouvernement yougoslave des preuves supplémentaires ; mais nous partons de ces croquis.

Amiral Moullec. Bien qu'il n'y ait pas d'hésitation à avoir sur l'échelle, je précise que les quais et les bâtiments sont les uns et les autres dessinés à l'échelle d'un demi centimètre par mètre, c'est-à-dire à l'échelle du 1/200me. Mais avant de placer les bâtiments dans la position où les a

mis le commandant Kovacic, je voudrais attirer l'attention de la Cour sur un autre détail. Je me suis demandé au début : est-il raisonnable que le commandement yougoslave ait ordonné de faire un chargement de mines dans le port de Panikovac ?

En effet, sur le croquis de Sibenik, qui est dans le coin gauche du tableau, nous voyons que l'anse de Panikovac se trouve sur le côté ouest de la rade ; que voyons-nous en face, sur le côté est, de la rade ? En consultant les cartes et les instructions nautiques, je constate que sur le côté-est de cette rade il y a un quai, le quai Cipad, qui se trouve à l'endroit où je viens de mettre ma baguette. Ce quai est employé par une compagnie yougoslave qui porte le même nom et s'occupe de chargements de bois. Je crois qu'elle achète les bois aux bûcherons yougoslaves, les transporte, les taille grossièrement et les vend à d'autres compagnies étrangères, si bien que, constamment, il arrive à Sibenik des bateaux anglais, américains, hollandais ou français qui viennent chercher ces bois.

Est-il raisonnable réellement de penser que le chargement de mines qui devait précéder une opération ultra-secrète ait été fait juste en face du point d'amarrage de bateaux étrangers ? Cela me paraît un peu curieux.

Sir Hartley, dans sa plaidoirie, nous a parlé de l'époque de rideau de fer dans laquelle nous vivons, mais je remarque qu'à Sibenik, ce rideau est un peu écarté puisqu'il y a un quai où viennent accoster très régulièrement des bateaux de toute nationalité.

Il me paraît vraiment étonnant que le commandement yougoslave, s'il voulait faire l'opération que le commandant Kovacic l'accuse d'avoir fait, ait choisi ce quai. Il doit savoir que de ce quai Cipad on peut prendre des photographies, que sur les bateaux étrangers qui y viennent il y a des observateurs qualifiés. Nous n'en avons aucun doute, puisque les Britanniques ont déposé au Greffe une photographie de Panikovac prise du quai Cipad ou de ses environs. Je crois donc que le choix du petit port de Panikovac est tout à fait impensable, surtout sur cette côte dalmate où il y a tellement de petits recoins où l'on ne risque pas d'être vu. Par exemple, ce serait le cas si le chargement des mines avait été fait dans les bouches de Cattaro. Il y a dans cette région un grand nombre de petites anses qui ne sont jamais visitées par des bateaux étrangers et où on ne courrait pas le risque d'être vu par des yeux indiscrets.

Je voudrais attirer l'attention de la Cour sur cette photographie prise du quai Cipad ou de ses environs par les services britanniques, et qui est déposée au Greffe. Sur cette photographie, on voit parfaitement le petit bâtiment blanc dont je parlais tout à l'heure et qui est l'aboutissement des tunnels.

M. Pierre Cot. Par conséquent, il vous paraît peu vraisemblable qu'une opération secrète ait été faite justement sur ce point de la côte yougoslave où des navires étrangers peuvent venir et où des agents commerciaux étrangers sont à peu près en permanence. Mais enfin, cela peut s'expliquer par la présence de mines de ce côté.

Je voudrais que vous preniez la déposition du commandant Kovacic et que vous disiez à la Cour s'il est possible de concevoir que les navires ont été amarrés dans la position qu'il a indiquée.

Amiral Moullec. Cette fois, j'ai placé les bâtiments sur le plan dans la position où les a mis le commandant Kovacic, c'est-à-dire les deux

bâtiments amarrés à couple au quai nord et l'avant à terre. Je crois que tous les marins seront d'accord avec moi pour dire que c'est là une position peu raisonnable pour faire un chargement de mines. En effet, il faudra transporter les mines à terre du quai sud au quai nord et le chargement devra être fait par l'intermédiaire du bateau accosté au quai, c'est-à-dire que le temps du chargement sera doublé.

Mais cette position, qui paraît peu pratique, était assez raisonnable du point de vue de Kovacic parce que, les navires étant dans cette position, il pouvait dire qu'il avait vu l'arrière de deux bâtiments, qu'il avait vu les rails, qu'il avait vu charger une mine sur chacun des deux bâtiments, qu'il avait pu compter le nombre de ces engins sur chacun d'eux, tandis que si les bateaux avaient été amarrés l'arrière à terre, il n'aurait pas pu distinguer tout cela aussi facilement. D'autre part, voyant l'avant des bâtiments, on lui aurait posé des questions sur les lettres matricules placées sur les trois navires M. 1, M. 2, M. 3. Or, j'ai l'impression qu'il préférait ne pas répondre sur ce point.

M. Pierre Cot lui a fait remarquer que cette position des deux bateaux à couple paraissait peu raisonnable et que le temps du chargement serait double. Il a alors modifié sa déposition et il a dit que les bâtiments étaient dans la position que voici. [Le témoin montre cette position.]

M. Pierre Cot. Voulez-vous décrire sommairement cette position, pour le procès-verbal ?

Amiral Moullec. Il y avait un bâtiment amarré à côté de l'autre dans une position tout à fait anormale pour un marin, c'est-à-dire une position en biais. Le fait qu'il n'y a pas de termes techniques pour définir cette position montre qu'elle n'est pas normale. Un bateau est amarré à couple avec un autre ou à quai, mais il ne l'est généralement pas dans une position semblable.

M. Pierre Cot. Par conséquent, dans la première position, je vais reprendre cela pour que le procès-verbal ait les termes exacts, les deux navires étaient parallèles au quai nord et côte à côte. Comme on a fait observer que dans cette position le second navire n'aurait pas pu être chargé directement, nous avons le premier navire parallèle au quai nord et le second navire en biais par rapport au premier. Je ne vois pas en effet de terme pour définir cette position, sinon par celui-ci qui est bon pour les skieurs, le terme de « christiana ouvert », c'est-à-dire un navire étant dans une position et l'autre en biais par rapport à lui.

Dans ces conditions, est-ce que le chargement du second navire, c'est-à-dire de celui qui est en biais, sera possible ?

Je vous indique, pour vous prévenir contre toute imprudence, que là nous avons non seulement les déclarations du commandant Kovacic que le chargement était possible, mais que de son côté le commandant Whitford a prétendu que ce chargement pourrait être fait dans cette position.

Voulez-vous nous dire si, étant donné cette position, cela était possible ?

Amiral Moullec. Je crois que je n'aurai pas besoin de donner de longues explications à la Cour sur ce point ; l'impossibilité saute aux yeux. Pour charger le deuxième bâtiment, il faudrait à l'extrémité du quai descendre les mines sur la plage, les pousser sur la plage. Je ne sais pas exactement quelle largeur a cette plage, mais enfin, ce n'est pas

un lieu idéal pour transporter des mines qui ont plus d'une tonne, à peu près entre onze cents et douze cents kilos. C'est évidemment impossible.

D'autre part, je note que le commandant Kovacic, quand il a été interrogé le second jour par M. Pierre Cot, a fait un troisième croquis. Il a dit que lorsqu'il avait vu de la ville les bateaux à 18 h. 30, ils étaient non plus dans cette position mais dans une troisième position, c'est-à-dire en ligne de file, le côté tribord au quai.

Plaçons les bateaux à l'échelle dans cette position. Là également nous nous trouvons devant une impossibilité matérielle, parce qu'il n'est pas coutume d'amarrer les bateaux sur la plage quand il y a des quais à proximité.

M. Pierre COT. Par conséquent, si nous partons des dimensions britanniques des bateaux et des rigueurs de la carte, si je puis ainsi m'exprimer, nous nous rendons compte que ni dans la position n° 1, bateaux parallèles, ni dans la position n° 2, bateaux en biseau, ni dans la position n° 3, il n'aurait été possible de charger le second bateau. Les positions décrites par le commandant Kovacic sont donc tout à fait impossibles et ne concordent pas avec la réalité.

D'autre part, il me semble, vous me direz si je me trompe, que le premier bateau est tout à fait contre le quai ouest. Est-ce que le tirant d'eau de ce bateau tel qu'il est démontré par le *Jane's* permettait de le mettre aussi près de l'ouest ?

Amiral MOULLEC. Je crois, en effet, et je réponds à la toute dernière question que vient de me poser M. Pierre Cot, que les fonds à l'extrémité ouest du quai nord sont un peu inférieurs à trois mètres et qu'il aurait donc été impossible de mettre les bâtiments dans cette position si ces bâtiments, je le répète, ont les dimensions que leur donne le *Jane's*. C'est d'ailleurs le raisonnement qu'a fait le commandant Sworder dans une rectification à sa première déposition d'expert qu'il a adressée samedi dernier à la Cour.

Je répète donc : si les dimensions données par le *Jane's* sont bien exactes, l'amarrage des bâtiments n'aurait pas pu être fait même dans cette position, il aurait fallu les reculer un petit peu en arrière, reculer tout l'ensemble un peu en arrière.

M. Pierre COT. C'est-à-dire que, si les dimensions du quai indiquées par les Yougoslaves sont exactes, et c'est le seul document que nous ayons, le second navire n'aurait pu être chargé et c'est à peine si on aurait pu charger le premier. Mais vous avez parlé des dimensions du *Jane's*. Auriez-vous à ce point de vue-là un doute, ou peut-être n'y a-t-il pas eu une erreur que vous voudriez signaler à la Cour et à nos collègues britanniques ?

Amiral MOULLEC. En effet, le *Jane's* nous donne comme longueur pour le *Mljet* et le *Meljine* 174 pieds, 26 pieds 1/4 de large et 13 pieds de tirant d'eau. Le *Jane's* indique en même temps que le tonnage du bâtiment est de 130 tonnes. Je dois avouer à la Cour que, dès le début, ces chiffres ne m'ont pas plu. Il me semblait qu'il y avait quelque chose « qui ne collait pas », comme nous disons en français, qui ne cadrait pas. Cependant, comme sir Hartley Shawcross nous avait dit tant de bien du *Jane's*, nous avait décrit ce livre un peu comme la loi et les

prophètes, en ce qui concerne les constructions navales, je n'osais pas élever une voix timide contre l'autorité du *Jane's*. Aussi il m'a fallu, avant de me risquer à une telle critique, faire certains calculs et un certain raisonnement que je vais reprendre devant la Cour.

J'ai d'abord comparé les dimensions du *Mljet* données par le *Jane's* avec les dimensions de différents bâtiments mouilleurs de mines d'autres nations, données également par le *Jane's*. Je ne voudrais pas détailler et être trop long devant la Cour, mais je citerai, par exemple, les bateaux du type BYMS — je crois que ce sont les bateaux du commandant Whitford — indiqués dans le *Jane's*, page 97 ; 135 pieds de long, 24 pieds de large et 6 pieds de tirant d'eau, c'est-à-dire des dimensions de beaucoup inférieures à celles du *Mljet*. Or, le tonnage du BYMS est de 260 tonnes.

Enfin, le *Nightingale*, qui a été donné comme exemple par les Britanniques devant le Conseil de Sécurité et dont la photographie se trouve dans le supplément n° 6 des documents du Conseil de Sécurité, a une longueur de 110 pieds, une largeur de 24 et un tirant d'eau de 7½ et, chose curieuse, il a 298 tonnes, c'est-à-dire presque le double du tonnage indiqué pour le *Mljet*.

Rendu curieux par cette constatation, je suis revenu à la page du *Jane's* qui donne le *Mljet*, et, juste au-dessous du *Mljet*, je vois : *Spasilac*, longueur 174 pieds, largeur 26½, tirant d'eau 13 pieds et tonnage 740 tonnes, c'est-à-dire les dimensions exactes données pour le *Mljet* et un tonnage cinq à six fois supérieur.

Il y a là, évidemment, une impossibilité totale. La Cour sait bien que le tonnage des bâtiments de guerre est le poids du volume d'eau déplacé ; d'ailleurs, on dit quelquefois en français « le déplacement » au lieu du tonnage, et si un bateau a les mêmes dimensions, il ne peut avoir un tonnage différent.

J'en arrivai donc à la conclusion suivante : les indications données par le *Jane's* pour le *Mljet* sont fausses. Ou bien les longueur, largeur et tirant d'eau sont erronés et le tonnage est vrai, ou bien ce sont les longueur, largeur et tirant d'eau qui sont exacts, et alors le tonnage est faux.

Je ne suis pas constructeur naval, mais, comme tous les marins, je connais tout de même quelque chose en matière de construction navale, et, arrivé à ce point de mon raisonnement, j'ai fait un calcul assez long pour savoir, d'après ces dimensions, quel serait le tonnage du *Mljet*, et je suis arrivé à la conclusion indiquée sur le côté droit du tableau, que le tonnage du *Mljet* devrait être supérieur à 650 tonnes s'il avait réellement les dimensions indiquées par le *Jane's*, et je dis 650 tonnes en supposant les formes de carènes les plus invraisemblables.

Après avoir fait cette dernière constatation, j'ai téléphoné à un de mes camarades à Paris et lui ai dit : « cherchez donc dans les annuaires d'avant guerre ce que vous trouverez concernant les *Mljet* et *Meljine* », et j'ai reçu la réponse il y a deux jours. On voit dans les annuaires d'avant guerre, et en particulier dans l'annuaire allemand de 1939 ou 1940, je crois, que les bâtiments de la classe *Mljet* et *Meljine* ont été construits en 1917, qu'ils ont été reconstruits en 1931 et que leurs dimensions ne sont pas du tout celles qui sont données sur le *Jane's*, mais beaucoup plus petites. Je vous en parlerai tout à l'heure.

M. Pierre COT. Il y aurait donc une erreur dans le *Jane's*. J'avais bien vu, en effet, des dimensions différentes dans l'annuaire français,

mais je ne pensais vraiment pas que notre annuaire français était plus exact que le *Jane's*. Mais tout peut arriver en matière maritime. Voulez-vous continuer votre démonstration et nous dire alors de quelles dimensions nous devons partir pour critiquer le témoignage Kovacic ?

Amiral MOULLEC. Je vais être obligé de demander à la Cour d'oublier la démonstration que j'ai faite tout à l'heure parce qu'évidemment elle ne vaut plus rien, elle a été faite avec des bateaux trop grands, les dimensions réelles des *Mljet* et *Meljine* étant les suivantes : 29 m. 50 pour la longueur, 6 m. 60 pour la largeur et 2 m. 40 pour le tirant d'eau.

J'avoue être un peu surpris que mes camarades britanniques n'aient pas fait cette constatation plus tôt et que le commandant Sworder, à la fin de la semaine dernière, ait cru bon d'envoyer une rectification concernant notre première déposition d'experts qui était justement basée sur le tirant d'eau de 13 pieds pour le *Mljet*, alors qu'il n'en a que 8, et je crois que cette nouvelle démonstration serait à revoir dans ces conditions.

J'ai tracé sur du carton les nouveaux petits bâtiments avec leurs dimensions réelles, et je vais être obligé de reprendre la démonstration qui, peut-être, me plaît un petit peu moins que la dernière, mais que je suis bien obligé de faire.

M. Pierre COT. Avant que vous fassiez cette démonstration, je voudrais vous poser une question précise, ou plutôt deux petites questions.

Que les officiers britanniques se soient trompés en prenant les dimensions du *Jane's*, c'est une chose que l'on peut à la rigueur comprendre ; mais trouvez-vous possible que le commandant Kovacic, qui appartient, lui, à la marine yougoslave et qui prétend avoir vu les navires, se soit trompé, ait fait une telle confusion entre des navires de 52 mètres et des navires de 30 mètres ? Est-ce possible pour un marin qui prétend vraiment connaître ces navires, et comment, dans ces conditions, a-t-il laissé faire pendant longtemps devant la Cour toutes les démonstrations sur des dimensions inexactes ? Cela vous paraît-il normal ou concevable ?

Amiral MOULLEC. Il me paraît tout à fait inconcevable que le commandant Kovacic nous ait laissé raisonner, pendant un mois et demi, sur des dimensions qu'il savait pertinemment inexactes.

M. Pierre COT. Il n'y aurait qu'une explication : ce serait que la dimension du *Jane's* permît de mettre sur ces navires 80 mines alors que la dimension exacte ne l'aurait peut-être pas permis. Mais évidemment ce serait la preuve d'une telle erreur, et j'aimerais alors avoir votre point de vue à ce sujet. J'aimerais que vous nous fassiez la démonstration avec les navires ramenés maintenant à leur dimension exacte.

Amiral MOULLEC. Je ferai remarquer à la Cour que j'aurais pu faire comme le commandant Kovacic et laisser ma démonstration antérieure qui, je crois, était tout à fait concluante. Mais j'ai promis à la Cour de parler suivant ma conscience ; je suis donc obligé de ramener les bateaux à la dimension qu'ils ont dans la réalité.

La démonstration faite tout à l'heure reste en partie valable. Avant de faire le chargement, le commandant de la section des deux bateaux a dû se demander : Quelle position d'amarrage vais-je ordonner à mes bâtiments ? La position raisonnable d'amarrage était celle indiquée au

tableau : les deux bateaux à quai, au quai sud, à côté du tunnel. On aurait pu également mettre un bateau au quai nord et un bateau au quai sud ; mais avec des bâtiments aussi petits, il n'y avait aucune raison de le faire, étant donné que la longueur du quai est très supérieure à celle des deux bateaux mis bout à bout.

Je suis maintenant obligé de placer les bateaux dans la position où les a mis le commandant Kovacic, position qui, je le répète, me paraît très anormale.

Cette position, qui est marquée au tableau — un bâtiment à quai et l'autre en biais —, est, je le répète, tout à fait anormale. Elle l'est encore peut-être davantage avec de petits bateaux qui sont extrêmement maniables et pour lesquels cela n'offre aucune difficulté de prendre un amarrage plutôt qu'un autre.

Mes camarades britanniques ont expliqué cette position en disant que les Yougoslaves étaient pressés et qu'il fallait faire l'embarquement des mines *in a hurry*, selon leur propre expression. Mais j'avoue que cette raison me paraît peu acceptable. En effet, si je suis en retard, par exemple, pour arriver à mon bureau le matin, j'aurai envie de courir, mais je marcherai sur mes pieds ; il ne me viendra pas à l'idée de marcher sur les mains pour aller plus vite. Or, là, c'est un peu la même chose. Pour aller plus vite on a disposé les bâtiments d'une façon beaucoup plus difficile. En effet, avec des bateaux aussi petits, les mâts de charge sont courts. J'ai calculé que le mât de charge ne devait pas avoir plus de 8 mètres ou 8 mètres 50, et que probablement il n'arriverait pas au quai. Je crois donc qu'il y a là une impossibilité pour le chargement dans cette disposition.

Mais avec les bateaux de cette taille, il y a encore une impossibilité plus grande : celle à laquelle M. Pierre Cot vient de faire allusion, à savoir le nombre de mines à charger. Sur des bateaux de 52 mètres, il eût été possible peut-être de mettre 40 à 45 mines par bateau ; mais là c'est complètement invraisemblable, on ne peut pas l'admettre une seconde. Ces bateaux avant la guerre, d'après les annuaires que l'on pourra retrouver, portaient je crois 26 mines Vickers, c'est-à-dire des mines beaucoup plus petites. Si l'on me demandait combien de mines GY ils peuvent porter, je dirais vraisemblablement 16 ou 18, pas davantage. Or, le commandant Kovacic nous a dit formellement qu'il avait vu 20 mines sur chaque bateau à 16 h. 30, et 40 à 45 mines sur chacun des bateaux à 18 h. 30.

M. Pierre Cot. Il m'est difficile de croire que le commandant Kovacic se soit trompé si lourdement, amiral. Je vais alors vous demander de faire une petite comparaison. Vous nous avez parlé du *Nightingale*, qui serait un bateau ayant un tonnage un peu supérieur à celui du *Mljet* et du *Meljine*. Combien le *Nightingale* portait-il de mines — je parle de mines à peu près du même poids que les mines GY ? Nous allons voir si vraiment les déclarations du commandant Kovacic sont tellement en dehors de toute possibilité.

Amiral Moullec. Le *Nightingale*, que les Britanniques ont cité en exemple et dont la photographie se trouve au supplément n° 6 du Conseil de Sécurité, a une longueur d'environ 36 mètres, c'est-à-dire un peu supérieure au *Mljet* et au *Meljine*, qui ont 29 m. 50. Il a un tonnage double ou à peu près double, 298 tonnes, alors que le *Mljet* et le *Meljine* ont 130 tonnes. Or, sur cette photographie nous voyons distinctement

que le *Nightingale* porte huit mines, quatre de chaque côté. Il est vrai que ce sont de grosses mines, des mines d'un type voisin des GY. Mais enfin, c'est un exemple, donné par les Britanniques eux-mêmes, de bateau comparable au *Mljet* et qui porte huit mines. J'admets que le *Mljet* devait en porter un peu plus. Je vous ai dit que je m'arrêterais au chiffre de seize à dix-huit, mais je ne crois pas, et j'en suis à peu près certain, que cela dépassait la vingtaine.

M. Pierre Cot. Je répète : est-il concevable qu'un officier de marine qui prétend bien connaître un certain type de bateaux, qui a fait des travaux sur ces bateaux, ait pu se tromper si lourdement à la fois sur la dimension et sur le nombre de mines qu'un tel bateau pouvait porter ? Est-il concevable que le commandant Kovacic ait pu dire — je m'excuse sérieusement devant la Cour internationale de Justice d'insister sur ce point — que ces bateaux pouvaient porter quarante mines chacun alors que, d'après votre démonstration, ils ne pourraient même pas en porter vingt ? Est-ce que, d'après vous, un officier de marine peut commettre de telles erreurs ?

Amiral Moullec. Cela me paraît en effet tout à fait inconcevable, et je ne vois qu'une explication possible : le raisonnement a été fait non pas selon la réalité, mais d'après les données que l'on a trouvées dans le *Jane's*.

M. Pierre Cot. Par conséquent, avant de passer aux autres questions, je pense que nous pouvons formuler votre conclusion de la manière suivante, et vous me direz si je me trompe : ou bien, par impossible, les navires auraient eu la dimension du *Jane's*, et dans ces conditions les positions indiquées par le commandant Kovacic, malgré la caution du commandant Whitford, rendaient tout chargement impossible, tout au moins tout chargement d'un des bateaux ; ou bien, comme tout l'indique, les dimensions des bateaux étaient différentes, et dans ces conditions il était tout à fait impossible de voir, à une heure quelconque, vingt mines sur un bateau et, deux heures après, quarante mines sur le même bateau. C'est bien cela ?

Amiral Moullec. C'est bien cela, votre alternative est valable, mais dans mon esprit il n'y a plus aucun doute maintenant. Les navires *Mljet* et *Meljine* ont bien les dimensions indiquées : longueur 29,50, largeur 6 m. 60 et 2 m. 40 de tirant d'eau. La chose pourrait être vérifiée sur tous les annuaires navals d'avant-guerre.

Sir Frank Soskice. Mr. President, I think if I am not mistaken Professor Cot said he was just passing to another point, and if I am right in so understanding him, I wonder if I might just ask for a little assistance from him and from Admiral Moullec on one point. Admiral Moullec has prepared a new sketch of Panikovac Cove which is at present on the board, and he has given certain dimensions on that new sketch—certain dimensions of the quays and so on—and I did not get quite clearly from him from where exactly those dimensions came. I assume, of course, he has taken them from some document which is at present before the Court, but it would be of great assistance to me if he would be so good as to repeat exactly where he has obtained those dimensions. I repeat, I assume he has taken them from some document which is already filed before the Court. If he would repeat those

measurements, it would be of very great assistance to the British delegation.

Amiral MOULLEC. Je l'ai déjà dit. Les dimensions de la carte ont d'abord été prises sur le croquis yougoslave qui est déposé au Greffe depuis plus de huit jours et qui est fait à l'échelle du 1/200me. Il m'a permis d'arriver à la conclusion que les quais avaient 52 mètres, 13 mètres et 80 mètres. Je sais que par la suite on m'a donné les dimensions exactes de ces quais. Je considère qu'il s'agit là d'une situation de fait. La longueur d'un quai ne se discute pas. Si la Cour a un doute à cet égard, étant donné que la Yougoslavie est Membre des Nations Unies, il est facile d'envoyer sur place un expert mesurer ces quais.

Je ne suis pas disposé à entrer en discussion à cet égard, car il s'agit de données matérielles, et je ne peux pas allonger ou réduire les quais à ma volonté.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I thought I had heard something of that sort before, when Admiral Moullec was giving his evidence, but I now have it confirmed that somebody else has given him some further dimensions. That is as I understand clearly what he said. I assumed the Order of the Court was that without the consent of both Parties no further documents should be deposed before the Registrar, and I assumed naturally that meant that any witness who is giving evidence is not entitled to come here and give the contents of these documents without deposing them. Alternatively, I suppose he has given the contents of something which has been told to him, whether by some Yugoslav authority or not, I do not know, but clearly what he has done is to base his evidence on some further information which has been given to him but which has not been confirmed to us. I will not argue further at the moment in order not to interrupt the proceedings at present, but at a later stage I would formally like to make my comments on it and, if my suspicions are correct, to ask the Court whether that evidence should be allowed to remain on the record.

M. Pierre COT. Il s'agit là d'une question juridique ; je voudrais répondre tout de suite afin de donner tout apaisement à mon savant collègue.

L'amiral Moullec s'est basé : *primo*, sur le document versé par les Yougoslaves montrant les cotes des quais ; *secundo*, sur un croquis qu'il a fait faire ou qu'il a fait avec le commandant Ormanov sur une photographie que nos collègues britanniques n'ont peut-être pas suffisamment examinée, mais qui est une de leurs photographies et qui montre le quai. Le calcul fait d'après cette photographie a permis à l'amiral Moullec d'arriver à déterminer la longueur des quais. Comme il est honnête, il a pu donner deux longueurs, car dans un cas il a trouvé trois mètres de plus que dans l'autre.

Il a basé son raisonnement à la fois sur la photographie britannique, sur la carte italienne que vous avez et sur le croquis qui a été versé au débat par le document yougoslave.

Nous ajoutons que si, malgré cette triple sorte d'information, vous avez encore un doute sur la longueur exacte des quais, comme l'amiral Moullec vous l'a dit tout à l'heure, ces quais sont des choses qui se mesurent mais ne se discutent pas, et il est très facile à la Cour, soit de demander à un expert de se rendre sur place, soit de demander

une photographie plus détaillée au Gouvernement yougoslave. Mais j'indique à sir Frank que le raisonnement de l'amiral Moullec, qui n'est pas un témoin mais un expert, je m'excuse de le lui rappeler, est basé uniquement sur les documents qui ont été déposés devant la Cour, qui ont pu être étudiés par lui et qui l'ont été d'autant plus que tous ces documents sont des documents britanniques.

Sir Frank SOSKICE. Of course, if that is the explanation, I raise no objection whatsoever. Admiral Moullec is perfectly entitled to make any computations he likes from documents which are before the Court, and I have no objection whatsoever. The difficulty I felt in was that we found it very hard to reconcile the dimensions which he was giving. I intervened because Admiral Moullec did not give that explanation; he said that somebody had given him some further information. I naturally assumed that Admiral Moullec knew better than Professor Cot the sources from which he is drawing his evidence, but if Admiral Moullec does not know that and Professor Cot thinks it necessary to correct him, I of course accept his explanation and will raise no further objection. We had indeed studied these papers very carefully and that was why we found it so hard to reconcile the dimensions Admiral Moullec was giving with any dimensions which appeared on any document which is now before the Court.

M. Pierre COT. Je me suis expliqué du point de vue du droit, mais du point de vue des faits je préfère que l'amiral Moullec précise sa pensée et, au besoin, refasse devant la Cour le calcul de dimensions qu'il a fait avec l'aide des documents yougoslaves et britanniques. Sur ce point, je voudrais qu'il s'explique lui-même. Personnellement, j'ai apporté une explication d'ordre juridique, mais je ne voudrais pas avoir l'air de me substituer à lui ou d'influencer en quoi que ce soit sa déposition.

Le PRÉSIDENT. Vous avez parfaitement le droit de présenter plus tard toutes les observations qu'il vous plaira. Vous pourrez même poser d'autres questions à l'amiral Moullec. Naturellement, la Cour décidera ensuite de la valeur qu'elle doit attacher aux conclusions qui pourraient être tirées de l'opinion des experts. Elle dira par exemple si elle entend considérer cette valeur comme semblable à celle qui ressort des documents présentés. J'assure à nouveau sir Frank qu'il a le droit de présenter ultérieurement des observations, de poser de nouvelles questions au témoin, et d'en tirer telle conclusion qu'il lui plaira. La Cour, naturellement, décidera ensuite sur toutes ces questions.

Sir Frank SOSKICE. I am much obliged, Mr. President, and I was most anxious not to take up the time of the Court. I assume it is now said that Admiral Moullec has based his calculations solely on documents which are before the Court; upon that, of course, I can have no possible objection.

M. Pierre COT. Je voudrais cependant que l'amiral Moullec précise ce point, si la Cour le désire, de façon que nous ne paraissions pas vouloir éviter une difficulté avec nos collègues britanniques. Je lui pose donc la question en lui demandant d'être aussi bref que possible, mais aussi de répondre de manière qu'il n'y ait pas un malentendu quelconque sur un point qui paraît être important.

Amiral MOULLEC. D'après les documents qui sont déposés au dossier — et j'invite mes collègues britanniques à faire le calcul —, on trouvera en ce qui concerne la longueur, 45, 50 ou 52 mètres, mais, à mon avis, certainement pas davantage.

Je ne voudrais pas faire perdre son temps à la Cour, car, qu'il s'agisse de 45 ou de 52 mètres, ma démonstration reste valable. C'est donc un point de détail sur lequel je ne veux pas insister.

M. Pierre COT. Pour en finir tout à fait, je vais alors me permettre de poser à nos collègues britanniques deux questions, et ils pourront y répondre cet après-midi ou en dehors même des débats. Acceptent-ils comme longueur de quai 52 m., ce qui paraît le maximum ? Et je leur pose également la question : acceptent-ils, pour les dimensions des deux bateaux, celles données par l'amiral Moullec, ou bien se maintiennent-ils aux dimensions du *Jane's*, qui nous sont d'ailleurs plus favorables, mais c'est par souci d'honnêteté intellectuelle que nous avons tenu à rétablir la vérité sur ce point ?

Je ne leur demande pas de réponse immédiate, je pense qu'il y a intérêt à ce que nous discutions sur des éléments de fait aussi proches les uns des autres que possible.

Cela fait, je vais alors poser à l'amiral Moullec un certain nombre de questions de détail.

Soit que nous adoptions l'une ou l'autre dimension des bateaux, étant donné que la position indiquée par le commandant Kovacic et par le commandant Whitford est à peu près celle dans laquelle vous les avez mis, est-ce que dans les conditions d'observation où se trouvait le commandant Kovacic quand il passait à 500 m. en arrière dans sa vedette, il a pu, d'après vous, à 4 h. ½ du soir, au moment où le soleil était à 8°, distinguer des antennes sur les mines, à supposer qu'il y en eût ? Pouvait-on, de cette distance, voir des antennes ?

Amiral MOULLEC. Le commandant Kovacic est passé dans sa vedette à une distance qui, suivant les estimations, varie entre 500 et 700 mètres. Il a pu faire ses observations pendant deux à trois minutes. Au début, il avait le soleil à 30° sur la gauche, puis le soleil lui est passé dans la ligne de vision, puis le soleil a été sur la droite jusqu'à à peu près 15° sur la droite. Je pense que c'étaient de très mauvaises conditions pour observer, surtout que le soleil était bas sur l'horizon à ce moment-là, à une hauteur entre 5° et 8°, tout le monde est d'accord là-dessus maintenant. Je crois donc qu'il aurait eu beaucoup de mal à voir des détails tels que les antennes.

M. Pierre COT. Dans ces mêmes conditions de visibilité, a-t-il pu voir les rails, et, étant donné la position des bateaux, a-t-il pu voir les rails sur les deux bateaux ?

Amiral MOULLEC. Si les navires étaient bien dans la position qui est actuellement marquée au tableau, il pouvait voir les rails du bateau à l'extérieur, mais non les rails du bateau à l'intérieur.

M. Pierre COT. Je voudrais bien préciser : les navires étant dans la position la plus proche de celle indiquée par Kovacic, mais avec le mât de charge atteignant tout de même le quai, même en mettant les choses au mieux pour le commandant Kovacic, il ne pouvait pas, me semble-t-il,

et c'est la question que je pose, voir les rails sur le premier bateau. Est-ce bien cela ?

Amiral MOULLEC. C'est exact, il ne pouvait pas voir les rails du bateau qui est complètement accosté à quai.

M. Pierre COT. Le commandant Kovacic nous a de plus déclaré qu'il a vu sur le quai, à côté des bateaux, des mines magnétiques, c'est-à-dire des mines différentes. A-t-il pu vraiment, étant donné les conditions d'observation, identifier sur le quai, c'est-à-dire par terre, non plus en l'air quand on les chargeait, un certain nombre de mines qui seraient des mines magnétiques étant donné les conditions d'observation et de visibilité ?

Amiral MOULLEC. Sur ce point des mines magnétiques, je serai moins affirmatif, parce que les mines magnétiques ont une forme remarquable, elles sont ovales ; il suffit de les voir même dans de mauvaises conditions pour les distinguer. Mais je crois que, tout de même, à cette distance, à 600 m., cela devait être assez difficile de les voir, surtout que le quai, d'après nos calculs, était dans l'ombre à ce moment-là.

M. Pierre COT. Le commandant Kovacic prétend à 4 h. ¼ ou à 4 h. ½ avoir vu vingt mines sur chaque navire. Combien de temps, d'après vous, aurait-il fallu pour charger ces vingt mines ? C'est un problème qui a donné lieu déjà à des opinions assez différentes. Je voudrais avoir la vôtre.

Amiral MOULLEC. Nos camarades britanniques ont parlé de la durée de chargement des mines et ont tous déclaré que la durée de ce chargement était de l'ordre de trois minutes. Le commandant Whitford a même déclaré que trois minutes lui paraissaient un délai un peu trop grand, et il a fait une comparaison en se basant sur ses souvenirs en matière de chargement de sacs de charbon. Là, je trouve que cette comparaison est un peu audacieuse, car tout de même une mine ne se manie pas comme un sac de charbon ou un sac de pommes de terre. Cependant, puisque nos camarades britanniques l'affirment, je serais disposé à leur accorder que dans la marine britannique, en temps de guerre, et avec des équipages très bien entraînés, on peut peut-être arriver à des durées de chargement de l'ordre de trois minutes. Cependant, mon expérience personnelle m'aurait amené à donner des durées de chargement nettement supérieures, de l'ordre de cinq à six minutes. Seulement, je parle de l'expérience de temps de paix, je n'ai pas vu charger des mines en temps de guerre, c'était en temps de paix ; d'ailleurs, les Yougoslaves, dans l'hypothèse Kovacic, étaient également en temps de paix.

D'autre part, je fais remarquer que les bâtiments en question, *Mljet* et *Meljine*, étaient équipés en dragueurs de mines depuis deux ans et que, par conséquent, les équipages n'étaient pas entraînés, n'avaient pas fait de chargements de mines depuis la fin de la guerre.

Finalement, si vous me demandez une estimation, je crois que pour les bateaux en question, avec l'équipage qu'ils avaient à ce moment-là, il leur a fallu six à sept minutes par mine.

M. Pierre COT. Par conséquent, ce que vous avez voulu dire, c'est que les conditions sont différentes quand il s'agit de la marine britan-

nique en temps de guerre, avec équipage entraîné, et d'une marine moins bonne que la marine britannique en temps de paix et avec des bateaux qui, depuis deux ans, ne font plus de chargements de mines.

Je voudrais vous demander : la marine française est une bonne marine ; en temps de paix et avec un équipage qui, depuis deux ans, fait non plus du chargement de mines mais du dragage, aurait-on mis à peu près, d'après vous, cinq à six minutes, est-ce bien cela, ou aurait-on mis moins ?

Amiral MOULLEC. Dans les conditions particulières où se trouvaient le *Mljet* et le *Meljine*, c'est-à-dire pour un chargement imprévu avec un équipage non entraîné, je pense qu'il faut compter un délai de chargement de six à sept minutes plutôt que de cinq à six.

M. Pierre COT. C'est-à-dire que pour vingt mines, en prenant même le chiffre le plus bas : deux heures (120 minutes), il aurait donc fallu, pour qu'il y ait vingt mines à bord de chaque navire vers 4 h. ½, que le chargement eût commencé vers 2 h. ½. C'est bien cela ?

Amiral MOULLEC. C'est exact.

M. Pierre COT. Et le commandant Kovacic ayant dit qu'il fallait trois quarts d'heure environ pour aller de Mandalina à l'anse de Panikovac, même en supposant qu'on n'ait perdu aucun temps pour la manœuvre, il aurait donc fallu que les navires quittent leur premier mouillage à deux heures moins le quart. C'est bien cela ?

Amiral MOULLEC. C'est exact.

M. Pierre COT. Cela, en supposant que les rails aient été mis avant, mais je n'insiste pas sur tous ces points, maintenant la Cour est au courant.

J'en arrive alors au dernier point pour la déposition Kovacic. Il s'agit des déclarations du commandant Kovacic au sujet de ce qu'il a prétendu voir de la terrasse de son ami Keric entre, mettons 5 h. 35 et 6 h. 30, puisqu'on avait commencé par 6 h. 30 et que l'on est revenu à 5 h. 35, peut-être pour tenir compte du fait qu'il n'y avait pas d'heure d'été en Yougoslavie. Même à cette heure-là, pouvait-on voir ce que le commandant Kovacic a décrit de la terrasse de la maison où habitait Keric ?

Amiral MOULLEC. Cette question a déjà été débattue longuement, et je voudrais être aussi bref que possible. Tout le monde est d'accord maintenant pour dire qu'à 18 h. 30 il faisait nuit noire. Le commandant Kovacic a dit ensuite à M. Pierre Cot qu'il a dû voir non pas à 18 h. 30, mais peu avant 18 h. Je crois qu'à cette heure-là il faisait également nuit, peut-être pas absolument noir, mais nuit, puisque c'était un quart d'heure après la fin du crépuscule civil. Alors, on a parlé ensuite de 17 h. 35 et, sur ce point de 17 h. 35, les experts ont émis des avis différents. Je reste sur ce que j'ai exprimé, qu'à 17 h. 35 le commandant Kovacic n'a pu rien voir, et je vais expliquer pourquoi.

Je note d'abord une contradiction entre les rapports des experts britanniques. Dans le premier rapport, ils ont admis que le commandant Kovacic allant de Mandalina vers Sibenik a commencé à voir les bateaux

à Panikovac à un certain moment, quand il a doublé la pointe Kulina, et puis, un certain temps après, il a cessé de voir, sa vedette se trouvant à cet emplacement [l'expert montre sur la carte]. Or, le deuxième rapport britannique veut nous faire croire qu'ayant continué sa route il y a eu un moment où, se trouvant dans la ville, sur la terrasse de Keric, Kovacic a vu de nouveau Panikovac. Comment peuvent-ils expliquer cela?

Dans leur rapport, ils prétendent que Kovacic pouvait revoir de nouveau les bateaux à Panikovac parce qu'il se trouvait à une altitude plus élevée. J'ai noté sur le dernier croquis qui vient d'être mis au tableau une coupe de la péninsule de Panikovac faite suivant la direction de Sibenik. Les bateaux se trouvaient ici [l'expert montre sur la carte], Sibenik se trouve dans la direction marquée par le flèche, et j'ai fait une coupe du terrain suivant la ligne tracée.

M. Pierre Cot. Et vous n'avez employé, pour faire cette coupe, que les documents qui étaient soumis à la Cour, j'espère ?

Amiral Moullec. C'est exact.

Sans entrer dans le détail des calculs, je voudrais dire à la Cour qu'à mon avis, pour voir quelque chose par-dessus la pointe de Panikovac, il faudrait se trouver à une hauteur supérieure à 200 mètres. A 200 mètres peut-être verrait-on le sommet des mines, mais pour voir les mines complètement il faudrait se trouver à une altitude bien supérieure encore, à une altitude qui ne se trouve pas dans la ville de Sibenik.

En tout cas, c'est une question que des experts neutres, des experts de la Cour examineront, j'en suis sûr, avec soin. Ils verront les photographies qui ont été prises de la terrasse de Keric, qui montrent amplement, à mon avis, que la ligne visuelle est obstruée, coupée par la présence du petit monticule se trouvant au nord de Panikovac et que, de cette terrasse, Kovacic même en plein jour n'aurait rien pu voir.

M. Pierre Cot. Pour bien montrer à la Cour l'impossibilité pour la maison de Keric de se trouver à 200 mètres de hauteur, je me permets d'indiquer — ce que connaissent tous les hommes qui ont fait de la marche en montagne — que, pour s'élever de 200 mètres, il faudrait au moins une demi-heure. Un marcheur entraîné en montagne peut monter de 3 à 400 mètres d'altitude en une heure, mais 400 mètres est considéré comme un maximum. Il aurait donc fallu une demi-heure. Or, le commandant Kovacic nous a dit qu'il avait mis à peu près sept minutes pour aller chez son ami Keric. Donc, dans les meilleures conditions il ne pouvait pas être à une altitude supérieure à 60 ou 80 mètres au grand maximum.

Je voudrais alors vous poser une dernière question. Donc, même si l'on n'était pas au crépuscule, on ne pouvait pas voir l'anse de Panikovac. Aurait-on pu voir, alors, un des navires situés dans cette anse ou bien ne pouvait-on voir aucun des navires ?

Amiral Moullec. Les deux navires, ayant un tirant d'eau de l'ordre de 8 pieds, n'étaient certainement pas gênés par le faible tirant d'eau existant à l'extrémité ouest du quai nord. Par conséquent, le bateau était accosté le plus à l'ouest possible et, à mon avis, il se trouvait complètement masqué par la péninsule de Panikovac. Je suis certain que, même en plein jour, Kovacic n'aurait rien pu voir de la terrasse qu'il nous a indiquée à Sibenik.

M. Pierre COT. Ainsi, et ce sera mon dernier mot sur ce point, nous pouvons dire que, sinon tous, du moins la plupart des éléments vérifiables des affirmations Kovacic se révèlent comme invraisemblables, pour ne pas dire fantaisistes. Est-ce bien cela ?

Monsieur le Président, j'en arrive à une autre série de questions qui sont relatives au bruit fait par le mouillage des mines. Je crois que je dépasserai certainement 13 heures ; peut-être alors la Cour voudrait-elle suspendre l'audience.

Le PRÉSIDENT. La prochaine audience aura lieu demain à 10 heures 30. J'invite les deux agents à venir, à 16 heures, s'entretenir avec moi.

[*Séance publique du 14 décembre 1948, matin.*]

Le PRÉSIDENT. L'audience est ouverte.

Avant de procéder à la suite de l'interrogatoire, je voudrais m'adresser aux agents pour leur demander la production de certains documents qui ont été déjà demandés au cours des plaidoiries :

A l'agent albanais de communiquer à la Cour pour son usage la lettre du 10 mai 1946 adressée par le commandant de la première division d'infanterie au commandement général à Tirana.

A l'agent du Gouvernement britannique de communiquer à la Cour pour son usage les documents désignés sous l'abréviation XCU.

Et la Cour prie aussi l'agent britannique de lui faire savoir s'il existe des comptes rendus périodiques relatifs aux opérations de déminage faites en octobre 1944 et en janvier et février 1945, et, si de tels rapports existent, de les lui fournir. Si ces documents peuvent être fournis, la Cour voudrait les recevoir avant la clôture de la procédure orale, c'est-à-dire vers le milieu ou vers la fin du mois de janvier.

Je prie maintenant M. Pierre Cot de continuer son interrogatoire.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, les dernières questions que je voudrais poser à l'amiral Moullec ont trait au problème du mouillage discret de mines devant une côte.

Ma première question sera la suivante : avez-vous, amiral, sur ce point des connaissances personnelles ? Avez-vous eu l'occasion au cours de votre carrière d'étudier ce problème ?

Amiral MOULLEC. Oui. Avant la guerre, il y a à peu près une dizaine d'années, la marine française s'était intéressée à la question du mouillage discret de mines et avait fait plusieurs expériences auxquelles j'ai participé, au moins pour une partie.

D'autre part, pendant la guerre de 1939-1945, je n'ai pas eu l'occasion de faire des mouillages de mines, mais de participer à certaines opérations discrètes telles que le ravitaillement des partisans en Corse, ravitaillement en armes surtout, et qui se rapprochait beaucoup des conditions du mouillage discret de mines.

Je parlerai d'abord des expériences du temps de paix pour le mouillage des mines. Celles-ci ont eu lieu sur les côtes de Provence. Je crois que d'autres expériences ont eu lieu sur les côtes bretonnes. Je n'ai pas vu ces dernières, mais j'ai vu celles qui ont été faites sur la côte de Provence et j'y ai même participé.

La question posée était de réduire tous les bruits que le commandant Whitford a fort bien analysés, c'est-à-dire le bruit des mines roulant sur leurs rails, le choc des galets et des crapauds des mines sur les jointures des rails, le bruit des mines sur les plaques tournantes quand il y en a, car beaucoup de mouilleurs de mines n'en ont pas et certains ont simplement des rails ; enfin, le choc des mines les unes contre les autres.

On était arrivé avec des précautions spéciales et raisonnées à réduire considérablement ces bruits. D'abord en graissant soigneusement les galets et les crapauds, ensuite en essayant d'ajuster les rails le mieux possible, en calant les plaques tournantes avec de vieux filins et en mettant entre les mines, sur les parties ayant des chances de s'entrechoquer, ce qu'on appelle dans la marine des paillets, c'est-à-dire des tapis d'étoupe.

Un bruit restait difficile à atténuer, celui de l'éclaboussement de la mine tombant dans l'eau, mais on était arrivé à le réduire lui aussi par un procédé somme toute assez rustique. Un vieux filin était frappé sur le crapaud de la mine et était tourné sur un taquet d'amarrage. Un gabier assez adroit essayait de le retenir, de freiner, de garder sous contrôle la mine pendant le temps où elle roulait sur la partie la plus inclinée des rails avant de tomber dans l'eau. C'était, naturellement, tout à fait imparfait comme système, mais on arrivait parfois à réduire le bruit d'éclaboussement.

D'autre part, on s'était rendu compte que, pour réduire l'ensemble des bruits, il fallait faire le mouillage des mines à très petite vitesse, le bateau marchant à trois ou quatre nœuds. Naturellement, on avait en même temps étudié la question de la visibilité, et on était arrivé à la résoudre d'une façon convenable en munissant chaque matelot d'une torche électrique munie de verre bleu. Grâce à un entraînement intensif, chaque matelot savait exactement ce qu'il avait à faire. S'il hésitait dans l'obscurité, il allumait pendant un temps très bref sa torche à verre bleu dont l'éclat n'était guère visible, on l'a constaté, à plus de 100 ou 150 mètres.

En ce qui concerne les opérations de guerre faites en Corse, je répète qu'il ne s'agissait pas de mouillage de mines mais d'opérations comparables. Il s'agissait de ravitailler les partisans en armes, c'est-à-dire de se rencontrer à un point de rendez-vous avec des embarcations venant de la terre, et ce point de rendez-vous devait être très près de la côte. L'opération avait lieu au cours d'une nuit obscure, sans lune, et la difficulté consistait dans le fait qu'en Corse il y avait des Allemands munis d'appareils modernes n'existant pas en Albanie. Au début, les opérations en question étaient réalisées par des vedettes, et on a essayé également d'autres petits bateaux de surface. En fin de compte, c'est surtout le sous-marin *Casablanca* qui a été employé et qui a fait la majeure partie du travail.

Ces opérations se sont terminées dans certains cas par des escarmouches, les Allemands ayant réussi à repérer le bateau portant les armes. Néanmoins, à plusieurs reprises, malgré le perfectionnement de la défense allemande et malgré ses appareils modernes, nos bâtiments ont réussi à s'infiltrer et à remettre les armes aux partisans sans que les Allemands s'en rendent compte.

M. Pierre Cot. Eh bien! en utilisant cette expérience, pouvez-vous alors nous dire ce que vous pensez des possibilités et des chances d'un

mouillage secret ou discret devant la baie de Saranda, en prenant alors le cas concret et les conditions particulières présentées par cette baie ?

Amiral MOULLEC. On a posé déjà la question devant cette Cour de savoir à quelle distance s'entendait un mouillage de mines. Je crois que la question est plus complexe, qu'il ne faut pas la poser d'une façon si simple et qu'il faut plutôt considérer toutes les conditions à la fois, c'est-à-dire les conditions géographiques et de navigation, les conditions météorologiques, les conditions humaines et les conditions de la défense.

Si vous me le permettez, Monsieur le Président, j'examinerai successivement toutes ces conditions en ce qui concerne la baie de Saranda.

M. Pierre COT. Je vais vous demander de reprendre ces différentes conditions et de nous dire si, dans le cas particulier, c'est-à-dire en octobre 1946, elles étaient favorables à un mouillage discret. Je crois que les premières que vous avez indiquées sont les conditions géographiques et de navigation.

Amiral MOULLEC. Je ne voudrais pas m'étendre trop et faire un cours sur la géographie de Saranda ; la Cour sait parfaitement qu'on se trouve là à la limite de l'Albanie et de l'Hellade ; il s'agit donc d'un paysage classique que je pourrais ne pas décrire. Tout de même, je citerai quelques passages des *Instructions nautiques*.

A la page 75, ces *Instructions nautiques* donnent une description rapide de cette côte. Je lis : « Le cap Kiephali est un morne couvert d'arbres rabougris et de broussailles. Le cap est accore. C'est un bon point de reconnaissance pour la baie Agi-Saranda, c'est-à-dire Santi Quaranta, marqué par un phare. Entre le cap Kiephali et la pointe nord de la baie de Santi Quaranta, la côte est accore sauf un haut fond couvert de treize mètres d'eau à trois milles à l'est/sud-est du cap Kiephali. »

Pour donner à la Cour une idée de l'aspect de cette région, je voudrais lui soumettre les quatre photographies suivantes qui sont des vues générales et que nos collègues britanniques ont d'ailleurs examinées et au sujet desquelles ils ne font aucune objection.

M. Pierre COT. [S'adressant à la Partie adverse.] Ce sont celles que nous vous avons communiquées.

Sir Eric BECKETT. May I see the photographs ? The other side did show us two or three photographs of the shore around Saranda, and we do not object, Mr. President, to those being put in provided that, in connexion with certain paths and roads which Admiral Moullec has marked on the big chart behind him, we can also put in a printed map showing where these roads are, and also an aerial photograph taken during the war. I think that in 1943 some possible invasion or attack in the Balkans was contemplated, and an aerial photograph was taken which shows rather clearly certain paths and roads in that area. Therefore, we do not object to those photographs of the shore of Saranda going in now if, in our turn, we may put in that aerial photograph and that other map.

M. Pierre COT. Nous avions montré à nos collègues britanniques, hier ou avant-hier, toutes les photographies que nous avons données à la Cour. Nous aurions été heureux qu'ils nous soumettent en même temps les nouvelles photographies, cela aurait peut-être simplifié le

raisonnement. Évidemment, nous serons heureux de les voir et au besoin de faire des observations, parce que peut-être les défenses qui existaient en 1943, quand les Allemands ou les Italiens tenaient ce point, étaient plus perfectionnées que celles des Albanais. Nous sommes tout à fait d'accord à condition que nous puissions les étudier.

Amiral MOULLEC. Je voudrais continuer la description rapide que je voulais faire de la région de Saranda. Je n'ai pas pu trouver de carte détaillée de cette région, aussi les indications que je vais donner ont-elles été tirées de conversations avec les témoins albanais.

Partant de Saranda, il y aurait deux routes, une allant vers le nord, conduisant vers Delvina et Argiro-Castro, et sur laquelle se trouve un embranchement permettant d'aller à Himara. Vers le sud, il y a une seule route qui avait été tracée par les Italiens, avant guerre, et qui devait aller jusqu'à la frontière grecque, mais qui s'arrête au monastère de Saint-Georges. A part ces routes, d'après les renseignements qui m'ont été donnés, je vous le dis, par les témoins albanais, il n'y aurait dans la région que des sentiers muletiers.

[L'expert montre au tableau.] Voici tracée la route menant vers Delvina et Argiro-Castro avec l'embranchement vers Himara, et, vers le sud, la route partant de Saranda et allant au monastère Saint-Georges et qui, d'après les renseignements qui m'ont été donnés, passe derrière les collines et à environ quinze cents mètres de la pointe Denta. Je répète que je n'ai eu aucun document géographique pour établir cela et que cela résulte simplement de ce qui m'a été dit par les témoins.

Le rapide examen des documents britanniques que je viens de faire montre que les renseignements que je vous ai donnés sont, en gros, exacts avec les petites corrections suivantes : au départ de Saranda, la route qui va vers le sud suit exactement la côte pendant un certain espace que je n'ai pu exactement juger. D'autre part, il y a, partant de Saranda et allant vers l'ouest, un petit élément de route qui va jusqu'à la batterie du cap Baladha. Je vais vous montrer cela sur la carte. [L'expert montre sur la carte.] Cette route-ci passe exactement le long de la côte pendant quelques centaines de mètres. En plus des routes indiquées, il y a, partant de Saranda vers l'ouest, un petit élément de route qui passe derrière la colline et qui s'arrête à la baie de Limion.

M. Pierre COT. Un petit point de précision, puisque nous avons la carte là ; y a-t-il une route allant à la pointe Denta ?

Amiral MOULLEC. Sur la carte d'état-major, on constate qu'il n'y a aucune route à la pointe Denta. Il y a peut-être un sentier muletier, mais pas de route. Il en est de même au cap Kiephali.

M. Pierre COT. J'indique à la Cour que le mieux serait peut-être, si ces points étaient discutés, de demander à un avion d'une Puissance neutre de faire un relevé de la côte maintenant, si la Cour était intéressée par cela.

[A l'expert.] Je voudrais que vous reveniez aux conditions de navigation. Est-il possible de naviguer facilement, et notamment de naviguer de nuit dans la région où ont été déposées les mines ; ceci sans entrer dans trop de détails, en donnant seulement les références indispensables ?

Amiral MOULLEC. Le commandant Whitford a dit devant cette Cour que la région de Saranda était une région difficile pour la navigation.

Je regrette d'être d'un avis entièrement opposé au sien, et je prétends démontrer que cette région est une région facile pour la navigation. J'appelle régions difficiles pour la navigation les régions où le navigateur doit suivre un chenal, balisé généralement et indiqué par un alignement que le navigateur doit suivre d'une façon précise, et s'il s'écarte de cet alignement de cent ou deux cents mètres, il risque de s'échouer. Ce sont les conditions qui existent par exemple dans mon pays, en Bretagne. Il y a un chenal d'arrivée à Brest qui s'appelle « le chenal du Four », et qui est exactement comme je viens de vous le décrire : une suite d'alignements, et si le bateau s'écarte de ces alignements de cent ou deux cents mètres, il risque de s'échouer. Ici, le cas est tout à fait différent.

Dans les *Instructions nautiques* pour la Méditerranée, à la page 72, je lis : « Instructions pour le canal nord de Corfou : le passage du canal ne présente pas de difficultés, même pour les navires de fort tonnage. On passe indifféremment dans l'est ou dans l'ouest de l'îlot Tignoso. » Un peu plus loin, à la page 78, où les dangers et le balisage de la région sont décrits, je note que « le seul danger de la région est la roche Quaranta, qui est couverte de deux mètres d'eau et qui gît à 0,2 milles de la pointe nord de la baie. Elle est accore sur tout son pourtour. Une bouée lumineuse la signale à son côté sud. » Il est possible, naturellement, que cette bouée lumineuse n'existe pas actuellement. Je ne puis vous dire si elle est en place ou si elle n'y est pas. Enfin, une côte où la plupart des contours sont accores, où la falaise tombe à pic comme un quai et où il n'y a qu'un seul danger, la roche Quaranta, que je vais vous montrer sur la carte, j'appelle cela une région facile pour la navigation. D'autre part, de nuit il y a un feu, le feu de Tignoso, qui éclaire toute la région et, quand on approche de la baie de Saranda, il y a un petit feu à l'entrée du port qui permet d'avoir un autre relèvement.

Par conséquent, à mon avis, et je crois que tous les marins le diront, les alentours de Saranda et les alentours du canal nord de Corfou ne présentent aucune difficulté pour la navigation. [L'expert montre sur la carte.]

M. Pierre Cot. Dans ces conditions, est-il possible pour un navigateur ordinaire de parcourir l'endroit où il y a des mines, de nuit, sans avoir de complicités sur le rivage et en utilisant simplement par exemple pour sa navigation le phare de Tignoso, je dis bien pour un navigateur ordinaire ?

Amiral Moullec. Je répète que cette navigation ne présente aucune difficulté.

M. Pierre Cot. Nous avons d'ailleurs, je crois, l'exemple du remorqueur de l'U. N. R. R. A. qui est passé avec trois chalands en pleine nuit.

Nous pourrions peut-être alors prendre les conditions météorologiques. Est-ce que, en octobre 1946, ces conditions météorologiques révélées par les livres de bord des navires britanniques étaient favorables à une opération secrète ? J'entends par là : est-ce que le temps était suffisamment couvert, la mer pas trop agitée et le vent par exemple soufflant de terre ?

Amiral Moullec. Je voudrais parler d'abord des conditions de visibilité. La nouvelle lune à cette époque, en octobre 1946, a eu lieu le 25 octobre. Par conséquent, si nous suivons l'hypothèse Kovacic, c'est-

à-dire si le mouillage de mines a eu lieu vers le 20 ou le 21 octobre, on se trouvait entre le dernier quartier et la nouvelle lune. Donc, la lune devait se lever aux environs de 2 ou 3 heures du matin, et pendant la première partie de la nuit il faisait obscur, et d'autant plus obscur que le ciel était couvert. Nous le savons, tous les journaux de bord sont d'accord sur la question, le ciel était couvert pendant ces journées à plus de 7/10. C'étaient donc les meilleures conditions pour que la nuit fût la plus obscure possible. Je dois dire à ce propos que j'ai été étonné lorsque j'ai entendu des officiers de marine britanniques assurer que l'on pouvait voir, la nuit, la forme du bateau par une nuit obscure.

J'avoue encore que là je ne suis pas du tout du même avis. J'ai fait pendant plusieurs années de la navigation à bord de torpilleurs, et généralement on navigue en ligne de file à 300 mètres l'un de l'autre, c'est-à-dire qu'entre la passerelle du torpilleur et l'arrière du « matelot-avant » — c'est-à-dire du bateau qui se trouve sur l'avant —, il y a généralement 150 à 200 mètres. Or, par des nuits obscures, il arrive très souvent que l'on ne distingue rien. L'officier de quart est là, pourtant, avec d'excellentes jumelles de nuit ; il écarquille les yeux mais n'arrive pas à voir à 150 mètres l'arrière du bateau qui est en face.

Évidemment, il en va différemment quand la lune brille ou quand le ciel n'est pas couvert. Les conditions de visibilité deviennent alors meilleures, mais je répète, étant donné les conditions au début de la nuit en ce mois d'octobre, vers le 20 octobre 1946, c'est-à-dire absence totale de lune et ciel couvert, on ne voyait certainement rien à 100 ou 200 mètres.

M. Pierre Cot. Voilà pour la partie des conditions météorologiques qui concernent la visibilité. Au point de vue maintenant de l'audition, étant donné toujours les renseignements des *logs*, l'état de la mer, l'état de la côte, à votre avis à quelle distance pouvait-on entendre ? Pouvez-vous donner sur ce point quelques indications ?

Amiral Moullec. Avant d'en arriver là, je voudrais creuser un peu plus la question de météorologie. J'ai parlé de la visibilité. Je voudrais parler des conditions météorologiques proprement dites.

Le capitaine Ormanov a, dans sa déposition, parlé des conditions générales, des conditions que l'on avait des chances de rencontrer à cette époque dans cette région. Je voudrais serrer le problème de plus près.

Pour la journée du 22 octobre, les témoignages sont à peu près concordants. Nous savons qu'il faisait un temps nuageux avec de rares averses, que la visibilité était modérée, que le vent soufflait du sud-ouest force 3 et que la mer était clapoteuse. Les photographies du *Mauritius*, du *Volage* et du *Saumarez* nous donnent d'ailleurs une idée assez exacte de l'état de la mer ce jour-là. Si, dans la nuit précédente, l'état de la mer était à peu près le même, nous pouvons dire que cette petite houle était largement suffisante pour produire sur une côte escarpée un bruit qui devait couvrir les autres bruits venant de la mer.

Si nous admettons l'hypothèse Kovacic, j'ai dit que le mouillage des mines devait avoir eu lieu le 20 et plus probablement dans la nuit du 21 au 22, juste dans la nuit qui a précédé les malheureux événements du 22 octobre. Nous n'avons aucune indication sur l'état de la mer et l'état du temps devant Saranda au cours de cette nuit, mais dans les journaux de bord britanniques nous avons trouvé l'état du temps pour

Corfou, et, comme la distance entre Corfou et Saranda n'est que de vingt kilomètres, nous pouvons avoir une idée du temps qu'il faisait devant Saranda la nuit du 21 au 22.

Si je prends les trois journaux de bord du *Mauritius*, du *Leander* et du *Volage* pour le 22 octobre à 0 heure, je vois que pour l'état du ciel les trois bateaux sont d'accord : le ciel était couvert à plus de 7/10. Pour la mer, il y a également accord général : c'était une mer très petite, une mer 1 ou 2. Pour le vent, il y a quelque différence : le *Mauritius* donne le vent de sud, force 3 ; le *Leander*, vent d'est, force 4 ; le *Volage*, vent de sud, force 2.

Je dois dire tout de suite que je ne m'étonne pas de cette divergence, car ce sont là des erreurs qui se produisent lorsque le temps n'est pas mauvais. L'officier qui fait le quart la nuit au mouillage et qui est un très jeune officier, un *midshipman*, se contente souvent, pour voir la direction du vent, de lire le cap du bâtiment sur un compas et de mesurer « à vue de nez », comme nous disons dans la marine, la force du vent. Or, nous savons que sur des rades foraines il arrive très souvent, lorsque le vent n'est pas fort, que les bateaux ont des évitages différents, c'est-à-dire qu'ils sont dirigés dans des directions légèrement différentes. Si donc on a pris comme direction du vent le cap du bateau, on peut avoir des erreurs de cet ordre.

En tout cas, nous lisons que deux bateaux donnaient « vent de sud », et un bateau « vent d'est ». Prenons la moyenne, et nous ne serons pas loin de la vérité en disant que le vent était du sud-est et de force 2 ou 3. Pour Saranda un vent du sud-est, comme vous le voyez sur cette carte, serait un petit vent de terre. Cela ne nous étonne pas parce que, le capitaine Ormanov l'a montré dans sa déposition, à cette époque on rencontre fréquemment dans cette région un régime de vent de mer pendant la journée et de vent de terre la nuit.

M. Pierre Cot. La question précise que je vais vous poser, étant donné les conditions qui ont été exposées à la Cour, est celle-ci : à quelle distance estimez-vous qu'on pouvait entendre le bruit produit par le mouillage de mines, même en supposant qu'on n'ait pas pris des précautions exceptionnelles ?

Amiral Moullec. Avant de répondre à votre question précise, je préférerais continuer ma revue des conditions. J'ai parlé des conditions géographiques, puis des conditions météorologiques. Je voudrais maintenant parler des conditions humaines, des conditions de la défense.

Je dois tout d'abord faire observer que si en Albanie il y avait eu des appareils modernes, la question eût été évidemment tout à fait différente. Si on avait eu au cap Kiephali par exemple un appareil radar ou un barrage de rayons infra-rouges, il n'est pas douteux que tout bateau s'approchant eût été repéré. On aurait pu également avoir sur la côte des appareils amplificateurs de son, mais nous savons que cela n'existait pas, et nous avons même observé la réaction du commandant de la défense quand nous lui avons appris ici, devant la Cour, qu'il existait de tels appareils, alors qu'il ne le savait pas.

On aurait pu avoir également sur cette côte des appareils de détection sous-marine, appareils du genre « Asdic », ou des câbles mouillés dans la rade. On sait que lorsque des bâtiments en fer passent sur ces câbles, il est facile de les détecter. Mais aucun de ces appareils n'existait, et nous

nous trouvons devant la défense côtière extrêmement rudimentaire qui vous a été décrite par le commandant de la défense.

Je résume l'état de cette défense de la côte. Il y avait, en ce qui concerne l'observation et le repérage, un petit poste au cap Kiephali, un petit poste à Saranda même et un autre au monastère Saint-Georges. A part cela, nous savons qu'il n'y avait de veilleur en aucun point de la côte.

La Partie adverse dira probablement qu'il y avait les artilleurs de la batterie de Baladha. Je ferai observer que le cas est différent parce que les artilleurs, assurant la garde d'une batterie, généralement ne font cette garde que pour défendre la batterie, si bien que leur tâche est très limitée. Ils observent les abords mêmes de la batterie. En l'espèce, comme on n'avait pas chargé les artilleurs de regarder ce qui se passait sur mer, il est bien probable qu'ils ne l'ont pas fait.

Je voudrais enfin donner quelques indications du point de vue des réactions qu'on pouvait attendre des hommes qui constituaient la défense. Ces derniers savaient parfaitement qu'en 1946 l'Europe était en temps de paix et qu'il y avait simplement cette menace de guerre ou cet état de guerre larvé entre l'Albanie et la Grèce, qui se manifestait seulement aux environs des frontières, sous forme d'incidents dont je vous ai déjà parlé.

Les veilleurs, dans ces conditions, avaient leur attention attirée vers quoi ? Certainement vers le débarquement d'éléments clandestins, d'espions ou d'agents le long de la côte, et je suis persuadé que leur attention s'exerçait moins vers le large, c'est-à-dire vers la navigation des bâtiments.

Enfin, je dois tenir compte de certaines réactions proprement humaines. On nous a dit que les petits postes d'observation étaient dirigés par des sous-officiers et qu'ils se composaient en tout de douze hommes, y compris les corvées de ravitaillement et de courrier. Or, nous savons bien, par la pratique, que de tels petits postes veulent en général vivre tranquilles et qu'à moins d'incident grave ils éviteront de signaler ce qu'ils auront vu ou entendu. D'ailleurs, c'est là le réflexe des gens simples, en général. Combien de fois dans la marine française ai-je observé, quand un matelot venait rendre compte d'un fait quelconque, qu'il commençait toujours par dire : « Commandant, rien à signaler, mais il y a eu ceci.... » Cette formule prouve bien qu'il aurait préféré n'avoir rien à signaler. Pour eux, lorsque tout est normal, il semble que les choses vont mieux.

Ainsi, dans cette région, je suis persuadé que si les guetteurs ont entendu quelque vague bruit, ils ont sans doute hésité à en rendre compte, n'ayant aucun moyen de contrôle. La situation eût été différente s'ils avaient eu un projecteur sous la main. En effet, en cas de doute, le veilleur dispose d'un moyen de contrôle ; il allume le projecteur, et on peut observer ainsi ce qui se passe sur la mer. Mais ce n'était pas le cas, je le répète.

Tous ceux qui ont fait la guerre savent dans quel état d'esprit se trouve un veilleur, la nuit. Il écarquille les yeux, il écoute, il croit voir quelque chose ; puis il fixe son attention et finit par se persuader qu'il a été l'objet d'une hallucination. Il écoute à nouveau et il entend ce bruit de fond qui est réel, c'est-à-dire le bruit des vagues sur le rivage, le bruit du vent dans les buissons, les cris des animaux nocturnes. En Méditerranée, on entend même un autre bruit, celui que font cer-

tains poissons ou animaux marins en sautant hors de l'eau la nuit et en y retombant. Je l'ai observé sur les côtes d'Algérie, et il se produit fréquemment, surtout aux environs de la tombée de la nuit et un peu avant le lever du soleil.

Ainsi, dans ce bruit de fond les veilleurs ont-ils pu discerner le bruit d'une mine tombant dans l'eau ? Je n'en suis pas du tout sûr.

M. Pierre COT. Je ne voudrais pas trop abréger vos explications, mais peut-être pourrions-nous gagner du temps si je vous posais deux questions.

Étant donné ces conditions et les chiffres produits par les experts britanniques, à quelle distance estimez-vous que l'on pouvait entendre le bruit d'une mine tombant dans l'eau ? Nous verrons sur la carte la distance la plus proche des chemins indiqués sur ces nouvelles cartes.

Amiral MOULLEC. J'estime que cette nuit-là, étant donné l'ensemble des conditions que je viens de décrire, un mouillage de mines effectué à mille mètres pouvait très bien ne pas s'entendre, et je constate que si, au lieu de mille mètres, je prends une distance plus grande, un mille marin par exemple, c'est-à-dire 1.850 mètres, et si je trace autour des postes de garde de la région, c'est-à-dire celui de Saranda et celui de Saint-Georges, deux cercles d'un mille de rayon, aucune des mines ne se trouve à l'intérieur de ces deux cercles. A mon avis, cela prouve abondamment que les veilleurs ne pouvaient rien entendre.

M. Pierre COT. Je remarque, et je vous en félicite, que les distances que vous nous donnez sont même moins favorables à notre thèse que celles qui ont été données par les commandants Sworder et Whitford, sur une question de la Cour.

Je vais alors vous demander de compléter votre démonstration en utilisant les documents que nous devons à l'obligeance de nos collègues britanniques.

Si vous voulez bien prendre la carte qui nous a été communiquée et au besoin la photographie, vous verrez que le seul chemin qui se dirige au nord vers Limion arrive ici [M. Cot montre sur la carte le point dont il s'agit]. Après, nous n'avons plus de sentier indiqué sur la carte, et la photographie le confirme.

Bien entendu, du côté de Saranda, il y a également un seul chemin, qui est un chemin muletier et qui aboutit ici [M. Cot montre le point d'aboutissement]. En arrière, plus à l'intérieur, il y a un sentier pour piétons.

Voulez-vous prendre ces deux points, les marquer sur la carte et nous dire à quelle distance ils se trouvent ? Nous pourrons ensuite remercier nos collègues britanniques de nous avoir aidés à résoudre cette question, qui va tout à fait élucider le problème.

Comme nous ne pensions pas avoir de carte, nous n'avons pas de compas. Si par hasard nos collègues britanniques en avaient un, nous en serions très heureux, sinon on pourra mesurer avec un morceau de papier.

Sir Frank SOSKICE. We are going to get one for you.

M. Pierre COT. Je vous remercie infiniment.

Amiral MOULLEC. Comme je l'ai déjà dit, on a indiqué sur cette carte le commencement de la route qui part de Saranda, passe à l'ouest

derrière la colline de Limion et s'arrête ici [l'expert signale le point sur la carte]. En supposant qu'il y ait eu des sentinelles se promenant sur la route, elles se trouvaient à une distance d'environ trois-quarts de mille à un mille de la première mine, par conséquent entre 1.400 et 1.800 mètres. Avec un compas, je pourrais mesurer exactement.

Au sud de Saranda il y a une route, que l'on voit mieux sur la photographie aérienne, qui longe la côte au début mais s'en écarte ensuite. En plus de cette route, il y a un sentier muletier qui arrive à un point indiqué sur la carte, où commence la pointe Denta. Ensuite, le sentier muletier finit.

En résumé, l'examen de ces cartes me montre que les deux points d'où l'on avait le plus de chances d'entendre ce qui se passait en mer étaient, d'une part l'extrémité de l'élément de route qui va à la colline de Limion, et d'autre part l'extrémité du sentier muletier allant vers la pointe Denta, c'est-à-dire les points que je vais vous indiquer [l'expert montre sur la carte]. Or, je viens de mesurer sur l'échelle qui se trouve à droite de la carte que ces deux distances sont à peu près égales et sont de l'ordre de quinze à seize cents mètres.

Je voudrais faire une correction à ce que je viens de dire : j'ai parlé de routes et de sentiers qui existent et où il était possible qu'il y eût quelqu'un, mais je ne veux pas du tout dire qu'il était certain qu'il y eût un observateur ou une sentinelle à cet endroit-là. Je pense même que, étant donné le faible effectif des postes de garde et le faible nombre de rondes nocturnes, il n'y avait probablement personne aux endroits dont nous venons de parler.

M. Pierre COT. D'autre part, si nous faisons ce que vous me permettrez d'appeler « une coopération britano-albanaise », c'est-à-dire si nous prenons à la fois la photographie de nos amis britanniques et les photographies albanaises, pouvez-vous nous dire si ce que je vais indiquer est exact, à savoir que la côte en dehors des sentiers est constituée par du maquis, on l'indique là *scatter scrub covered*, et par conséquent est impénétrable, tout au moins la nuit, en dehors des sentiers. En voyant cette photographie et celles qui ont été soumises à la Cour, est-ce votre impression ?

Amiral MOULLEC. En effet, ce que je viens de voir sur la carte et sur les photographies confirme exactement l'expression donnée par les *Instructions nautiques* et que je vous ai lue tout à l'heure. En dehors des routes, il n'y a que des collines, des mornes couverts d'arbres rabougris et de broussailles, c'est-à-dire ce que nous appelons en français le maquis.

M. Pierre COT. Une dernière question sur ce point particulier : supposons que, par un hasard extraordinaire, les gens qui faisaient l'opération secrète de mouillage de mines aient été entendus ; les hommes qui étaient à Saranda avaient-ils les moyens d'aller à leur poursuite et d'arrêter, si je puis dire, les criminels ?

Amiral MOULLEC. Je dois d'abord dire que le mouillage de mines, à mon avis, a été fait à petite vitesse et, par conséquent, les bruits de chute de mines devaient être assez espacés. Si nous admettons cependant qu'une sentinelle ait entendu vaguement quelque chose, elle n'a entendu la répétition de ce bruit qu'au bout d'un espace que j'estime de deux

minutes à peu près. Son attention ne s'est-elle pas relâchée pendant cet espace de temps ? Je n'en sais rien.

D'autre part, elle n'avait, je le répète, aucun moyen de contrôle. Si elle a entendu un bruit, elle ne pouvait pas allumer de projecteur, elle n'avait aucun appareil lui permettant de vérifier s'il y avait quelque chose du côté où elle avait entendu le bruit.

Quant à la poursuite, la question ne se pose même pas. Nous savons qu'à Saranda il y avait une vedette, mais le temps de l'armer — cette vedette vraisemblablement ne faisait pas la garde de nuit — aurait pris certainement un délai d'une demi-heure au moins. D'autre part, poursuivre la nuit avec une vedette un bateau d'un tonnage de 130 tonnes comme les bateaux dont nous vous avons parlé hier, je crois que ce serait sans effet.

M. Pierre Cot. Étant donné toutes ces conditions, peut-on dire que les criminels, quels qu'ils aient été, n'avaient aucune chance d'être vus, presque pas de chance d'être entendus et aucune chance d'être arrêtés ou identifiés. Est-ce bien cela ?

Amiral Moullec. C'est exactement cela, et j'ajoute cette dernière considération : le fait d'être sûr que l'on ne sera pas pris en flagrant délit donnait certainement aux gens qui ont fait le mouillage une certaine tranquillité d'esprit.

M. Pierre Cot. Toutefois, cela supposait qu'ils aient su que la côte n'était pas mieux équipée. Vous avez fait des opérations dans cette région de la Méditerranée, est-il facile de se renseigner sur l'organisation générale d'une défense dans une région comme celle-là, étant donné la proximité de Corfou et les particularités de la côte albanaise?

Amiral Moullec. Les Britanniques, qui sont passés deux fois devant cette région, ont fait des observations et ont vu au moins tout ce qui se trouvait sur la côte. Je crois même qu'ils ont signalé des bâtiments ou des abris pour mitrailleuses qui existent bien en tant que masse de ciment mais qui n'étaient pas armés par des hommes.

D'autre part, nous savons par les écritures que certains Albanais venant de Saranda ou arrivant au port de Saranda ont été pris en mer par les Grecs et ramenés à Corfou. Nous savons, d'autre part, que des agents grecs ont été déposés sur la côte et pris dans l'intérieur. Si certains ont été pris, il est probable que d'autres ne l'ont pas été et ont dû revenir en Grèce. Par conséquent, pour l'extérieur, il était très facile de se renseigner et de savoir exactement quelle était la situation de la population, l'état de la défense et son appareillage.

M. Pierre Cot. Je m'excuse de l'hypothèse, mais supposons que l'on vous ait chargé, en temps de paix, de monter une opération semblable; étant donné ces conditions, l'auriez-vous considérée comme facile, possible ou difficile ?

Amiral Moullec. J'aurais considéré cette opération comme facile et ne comportant rigoureusement aucun risque.

M. Pierre Cot. Je n'ai plus alors que deux questions. La première est que si nous considérons le champ de mines tel qu'il a été découvert le 13 novembre, le commandant Whitford nous a dit que ce champ de mines

se prolongeait probablement vers le golfe de Saranda. Croyez-vous que cette probabilité puisse être tenue pour une certitude, et croyez-vous que, même si le champ de mines s'était prolongé vers Saranda, cela aurait empêché de faire une opération discrète ?

Amiral MOULLEC. Vous me posez là une question assez difficile, parce que j'aime bien raisonner sur ce que je vois. Or, je peux raisonner sur les mines qui ont été relevées et placées sur la carte et non sur des mines hypothétiques. Le commandant Whitford nous dit que s'il avait fait une passe plus à l'est il aurait trouvé des mines. C'est possible. Je n'en suis pas absolument certain. Je n'en suis pas certain en particulier parce que les deux lignes de mouillage de mines me paraissent à peu près complètes si l'on remarque qu'il y a sur la carte deux lignes nord/sud de mouillage qui comportent chacune onze mines, et je ne crois pas, ce sont naturellement des hypothèses, que plus de deux ou trois mines aient pu échapper au dragage effectué par le commandant Whitford.

M. Pierre COT. Ma question était d'ailleurs peu pertinente, étant donné que nous avons affaire à une accusation précise et non pas à nous défendre contre des hypothèses.

Ma dernière question sera alors la suivante : quand vous voyez ce champ de mines tel qu'il a été découvert par les Britanniques, vous paraît-il avoir été organisé pour assurer la défense de Saranda ? Assure-t-il la défense de Saranda, ou bien d'autres hypothèses sont-elles à considérer ?

Amiral MOULLEC. Je ne crois pas que la présence de ce champ de mines donnait une valeur beaucoup plus grande à la pauvre défense de côte qui existait à Saranda. J'ai plutôt l'impression que ce mouillage de mines a été effectué par quelqu'un qui souhaitait un incident international.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, je vous remercie, je n'ai plus de questions à poser à l'expert.

Le PRÉSIDENT. Sir Frank, désirez-vous commencer votre contre-interrogatoire ?

Sir Frank SOSKICE. Yes, I would like to do so, Mr. President.

Mr. President, Professor Cot asked the British delegation yesterday two questions which the Court will remember. The first one related to the size of the two ships, the *Mljet* and the *Meljine*, and to the dimensions given in *Jane's*. I would like, if I might, and I think probably it would save a great deal of the Court's time if at the outset I deal with that question and also the second question which he put with regard to the dimensions of the quay which Admiral Moullec's sketch showed.

Mr. President, first with regard to the size of the ships. We are fully prepared to accept Admiral Moullec's figures, but I would just like if I might to add this : hitherto, of course, both sets of experts have been working upon the basis that the figures given in *Jane's* were correct, and indeed, of course, they had no alternative to doing so since they had no access to any official sources. I want to say this, however. As soon

as Admiral Moullec produced his comparative table, Commander Kovacic at once confirmed to us that the M-class ships were much smaller than the *Spasilac*, the other Yugoslav type which was shown on the chart which Admiral Moullec produced, and I would say at once that we are fully prepared to recognize that Admiral Moullec has given the right figures. I do want, however, to make this perfectly clear to the Court : the mistake that has been made in this size is a mistake of the experts. It is a perfectly understandable mistake, but supposing the experts had paid more attention to the evidence which Commander Kovacic gave, evidence in which he repeated on more than one occasion that the ships concerned were small ships — I quote "very small ships, easily manœuvrable"—this mistake might well have been avoided ; but still we can hardly attribute any blame to the experts for relying on the figures in the publications. Now, I would just want to say one final word on that : namely that these revised dimensions will, of course, quite naturally necessitate some modifications in the reports of our experts.

Amiral MOULLEC. Je voudrais immédiatement demander quelle erreur j'ai commise, puisque dans la traduction il vient d'être dit que j'ai commis une erreur dans les dimensions.

Sir Frank SOSKICE. The mistake, Mr. President, was the interpreter's. The interpreter used Admiral Moullec's name by mistake ; my language was "the experts". In other words, if the experts on both sides had listened rather more attentively to Commander Kovacic's evidence, it might well be that they would have been put upon the track of these wrong figures given in *Jane's*, because Commander Kovacic, as I pointed out, did on more than one occasion describe these ships, as I said, as "very small ships", as "easily manœuvrable" ships, and, as I say, he at once pointed out that the ships in question were much smaller than the *Spasilac ;* that is to say the other Yugoslav ship which was shown upon the chart put up by Admiral Moullec. I say at once that I did not say Admiral Moullec made the mistake : it was the experts who made the mistake in not paying more attention to the distinct evidence Commander Kovacic gave. The experts not on one side but on both sides, and I do repeat that.

M. Pierre COT. Monsieur le Président, puisqu'on vient de commenter, je pourrais peut-être répondre au commentaire.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, I was going to give the answer to the other question which Professor Cot put. I should have thought probably it would have saved the time of the Court.

The second question, Mr. President, was that which related to the size of the quay as demonstrated in the sketch which Admiral Moullec put upon the board. With regard to that I do not think that we, the British delegation, differ greatly from Admiral Moullec's figures, although we think that the north quay is somewhat longer because an extension to that quay in the north-easterly direction, I think it would be, does seem to have been built. It is the extension not shown on that sketch, but it is an extension which is a prolongation of that north quay, which results in it having a substantially greater length than is shown. However, what I would say about the length of the quay is simply this : all the data are before the Court, and the Court's experts, if the matter

is thought to be of importance, can of course verify the correctness of Admiral Moullec's figures. No doubt Admiral Moullec's sketch will be deposited with the Registry, and will be available for the purposes of verification by the Court's experts and indeed anybody else who has occasion to refer to it.

Then as to the contours and the sections showing the line of sight from Sibenik to Panikovac Cove, I want to say this : we certainly cannot agree with Admiral Moullec's sketch or his conclusions. We disagree with regard to that, and so far as we can tell from the very brief inspection that we have had so far of the sketch which he has deposited, that sketch is certainly inaccurate and he has departed substantially from the data which have already been filed before the Court. In particular, he has represented the slope of the hill behind the north quay as being very much more steep than it really is. We would suggest that Admiral Moullec's section, that is to say the diagram showing the line of sight, and also the sketch, that is to say the diagram showing the quay and the hill rising behind it, should be deposited so that the Court's experts can consider them. In this connexion, I would simply call the attention of the Court that for some reason or another the section seems to have disappeared. We would like to have a look at it. It was on the board yesterday, but it now seems to have vanished and we would very much welcome the opportunity of looking at it further. I do not know whether or not it is under the paper or whether it has just gone. Perhaps it might make its reappearance so that we can subject it to such brief scrutiny as we find ourselves able to in the time.

Mr. President, I do take this opportunity of saying I thought it desirable, in the interests of saving time, to make these observations. I hope, if the procedure which I suggest is adopted, it will be quite unnecessary for me to put an enormous number of questions to Admiral Moullec upon all these dimensions which really, when one has put them, do not seem to amount to very much ; therefore I have made these observations in the hope of saving a whole lot of cross-examination.

While I am on that point, I would like to deal with one final matter which arose in the course of Admiral Moullec's examination-in-chief, and that is this : Professor Cot and Admiral Moullec were full of complaint about what they described as the "German Book on mines" ; I think that is the description they gave to it, and they seem to think they were under a grievance because we had not made that book available to them. Now to start off with, there is no such book. I do not know whether what they have in mind is a book which is called *The British Handbook on German Mines*. It is in point of fact a book which is not intended for general circulation, but at the same time we are perfectly prepared to, and indeed we will, lodge with the Registrar of the Court the chapter in that book dealing with the German GY mines, which I assume must be the chapter which Professor Cot and his associates desire to see. We have no objection to putting that before the Court and we will certainly do so, if it is of any assistance to anybody who is concerned in this case.

Le PRÉSIDENT. C'est précisément ce que M. Pierre Cot m'avait demandé au cours de la conversation que nous avons eue dans mon cabinet hier, non pas le manuel tout entier, mais seulement la partie se rapportant aux mines GY. N'est-ce pas, Monsieur Pierre Cot ?

M. Pierre COT. Je voudrais bien préciser, Monsieur le Président, qu'il s'agit de toutes les parties relatives aux mines GY, c'est-à-dire non seulement de la description, mais aussi des instructions pour la manœuvre des mines GY, puisque nous prétendons que l'on disait de visser les antennes après. Nous ne demandons pas ce qui a trait aux autres mines, mais nous voudrions être sûrs que tout ce qui a trait aux mines GY nous est communiqué. Peut-être alors, pour éviter toute erreur, le mieux serait de communiquer à nous les parties ayant trait aux mines GY et aux experts de la Cour l'ensemble du document.

Je me permets d'ajouter ceci, je ne voudrais pas insister, mais comme il s'agit d'un manuel sur les mines allemandes, peut-être n'y a-t-il pas de secret de la défense nationale britannique qui soit intéressé à cela. Nous nous contentons, quant à nous, des parties relatives aux mines GY, à condition que tout ce qui a trait à la description des mines GY mais aussi à leur manœuvre soit également versé au débat.

Sir Frank SOSKICE. I could not help being surprised at the tone of that language. I am not sure whether it is for Professor Cot to insist on us providing him with his evidence. We are going in some direction to meet what we hoped was intended to be a polite request by making available part of a book which is not intended for general circulation; and I think that the word "insist" is hardly appropriate. We are, in point of fact, in the chapter which we are placing before the Court, putting before the Court, so I am instructed, everything in that book which relates to GY mines. The position is a little unfortunate in some respects. We called all our evidence, and a very large number of questions were put to officers who are specialists in mining, and who know really a great deal about these things. However, not one question apparently on this particular matter was addressed to them by Professor Cot. After they leave the witness-box, he thinks this up, then works himself up to some state of indignation, demands to see that which we are under no obligation to furnish him, and that is how the matter comes before you, Mr. President, at the moment. As I say, we are prepared and we do place before the Court all parts of that book which refer to GY mines, recognizing no obligation to comply with any orders directed to us by Professor Cot.

M. Pierre COT. Peut-être les mots n'ont-ils pas le même sens en français qu'en anglais, mais je voudrais bien préciser ceci. Il y a environ trois ou quatre semaines, quand le commandant Sworder était à la barre, nous avons manifesté à nos collègues britanniques, de la façon la plus courtoise, notre désir d'avoir communication de ce manuel. Par la suite nous avons renouvelé cette demande. L'amiral Moullec l'a faite au commandant Sworder.

En France, nous appelons demander avec insistance ce que nous sommes obligés de répéter dans nos demandes quand, pour des raisons tout à fait respectables, on ne nous donne pas satisfaction. Voilà la simple raison pour laquelle j'ai employé un mot qui, je m'en excuse auprès de mon confrère, était dans ma pensée un mot courtois mais qui correspondait tout à fait à mon désir. Nous vous demandons avec insistance ce que vous ne nous avez pas donné la première fois. Nous considérons que vous n'êtes nullement obligés de nous donner communication de ce document mais que vous avez l'obligation de remettre à la Cour ce qu'elle vous demandera, même sans insister, de lui communiquer.

Voilà pourquoi, après quatre semaines, nous demandons de nouveau que nous soit communiqué tout ce qui concerne les mines GY. Il n'y a aucun manque de courtoisie à répéter notre demande, mais nous sommes forcés de le faire, puisqu'on ne nous a pas répondu depuis si longtemps.

Le PRÉSIDENT. [S'adressant à sir Frank Soskice.] Allez-vous commencer maintenant votre contre-interrogatoire ?

Sir Frank SOSKICE. Yes.

Le PRÉSIDENT. Dans ces conditions, je préfère renvoyer l'audience à cet après-midi 16 heures.

[Public sitting of December 14th, 1948, afternoon.]

Sir Frank SOSKICE. Admiral Moullec, I have not very much I want to ask you, but at the outset I hope you will allow me to pay a tribute on behalf of the United Kingdom delegation to your service with the English forces during the war, and to recognize the very distinguished career that you have had as a sailor.

There are one or two questions of detail I should like to ask you. Your service has ranged over a very wide field including the diplomatic service, planning, headquarter service, and so on, has not it, for a number of years ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je n'ai pas un grand nombre de questions à vous poser, amiral Moullec, mais tout d'abord je désire exprimer, au nom de la délégation britannique, son témoignage de reconnaissance pour votre carrière navale très distinguée et l'aide que vous avez apportée pendant la guerre aux forces britanniques.

Je désire vous poser une ou deux questions préliminaires. Votre service, n'est-ce pas, n'a pas été seulement naval mais aussi diplomatique, et également un service dans les quartiers généraux pendant un grand nombre d'années.

Amiral MOULLEC. J'ai servi là où on m'a donné instruction de servir. J'étais, comme officier, à la disposition de mon Gouvernement, et dans la plupart des postes — je ne les ai pas choisis — j'ai été là où on me disait d'aller. Il est exact que j'ai servi pendant plusieurs années comme attaché naval et pendant plusieurs années dans des états-majors.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I served wherever I was ordered to serve. I was an officer at the disposal of my Government. I did not choose the tasks which I had to do. They were given to me. It is true that for many years I was Naval Attaché and that for many years I served in headquarters.

Sir Frank SOSKICE. The reason I asked was because I hoped that you would not think it any disrespect to you if I did not follow you in the various expressions of opinion on political matters and general topics on which you gave the Court your views.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] La raison pour laquelle je vous ai posé cette question est que j'aimerais que vous ne pensiez pas que je

manque de respect envers vous si je ne vous suis pas sur les différentes questions sur lesquelles vous avez témoigné, questions politiques ou d'ordre général.

Amiral MOULLEC. Je me suis efforcé de parler le moins possible de politique. J'ai répondu aux questions qui m'étaient posées et j'y ai répondu en conscience.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I tried to keep the political aspect out of my answers as much as possible, but I did answer the questions which were put to me to the best of my ability.

Sir Frank SOSKICE. I am sure you did.

It would be correct to say, would it not, that you, in the very distinguished positions which you have occupied, have been removed from the more mundane, practical problems which have confronted sailors of more humble rank in the last eight years?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'en suis tout à fait certain.

Ce serait vrai, n'est-ce pas, de dire que dans les postes supérieurs où vous avez servi, vous n'avez pas été en contact pendant les huit dernières années avec les occupations plus ordinaires dont sont chargés les marins?

Amiral MOULLEC. D'abord, j'ai servi trente ans dans la marine française, et les vingt premières années à peu près comme la moyenne des officiers peuvent servir. Au cours des dix dernières années, il est exact que j'ai été davantage dans des postes d'état-major ou des postes diplomatiques, mais, quand même, je suis resté assez près de la marine navigante et particulièrement je prie sir Frank de croire que les Forces navales françaises libres ne se sont pas organisées toutes seules et, de la façon dont nous les avons conduites en 1940, il a fallu, pour les gens qui étaient à l'état-major, voir cela de très près et je dirais « souvent mettre la main à la pâte ».

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] It is quite true that I have served some thirty years with the French navy. Of those, the first twenty years of my service were very similar to that of any other naval officer. It is true that in the last ten years I have had rather more staff appointments and diplomatic appointments; nevertheless, all the time I have kept in close touch with the actual sea-going navy proper. Furthermore, I might remind you that the Free French Naval Forces did not organize themselves by themselves after 1940. This had to be done and to do so very often one had to take a very practical hand oneself.

Sir Frank SOSKICE. But a little matter like the warming of engines of a small ship is not the sort of thing you have had to consider for many a year past, is it?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Oui, mais une petite chose comme de chauffer les machines d'un petit bateau, ce n'est pas un travail que vous avez eu à faire personnellement au cours des quelques dernières années?

Amiral MOULLEC. J'ai été officier de quart et officier en second de torpilleurs pendant dix ans au moins, et j'ai vu ces questions de très près.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I was officer of the watch and second officer on board destroyers for ten years, and I was very closely connected with such matters.

Sir Frank SOSKICE. I spoke about the last eight years.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'ai parlé des dernières huit années.

Amiral MOULLEC. De 1940 à 1942, comme je le disais tout à l'heure, je me suis occupé de l'organisation des Forces navales françaises libres. Nous ne disposions, comme officiers, que d'officiers de fortune, c'est-à-dire des gens que nous avions nommés officiers et qui ne l'étaient pas auparavant, et il a fallu aller leur apprendre, il a fallu souvent aller leur montrer comment il fallait faire et, bien souvent, je me suis rendu sur les petits bateaux entre 1940 et 1942.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] From 1940 to 1942, as I have already explained, I dealt with the actual organization of the Free French Naval Forces. Many of the officers which we had in these Forces were what you might call "improvised officers", inasmuch as they were not career officers but officers whom we had to appoint for the task. Therefore, we very often had to show them exactly what had to be done, and in the course of so doing I was very frequently on board small ships.

Sir Frank SOSKICE. With regard to this little matter of the warming of the engines of small ships, are you seriously saying that it takes four hours to warm the engines of a small ship? Do you seriously maintain that opinion?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Parce que, en ce qui concerne cette petite chose de chauffer les machines d'un petit bateau, parlez-vous sérieusement quand vous dites qu'il faut vraiment quatre heures pour chauffer les machines d'un petit bateau de ce genre?

Amiral MOULLEC. Je maintiens qu'en temps de paix, quand on a le temps de prendre toutes les précautions nécessaires, il faut quatre heures en moyenne pour allumer les chaudières, pour monter en pression et pour réchauffer les machines, je répète en prenant toutes les précautions qui sont normalement prises en temps de paix.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I repeat what I have said, that is, that in peace time, taking all normal and due precautions, it takes four hours to stoke up, to bring the pressure to the necessary head, and to warm the engines. I repeat this is peace time and taking all the normal and usual precautions.

Sir Frank SOSKICE. You see, my difficulty is that I am told that two hours is the normal time to do that kind of job, and I am asking you whether, in the face of that, you, having been removed from these practical and manual tasks for many years past, are seriously maintaining before the experts of the Court that it takes four hours, to quote your own language, "to warm the machinery" of these small boats. Do you seriously maintain that or do you think really on reflection that you might have put it about twice too long?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] La difficulté devant laquelle je me trouve est due au fait que l'on déclare que deux heures constituent le temps normal nécessaire pour faire ce travail. Tenant compte du fait que vous avez été un peu loin des choses de ce genre, depuis quelques

années, je vous demande si devant les experts, devant la Cour, vous maintenez qu'il faut vraiment quatre heures, donc le double du temps que l'on dit nécessaire, pour faire ce travail.

Amiral MOULLEC. Je regrette de ne pas avoir sous la main les règlements français concernant les chaudières, car je montrerais facilement à sir Frank que dans la marine française le délai de quatre heures est un délai moyen pour les petits bâtiments.

Je voudrais ajouter quelque chose: évidemment, ce délai peut être réduit en prenant certains risques. Je pourrais citer, par exemple, le cas d'un appareillage catastrophique qui a été fait en 1937 ou 1938 par des torpilleurs britanniques qui se trouvaient en rade de Saint-Jean-de-Luz et qui, pour un incident lors de la guerre d'Espagne, ont dû appareiller très vite. Je me souviens d'avoir parlé au commandant des torpilleurs qui n'était pas très tranquille en partant après trois heures de délai.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] It is perhaps unfortunate that I have not at the moment before me the French instructions with regard to boilers; but in the French navy I can assure you that four hours is the normal, average quoted time for small ships.

I would add that it is possible to reduce this time if you are willing to take certain risks. I remember a certain emergency departure, in 1937 or 1938, of some British destroyers which had to leave Jean-de-Luz very hastily owing to the local situation; I remember speaking to the commander of the destroyer afterwards, and he was not at all happy at having had to put to sea with only a period of three hours in which to warm up his machinery.

Sir Frank SOSKICE. I do not want to take too long over this point, but you see the quality of your evidence can be judged on a matter of that sort. You have mentioned destroyers. When a destroyer is put at four hours' notice—I am sure you know what I mean by that phrase—does not that mean that those in charge of the destroyer can let their engines go quite cold and get them heated up again in order to be ready to go at four hours' notice?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je ne veux pas m'engager trop longuement sur cette question, mais enfin, c'est une chose sur laquelle la qualité de votre témoignage peut être jugée. Je veux vous demander: quand un contre-torpilleur est mis à quatre heures de préavis, cela ne veut-il pas dire que l'on peut laisser les chaudières et les machines devenir tout à fait froides et alors les réchauffer dans le temps nécessaire?

Amiral MOULLEC. Je n'ai pas très bien saisi la question. Sir Frank me demande-t-il s'il faut quatre heures pour allumer, réchauffer et monter en pression? Je n'ai pas exactement saisi la question.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I am afraid I did not quite understand the question which has been put to me by Sir Frank. Is he asking me whether it takes four hours to light the fires and bring up the pressure? I am afraid I have not understood him.

Sir Frank SOSKICE. When a destroyer is put at four hours' notice, that is to say, told it has to be ready to leave at four hours' notice, is not that considered as permitting the destroyer to let its fires go out, it being quite possible to let them go out and warm the engines up again after the fires have been relighted within a delay of four hours?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je répète : quand un contre-torpilleur est mis à quatre heures de préavis, cela ne veut-il pas dire que les contre-torpilleurs peuvent considérer que ce délai leur permet de laisser s'éteindre les feux parce qu'il est tout à fait possible, dans le délai de quatre heures, de rallumer les feux et de réchauffer les machines ?

Amiral MOULLEC. Je crois que nous sommes d'accord, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure, et je vais faire une suggestion à sir Frank. Je crois que nous pourrions peut-être faire une chose : c'est que sir Frank amène devant la Cour les règlements britanniques concernant les chaudières. Je crois que d'ici un mois je pourrais apporter quelques règlements de manœuvres français, et la Cour jugera. Nous aurons ainsi gagné du temps.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I agree. In fact, I have just said so ; but can I put the suggestion to Sir Frank that he produces the British instructions with regard to boilers and I am sure that within a month I can produce the French instructions, and we can compare them.

Sir Frank SOSKICE. Perhaps the translation was not quite accurate. What I am putting to you is that in the whole four hours you can let the fires go out first, then, still within the same four hours, before four hours have elapsed, you can again relight the fires and rewarm the machinery so that the ship is ready to put out.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Nous pourrions peut-être économiser du temps d'une autre manière. La traduction n'est peut-être pas correcte. Ce que je veux dire, c'est que dans le délai de quatre heures on peut laisser s'éteindre les feux, les rallumer ensuite, obtenir la pression et réchauffer les machines dans ce délai de quatre heures ?

Amiral MOULLEC. C'est ce que j'ai dit. Je crois que nous sommes d'accord. J'ai dit que sur un torpilleur il fallait quatre heures pour allumer, monter en pression et réchauffer. Je ne vois pas la question. Ce que vient de dire sir Frank correspond exactement à ce que j'ai dit avant.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] That is what I have said, and we agree that for a destroyer it would take four hours to light the fires, bring up the pressure, and warm up. I do not quite grasp the question.

M. Pierre COT. Je m'excuse, je crois que la traduction est celle-ci, si vous me le permettez. Sir Frank veut dire : un torpilleur a ses feux allumés et ses machines chaudes, est-ce que, dans un délai de quatre heures, les feux étant allumés et les machines chaudes, il y a le temps nécessaire pour que les feux soient éteints, que le navire refroidisse, que l'on réallume et que l'on remonte en pression, c'est-à-dire pour l'opération de refroidissement, et, ensuite, pour l'autre opération ? C'est ce que je crois avoir compris.

M. Pierre COT. [*Interpretation.*] Perhaps it was not quite clear to the witness what it was that Sir Frank is putting to him. As I understood it, it was: within a delay of four hours, could a destroyer, with its fires alight and its engines warm, let those fires go out, let the engines cool down, and then relight those fires and rewarm the engines, all within the four hours?

Amiral MOULLEC. Si la question est posée ainsi, je répondrai catégoriquement « non ». Il faut un temps beaucoup plus grand pour qu'une machine se refroidisse.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] If that is the question, then my answer is categorically "no", because it takes much longer than that for the engine to cool down.

Sir Frank SOSKICE. Let me put the question to you in this form in which there can be no doubt. Do you agree that you can, within four hours, if you have started from complete and absolute cold, relight the fires, fire up, get the necessary pressure up, get the necessary warmth into the engines and be ready to start away, that is to say, from absolute cold, comfortably and easily in four hours?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Puis-je poser la question de cette manière : Êtes-vous d'accord que, dans l'intervalle de quatre heures, il est possible, en commençant avec les machines entièrement froides, de rallumer les feux, de les activer, d'obtenir la pression nécessaire pour chauffer les machines et d'être prêt à appareiller ?

Amiral MOULLEC. Si les machines sont absolument froides, le délai de quatre heures est un peu juste.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] If the engines are stone cold, four hours is rather a tight minimum.

Sir Frank SOSKICE. Let me pass now from that to another point. You said, if I understood you correctly, that on a moonless night you could not see another ship, I suppose, going in convoy, from the ship in which you were travelling at a distance, you said, of 300 yards which, I think, you reduced to 170 yards.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous avez dit que, pendant une nuit sans lune, on ne pouvait pas voir un autre navire, en naviguant en convoi avec ce navire, d'abord — avez-vous indiqué — à une distance de 300 yards, puis — avez-vous dit — à une distance de 170 yards.

Amiral MOULLEC. Je ne crois pas que sir Frank m'ait exactement compris. J'ai dit que dans la marine française, à bord des petits torpilleurs, nous tenons la ligne de file à 300 mètres, c'est-à-dire qu'il y a entre le mât avant d'un bateau et le mât avant de l'autre bateau une distance de 300 mètres, et entre la passerelle du matelot arrière et l'arrière du matelot avant une distance de 150 à 200 mètres. Cette distance est variable, les bateaux ne restent pas exactement à 300 mètres ; la distance augmente, puis diminue. Mais je me souviens que dans les nuits sans lune, avec le ciel couvert — et j'insiste là-dessus —, avec le ciel couvert, on a très souvent beaucoup de mal à voir dans ces conditions l'arrière du matelot avant.

Évidemment, si le ciel est clair, on voit alors un peu. Il y a la fameuse « obscure clarté qui tombe des étoiles », dont Corneille nous a parlé il y a quelques siècles. Mais je répète, dans les nuits sans lune, avec le ciel couvert, c'est-à-dire dans les nuits parfaitement obscures, on a du mal à distinguer l'arrière du matelot avant à une distance variant entre 150 et 200 mètres. Je ne dis pas cela à la légère, je le dis après avoir été dix ans officier sur les torpilleurs.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I do not think that Sir Frank quite understood me when I mentioned this distance. What I said was that in the French navy, when small destroyers go in convoy or in single file, they are at a distance of 300 metres, that is to say, there is a distance of 300 metres from the foremast of one ship to the foremast of the ship following it. The distance of 150 to 200 metres is the distance between the bridge and the stern of the ship ahead. 300 yards is the distance from the foremast of one ship to the foremast of the next ship. This 300 yards distance is naturally not rigid, and ships sailing in convoy might often be closer or further apart ; but that is the average distance.

On a night when there is no moon and when the sky is overcast, it is very difficult for the officer of the watch on the bridge to see the stern of the ship ahead of him. Granted that, as Corneille said some hundreds of years ago, "by the light of the stars one can see a little better", but when there are no stars and no moon and the sky is overcast, it is very difficult to see the ship ahead, even at 150 to 200 metres. I am speaking with the experience of one who has served ten years in destroyers.

Sir Frank SOSKICE. Well, I apologize for mis-reporting your answer, Admiral Moullec ; I had misunderstood it slightly, but are you really saying before experts that there is really any difficulty in seeing a ship, even on a moonless night when the sky is overcast, in such circumstances ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je regrette de n'avoir pas écouté correctement votre réponse ; je ne l'ai pas comprise. Dites-vous sérieusement, devant les experts, qu'il est difficile de voir un navire dans les conditions que vous avez mentionnées ?

Amiral MOULLEC. Je le maintiens entièrement.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I maintain my answer.

Sir Frank SOSKICE. Is there not, to come to the actual waters we are talking about, the waters in the Corfu Channel and round about there, an enormous amount of phosphorescence in the sea ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] N'y a-t-il pas dans les eaux dont nous parlons beaucoup de phosphorescence ?

Amiral MOULLEC. On ne peut établir aucune règle générale au sujet de la phosphorescence. Elle varie beaucoup suivant les circonstances et selon des données que je ne connais pas exactement, mais qui sont des données très variables d'une nuit à une autre.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] One can formulate no general rule with regard to phosphorescence ; it all depends on various circumstances and various data which vary from night to night and about which I am not very sure.

Sir Frank SOSKICE. Does that mean sometimes there is a great deal of phosphorescence and sometimes not quite so much in those waters ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Est-ce que cela veut dire que quelquefois il y a beaucoup de phosphorescence et quelquefois pas autant dans les eaux dont nous parlons ?

Amiral MOULLEC. Je dirai plutôt que quelquefois il y en a plus ou moins, et quelquefois il n'y en a pas du tout.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I would put it this way: sometimes there is more or less phosphorescence, sometimes there is not any at all.

Sir Frank SOSKICE. Is not the bow-wake and the wake of a ship travelling through those waters made quite easy to see by the phosphorescence which it casts up?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Est-ce que l'eau à l'avant du navire et l'eau à l'arrière du navire n'est pas rendue très visible par cette luminosité?

Amiral MOULLEC. Il n'en est pas toujours ainsi; c'est quelquefois le cas, mais pas toujours.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] This is not always the case; it is sometimes, but not always.

Sir Frank SOSKICE. In your estimate that the two ships—I will call them the two M-class ships—of which Commander Kovacic spoke arrived at Panikovac Bay not earlier than 4 to 4.15 in the afternoon, were you assuming that the order to warm up the engines and light the fires was not given until Commander Kovacic received the order to stop working upon those ships?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Dans vos estimations au sujet de ces deux navires de la classe M dont a parlé le commandant Kovacic et que l'on dit être arrivés à l'anse de Panikovac entre 16 heures et 16.15, avez-vous pris en considération que l'ordre de réchauffer les machines, d'allumer les feux n'a pas été donné avant la conversation téléphonique?

Amiral MOULLEC. Si j'admets l'hypothèse Kovacic, j'imagine que le capitaine de vaisseau dont il nous a donné le nom — je crois que c'est le commandant Victor Kobol — a vraisemblablement dû téléphoner d'abord au commandant des bateaux pour lui dire ce qu'il y avait à faire, puis au chef de service intéressé de l'arsenal. Mais entre les deux, il a pu ne pas s'écouler beaucoup plus de cinq minutes.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] If one is to admit the theory as put by Commander Kovacic, it seems probable that the Captain — Victor Kobol, I think it was—first of all telephoned the ships' captains to tell them what to do and then telephoned those in charge of the yard, but I should not think there was much more than some five minutes between both telephone calls.

Sir Frank SOSKICE. Thank you very much. You gave evidence of your views as to the probable intention of the commander of the battery when he fired shots in the direction of the two British ships on May 15th, 1946, and you gave it as your opinion that it was simply the expression of his desire to cause the ships to move away. That accurately, I think, records your evidence. First and foremost, can you tell the Court where you got the statement that the shots that were fired fell 500 metres away from the cruisers?

Before you answer, and in order to be quite clear about the matter, that statement was made by Professor Cot when he was putting the question to you, but you were answering the question, as I understood you, upon the basis that that was a correct assertion, and I want to know where that assertion is said to be found.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vous remercie. Au cours de votre déposition, vous avez exposé votre opinion quant aux intentions probables du commandant de la batterie au moment où il avait ouvert le feu sur les deux navires britanniques à la date du 15 mai 1946, et vous avez dit à cette occasion que ce commandant avait ainsi sans doute traduit son désir de voir les navires s'éloigner de la côte. Pouvez-vous dire sur quoi vous fondez votre opinion selon laquelle les obus ainsi tirés seraient tombés à 500 mètres des croiseurs ?

Je tiens à préciser un point avant de vous poser cette question : cet élément de votre déposition en réalité a été dit par le professeur Cot au moment où il vous a posé la question. La réponse que vous avez donnée était fondée sur l'idée qu'il s'agissait là d'un exposé correct de la réalité. J'aimerais savoir sur quelle base vous vous fondez pour en déduire que c'était bien exact ?

Amiral MOULLEC. Je crois que sir Frank ferait mieux de poser la question au professeur Cot.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] In that case, Sir Frank, I think you had better put your question to Professor Cot.

Sir Frank SOSKICE. But theoretically, at any rate, it was you who were giving the evidence and Professor Cot was putting the questions, whether that was the actual position or not, you in fact used this expression in your reply : "It would have been most surprising if at least one round had not hit the ships, but we know that all the rounds fell away from the cruisers." You were accepting, as I read it, that statement which Professor Cot made in the course of a question to you.

[Correcting interpreter.] "Far away."

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Théoriquement au moins, c'était vous qui déposiez, et non le professeur Cot. Le professeur Cot théoriquement posait des questions. Je ne sais pas d'ailleurs si cela correspond à la réalité. Vous avez pourtant, dans votre réponse, dit qu'il eût été surprenant qu'une salve n'eût pas touché le navire, et vous avez admis que l'idée était exacte, selon laquelle les salves étaient tombées à une assez grande distance des navires.

Amiral MOULLEC. D'abord je dirai qu'il est toujours assez difficile de répondre à des questions qui sont posées sous forme d'insinuation. Dans le cas présent je remarque que j'ai dit : « *J'imagine* » .... C'est le premier mot. « J'imagine que, lorsque le feu a été ouvert, les croiseurs étaient environ à 2 milles et que la batterie *a dû*.... » Ce n'était pas des affirmations formelles. Au sujet de cet incident du 15 mai, je n'ai évidemment pas vu le commandant de la batterie, je n'ai pas pu l'interroger. J'ai interrogé seulement les quelques témoins albanais qui ont été ici et qui m'ont donné, je le reconnais, des renseignements assez vagues, et je n'ai rien de précis sur cette question.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] It is always very difficult to answer a question which contains in the way it is put an insinuation,

so to speak. I would like to point out that I started my answer by stating "I should imagine, when the fire was opened, the cruiser was some two miles away", and then I continued "probably", but I did not give anything definite in my answer. With regard to this incident of the 15th May, I naturally did not have the opportunity of seeing the battery commander at the time, I was only able to question the Albanian witnesses who were here, and I agree their own answers were fairly vague and there was nothing definite about it.

Sir Frank SOSKICE. Now, Admiral Moullec, turning to your answer at the top of the same page—I am translating from the English text—"we may presume that unless the battery commander was mad, he did what he did as an expression of his desire, not having any other means at his disposal, of seeing the ships move off. Is that correct?" That is the question; the answer: "That is absolutely correct."

Now did you, before you gave your evidence about this incident on May 15th, read the extract from the report of Admiral Kinahan on this incident which has been filed with the Court?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je prends la page suivante, et je traduis du texte anglais, ce n'est donc pas le texte même que vous avez dit : « En conséquence, il faut donc résumer qu'à moins que le commandant de la batterie eût été complètement fou, il a commis ce qu'il a fait comme une expression de son désir, ne disposant pas d'autres moyens de voir les navires s'éloigner. Est-ce bien exact ? » Et la réponse que vous avez donnée est celle-ci : « Cela est absolument exact. »

Avant de faire votre déposition sur ces incidents du 15 mai, aviez-vous lu les extraits du rapport par lequel l'amiral Kinahan donne son compte rendu de cette affaire ?

Amiral MOULLEC. J'ai lu en effet le compte rendu de l'amiral Kinahan, mais comme les constatations faites à bord des croiseurs sont très différentes de celles faites à terre, je suis hésitant sur ce qui s'est passé dans la réalité.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I did read Admiral Kinahan's report, but inasmuch as the account of what took place as reported by the cruiser and the account as reported on land are very divergent, I am uncertain as to what exactly took place.

Sir Frank SOSKICE. And did you study at the same time the track-chart of the *Superb* and the *Orion* filed with Annex 7 of the British Memorial? Do you see on that track-chart a fix at 08.27?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Avez-vous étudié l'itinéraire des navires *Superb* et *Orion*, itinéraire qui figure à l'annexe 7 du Mémoire du Royaume-Uni ? Vous avez vu sur cet itinéraire un point qui aurait été tracé à 08.27. Vous avez vu qu'à ce moment-là 08.27, le deuxième navire avait viré et s'éloignait de Saranda, vers le large de cette baie.

Amiral MOULLEC. Je vois en effet cela sur la carte.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] Yes.

Sir Frank SOSKICE. You see that at 08.27—that is the rear ship the *Superb*; the *Orion* is already ahead. It is the small track-chart, Mr. President, part of Annex 7.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] A cette heure-là, l'*Orion* précédait déjà le *Superb*. Monsieur le Président, il s'agit d'un petit calque qui fait partie de l'annexe 7 du Mémoire britannique.

Amiral MOULLEC. Je vois, mais je voudrais demander à sir Frank quelle est la question ?

Sir Frank SOSKICE. The question was whether you had seen it, and I am now going to ask you whether you have seen certain other things. Did you then read the first part of that report of Admiral Kinahan's, showing that at 08.25 shots were fired at the ship and that the shots continued to be fired until 08.37, twelve minutes later on. Did you see that ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Ma première question était simplement de savoir si vous aviez examiné ce document. Je vais maintenant vous en poser une autre. Avez-vous lu ensuite dans la première partie du rapport de l'amiral Kinahan qu'à 8 h. 25 le feu avait été ouvert sur les navires et qu'il a continué jusqu'à 8. h 37, c'est-à-dire douze minutes plus tard ?

Amiral MOULLEC. Je répète que j'ai lu le rapport de l'amiral Kinahan, que j'ai essayé de m'informer sur ce qui s'est passé auprès des témoins albanais, et que je ne suis pas arrivé à me faire une opinion moyenne.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I repeat, I did read Admiral Kinahan's report, and I did try to find out what exactly had happened from the Albanian witnesses, but I was unable to form a judgment.

Sir Frank SOSKICE. If you would not mind just answering the questions that I am asking you about what you did say ; for the moment, I am not interested in the Albanian witnesses. Does that report of Admiral Kinahan's make it perfectly clear—if the report is accurate and if the track-chart is accurate—that the firing continued for something like ten minutes, if not twelve minutes, while the two cruisers were steaming away from Saranda Bay, off Cape Denta ? If, as I say, that report is accurate. Would you mind again looking at the first few lines ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vous demande simplement de répondre à la question que je vous ai posée. En partant de l'idée que ces calques sont bien exacts, est-ce que le rapport est tout à fait exact sur le point de savoir que le feu a continué dix à douze minutes tandis que les deux navires s'éloignaient de la baie de Saranda au large de la pointe Denta ?

Amiral MOULLEC. C'est certainement ce qui est écrit dans le rapport.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] It was indeed written in the report.

Sir Frank SOSKICE. Do you agree, if that report is correct, it is perfectly ludicrous to suggest that these were simply warning shots to induce these ships to change their course and steam away ? It is quite ludicrous, is it not, if that report is correct, to suggest that ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Êtes-vous bien d'accord que dans l'hypothèse où ce rapport serait exact il est absolument ridicule d'affirmer qu'il s'agissait simplement là de coups de semonce ayant pour but

d'inviter les navires d'avoir à modifier leur route ? Vous êtes bien d'accord que cette thèse est tout à fait ridicule ?

Amiral MOULLEC. Je ne suis pas du tout d'avis que cette thèse est ridicule, parce que j'ai interrogé les témoins albanais qui ont été formels sur le point que la décision de tirer avait été prise au moment où les croiseurs s'approchaient et passaient devant Saranda.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I do not agree that it is ludicrous. The Albanian witnesses all agreed that the decision to fire was taken as the ships were approaching and passing in front of Saranda.

Sir Frank SOSKICE. Admiral Moullec, would you please answer my question if you do not mind ? I will put it to you again. What I said was, if Admiral Kinahan's report and the track-chart are correct—upon the assumption that they are correct—is it not perfectly ludicrous to suggest that these were warning shots fired at those two cruisers to induce them to change course and sail away from Saranda Bay—upon the assumption that the report and the track-chart are correct ? Would you answer the question, please, on that assumption ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Voulez-vous répondre exactement à ma question qui est la suivante : en partant de l'idée que le rapport de l'amiral Kinahan et le calque qui y est joint sont bien exacts, n'est-il pas absurde d'affirmer que les coups tirés n'étaient que des coups de semonce dont le but était d'inviter les navires à modifier leur route et à s'éloigner de la baie de Saranda ? Je répète : dans l'hypothèse où le rapport de l'amiral Kinahan est bien conforme à la vérité ?

Amiral MOULLEC. Ma réponse est la suivante. S'il y avait eu à terre une batterie allemande par exemple, c'est-à-dire une batterie comprenant des officiers et des servants entraînés, la conclusion de sir Frank serait exacte, mais dans le cas présent, je ne crois pas qu'elle le soit.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] My answer to the question is as follows : If, in the place of the battery on land, there had been for example a German battery with German officers and gun detachments, all trained, in that case Sir Frank's theory would be correct, but considering it was not so, I do not agree.

Sir Frank SOSKICE. Well, Admiral Moullec, I do not want to lose time on this point and of course your evidence will be judged by others ; but I just want to put it to you once again as an expert, are you really suggesting that upon the basis that what Admiral Kinahan says in his report is true and that the track-chart and the time 08.27 are all correct —upon that basis are you really suggesting, as an expert, it could possibly be thought that the persons who fired after those ships, which were retreating away into the distance, could possibly have been attempting to warn them to sail away from Saranda Bay ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je ne voudrais pas perdre de temps sur ce point. D'ailleurs, votre déposition sera appréciée en temps utile. Mais encore une fois, je vous demande en votre qualité d'expert : affirmez-vous réellement encore une fois, en partant de l'idée que le rapport de l'amiral Kinahan et le calque sont bien exacts, qu'il eût été possible que les servants de ces batteries eussent continué

de tirer sur ces navires dans l'intention de les inviter à s'éloigner de la côte, alors qu'ils étaient déjà en train de prendre le large ?

Amiral MOULLEC. Je répète que j'ai interrogé les témoins albanais ; que j'ai lu le rapport de l'amiral Kinahan, d'autre part. J'ai essayé de me faire une opinion honnête entre les dires des uns et des autres, mais j'ai eu beaucoup de mal à me la faire parce que les Albanais affirment, répètent, que le nombre de coups tirés a été très petit.

En ce qui concerne le retard dans le tir, je crois pouvoir l'expliquer en disant que les servants de la batterie étaient très inexpérimentés et que les départs des coups ont ainsi eu lieu plusieurs minutes après la décision prise par le commandant de la batterie de faire feu.

J'ajoute que sir Frank aura certainement remarqué que dès le début de ce procès j'ai déclaré que les officiers britanniques faisaient honnêtement leur métier, et que je ne veux pas dire que ce rapport contient quelque chose de sciemment faux. Cependant, je fais remarquer que lorsqu'on vous tire dessus on a tendance à croire que les coups tombent plus près. Parfois on compte des ricochets comme de véritables gerbes produites par des obus tombant à la mer. Je ne sais pas exactement ce qui s'est passé. Je fais des hypothèses et j'essaie de faire cadrer les déclarations des uns et des autres.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I repeat that I asked the Albanian witnesses for their story ; I read the report of Admiral Kinahan, and having done both I tried to form an honest opinion of my own, but there was so much divergence from both accounts that it was exceedingly difficult for me to form such an opinion. It was further difficult because the Albanians stated that only a very few rounds had been fired, and I explained the delay inasmuch as the crew was not a trained crew and therefore the actual shots were fired quite some minutes after the decision to fire had been taken. I would like to add that Sir Frank has certainly noticed I have frequently stated that British officers do their job honestly and to the best of their ability, and I have never once suggested that the reports have been knowingly false, but it is quite possible, especially when one is being fired upon, to think that the shots are actually closer than they are in reality. One may even take as a shot arriving a ricochet—the spout of water which jumps up. I do not know—these are possibilities—I am only trying to bring together the two divergent accounts.

Sir Frank SOSKICE. Well, I will not ask you any further questions on that. I want to ask you another point ; you gave evidence about the watch posts round about Saranda Bay, and you mentioned in particular Limion Hill and Denta Point. Tell me, are you suggesting to the Court, or is it your experience in so far as you have had experience of sentries, that sentries can only walk along a made-up road or a path ? Is it impossible for them to walk across country ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je ne veux pas insister sur ce point, et je passe à un autre chapitre. Vous avez parlé dans votre déposition de la question des postes de garde le long de la côte de la baie de Saranda, et vous avez notamment parlé des postes qui pouvaient se trouver sur la colline de Limion et la pointe Denta. J'aimerais savoir à ce propos si vous affirmez sérieusement que des sentinelles

ne peuvent suivre que des sentiers déjà frayés et qu'elles ne pourraient circuler en rase campagne ?

Amiral MOULLEC. Il est évidemment possible de circuler en rase campagne, mais dans les conditions où se trouvait la défense de Saranda, je ne crois pas que cela ait été fait, étant donné le très petit nombre de gardes affectés à chaque poste. D'autre part, je suis à peu près certain que ce personnel manquait de torches électriques. Comme je l'ai dit ce matin, c'était une défense très rudimentaire, et il est probable que ces gardes faisaient leur métier en le simplifiant le plus possible.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] Obviously one can always go across country if one is a sentry, but I do not think the conditions of Saranda justify the view that their sentries did so, inasmuch as the strength of the posts of these sectors was so very small. Furthermore, I am sure these sentries did not possess any electric torches ; as I said this morning, their methods and what they had at their disposal were quite primitive.

Sir Frank SOSKICE. Denta Point is only something like 108 metres high, is it not ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] La pointe Denta n'a qu'une altitude d'environ 108 mètres, n'est-il pas vrai ?

Amiral MOULLEC. J'ai dit ce matin que je n'avais pas pu étudier de carte de la région. Si mes camarades britanniques avaient agi comme moi, c'est-à-dire m'avaient donné il y a trois jours les cartes et documents relatifs à Saranda, j'aurais pu les étudier, mais cela n'a pas été le cas.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] As I said, I have not had the opportunity of studying local maps. If my British colleagues had given me the maps some three days ago, I could have studied them, and I would be able to answer this question.

Sir Frank SOSKICE. Well, you would accept it, would you not, that Denta Point is about 108 metres high ? You have no reason to suppose that is wrong, have you ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous admettez cependant que la pointe Denta n'a qu'une altitude d'environ 108 mètres ? Vous n'avez pas de raison de contester ce fait, n'est-il pas vrai ?

Amiral MOULLEC. Si cette altitude est marquée sur la carte d'état-major, je n'ai évidemment pas de raison de contester ce point.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] If that is the height which is indicated on an ordnance map, I have no reason to go against it.

Sir Frank SOSKICE. Well, would you be so good as to take this photograph of Saranda and look at Limion Hill. Are you saying there are no paths shown running right over Limion Hill ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je voudrais maintenant que vous examiniez la photographie de la région de Saranda et de la colline de Limion. Pouvez-vous dire qu'il n'y a aucun sentier allant au-dessus de la colline de Limion ? [Sir Frank Soskice montre à l'expert les sentiers dont il parle.]

Amiral MOULLEC. Je répète de nouveau que j'aurais préféré étudier ces documents à tête reposée, mais puisque la question m'est posée au cours de l'audience, je puis dire que je vois sur la carte ce que j'ai indiqué ce matin, c'est-à-dire qu'il y avait une route passant derrière la pointe Baladha et derrière la colline de Limion et que, ainsi que me le fait remarquer sir Frank, il y a probablement de petits sentiers qui vont plus loin. Mais il n'y a certainement pas de route allant au delà.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] As I have stated, I would very much have preferred to have been able to study this map at ease, so to speak, and not have to look at it and have a question put to me in Court, but since I have to do so [looking at the map], I certainly do see a road which runs behind Point Baladha and behind Limion Hill; and it is possible, as Sir Frank points out, that there are a few paths which continue beyond, but there certainly is no road.

Sir Frank SOSKICE. I am sorry you did not have that before. Of course, we have only recently got them ourselves, but looking at it now, I gather you do agree there is a road shown going over Limion Hill and paths going over Limion Hill?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je regrette que vous n'ayez pas pu voir ce document plus tôt. Cependant, en l'examinant maintenant au cours de l'audience, vous êtes bien d'avis qu'il y a un sentier qui passe par-dessus la colline de Limion?

Amiral MOULLEC. Oui, il y a des sentiers mais pas de route, et ce matin je parlais de route.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I agree there are paths, but no roads, and this morning I was talking about roads.

Sir Frank SOSKICE. Well, you would not think very well of a sentry who would not go up to the best point from which he could see the Bay because there was only a path and not a road, would you?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vous demande ce que vous penseriez d'une sentinelle qui hésiterait à aller dans un endroit d'où on peut voir toute la mer, sous le prétexte qu'il n'y a qu'un sentier menant à ce point, au lieu d'une route?

Amiral MOULLEC. Les sentinelles font la garde là où on leur dit de la faire. Or, le commandant de la défense a déclaré que son groupe d'observation à Saranda restait dans le village ou dans ses environs. C'est pour cela que ce matin j'ai dit que je ne pensais pas que les gardes chargés de l'observation aient pu aller plus loin que la route qui se termine au bout de la colline de Limion.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] Sentries follow the beat which they receive in their orders; they do not go any further, and their commander in his evidence stated that the sentries at Saranda remained in the village itself and in the outskirts. That is why I said I do not think that the sentries went beyond the end of the road which ends at Limion Hill.

Sir Frank SOSKICE. I am sorry, I thought all the evidence you were giving about the question of roads round about Saranda was because it

was difficult for some reason for the sentries to go over them ; but perhaps I am mistaken about that and you had some other object which I cannot discern.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je regrette, je croyais que vous aviez donné votre réponse en partant de l'idée que les sentinelles ne s'étaient pas rendues à cet endroit parce qu'il n'y avait pas de route y conduisant, mais probablement aviez-vous une autre idée en tête.

Amiral MOULLEC. Non. J'ai dit ce matin que les soldats du groupe d'observation de Saranda, à mon avis, pouvaient se déplacer le long de la route, mais je ne pense pas qu'ils aient eu l'idée d'aller plus loin que le point extrême de la route.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] No, it is quite true I said this morning the sentries—the soldiers who formed the observation outposts for Saranda—could have gone along the road, but it was unlikely they would have gone beyond the end of the road proper.

Sir Frank SOSKICE. Admiral Moullec, you have great experience of matters of this sort, and I am asking you as an expert. Denta Point and Limion Hill are, as you agree, I think, the two best places from which you can see the Channel. Are you really telling the Court that there was any reason whatsoever to prevent sentries from going to those two points if they were told to go?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Amiral Moullec, vous avez une grande expérience en cette matière, et j'interroge ici l'expert. Vous savez que la pointe Denta et la colline de Limion étaient les deux meilleurs endroits d'où l'on pouvait voir le détroit. Entendez-vous véritablement dire à la Cour qu'il y avait des raisons pour que des sentinelles ne se soient pas rendues à ces points d'observation si elles en avaient reçu l'ordre ?

Amiral MOULLEC. Le commandant de la défense de Saranda nous a expliqué qu'il avait un très long secteur à défendre, un secteur de près de soixante kilomètres de long, allant depuis la ville de Himara, qui est bien au nord au delà des limites de cette carte, jusqu'aux environs de la frontière grecque, bien au sud de cette carte. Pour cela, il disposait, si j'ai bien compris, de cent à cent-vingt hommes capables de faire l'observation. Il a disposé ces petits postes sur des points qui lui ont paru les mieux choisis, et pour la région de Saranda il a adopté le cap Kiephali, Saranda même et le monastère de Saint-Georges, et j'estime que ce choix est assez judicieux.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] The commander of the defences at Saranda explained in his evidence that he had a very long sector to look after—some 60 kilometres long. This sector stretched from Himara to the north, beyond the chart on the board, right down to the Greek frontier which is to the south, again beyond the chart on the board ; and in order to cover this area, he had at his disposal some 100 to 120 men. He placed his observation posts to the best of his abilities with what he had and he placed them, as he said, at Saranda, Cape Kiephali and St. Giorgio Monastery. Personally, I think the places he chose were good spots.

Sir Frank SOSKICE. May I put my question to you again and this time would you try to answer the question I put, Admiral Moullec, if you would be so good. Are you saying that there was anything, so far as the roads were concerned and the paths, to prevent sentries going to Limion Hill and Denta Point if they had been told to go, and if you are not saying that, can you tell the Court what relevance to this case all the evidence had which you gave about the roads and the pathways and so on ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vais poser à nouveau ma question et vous serais obligé d'y répondre. Entendez-vous vraiment dire qu'il y avait quoi que ce soit, en ce qui concerne les sentiers ou les routes, qui ait pu empêcher les sentinelles de se rendre à la pointe Denta et à la colline de Limion si elles avaient reçu l'ordre de s'y rendre ? Si vous ne dites pas cela, alors dites-nous quelle était la pertinence de toutes les parties de votre déposition qui concernaient les sentiers, les routes, etc.

Amiral MOULLEC. Il est facile, maintenant que l'on parle du mouillage de mines, de se poser la question : d'où le mouillage de mines aurait-il pu être observé ? Et il est exact que pour voir le mouillage en question on aurait dû placer des observateurs à Limion et à la pointe Denta. Mais est-ce que le commandant de la défense avait quelques renseignements pouvant lui faire supposer qu'un mouillage de mines allait être réalisé ? Je ne le crois pas. La tâche donnée à ces postes d'observation était, il nous l'a dit, de surveiller le mouvement des petites embarcations et de se rendre compte si des éléments indésirables venaient clandestinement essayer de s'infiltrer à travers le territoire albanais, et, à ce moment-là, ils ne pensaient certainement pas à des mouillages de mines possibles.

Maintenant, en ce qui concerne les sentiers à la pointe Denta et à Limion, j'ai dit ce matin que je ne pensais pas qu'il y avait des gens sur la pointe Denta parce que, en effet, il est très difficile de se promener dans le maquis au cours des nuits noires et que si les sentinelles n'ont pas reçu particulièrement instruction de le faire, elles ne l'ont sans doute pas fait.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] It is easy now, when we are talking about minelaying, to ask what were the best points from which such an operation could have been seen. It is true that to watch such an operation the best points would have been Limion Hill and Denta Point ; but the question which one asks oneself is, had the commander of the defences any inkling that this minelaying was taking place ? I do not think so. Furthermore, the duties of his men were to watch for small craft and to watch for any secret infiltration in Albanian territory. He was certainly not thinking of any minelaying operation.

I said this morning with regard to footpaths leading to Denta Point and Limion that the reason why I did not think there was anybody at Denta Point was because it is difficult to reach the point owing to scrub which grows there, and I am sure that unless a sentry had orders to go there, he would certainly not have done so.

Sir Frank SOSKICE. I pass on to another point. You told us that in your opinion this minelaying operation could have been carried out without, if I may abbreviate it, risk of detection. Would you have said the same thing, supposing you had been planning that minelaying operation, if you had known that there were watch posts both on Limion Hill and at Denta Point ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je passe à un autre point. Vous avez dit que, selon votre opinion, l'opération de mouillage de mines aurait pu être exécutée sans risque d'être découverte. J'aimerais savoir si vous auriez soutenu la même opinion au cas où, par hypothèse, vous auriez projeté cette opération clandestine en sachant qu'il y avait des postes sur la côte de Limion et à la pointe Denta.

Amiral MOULLEC. J'ai dit ce matin que les personnes qui ont fait le plan de cette opération devaient savoir qu'il n'y avait pas de postes d'observation à la pointe Denta et à la colline de Limion. Prenons l'hypothèse qu'il y ait eu des postes d'observation, alors le risque d'être aperçu devenait un peu plus grand, certainement, mais quel autre risque couraient les commandants de bateaux qui faisaient le mouillage? Supposez qu'une chute de mines ait été entendue, je l'ai dit ce matin, les veilleurs n'avaient aucun pouvoir pour éclairer les bateaux, ils n'avaient ni projecteur ni obus éclairants; d'autre part, ils n'avaient aucun moyen de poursuivre les bateaux. Par conséquent, le risque d'être pris sur le fait était absolument nul pour les gens qui ont fait cette opération délictueuse. C'est un peu comme si un cambrioleur qui veut faire un cambriolage dans une maison peut se dire à l'avance : « j'ai neuf chances sur dix de ne pas être vu, et même si la dixième chance est contre moi, je suis certain de ne pas être pris ». Je crois que cela constituera, pour le cambrioleur, de bonnes conditions pour opérer.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] As I said this morning, the planners of this operation must have known that there were no observation posts either on Limion Hill and/or Denta Point. Let us assume for a moment, however, that there had been such observation points. Then there would have been a greater risk of being seen; but what other risks would the commander of the minelayers have incurred? Supposing a mine hitting the water had been heard. What could happen? As I said, the coastal defences had no search-light, no star shells, and no means of illuminating, and, furthermore, they had only the harbour-master's launch in which to pursue the ships, so that the risks of being caught were practically nil for the criminals. It is like a burglar who intends to rob a house and who knows that he has nine chances out of ten of not being seen, and, supposing on the tenth chance he is seen, he knows he will not be caught. I think in such a case that burglar would think he had a good possibility of robbing the house.

Sir Frank SOSKICE. Thank you for your answer. I want now to pass to another point regarding the M-class ships. I am told by my experts that they were built to carry forty Vickers mines. Upon the assumption that this is true, they would be able to carry at least twenty GY mines if not more, would not they? Have I made my question clear?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Merci de votre réponse; je viens à un autre point. Pour ces navires de la classe M, les experts me disent qu'ils ont été construits de manière à pouvoir porter un chargement de quarante mines Vickers, et, en supposant que cela soit exact, il est certain que dans ces conditions ces navires pourraient porter au moins vingt mines du type allemand GY. N'en est-il pas ainsi?

Amiral MOULLEC. Non, il n'en est pas ainsi. J'admire l'entêtement des experts britanniques qui veulent assurer que ce bateau pouvait porter

quarante mines. Je demande que l'on fasse une maquette ici, c'est très facile de tracer dans le couloir les rails en vraies dimensions, les rails des bateaux, et on s'apercevra très facilement que sur des bateaux de vingt-neuf mètres cinquante, il est absolument impossible de mettre plus de vingt-six mines Vickers, et, étant donné ce chiffre de vingt-six mines Vickers, je crois que pour les mines GY, comme je l'ai dit hier, on doit arriver à un chiffre de seize ou dix-huit, mais certainement pas plus.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] No, that is not so. I must say that I admire the obstinacy with which the British experts maintain the number of mines that can be put on board those ships. I should like to ask the Court if it is not possible to make an outline here in the corridors, in the Palace, which are big enough, of one of these ships, and rails, of the exact size and scale ; let us say, 29.50 metres long, and then see how many mines can possibly be accommodated. I say it is not possible to put more than twenty-six Vickers mines in such a space, that is to say, an equivalent of some sixteen to eighteen GY mines, and certainly not more than eighteen.

Sir Frank SOSKICE. I am sure you will agree that it is a matter which can be verified by the experts. However, you say twenty-five Vickers mines and sixteen to eighteen GY mines, do you ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Vous serez d'accord, amiral Moullec, que c'est un point qu'il est très facile de faire vérifier par des experts. Vous avez bien dit que ces bateaux pouvaient charger au maximum vingt-cinq mines du type Vickers, ce qui correspondrait à seize à dix-huit mines au maximum du type allemand GY ?

Amiral MOULLEC. Oui, j'ai dit vingt-six mines parce que le nombre doit être pair. On doit mettre autant de mines de chaque bord du bateau, et j'avais dit vingt-six mines Vickers. Quant au nombre de GY, je suppose que cela doit être seize à dix-huit, mais certainement pas plus.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] I say twenty-six Vickers mines, because mines are loaded in pairs. The same number could be loaded on each ship. And for GY mines, I would say either sixteen or eighteen, but not more than eighteen.

Sir Frank SOSKICE. As an expert, would you agree with the view of the British experts that when you are loading mines—these GY mines—on to a small ship, you would put the horns on the mines in the depot before they were loaded in the ships or, at the very latest, you would fit the horns on before the ship put out to sea if you did not possess a skilled and highly trained torpedo crew ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vais vous poser une question en votre qualité d'expert, amiral Moullec. Êtes-vous d'accord avec les experts britanniques qui affirment que, lorsqu'on charge des mines du type GY sur un petit bâtiment, il faudrait munir ces mines de leurs antennes alors qu'elles se trouvent encore au dépôt, ou, au plus tard, avant que le bateau n'appareille, à moins d'avoir à bord un équipage extrêmement bien entraîné et compétent ?

Amiral MOULLEC. Non, je ne suis pas d'accord. S'il s'agissait de mines Vickers, on monterait certainement les antennes avant l'embarquement et on munirait les mines des protecteurs d'antennes qui sont prévus, mais j'ai déjà fait remarquer à la Cour, hier je crois, que les mines GY n'avaient pas de protecteurs d'antennes, et des officiers que je connais, et qui ont vu ces mines de près, m'assurent que les antennes des mines GY sont montées au dernier moment et qu'au moment de l'embarquement il y a, à la place d'antennes, des bouchons en bakélite. C'est d'ailleurs pour éclairer ce point particulier que nous avons demandé le « Règlement de manœuvre spéciale aux mines GY ».

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] No; I do not agree. With Vickers mines, horns are fitted before the loading, and then protection shields are fitted over the horns; but as I told the Court, yesterday I believe, GY mines do not possess any such protection shields for their horns, and officers I know who have been close to these mines tell me that the horns of GY mines are fitted at the last moment, and that meanwhile there are bakelite stoppers placed in the holes normally occupied by the horns. It was in fact to elucidate this particular point that we asked for the mine handbook on GY mines.

Sir Frank SOSKICE. I am sure you will agree with me that the experts can judge this, but in order that it shall be perfectly clear, what I am putting to you is this. If you have not a highly trained and expert crew, you would not fit these horns on to GY mines at the last moment, as you say, but you would fit them before the mines were taken out of the depot or, at any rate, before the ship put out to sea.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vais poser ma question à nouveau pour être tout à fait clair; c'est un point sur lequel les experts pourront se prononcer par la suite. Dans l'hypothèse où l'on n'a pas à sa disposition un équipage extrêmement entraîné, n'est-il pas exact que l'on ne munira pas les mines de leurs antennes au dernier moment mais que l'on fera cette opération au moment où les mines se trouvent encore au dépôt ou, au plus tard, au moment où les bateaux sont prêts à appareiller?

Amiral MOULLEC. Toute la question est là justement, il s'agit de savoir ce que dit le « Règlement de manœuvre ». Dans la marine, on respecte les règlements en général, et, si le « Règlement de manœuvre » dit de ne pas mettre les antennes avant l'appareillage, on ne met pas les antennes avant l'appareillage. Alors, dans ce cas, en effet, il faut non pas un équipage spécialement entraîné, mais une équipe, c'est-à-dire deux, trois ou quatre hommes au maximum pour monter les antennes au moment du mouillage.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] That is indeed the crux of the whole matter. In the navy, it is customary to obey instructions, and if the instructions state that horns shall not be fitted before the ship puts to sea, then those horns are not fitted. To fit these horns, it is not necessary to have an expert crew, that is, the whole crew. What you want is an expert team of some two or three men who will fit the horns at the last moment.

Sir Frank SOSKICE. I mean an expert team. I do not mean that the whole crew must be expert.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'ai bien voulu dire une équipe d'experts ou de spécialistes ; je n'ai pas voulu dire que tout l'équipage devait être composé de spécialistes.

Amiral MOULLEC. C'est exact. Dans ce cas il faudra alors une équipe, non pas, comme vous l'avez dit, hautement entraînée, mais une équipe connaissant particulièrement ces mines, une équipe qui a déjà fait le montage des antennes.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] In that case, it is quite true that in the case of non-specialized crew you must have a team, not necessarily highly trained, but a team which is very conversant with this type of mine and with the fitting of those horns.

Sir Frank SOSKICE. Thank you for your answer. I now want to put one final question to you, which is as follows. You have drawn a section on the plan designed to show the line of sight from across the Bay to Panikovac Cove. When you drew that line showing the line of sight, whereabout in Panikovac Cove were you assuming that the two ships were situated ? Have I made my question clear ?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je vous remercie. J'en viens maintenant à ma dernière question relative à la section que vous avez dessinée et qui représente la ligne de visibilité à travers la baie de Panikovac. J'aimerais savoir, lorsque vous avez fait ce dessin, à quel endroit dans la baie de Panikovac vous aviez par hypothèse situé les deux navires. Ma question est-elle claire, amiral Moullec ?

Amiral MOULLEC. Votre question est claire. Le commandant Kovacic nous a dit qu'à 18 h. 30 il avait vu les deux bâtiments, que ces deux bâtiments étaient chargés chacun de quarante à quarante-cinq mines. Alors je me suis posé la question pour le bateau qui serait le plus difficile à voir, c'est-à-dire le bateau accosté à quai, et dans le petit schéma j'ai voulu d'abord fixer la direction dans laquelle on voyait Sibenik. Cette direction est indiquée sur la carte par une flèche. La coupe de terrain en question est donc faite suivant une ligne parallèle et à peu près ainsi [montrant la carte].

Les éléments importants de ce petit dessin sont, d'une part, l'altitude de 12 mètres qui est marquée sur les cartes yougoslaves, d'autre part, la distance horizontale entre l'altitude de 12 mètres et le bord du quai, et enfin la hauteur des mines au-dessus du niveau de la mer. Ce schéma reproduit à peu près exactement tous ces éléments. Je précise, il ne s'agit pas là d'un dessin mathématique ; il s'agit d'un croquis fait hâtivement, comme j'aurais pu le faire s'il y avait eu ici un tableau noir. Cela n'a qu'une valeur indicative ; je ne demande pas du tout qu'on le prenne comme une épure mathématique.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] Your question is perfectly clear. Commander Kovacic, in his evidence, stated that at 18.30 hours he saw two ships with forty to forty-five mines on board each. I therefore asked myself which would have been the most difficult ship for him to see, and I deduce that it would be the one which was berthed closest to the quay. First of all, I looked at the map and saw what would be the direction of Sibenik from these ships. This is marked by an arrow on the drawing. Then I made a cross-section.

from the ships in this direction, that is to say, parallel to this arrow [the witness indicates the direction of the cross-section on the map].

The points to be borne in mind are that the altitude is 12 metres, and the difference between this altitude of 12 metres and the top of the quay, and lastly the height of the mines above sea level. Bearing those factors in mind, I drew this sketch. It is not intended to be a mathematical precision drawing. It is a hasty sketch in order to indicate roughly what I mean. It is the sort of sketch which, if I had had a blackboard, I should have drawn in freehand in front of the Court. It is not intended to be an exact mathematical drawing.

Sir Frank SOSKICE. Perhaps the simplest way of getting what I want would be to ask you whether you would be good enough to draw a line on your sketch—that is to say, on the sketch and not on the section—showing what you have taken as the line of sight. Could you take the pointer and draw a line on the sketch showing the line of sight that you have taken?

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] Je crois que la manière la plus simple de vous poser ma question est de vous demander de bien vouloir tracer sur le croquis — je précise sur le croquis et non sur la coupe — une ligne qui indiquerait la ligne de visibilité. Je vous prie de prendre la règle et de tracer cette ligne.

Amiral MOULLEC. [Montrant la carte.] Voilà à peu près comment serait cette coupe ; elle serait à peu près faite suivant cette ligne-ci [indiquant les divers points sur la carte]. J'observe que, à ce point-ci, suivant le croquis yougoslave, l'altitude est de 12 mètres ; à cet autre point, l'altitude est de 14 mètres. Par conséquent, tout me permet de croire que l'altitude à cet endroit-ci est au moins de 12 mètres. Je suis persuadé que c'est un peu plus, environ 13 mètres.

D'autre part, l'élément intéressant du croquis est la distance horizontale entre l'altitude de 12 mètres et le rebord du quai. Or, à l'échelle il est facile de voir que cette distance est de l'ordre de 50 mètres. Ensuite, les bateaux sont mis à l'échelle approximativement, et j'ai admis que la hauteur du sommet des mines était de l'ordre de 4 mètres.

Puisque nous sommes sur ce point, je voudrais me permettre d'attirer l'attention de la Cour sur la photographie qui a été déposée au dossier et dont j'ai une copie entre les mains, photographie prise depuis la terrasse de Keric en direction de Panikovac et où on voit parfaitement que toute la baie de Panikovac est masquée par le promontoire en question, conformément à ce que j'ai indiqué sur le croquis.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] [The witness indicates.] The cross-section which I have drawn is a cross-section of the line which I have just drawn on the map. I indicate that at this point, as you look at the sketch, there is a hillock on the Yugoslav map having an altitude of 12 metres. At this point, on the left of the cross-section, the altitude, by the Yugoslav map, is 14 metres. Therefore, the altitude of my cross-section cannot be less than 12 metres, it is more likely to be 13 metres.

The important point in the sketch is the horizontal distance between the altitude of 12 metres to the edge of the quay, and this distance, as can be seen from the scale, is approximately 50 metres. The ships I have drawn approximately to scale, and I have taken the height of the mines above sea-level as being 4 metres.

While dealing with this point, I should like, if I may, to draw the attention of the Court to this photograph which has been filed with the Registry and of which I have a copy in my hand. It is a photograph which was taken from the terrace of the Keric house in Sibenik in the direction of Panikovac ; you will note that the whole of the Bay is hidden by this promontory, as I have indicated in my sketch.

Sir Frank SOSKICE. I do not know whether we are thinking of the same photograph. There is another photograph which is deposited on behalf of the Albanians which I thought showed it exactly, but that was not the case. May I just put to you one final question : have you marked on your sketch the scale to which you were working ? I do not know whether you have, but would you mind indicating what scale you were working with ? I am referring to the plan sketch of Panikovac Bay on the right.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'en viens à une dernière question. Avez-vous indiqué, sur le dessin que vous avez tracé, de quelle échelle vous vous êtes servi ? Je ne vois pas d'indication d'échelle. Pourriez-vous préciser ce point ?

Amiral MOULLEC. La baie de Panikovac a été faite à l'échelle de ½ cm. par mètre, c'est-à-dire à l'échelle du 200me. Quant au croquis, il n'a pas été fait à une échelle exacte. Je répète que c'est un croquis et non pas un dessin mathématique.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] The scale of the sketch of Panikovac is half a centimetre to one metre, that is to say 1/200th. With regard to my sketch on the bottom of the board, I repeat it is a sketch and not a mathematical reproduction, and there is no particular scale attached to it.

Sir Frank SOSKICE. Mr. President, that finishes my interrogation. We would very much like, if we might, immediately the Court rises, to have an opportunity of examining the sketch of Panikovac Bay and making certain calculations upon it and on the section as well.

Sir Frank SOSKICE. [*Interprétation.*] J'en ai terminé avec mon contre-interrogatoire, Monsieur le Président. Nous aimerions beaucoup, dès après la fin de la séance, pouvoir examiner de près ce croquis et cette coupe et faire certains calculs.

Amiral MOULLEC. Monsieur le Président, je voudrais vous demander l'autorisation d'ajouter quelques mots. Ce matin, sir Frank vous a dit que les experts des deux Parties étaient en faute pour ne pas avoir signalé plus tôt que les longueurs des bâtiments *Mljet* et *Meljine* n'étaient pas exactement celles qui sont indiquées dans le *Jane's*.

Je ne puis pas admettre ce reproche, car la question n'a jamais été posée devant les experts. En chambre d'experts, nous n'avons jamais discuté cette question, qui ne nous a jamais été posée. Il m'est arrivé dans les couloirs, mais tout à fait officieusement, de dire au commandant Sworder que les dimensions du *Jane's* ne me paraissaient pas très exactes, et j'ai vaguement eu l'impression que le commandant Sworder était un peu de mon avis. Mais il ne m'a pas répondu d'une façon plus formelle, et je ne tiens pas compte de ces conversations officieuses. En tout cas, en chambre d'experts nous n'avons jamais eu à traiter de cette question.

Sir Frank a ajouté que nous aurions dû faire attention aux déclarations du commandant Kovacic disant qu'il s'agissait de petits bateaux facilement maniables. Je veux vous faire remarquer, Monsieur le Président, que dans la marine un bateau, même de 52 mètres, est un petit bateau. Nous sommes habitués à manier des torpilleurs qui ont 100 à 110 mètres de long, des contre-torpilleurs qui ont 120 à 130 mètres de long, des croiseurs qui sont de l'ordre de 200 mètres et des cuirassés modernes de près de 250 mètres. Donc, lorsque nous parlons de bateaux de 52 mètres, ce sont de petits bateaux, et si ces bateaux ont deux hélices, ce sont de petits bateaux aisément maniables. Par conséquent, le commandant Kovacic n'attirait pas du tout notre attention en disant qu'il s'agissait de petits bateaux aisément maniables. Je crois que, si nous avons tant tardé à découvrir les longueurs exactes du *Mljet* et du *Meljine*, c'est parce que le commandant Kovacic, sciemment je crois, ne nous les a pas indiquées.

Je fais remarquer en fin de compte que, si je suis arrivé à cette déduction, c'est après de longues réflexions et en partant des données qu'avaient mes camarades britanniques. J'excuse d'ailleurs mes camarades britanniques de n'y avoir pas pensé plus tôt. Ils étaient tout naturellement portés à accorder crédit au *Jane's*.

J'en ai terminé, Monsieur le Président.

Admiral MOULLEC. [*Interpretation.*] May I ask the Court for permission to add a few words. This morning, Sir Frank told the Court that the experts on both sides were at fault not to have indicated or pointed out that the dimensions given in *Jane's* for the *Mljet* and the *Meljine* were incorrect.

I must protest against this accusation. The Committee of Experts was never asked to deal with this question and never discussed it. It is true that outside this hall and quite unofficially I happened to mention to Commander Sworder, who I believe I can say was inclined to agree with me, that the dimensions given me in *Jane's* were not correct; but he did not give me any definite answer, and I do not rely on unofficial private conversations. I would add that as a Committee of Experts we were never asked to deal with this.

Furthermore, Sir Frank added that we should have noted Commander Kovacic's statement that they were small ships easily manœuvrable. Well, ships even of 52 metres long are considered to be small ships and easily manœuvrable. We are used to handling and manœuvring torpedo boats which are some 110 yards long, destroyers which are from 110 to 150 yards long, and even battle-cruisers which are some 200 yards long, and modern battleships 250 yards long; and therefore if a ship of some 50 yards long has twin-screws, it is considered to be an easily manœuvrable ship. I do not see that we ought to have noticed that Commander Kovacic had spoken of small easily-manœuvrable ships. I think that if we did not earlier discover the exact lengths of the *Mljet* or *Meljine*, it was because Commander Kovacic, knowingly, omitted to indicate these lengths.

Finally, I would observe that I only reached my conclusion personally after much mature thought, working from data supplied to me by my British colleagues.

The British experts were naturally loth to believe that the dimensions given in *Jane's* were erroneous.

Le PRÉSIDENT. M. Pierre Cot ?

M. Pierre COT. Monsieur le Président, pourrais-je poser encore deux questions au témoin ? Ce sont des questions qui ont trait à ces cartes qui ne nous ont été communiquées que ce matin. Si l'amiral veut bien les prendre, j'ai à lui poser des questions sur la carte et les photos.

Ma première question est : Est-ce que, sur la photographie dont on parlait, on voit la pointe Denta ?

Amiral MOULLEC. Non, sur cette photo on ne voit pas la pointe Denta.

M. Pierre COT. Alors, voulez-vous prendre la carte sur laquelle on voit la pointe Denta ? Est-il exact qu'on y voit un sentier derrière cette pointe, et ce sentier ne passe-t-il pas derrière la ligne de crête, c'est-à-dire qu'il n'a pas de vue sur la mer ? C'est le seul sentier qui soit marqué.

Amiral MOULLEC. En effet, le seul petit sentier qu'on puisse voir se trouve derrière la ligne de crête.

M. Pierre COT. Par conséquent, dans le document communiqué il n'y a aucun sentier allant au sommet de la pointe Denta.

Amiral MOULLEC. C'est exact, et je remarque même que le sentier dont on vient de parler est petit, car on distingue sur la carte les sentiers muletiers et les sentiers pour les hommes. Il ne s'agit pas d'un sentier muletier mais d'un tout petit sentier.

M. Pierre COT. Pourriez-vous prendre alors sur la carte et la photographie, et même de préférence sur la photographie, ce qui concerne la baie de Limion ? Il y a des routes allant vers cette baie, et nous en avons parlé ce matin. Mais pourriez-vous dire, en utilisant la photographie et la carte, si l'on voit un sentier sur les pointes Feruccio et Varese ?

Amiral MOULLEC. Sur la pointe Feruccio, je ne vois pas de sentier en dehors de la route dont j'ai parlé ce matin.

M. Pierre COT. La carte va nous permettre de dire si la route est devant ou derrière la crête.

Amiral MOULLEC. Derrière la colline de Limion, il y a la route dont j'ai parlé ce matin, mais je ne vois pas de sentier.

En ce qui concerne la pointe Varese, il n'y a sur la carte aucune indication de sentier. Sur la photographie aérienne, il y a peut-être une possibilité d'existence pour deux petits sentiers.

M. Pierre COT. Est-ce que ces sentiers iraient jusqu'à la mer, ou est-ce que ce sont des traces que l'on voit derrière, à supposer que ce sont des sentiers ?

Amiral MOULLEC. Sur la carte, il n'y a aucun sentier allant jusqu'à la mer, et sur la photographie aérienne il y a le sentier de droite qui peut-être va jusqu'à la région voisine de la mer, alors que le sentier de gauche s'arrête derrière la ligne de crête.

M. Pierre COT. S'il y a une possibilité d'existence d'un sentier et si la Cour le croit utile, peut-être pourrions-nous demander une photographie aérienne de ce point ?

J'indique également que nous nous proposons de faire adresser à la Cour un croquis complet de la coupe dont s'est servi l'amiral Moullec, et qui ne sera plus alors un croquis rapidement fait.

Je n'ai plus de questions à poser, Monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT. Le témoin peut disposer.

Conformément à la décision de la Cour, l'agent britannique devait présenter ses observations sur les nouveaux documents avant le 15 décembre. La Cour a été informée que ces observations seraient faites par l'agent britannique au cours de sa réplique.

La Cour va s'occuper de préparer l'ordonnance relative au Comité des experts, c'est-à-dire à leur nomination, aux questions auxquelles ils devront répondre et au délai limite dans lequel ils devront le faire.

Ce soir ou demain matin nous pourrons vous faire savoir si l'ordonnance sera lue en audience publique ou si elle sera communiquée directement aux agents. Dans le cas où elle serait lue en audience publique, il ne m'est pas possible d'en fixer dès maintenant la date, mais nous allons faire tout notre possible pour que ce soit ou bien jeudi après-midi ou bien vendredi matin.

[*Séance publique du 17 décembre 1948, matin.*]

Le PRÉSIDENT. 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 texte de l'ordonnance [1] qui fait foi étant le texte anglais, je donnerai cependant lecture du texte français de l'ordonnance et prierai ensuite M. le juge HACKWORTH de donner lecture du texte anglais.

[*Le Président donne lecture du texte français, et M. Hackworth du texte anglais de l'ordonnance.*]

Le PRÉSIDENT. J'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.

[*Les experts font la déclaration prévue à l'article 53.*]

Le PRÉSIDENT. Je donne acte aux experts de leur déclaration et les déclare installés dans leurs fonctions.

Je profite de la présence devant la Cour des agents des Parties pour annoncer 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.

Je déclare l'audience close.

---

[1] Voir Publications de la Cour, *Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances*, n° de vente 13, pp. 124-127.

8.—REPLY BY SIR FRANK SOSKICE

(COUNSEL FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM)

AT THE PUBLIC SITTINGS OF JANUARY 17th AND 18th, 1949

[Public sitting of January 17th, 1949, morning.]

Mr. Vice-President, before I begin my reply I should like, if I may, to say how very much the British Delegation regret to hear that the President is momentarily indisposed, and to express the hope that he will be restored to complete health in the very near future. I shall now begin my reply.

May it please the Court. The United Kingdom Government, in replying to the arguments of Counsel of Albania, and in commenting upon the oral and other evidence which has been given, proposes to adopt the method followed in the opening speeches. It will fall to me to present the reply upon the claim of the United Kingdom against Albania in respect of the mining of our destroyers, and my learned friend, Sir Eric Beckett, will present our reply upon the counter-claim of Albania against the United Kingdom.

In the typescript which I have before me and which will be made available to the stenographers, I have given the page references for all citations which I make. These are references to the printed record. I shall however when speaking *not* give these page references.

Much has been said since these oral proceedings opened. There has been much oratory. The facts have been minutely examined, numerous documents have been filed and read, and the testimony of witnesses has been heard and challenged. Mistakes have been revealed and explained. Some points have been formally or by implication admitted. Other new issues of detail have been explored. Reports from the experts of the delegations have been received showing agreement on some technical issues and divergence on others. The Court has the report of the three distinguished naval Experts whom it has appointed. This careful report completely puts beyond controversy many points which have hitherto been debated at length. On the whole, the picture is much clearer. But nothing has happened to change the fundamental character of this claim of the United Kingdom against Albania or to alter the basic points upon which that claim depends. It will be the purpose of my address to the Court to redirect attention to these basic points, to see how far they are now disputed or capable of dispute and finally to submit to the Court that there is only one possible finding to be made with regard to them.

I shall in a minute state again these basic facts or points. There are, I think, five of them. I shall in due course also deal with a number of other points—some in detail—but I want to make it quite clear that my objective in doing so is to establish these five basic points and nothing else, and to prevent their being lost sight of in the midst of these other matters. Before, however, I enumerate these five basic points

I want to set out what in my submission to the Court must be regarded as facts established beyond the possibility of further serious controversy, either because the Albanian Delegation has admitted them in terms or by clear implication, or because they are clearly shown by evidence which has not been contradicted or established by the Experts' report. Let me set them out then summarily as follows:

1. On October 22nd, 1946, the *Mauritius*, *Saumarez*, the *Leander* and *Volage* were steaming northwards up the Medri channel in the Corfu Strait when the *Saumarez* and *Volage* ran into mines at the points within the Medri channel shown on Annex 9. (On this point, see the answer to question 2 in the Experts' Report.)

2. On November 13th, 1946, mines were swept in the vicinity of these points in the Medri channel which had only recently been laid. (On this point, see answer to question 5 in the Experts' Report.)

3. The Germans had laid no mines in the North Corfu Channel, either moored contact mines, moored magnetic mines, or ground magnetic mines; no German mines having been laid in this region except to the west of the Medri route.

4. The damage suffered by the *Saumarez* and *Volage* cannot conceivably have been done by floating mines or ground mines, whether contact or magnetic. Such damage could only have been done by moored contact mines. (On this point, see answer to question 1 (*c*) in the Experts' Report.)

It follows from the above that the mines which damaged the *Saumarez* and the *Volage* on the 22nd October must have been part of the moored contact minefield which was swept up on November 13th. This minefield, therefore, must have been in position on October 22nd, and as the mines could only have been in the water for not more than two months when swept up, they must have been laid shortly before October 22nd.

These facts, I suggest, are completely uncontroversial. In other words, the case must now be considered on the basis that it has been demonstrated that somebody, shortly before October 22nd, laid these mines in the Medri channel and the *Saumarez* and *Volage* were damaged by these mines. I would submit that these conclusions are at this point of time inescapable and that the whole case indeed resolves itself simply into the one problem which may be stated as follows: Did those mines get there with or without the knowledge of Albania? This I would submit is the principal question in this part of the case which now remains before the Court. If this is the view which commends itself to the Court, the task of the Court would now be to investigate the circumstances which point, as we submit, irresistibly to what I submit is complicity, to use a general term, on the part of Albania, and we submit that, if these circumstances are considered, the final conclusion of Albanian responsibility which the Government of the United Kingdom seek to establish is clearly inescapable.

I therefore embark upon my observations upon the footing that the real issue now before the Court is as I have stated. This act having been done, is there any other possible view of the facts and the surrounding circumstances than that Albania was a party to the doing of the act? I will later in my remarks deal more specifically with what I mean by the phrase "party to the doing of the act", and I will review in some more detail facts and circumstances which in my submission point irresistibly to Albania being party to its doing. At the same time, I

feel that I should pass in review, at any rate in outline, the evidence which I submit establishes the five basic points to which I have referred and which I am now going to state, and I accordingly think that it might be a convenient sub-division of my observations to the Court if I group my arguments round these five basic points—each basic point being one sub-division of my argument.

The five basic points are as follows:

I. That on the 13th November, 1946, a minefield was discovered in the North Corfu Channel of mines in or about the positions shown on the chart on the Board (Annex 9 to the Memorial).

II. That the mines in this minefield were recently laid mines.

III. That on 22nd October, 1946, the destroyers H.M.S. *Saumarez* and *Volage* struck mines in this minefield.

IV. That Albania was a party to the laying of this minefield or at least knew of the existence of this minefield and did not notify its existence.

V. That Albania is consequently responsible to the United Kingdom for the damage and loss sustained.

At the outset may I make one general observation. I think no impartial observer would deny that the case for Albania has been well presented by Professor Cot and Me. Nordmann. I say this, not out of compliment to them but because I feel that the Court may agree that it can rest assured that every conceivable argument which could be used in Albania's defence has been brought to the notice of the Court. If such arguments are insufficient to extricate Albania from complicity in the commission of this outrage, then there is nothing more that could possibly be urged on Albania's behalf.

I will deal in due course with each of the above basic points and with the arguments which our opponents adduce with regard to them. But first I wish to make some reference to three general lines of defence which Albania has adopted and to endeavour to dispose of them at the outset.

The first of these three lines of argument—and this is the one which I wish to dispose of now—is one which figures very largely in Albania's pleading and in the speeches of her learned Counsel, and which can briefly be described as the political argument. One could have wished that this case—with its manifold difficulties in the realms of fact and law—could have been argued without the intrusion of political considerations. This has not been possible, and I must therefore ask the indulgence of the Court if I deal—I hope at no undue length—with what Albania has said on this matter.

First as to the speech of Mr. Ylli. With regard to his general argument, I would request the Court to read carefully paragraphs 19-21 of the Reply. I think the Court will find there a plain objective statement of historical facts—without malice or bias. Mr. Ylli has in particular referred to the hostile policy of the United Kingdom which according to him has been directed to the exclusion of Albania from the Minesweeping Boards and so have Me. Nordmann and Professor Cot. Sir Eric Beckett will deal more fully with this matter in his speech, but I may here perhaps refer again to paragraphs 22-28 of our Reply in which we deal fully with the Minesweeping Agreement and its interpretation. But I should at this moment like to bring to the notice of the Court the Minutes of the Central Mine Clearance

Board of 30th September, 1947, which show that on that date the United Kingdom proposed that Albania should have an observer on the Medzon Board—an attitude which I suggest is not ungenerous in view of what had happened—and it was the United States who opposed her admission.

Mr. Ylli also referred to Ethiopia. Ethiopia was, like Albania, regarded as enemy territory until it had been completely liberated from the Italians and the Emperor restored, which fortunately occurred early in the war. Beyond that it cannot be fairly said that a parallel can be drawn between the case of Albania and Ethiopia. After all, during the war, Albania was administered by an Albanian Government, which worked in close association with the Axis Powers against the Allies. Albanian territory and this Albanian Government afforded much assistance to the Axis Powers.

Mr. Ylli makes a further point which was developed later by Me. Nordmann. Albania, says Mr. Ylli, is a small, poor, peace-loving nation, which never could have dared or wished to commit acts of aggression against Great Britain. The Attorney General, when he said that three lines of defence are often put forward by an advocate on behalf of his client, overlooked that there is yet a fourth line of defence frequently put forward in certain classes of case. The advocate may say that the accused is only a poor, weak, trembling being, who could not have committed the act with which he or she is charged, especially if the prosecutor is an important and wealthy man. Albania, however, has not neglected even this line of defence, for here we have it in the speech of Mr. Ylli.

In this case the defence is about as unconvincing as it is in many other cases. Albania may be small and may lack resources, but a good many States of the world have not found it possible to regard her as peace-loving, apart altogether from the incidents in the Corfu Channel, which form the subject of the present case, nor will the Court have forgotten that, on the 15th May, 1946, this small, poor, peaceful State which would not dare to commit aggression against the United Kingdom and risk retaliation, deliberately opened fire on British warships with twelve rounds of high explosive.

Some small States have powerful friends, and Albania is not friendless. The United Kingdom may be powerful but has a reputation for being long-suffering and slow to take fire. Moreover, she has accepted the Optional Clause, and any State which chooses to do the same can always bring the United Kingdom before this Court. In this case we come to invoke the jurisdiction of this Court, and in general we voluntarily put it in the power of other States with whom we may be in dispute to call upon this Court to exercise its jurisdiction over us.

These arguments of our opponents are not of any great significance, but they are followed by a further argument which runs like a refrain through the speeches of our opponents, and particularly of Professor Cot—the argument, that is, that the United Kingdom has been actuated throughout the chain of events leading up to this dispute, including her handling of this dispute itself, by ulterior political motives against Albania, that is to say, by motives extending beyond the desire to obtain recognition of her right—what the United Kingdom believes to be her right—of innocent passage and the desire to obtain judgment

for a wrong done. Although I shall not be able to avoid referring to this again as I deal with specific points, I think it is convenient if I now deal with it in general terms.

The allegation against us goes back as far as October 1944, when we were sweeping the Medri channel. We fixed the channel where we did, says Professor Cot, for reasons not connected with security but for political or "military" reasons. Next I think in order of time is cited our attitude at the Mine Clearance Boards in excluding Albania from participation. Then comes the incident of the 15th May, 1946 —which Albania chooses to interpret as the beginning of a crescendo of pressure against her, followed, as she says, by the incident of 22nd October, 1946. In all these, the United Kingdom was, she says, actuated by political motives. Then there is the sweeping of 13th November, 1946, which Professor Cot has described as a political action—not designed to get at the truth—but a political action designed to impose our will on Albania; and the same complexion has been attributed to our action in bringing the dispute before the Security Council after our ships had been blown up and finally to our handling of this case. It was for political reasons, it is said, that we held back the evidence of Kovacic, when the case was already before the Court.

My first comment on all of this is that the mere statement of the Albanian case carries its own refutation. It would be difficult to imagine any series of facts which less bore the character of ulterior political motives or political pressure than the series of facts I have mentioned. We are supposed to have initiated this policy in 1944 during the war at a time when we had made, and were still in fact making, efforts to free Albania from the grip of the Axis Powers; we are said to have continued this pursuit of ulterior political motives or pressure through a period when we were about to resume diplomatic relations with Albania; to have pursued it through a period, when we ourselves suffered grave injuries—injuries which are quite a different order of things from anything Albania has to complain of and for which we have obtained no redress—and our policy of ulterior political motives and pressure is said to be evidenced now by the proceedings before this Court, where both Parties are equal and where Albania is in a position to bring counter-claims against us, which she was in no possible position to bring if the Court had not been seized of the case at our instance. Albania has herself made no application to become a party to the Court's Statute or to accept the Optional Clause.

It is difficult to believe, until one reads the speeches and the pleadings again, that such a case can be seriously presented; and yet it looms large in the arguments our opponents addressed to you.

My second comment is that no explanation whatever has been vouchsafed of the nature of the ulterior political motives which are said to have inspired us. What were these motives? What are we supposed to have gained or to have hoped to gain by these political actions?

It is no doubt convenient to let matters rest in innuendo, but surely when political motives are given as the explanation for our location of a swept channel or fabricating the sweeping of the 13th November, 1946, or for suing Albania and not another State—as they are given in all seriousness—then surely we are entitled to ask what these motives could possibly be.

My third comment is that in fact the course we took in relation to each of these events I have mentioned has its own plain explanation—one which is completely inconsistent with our having any ulterior political motive at all.

The exact position of the Channel swept in 1944 was chosen by naval forces—which do not have political officers among their numbers—for purely navigational reasons. Commander Sworder has told you precisely what those were (p. 234[1]). You will remember that he told you that we knew from general intelligence and similar sources that there was somewhere in these straits a channel which the Germans had used and had kept clear of mines. When we swept it in October 1944, we did not possess the German chart filed with the British Memorial as Annex 9. We did not know exactly where the position of the German channel was, but, anxious to reopen passage for ships through these straits, we swept a channel which we thought might probably be where the German channel was. In many cases we were guided by purely navigational reasons in deciding where we could sweep. We swept a channel which would give Denta Point as a landmark by which shipping could steer, and did not put the channel further west for fear that merchant ships would try and make a short cut and run through the unswept minefields QBY 257 and 539. It might well be—we still do not know for certain—that this was a little east of the German channel, but to spell out of this some political motive in 1944 to skirt close to Albanian shores really is bordering on the fantastic.

May I on this point refer to the Report of the Committee of naval Experts—answer (1) (*a*)—which fully endorses the point I have just made :

> "The German track shown in Annex II to the United Kingdom Memorial could not be the centre line of a one-mile swept channel because the western boundary would in this case intersect Minefield G 146 *c*.
>
> When the Royal Navy planned to sweep a channel through the North Corfu Strait in 1944, route 18/32 and 18/34 was established, which was, according to us, the only feasible way to make a passage through the Corfu Channel without doing unnecessary sweeping of minefield QBY 539. We consider therefore route 18/32 and 18/34 the quickest and safest way to open up a route through the North Corfu Channel."

Our actions before the Mine Clearance Boards—again composed purely of naval officers—were at no time inspired by any hostility towards Albania, although we agreed that after the incidents of 15th May and 22nd October, 1946, our attitude was not unnaturally affected by these incidents. Then much is made of the incident of 15th May. Here again, it is said, can be discerned evidence of the United Kingdom's malevolent political intentions. Sir Eric Beckett will deal more in detail with what took place on 15th May, but what, after all, was it? Two British cruisers coming from the North Adriatic and going to Corfu are steaming southwards through a channel, the natural and shortest route between the North Adriatic and Corfu, and a route regularly used by British

[1] See Vol. III, p. 436.

men-of-war between the two wars and earlier still, when suddenly artillery fire was directed against them.

These ships steaming up had suddenly become a target for direct artillery fire from the coast which only by the greatest good fortune did not cause damage and casualties to them. No retaliatory action is taken and the ships continue to steam harmlessly on their course. Is this a proof of malevolent planning? Not, be it noted, on the part of the Power whose artillery fired the shots, but on the part of the Power whose ships were the innocent targets. Is it not argument rather pushed to the point of absurdity? In point of fact, we were at this precise date about to establish diplomatic relations with Albania. It is not to be wondered at that after this incident the diplomatic correspondence which ensued with regard to it between Albania and the United Kingdom reveals on the part of the United Kingdom some degree of asperity. At the same time, in spite of this, the whole and only purport of this correspondence on the part of the United Kingdom was simply to re-assert our right of innocent passage through the straits which had, for the first time, been threatened on the 15th May, 1946, itself.

Professor Cot reminded you of the power and the number of the guns carried on British men-of-war. He might have completed his observations by congratulating himself that these guns were not used for the purpose of retaliatory action when this outrage was perpetrated against the ships which carried them. Then there is the 22nd October; you have seen the Admiralty telegrams which preceded this passage. You have seen that we again were hoping that diplomatic relations might be established. You have seen that we were willing to treat the intended passage of our ships as a test of the Albanian attitude—all that is on the documents, and we stand by it. What is this ulterior motive which is attributed to us? What other intentions can be suggested? We certainly were insistent on obtaining recognition of the right of passage which we claimed to possess, and it is the most usual practice to endeavour to dispose of a subject of dispute before establishing diplomatic relations. It is what is frequently done and by nearly all countries, and how Professor Cot can refer to this as *marchandage* and hint at an even uglier word, I am at a loss to understand. But does any of this afford the least ground for suggesting that we were actuated by some sinister indirect political motive?

We thought and we hoped that the passage in October of our ships would pass without incident, and if it had we should have established diplomatic relations. Even if we contemplated an incident, what were we going to do with regard to it? Was our purpose to use it as a pretext for furthering some ulterior political object? Well, an incident did unhappily occur, and the Court knows what we did do. And what we did was to refrain entirely from retaliation or reprisals or violent action of any kind and merely proceed to sweep the Channel on 13th November to free it for navigation and to ascertain how the mines came to be there.

Being unable to point out any conceivable political advantage which we derived from the mining of our destroyers on 22nd October, Albania's representatives proceed to say that we made use of the incident by arranging the sweeping of 13th November so as to frame a case against Albania, and she suggested in the written pleadings that we fabricated the sweeping of mines for that purpose. I think that this outrageous

allegation is now abandoned, but it was put forward in the Counter-Memorial and answered in our Reply (paras. 54 and 55). It reappeared however in the opening speeches of the learned Counsel for Albania. Here it is sufficient again to ask what the nature of our supposed intention could possibly be. In this case we have no difficulty in finding out, because in fact mines were discovered and our presumed intentions can be accurately ascertained from what we did. What did we do? We brought the case before the Security Council of the United Nations. After all, surely our actions speak for themselves. We thought Albania was responsible, but we took no kind of retaliatory action and we did not hesitate to bring the matter before the Security Council, which is the appropriate organ under the Charter of the United Nations for disputes of this kind. How could we have acted with greater propriety after the discovery of these mines? The fact is that we took no unilateral action but we placed our grievances before the nations by going to the body which they appointed for that purpose. Before the Security Council it was the United Kingdom that proposed that the matter should be decided by this Court. It is in that way that the case comes before you. Those are the plain facts. Let us put conjecture aside as to undefined motives and see what we did. We sought and we still seek judgment as between ourselves and Albania, and it is utterly unrealistic to impute to us any design to impose a unilateral solution of the dispute with Albania.

Surely an unbiassed mind has no difficulty in reading our real motive in the catalogue of events which have taken place. It is that which appears on the face of the diplomatic correspondence, the telegrams preceding the passage of the ships on the 22nd October, the terms of our application to the Security Council, all of which I submit clearly establish that, having suffered a grievous wrong, we wanted to ascertain the offender and bring the offender to justice in accordance with the law. It is then said that the manner in which we conducted the case at the Security Council supports the charge that we were throughout acting from ulterior political motives. Our motive was this. We pressed our case because we had good reasons to suppose that Albania was responsible for the grave injury we had sustained. We admit that we were indignant with Albania, but it was the indignation experienced by the victim of a wrong and not any obscure political machinations which inspired our conduct of the case. If we made one or two incorrect statements in the course of the long debates, these were corrected at the time by others. The Resolution taken by the Security Council that the matter should be referred to this Court was proposed by the United Kingdom itself. Is it seriously suggested that this—the reference to the International Court of Justice—was itself a political objective, the culminating step of a long series of political moves against Albania?

Is not the opposite the true view, namely that in coming to this Court we give the best proof possible that we desire the matter to be determined between us impartially as between litigants of equal status in the eyes of the Court, in an atmosphere free from political prejudice and vituperation in which only the objective facts as disclosed by the evidence should be the determining factor? Let it be remembered that it was not we but Albania, in the Security Council, that objected to the recommendation that the case should come before this Court

and thereby endeavoured to prevent this present inquiry being undertaken. It was Albania which later delayed for some months the hearing on the merits by taking an objection that a special agreement was necessary. She could, of course, have had a special agreement at any time.

Finally—and with this I can pass from these political matters—it has been suggested that in our conduct of this case itself, we have been guided by political motives. This charge is made against us with reference particularly to two matters, our delay in filing Kovacic's evidence and our not proceeding against Yugoslavia instead of against Albania after it had appeared that the former State may have been involved.

With regard to the filing of Kovacic's evidence, something has already been said, and I need add little. The Court already knows that Kovacic came to England in October 1947 after our Memorial had been filed; that, shortly after, Albania filed her preliminary objection—which was not disposed of until March 1948—that in our Reply of July 1948 we gave clear notice of the facts established by this evidence in order that nobody could say we had taken our opponents by surprise, and that we filed the evidence itself in October 1948 in sufficient time before this hearing to enable any answer to it—if answer there was—to be produced. The nature of our supposed political motive has, of course, not been stated—*innuendo* is preferred—but it has been suggested that this is in some way connected with certain changes which have taken place recently in the political relations of Albania and Yugoslavia. I need only say that to credit the United Kingdom with knowledge in October 1947 that these changes were about to occur is to attribute to us an incredible prescience. Moreover, in spite of this change in their real relationships, Yugoslavia seemed to be helping Albania by the production of documents to refute a part of our case.

Then Professor Cot makes a point that we proceeded against Albania and not Yugoslavia and seeks to spell out of this circumstance the evidence of some sinister intent upon our part. He presented the argument, as you will remember, in a somewhat hypothetical form (p. 156[1]). He asked the Court to assume that State A complains of the disregard of an international obligation by State B. Then to quote his words: "political and not legal considerations make it undesirable for State A to sue State B before an international tribunal". That being so, and again to use his words: "clever lawyers find a way of making State C respondent in the place of State B". The argument was wrapped in mysterious insinuation, and Professor Cot went so far as to say with regard to his argument that no reference to any actual States was to be understood as intended. I can only think that Professor Cot regarded this passage in his argument as relevant to the issues in this case, since no doubt otherwise he would not have occupied the time of the Court in elaborating it. I accordingly can only interpret his language as being intended to imply that a malevolent purpose was revealed by our choosing to continue the proceedings against Albania instead of substituting Yugoslavia as a defendant. Our claim against Albania is clear and always has been clear. When this incident occurred in October 1946, and the new mines were swept immediately afterwards from the Channel outside Saranda Bay, it appeared to us then—as it still does now—obvious that Albania is involved in the commission of the serious offence of laying an unnotified minefield. We accord-

[1] See Vol. III, p. 354.

ingly began our proceedings against Albania. Nothing that has since occurred has induced us to alter the view which we have propounded before the Court that Albania is, as she has always been, liable. Months after we had begun our proceedings against Albania, the evidence of Commander Kovacic came to hand. That evidence, although it implicated Yugoslavia, in no way exonerated in our view Albania, but on the contrary, taken in conjunction with the close political co-operation which then existed between the two countries, seemed to confirm, as we still submit it does, plain guilt on the part of Albania. That is so, even if—and it is not necessary for me, or, I think, the Court to say whether this is so or not—it also established guilt on the part of Yugoslavia. Two States that have collaborated in an act may each be liable for it. Why should we then discontinue the proceedings against the country which we still regard as clearly responsible? If we did discontinue these proceedings against Albania, we could not institute or maintain proceedings against Yugoslavia for the very simple reason that Yugoslavia has not signed an Optional Clause or rendered herself amenable to the jurisdiction of this Court. She has taken no steps to intervene in these proceedings, although she had the right to do so and indeed asked for copies of the pleadings to be supplied to her—a request to which we at once replied we had no objection and which seemed to us at the time to indicate that Yugoslavia would intervene. However, Yugoslavia has not intervened and has preferred to supply our opponents with documentary evidence. Is it then seriously suggested that, having a clear case against Albania, we should suspend proceedings against her with the result that no decision on the facts or liabilities of this case will ever be given and we could obtain redress from nobody at all?

Mr. Vice-President, I can only assert, as I do most solemnly assert, that the United Kingdom has never been actuated by any sinister motive such as has been imputed. The sweeping of the Channel in 1944, the precise course which was selected by us for the Medri channel, the course of the proceedings in the Mine Clearance Boards, the passage of our ships on 15th May, 1946, the passage of other British ships on 22nd October, 1946—all these matters have been presented before you as a series of coordinated steps designed by the United Kingdom as part of a plan to exercise increasing political pressure with the object of browbeating a small defenceless country. It is said that when the mines were swept up on 13th November, 1946, by our ships, we were merely taking a further step in the same direction. Finally, our opponents go so far as to contend that our last and latest act of pressure is the institution of these proceedings before this Court. I would simply say that it is easy to assert of any country that its motives are indirect and that it has a concealed purpose. So far as we have been able to detach specific charges from the background of insinuation, we have endeavoured to meet them by specific replies. I would add, with regard to such charges, that constant reiteration should not be mistaken for proof. We are, after all, engaged upon the investigation of objective facts, and the appeal of the United Kingdom is to such objective fact as we are able to establish by evidence before this Court. But I venture to ask whether justice does not require that if the honour of a nation is impugned on the ground that its purposes are indirect and malevolent, the charges should have been precisely formulated and supported by convincing proof. In matters of this gravity, I would submit to the

Court that insinuation and innuendo, although they may be potent weapons in the hands of a skilled advocate to detract attention from the basic issues, should not be allowed to take the place of that precise proof with which alone courts of justice are concerned, and that, if the Albanian Government can resort only to such methods of self-justification, her case should be regarded as one which it is indeed difficult to support.

Mr. Vice-President, I do not know whether it would be for the convenience of the Court, as it is nearly twelve o'clock, if I ask leave to discontinue my address for five minutes in order to enable everybody to compose themselves for a further addition at the end of that five minutes.

(*The Court adjourned for a short time.*)

I now come to the heading "Onus of proof, general principles". I would like now to make a few observations on the principles involved in the question of the evidence which must be adduced by the United Kingdom to establish its case. We fully accept that the United Kingdom claim against Albania cannot succeed unless the United Kingdom can establish: (1) the existence of an international obligation by which Albania was bound; (2) can demonstrate by proof that Albania failed to comply with that obligation (to establish the second point, the United Kingdom sets out to prove that mines were laid in the Medri channel with the complicity or at least the knowledge of Albania); (3) can show that the loss suffered by the United Kingdom flows directly from Albania's failure to comply with that obligation. It is really only the second point which admits of any discussion in this case: Albania does not herself dispute the existence of an international obligation—I shall discuss its precise extent later; and the third point is by any standards proved up to the hilt. From the very nature of the case, the United Kingdom cannot furnish the testimony of eye-witnesses who were present when these mines were laid in the Medri channel. The United Kingdom case must rest on inference from circumstances, and it is only as to these circumstances that the United Kingdom can afford proof by evidence adduced before the Court. My submission is that, if I can prove circumstances from which the inference arises, that these mines could only have been laid by the Albanian Government or with Albanian complicity, the United Kingdom will have discharged the onus which rests upon it. That such complicity could be established by circumstantial evidence is, I think, in principle well recognized, and I gather that it is not disputed by Professor Cot. Professor Cot, however, argues, if I understood him correctly, that proof founded upon evidence as to surrounding circumstance can never be sufficient unless it approximates to what I may describe as absolute irrefutable certainty. The difference between the point of view which he advanced and that which I submit to the Court on behalf of the United Kingdom lies here. I contend that, in the nature of things, absolute certainty can never be attained in human affairs. Human beings must order their lives upon the basis of convincing probability. In English municipal law—and I think this is essentially the same standard as that applied by the French Civil Code to which M. Cot refers—the degree of certainty

which is required before it can be said that any particular fact is proved is such a strong belief in the existence of the fact as would satisfy a reasonably intelligent person that no reasonable doubt exists. In England at any rate, we say nothing can be proved to the point of absolute truth. If a person is accused of a crime in our municipal law, the prosecution must prove it affirmatively against him and must prove it beyond the possibility of reasonable doubt. The jury should convict if, after hearing the evidence, it is satisfied that there is no possibility of reasonable doubt. A mere fanciful doubt should not result in the acquittal of the person charged. So here we say that in adducing circumstantial evidence before this Court, we cannot be expected to do more than establish such a convincing probability as would satisfy a reasonable mind that no reasonable doubt can exist that Albania was a party to the laying of these mines. I submit that, in this connexion, there is no difference in the standard of proof to be attained whether the evidence which a party can adduce is that of eye-witnesses of the act or merely evidence as to circumstance. In either case he must prove beyond reasonable doubt that that which he seems to establish is the truth. There is no difference in principle between the evidence of eye-witnesses and evidence of circumstance. In some respects, indeed, evidence as to circumstance is superior to the evidence of eye-witnesses, since, to quote a phrase which finds a place in English municipal law, "circumstances cannot lie". In other words, eye-witnesses may knowingly tell an untruth, but circumstances cannot tell an untruth, the only question being whether the inference which arises from the circumstances is sufficiently cogent. Our evidence, then, is evidence as to circumstance (excepting perhaps the evidence of Commander Kovacic, which, in some respects, goes beyond circumstance and approximates to the testimony of an eye-witness).

Our evidence, then, being evidence as to circumstances, I further say, and this was what the Attorney General was referring to in his opening speech, that I am entitled to pray in aid by way of analogy a principle of evidence which finds a place in English municipal law and which, in different forms, is recognized in the municipal law of many other countries. In English municipal law, this principle is sometimes described by the maxim *res ipsa loquitur*, that is to say, "the fact speaks of itself". I would like to quote a statement of this principle which appears in a book written by a well-known authority in the following words:

"It is not a principle of liability but a rule of evidence. Its object seems to me to be to help a plaintiff in a case where he is so situated that it was impossible for him to see, and is equally impossible for him to discover, what went wrong and resulted in his injury or loss or where the defendant is so situated that he and his servants were in sole control of the object which caused the injury or loss and are the only persons who can throw any light upon the affair."

The book is called the *Law of the Air*, and my quotation is taken from page 52.

Where, from the nature of things, party A cannot have the same degree of knowledge of the object which causes his loss as party B because that object is under the exclusive control of party B, but party A can

establish affirmatively that, in the ordinary course of things, that object could not have occasioned him his loss without fault on the part of party B, party A has discharged the onus which is upon him in the first instance of establishing default in party B in the control and management of this object. It is then for party B to show that another explanation not involving fault on the part of party B is equally probable. This principle is frequently held to be applicable where party B is in control of premises or buildings upon which party A has suffered injury. In a well-known English case, Byrne *v.* Boadle[1], the maxim was held to be applicable where a bale of cotton fell from an upper storey of a building belonging to the defendant upon the plaintiff, causing the plaintiff injury. In this case the Court took the view that, unless the defendant showed that this happening took place despite the exercise of proper care on his part or the part of his servants, the only conclusion that it could draw was that the defendant had been guilty of negligence. So in the present case the United Kingdom can point to the fact that this injury took place in Albanian territorial waters in which Albania, both in law and in fact, exercised control.

Unnotified minefields are not ordinarily to be found in the territorial waters of a civilized State and *prima facie* could not and would not have got there without complicity or at least knowledge on the part of that State. The United Kingdom, having suffered injury from these mines, is not in a position by precise demonstration to show how and when and by whose hand in fact these mines were laid in this Channel. But the United Kingdom having given evidence that they were there, then since these waters were Albanian territorial waters and in the nature of things these mines could not have found their way into these waters except through the act of some State, the demonstration of these circumstances creates such a compelling presumption of Albanian complicity or at least knowledge, that if these circumstances remain unexplained, it is impossible for the Court to reach any other conclusion than that Albania was a party to the laying of mines in this Channel. Accordingly, I pray in aid by way of analogy the maxim of English law which I have quoted. Inasmuch as, however, the obvious reason and convenience of such a principle of evidence is recognized generally, although not formulated in precisely the same terms in other systems of municipal law (for instance, one may compare Article 1384 of the French Civil Code), I submit that I am entitled to rely in addition upon the provisions of Article 36 of the Court's Statute, and to claim that this is a general principle of law recognized by all civilized nations. Of course, the United Kingdom case goes considerably further than this—we have not been content to rely merely upon presumption, however compelling. We have in addition ourselves assumed the task of examining every possible explanation which could be given of the existence of these mines in this place and of demonstrating that to no reasonable person could any of them appear even remotely probable, except those which suggest that the mines were laid by Albania or by some third party with Albania's consent or complicity. And here again it is not necessary that we should prove by some standard of absolute certainty that none of these alternatives are possible in the nature of things: the test remains the same, whether any reasonable mind could entertain any of these alternatives.

[1] Ref. (1863) 2 H. and C. 722.

To resume what I have stated, we rely on proof of circumstance in this case. Among those circumstances, we are entitled to draw assistance from the fact that the situation and character of the minefield of itself points strongly towards Albania as at least implicated in the minelaying, or knowing about it. We agree that the presumption so raised can be rebutted by some alternative explanation put forward by our opponents, but we submit that, if we can prove to the point of reasonable conviction that no alternative explanation so put forward is credible, then we are entitled to say that our case is proved.

Mr. Vice-President, I would like by way of digression to deal with one point in connexion with proof, advanced by our opponents.

Professor Cot submitted (p. 154[1]) that, when a strong State is engaged before you in a dispute with a weaker State, a stricter standard of truth should be required by you from the strong than from the weaker State. Such a doctrine, I submit, can hardly be reconciled with the conception that before the Court all States stand on a footing of exact equality, and I submit is manifestly unjust. Each party should before this Court establish the case which it advances before you, and no principle of equity could possibly require that the scales should in any way be weighted against a particular State simply because it is the more powerful of the two contesting parties. Professor Cot endeavoured to support his contention by suggesting (p. 154[1]) that the United Kingdom having, as he alleged, used force to procure evidence, might equally resort to violence to enforce any judgment you might declare in our favour. The suggestion carries with it a supposition which I would not for a moment make that Albania would fail to comply with a judgment which the Court might give. Thus, in order to slander the United Kingdom, Professor Cot has first to defame his own client. Article 94 of the Charter sets out precisely how your judgments are to be enforced. It is hardly likely that the United Kingdom, which brought the dispute before the Security Council and then to this Court, would then at the end of the proceedings by-pass the Security Council by proceeding in any manner other than that authorized by Article 94.

Mr. Vice-President, I have now dealt with what I may describe as the preliminaries, the general political considerations, which I hope I have shown can have little effect upon the issues in this case. I have also endeavoured to formulate what we submit is the method and the standard of proof to which we can be expected to conform. There remains the consideration of the actual facts which the evidence discloses, and, as I indicated to you at the outset of my address, I would desire to put my case under five basic points which I enumerated before, but which it would perhaps be for the convenience of the Court that I should now restate. They are:

I. On 13th November, 1946, a minefield was discovered in the North Corfu Channel of mines in or about the positions shown on the chart on the Board (Annex 9 to the British Memorial).

II. The mines in this minefield were recently laid mines.

III. On 22nd October, 1946, the destroyers H.M.S. *Saumarez* and *Volage* struck mines in this minefield.

IV. Albania was party to the laying of this minefield or at least knew of the existence of this minefield and did not notify its existence.

V. Albania is consequently responsible to the United Kingdom for the damage and loss sustained.

[1] See Vol. III, p. 352.

I can take first two points together. The first is that on 13th November, 1946, a minefield was discovered in the North Corfu Channel of mines in or about the positions shown in the chart on the Board (Annex 9 of our Memorial).

The second is that the mines of this minefield were recently laid mines. Both of these facts are now admitted by Albania, as well as established by the Court's Experts' Report.

After two years of denial and evasion, these two vital facts that a minefield was found and that the mines were recently laid are no longer disputed.

I make no apology for my repetition of this fact, because practically nothing was said in the oral hearing by our opponents about either of them. In spite of all that was said about subsidiary points in the case, not a word was uttered in dispute of these two crucial facts.

As the Attorney General said, the existence of these new mines in Albanian territorial waters is the vital fact in the case against Albania—it cries aloud for explanation. Once this is established, many consequences of necessity follow, first and foremost of which is that some human agency deliberately laid the minefield. It is no use, once it is clear that someone laid a secret minefield, for Professor Cot to say, as he did, that we are moving in the realms of fantasy. We certainly are. It is incredible that anybody should be found to have done this foul deed, but undoubtedly there were some such persons and it was done. The argument must thenceforward proceed upon the footing that this is established beyond controversy. The question becomes simply, who did it?

I then come to the third basic point, namely, that the destroyers *Saumarez* and *Volage* struck mines in this new minefield on 22nd October, 1946. One starts, of course, with a very strong probability that this was the case—it is indeed most unlikely that it was not. But we claim to be able to proceed beyond probability and establish this fact by the most complete proof.

To prove this fact it is necessary for us to show (i) that the minefield, which was there on 13th November, was also there on 22nd October; (ii) that our ships sailed on the course which we have alleged, a course which took them directly into the minefield; (iii) that there is no other credible explanation of the fact that they were mined by mines in this minefield.

The first necessity is then to show that the minefield was there on 22nd October. If we knew no more we would, I submit, start with a strong presumption that this was so. Two ships are mined on 22nd October, close to each other in space and time, in a manner, to say the least of it, wholly consistent with their having struck mines from this minefield. This presumption could, of course, be displaced or at least prevented from becoming proof if there were: (*a*) any evidence that the mines might have been laid after 22nd October, or even if a credible hypothesis were put forward to show that they might have been so laid, and (*b*) that there was also a credible hypothesis to account for the mines which struck the two ships on 22nd October, 1946. Let us see what there is as to the laying after the 22nd October, 1946.

There is no *evidence* whatsoever which even remotely suggests this fact. Counsel for Albania have tried indeed (p. 135[1]) to make something of the statement of Commander Whitford about the traces of marine

[1] See Vol. III, p. 334.

growth on the hull of the *Saumarez* as evidence to show that the mines—which had little or no marine growth—must have been in the water for less time than the period which elapsed between the 22nd October and 13th November; but I think Commander Whitford sufficiently disposed of this (p. 641[1]), and so do the Court's Experts in their answer to question 5. Evidence, then, there is none. What of hypotheses? For even Counsel opposite have recognized that it cannot be given any plausibility whatever unless they can satisfy you on two other points, first, that our ships might well on 22nd October have struck other mines, and secondly, that there was no reasonable probability that Albania was a party to the laying of the mines, for Albania herself would obviously not have laid them after the 22nd October.

I shall shortly examine both of these points and show that neither of them is maintainable. I shall go fully into all the ingenious suggestions that have been put forward as to how our ships might have struck other mines, and I do not think I go too far if I claim that there is no substance in any of them. In addition, as to the probability of Albania having laid the mines, I shall show that there was every probability, and that Albania had both the motives and the opportunities for contriving that a minefield should be placed in the Channel of Saranda.

The two necessary supports which alone could make this theory begin to look plausible are therefore missing from the start before one has begun to look at the theory itself. Professor Cot, realizing that his theory of the mines having been laid after 22nd October had no foundation in the evidence presented to the Court and was not intrinsically credible (p. 166[2]), in order presumably to lend it some faint support, produced what he himself described as the "incomprehensible statistics" of Professor Chapelon. These statistics purported to prove that if the minefield had been there on the 22nd October, there would have been a much greater likelihood of *Mauritius* striking a mine than of passing through safely, and therefore, since *Mauritius* was unhurt, the minefield was not there when she went through. Professor Chaplon states that, according to his calculations, *Mauritius*'s chance of striking a mine was 70%.

I submit to the Court that these statistics prove nothing relevant to this case. Even if they had established that there was a 90% to 100% chance that the *Mauritius* would strike a mine, there was still a 10% chance that she would get through. We ourselves think that both she and the *Leander* were very fortunate to get through, and, indeed, the report of the Court's Experts states that if the *Mauritius* passed through the minefields she had good luck.

But surely, what really is striking is that no less than two out of the total of four vessels that went through on that day came to grief. If the matter is considered in terms of statistical probability, is it not in the last degree improbable that two ships should in such a short space of time and so close together strike two floating mines, or two old mines left in the Channel? It is there that one can discern the wild improbability. We submit that the fact that no less than two out of four vessels were struck suggests very strongly that a minefield was in position at that time, and is entirely inconsistent with the theory that stray mines or floating mines could have been responsible.

Whether the suggestion is that Great Britain planted these mines after October 22nd or that Greece did so, in either case there are the

[1] See Vol. IV, p. 158. [2] See Vol. III, p. 364.

greatest of improbabilities. The theory involves the following suppositions. It must be supposed, presumably, that the ships, having been wrecked on 22nd October—an incident which could not have been foreseen as likely to happen by either country—the British or the Greek Government thereafter, in the space of time which elapsed between the 22nd October and the 13th November, conceived the idea, which they could only then have begun to harbour, of fabricating evidence against Albania. Whichever country it was, must be supposed to have procured the mines, loaded them, transported them to the scene of operations, and carried out the minelaying. There is no theory as to where the mines have come from. The United Kingdom, it is suggested, did this for the purpose of framing a case against Albania, a case which was part of her ulterior political ends. We, of course, utterly repudiate any such suggestion. But supposing the United Kingdom were capable of using its navy for such a nefarious purpose, is the United Kingdom completely reckless as well as criminal? How risky it would have been and what appalling consequences would have ensued if it had been found out! Every person who participated in the operation would have known of it. Many would have been indignant at being invited to take part in such a colossal fraud and might have given it away. Whispers would have begun to circulate in the Press, and there was the gravest risk that at any moment the whole thing might have been disclosed.

It was said that our attitude at the discussions before the Mine Clearance Boards gave ground to suppose that we were bent on fabricating this evidence against Albania. But if we really had this intention, why did we bring the matter before the Mine Clearance Boards at all? They might have insisted on personally supervising the mine-clearing operation. We asked for independent observers from the four countries represented on the Central Mine Clearance Board, and although we did not get them, we were able to put before you the entirely independent evidence of Capitaine de Frégate Mestre. It is said that we took advantage of his being late to lay the mines on November 12th, so that they could be swept up in his presence on November 13th. Is it therefore alleged that he also was involved in the plot, because no other explanation is given of his being so conveniently one day late, to enable us to plant the mines before his arrival? (On this I refer to paragraph 60 of the Counter-Memorial.)

Further, the Court knows that it is the contention of the United Kingdom that in any event the minelaying could not have been carried out in these waters without a grave risk of detection from the Albanian shore. Whether or not the United Kingdom contention on this point is correct, it is, I submit, a matter of common sense that the risk of detection from the shore after October 22nd would have been even greater than before October 22nd, since it was naturally to be supposed by anyone who planned such an operation that the Albanian guards on the coast, whose existence was known, would have been much more alert after the ships had been mined and particularly when the British Government had intimated that it proposed to carry out a minesweeping operation. It is curious, on this hypothesis in any event, why the British should have given such early notice as they did to the Albanians that they proposed to carry out a minesweeping operation. Indeed, one might think that the hypothesis must neces-

sarily involve that the British had laid the mines even before they first put Albania on the alert by intimating to them in their communication of 27th October that they proposed to sweep the Channel, but of course that leaves a quite impossibly short time between the 22nd October and the 27th October. At any rate, it must have been assumed that at all times, after that intimation at any rate, the Albanian coastguards would certainly be on the alert. The actual hypothesis advanced assumed that the minelaying took place on the 12th November. Does this Court really think that it would have been possible for such an operation to be carried out? Is it likely that the British Government, the Admiralty, the officers and sailors concerned, would have given and carried out orders to do such a grossly dishonourable thing, to discredit the memory of the men who had met their death at that very spot but a few days before, by the perpetration of such a purposeless and heartless imposition? Do you think that Captain Selby, Commander Paul and Commander Whitford are men who belong to a service of that type? Counsel for Albania, of course, advanced this hypothesis on instructions from their clients, but they have personal responsibility for it. In reply to this charge, I cannot add to what is said in paragraphs 54-57 of the British Reply. I feel that Professor Cot and Me. Nordmann may, on reflection, take the view that it was hardly worthy of the occasion to propound a hypothesis so utterly devoid of the least semblance of truth without the smallest scrap of evidence to support it.

I would ask the Court to remember that Professor Cot stated in terms, when Commander Whitford was giving evidence, that he did not question the good faith of any of the officers and men who took part in Operation Retail (p. 638[1]). I do not know whether in face of that observation the suggestion is still persisted in that those very officers and men planted mines on November 12th, or whether Professor Cot's words are to be construed as a tardy and grudging retractation of the charge. If it is the latter, while I thank Professor Cot, I would remind the Court that it only comes now at the eleventh hour, although throughout this case in the pleadings and in the speeches of both their Counsel who addressed the Court, the charge was repeatedly made, and even now we have had not a word of withdrawal from the other Counsel who was party to the making of this charge.

The charge when made against Greece is not less flimsy. Me. Nordmann developed the hypothesis that Greece laid these mines (p. 136[2]). He then intimated that Greek elements had on several occasions made incursions into Albanian waters. Then he went on to suggest that Greece, knowing of the United Kingdom's suspicion of Albania, made up her mind to create evidence against Albania where none in fact existed. Then he asked whether Greece had not every reason to envenom relations between the United Kingdom and Albania in order that in some unspecified manner she could satisfy her territorial ambitions. He says that Greece had nothing to lose and perhaps might have gained from the operation. The suggested possibility of gain, which even Me. Nordmann does not put high, seems a very inadequate ground for Greece to undertake such an extraordinary risky operation. But there are more solid objections to this hypothesis. The first is that, as Me. Nordmann acknowledges, Albania has no evidence at all in support of the hypothesis. And is it not remarkable that,

[1] See Vol. IV, p. 155. [2] See Vol. III, p. 334.

after two years, not a rumour, not even a whisper has reached anyone in the world of this supposed operation—not even in the effusions of sailors which is to be found in Annex 25 of the Rejoinder? Yet there must have been many witnesses, many sailors must have taken part in the operation. The mines must have been obtained somewhere, loaded on the ships and then laid in the Channel. The purpose of the operation must have been obvious to every sailor, every dock worker, and every person employed in procuring the mines, since the sinking of the British ships had been broadcast and was known the world over, and it had happened a few days before in waters adjoining Greek waters. Any one of these persons could have given the Greek Government away. There is in Greece an active opposition, both politically and in the Press. It would have been ideal material wherewith to attack the Greek Government. And yet there is not a word uttered anywhere implicating Greece, except in these pleadings before the Court and in the hesitant argument of Counsel for Albania. It might have been expected that the Albanian Government itself in some way might have raised this matter with the Greek Government, if it itself for a moment really suspected that Greece had planted these mines, thereby placing the Albanians in the position that a false charge was levelled against them. But the Albanians never did so.

The second objection is the clear evidence that Greece had no German mines, whether GY or any other type. If the Court will turn to the affidavit of Lieut.-Commander Maloney and to Commander Sworder's evidence (p. 241[1]), they will find evidence that there were no dumps of German mines of any type in Greece. The question of mines and minesweeping in Greek waters was, as Lieut.-Commander Maloney states, his own particular responsibility.

Thirdly, the whole idea that the operation was worth while for Greece is against all common sense. Me. Nordmann does not explain how the discovery of the mines in Saranda Bay was going to provide Greece with a pretext for invading Albanian territory. On the other hand, it is plain that, if found out, Greece would run not only the risk of international condemnation, but would have been suspected by the United Kingdom of having in fact been responsible, however inadvertently, for blowing up British warships and killing British seamen. The risk of being found out was—as I have said—considerable: and it was greatest if this act was committed by Greece. If Greece laid the mines, she would almost certainly have done so by vessels coming from the south, and the report of the Court's naval Experts (Answer 8 (ii)) makes plain how great the risk was of being seen from St. Giorgio Monastery. Of all people, the Greeks, knowing the area, would have been particularly conscious of this risk. Is this the sort of risk that Greece would take in order to obtain British support?

Finally, the Greek navy was at that time under the command of the Commander-in-Chief Mediterranean, who possessed all the relevant information as to the disposition and use of Greek ships. To say, therefore, that Greece laid these mines is much the same as to say that the United Kingdom did so.

But quite apart from this hypothesis, I submit the evidence makes it plain that the minefield must have been there on 22nd October, because otherwise the blowing up of *Saumarez* and *Volage* is inexplicable. I refer to the evidence (with which I will deal in a little more

[1] See Vol. III, p. 443.

detail later on) that there were no mines, other than those in the minefield, which could have caused these explosions. But in outline, the evidence to which I refer is that which excludes the possibility that any other mines had been the cause of these explosions—namely that it could not have been old German mines, because German records show there were none at the place where these ships were mined, and in any case a sweep is 100% effective (p. 233[1]). It could not have been floating mines because they would not have caused this kind of damage (pp. 237, 647[2]). It could not have been magnetic mines (pp. 256, 648[3]), because the Germans and Italians did not lay any here, and in any case ground magnetic mines would have been ineffective at that depth of water (p. 232[4]), and moored magnetic mines would have been swept up (pp. 239, 647[5]). Anyhow, magnetic mines would have caused damage of a different type (p. 238[6]). You will find that this evidence is fully endorsed by the Report of the Court's naval Experts in their answers (1), (2) and (3). The evidence thus excludes the possibility that any other mines, other than those in this minefield, caused this damage, and accordingly it must be concluded that they were laid there before 22nd October, 1946.

Now for the *next point. Saumarez and Volage sailed on the course we say they did.* Did our ships on 22nd October sail generally on the course we say and were they mined in the position we describe? So far as the position of the ships when they were mined is concerned, the Court's naval Experts' answer to question 2 disposes of all doubt. They say, and I quote their answer: "We consider it beyond any doubt that *Saumarez* and *Volage* were mined in approximately the positions indicated in Annex 9 to the United Kingdom Memorial." I shall however make certain observations on the general course of the ships with which the Experts do not in terms deal. This is not relevant to the claim. The Court may, however, consider that it has some relevance to the counter-claim. This is a digression, therefore, since I am now only dealing with the claim, but the Court may agree with me that it is nevertheless convenient if I deal with it here, while our minds are directed to the evidence of facts bearing on it.

Before I actually summarize the evidence, I must say a few words about the nature of this evidence. Professor Cot has, in his cross-examination of various witnesses, made a great deal of the official character of this or that document and the non-official character of others. I think that all he succeeded in eliciting is that the rules in the different navies of the world are not all the same. I venture to think that the Court will judge each document on its merits as proving what it is supposed to prove. The Court will, in fact, look at each document, see who prepared it, at what time and on what materials, and judge it accordingly, without regard to any supposed hierarchy of official character. Judged by this test, I might suggest that the most authoritative document would be the report of the Navigating Committee—a contemporary document prepared by expert and independent officers—independent in the sense that they did not sail with the squadron on the 22nd October—on the basis of all material available. The next most authoritative evidence would be the original notebooks (if existing), original deck logs, and original track-charts, and slightly less valuable would be copied-out logs or reconstructed track-charts.

---

[1] See Vol. III, p. 435.
[2] " " " p. 439; this vol., p. 164.
[3] " " " 458; " " 165.
[4] See Vol. III, p. 434.
[5] " " " 441; this vol., p. 164.
[6] " " " 440.

But I am quite agreeable to leave the appraisal of these documents to the Court.

As to the course of the *Saumarez*: the log of the ship is missing, but there is a track-chart prepared by and attached to the report of the Navigating Committee which sat after the incident. You will find it annexed to Lieutenant Godsal's affidavit. The report has not been challenged by our opponents. It is in fact drawn up by two very expert officers of whom Commander Hardie was navigating officer to the Mediterranean Fleet and Lieutenant Warrington Strong, navigating officer to H.M.S. *Liverpool*, the flagship, both therefore quite independent of the two ships concerned. Their report is a contemporaneous document made after examination, as they state, of all material, navigational documents and records. And they find that the *Saumarez* followed the track shown on the track-chart.

In addition, you have the oral evidence. Captain Selby expressly confirms the accuracy of the track-chart of *Saumarez* and states that his ship was at all times in the track of the *Mauritius* (pp. 480, 482, 490[1]). Lieutenant-Commander Lankester gave detailed evidence as to the navigation of both ships. He proved the accuracy of the track-chart of *Mauritius* filed in Annex 7 which he himself prepared and checked—it is, he says, exact within a few yards (p. 514[2]). He states that there was no possibility whatsoever that either *Mauritius* or *Saumarez* went outside the swept channel—he expressly says that *Saumarez* was following in the track of *Mauritius* (p. 515[3]). All this was direct first-hand evidence from the persons best qualified to give it.

Learned Counsel for Albania did not make any direct attack on the finding of the Navigating Committee, nor did they attack this portion of Lieut.-Commander Lankester's evidence, but say there is some uncertainty which they maintain derives from three circumstances:

(1) the fact that the course of *Mauritius* is, as they say, uncertain, and *Saumarez* was following *Mauritius*;

(2) certain photographs show that *Mauritius* had altered course to port just after the explosion. This shows that both ships were too far to the east;

(3) the logs generally are uncertain and unreliable.

With regard to the *Mauritius* log, we have admitted that errors existed. They consist of errors in the fair copy of the log which was wrongly copied from the deck log by the midshipman. The deck log is now here, and the course there shown is the same as that shown on the track-chart—Annex 7 (p. 523[4]).

With regard to the photographs—which are both marked A. 3 and A. 4 in Exhibit II (*a*) of the Security Council Supplement No. 6—Lieut.-Commander Lankester has explained (p. 520[5]), I hope to your satisfaction, that the inference drawn from these by Monsieur Cot is incorrect. It is not *Mauritius* which has turned to port, but *Saumarez* which has sheered to windward after the explosion.

With regard to the logs generally, the *Leander* log is, as you heard, perfectly correct (p. 525[6]), but the wrong track-chart was unfortunately filed with the Court. We acknowledge this error too and we regret it. Such things should not happen. Professor Cot, in his attempts to discredit the logs, managed to find pages inserted and erasures made in pencil entries, and he triumphantly pointed out that the *Leander* track-chart is dated 24th October, 1946, the day after the letter which

[1] See Vol. III, pp. 682, 684, 692.
[2] „ this volume, p. 31.
[3] „ „ „ „ 32.
[4] See special volume.
[5] „ this „ „ p. 37.
[6] „ „ „ „ 42.

enclosed it. I am not going to occupy the Court's time in going through these matters, since Professor Cot, at the same time as he takes this matter up (p. 547[1]), disclaims any intention to question the actual track of these ships (p. 550[2]). You will find them all satisfactorily explained by Lieut.-Commander Lankester (p. 591[3]). I submit that, having seen the documents and after hearing the naval officers' evidence, you should be satisfied that, with the exception of the error in the fair log of *Mauritius* and in the track-chart first filed for *Leander*, the documents presented are reliable and clear.

As to the course of the *Volage*, this is shown on the track-chart attached to Commander Paul's affidavit. It is based on the log of *Volage*, which has not been challenged except on one point—the time of the explosion—to which I shall return. Commander Paul's evidence was not challenged on this point, and it is confirmed by the final paragraph of the report of the Navigating Commission, which states that *Volage* followed the Medri route until she reached *Saumarez*, as well as by the track-chart of *Leander* behind whom *Volage* was sailing. You will remember that Lieut.-Commander Lankester has shown that the track-chart of *Leander* dated 23rd October, 1946, is correct (p. 525[4]), and that Commander Paul has proved that, after the initial defect in his steerage was corrected at about 14.18 hours—i.e. right at the beginning of the passage—he kept correct station behind *Leander* (p. 493[5]). The course of the *Volage* is therefore, I submit, fully established.

The position of the minefield has never been challenged. It is established by the Minesweeping Report No. 2 at page 117[6] of the Memorial, and the positions there described are those marked on the map at Annex 9.

I submit therefore that the course of the ships and the exact place and time at which they were damaged are conclusively established by the evidence and by the Court's naval Experts' Report.

I now return to the course of my argument after this short digression on the course taken by the ships.

I pass to the *final point* which we must establish if we are to satisfy the Court that our ships struck mines from this minefield—namely that there is no other credible explanation of the undoubted fact that they were damaged at this time and place. On this point too I start with a very strong presumption in my favour. Given the existence of this minefield and of the mines in it as shown on this chart, it takes some believing to suppose that the ships were not damaged by these mines. In fact, there is no other even remotely plausible explanation.

Let us now turn to the report of the Court's naval Experts. The following facts emerge from their answers to question 3 and from the last sentence of their answer to question 2, namely (*a*) both ships were struck by the type of mine which was swept up on November 13th, 1946; (*b*) it cannot have been a ground mine; (*c*) it cannot have been a floating mine.

The Experts also point out (Answer 3) (i) that the fragments found in *Volage* fit closely to the horns and elements of a GY mine or a GR mine, that there was a horn and the magnetic mines do not have any horns; (ii) the ships being of modern construction, the damage must have been caused by a moored contact mine of approximately 600 lbs. charge.

The preliminary question, if it is a question, whether the ships were damaged by mines at all, is therefore disposed of. On the substantial

---

[1] See this volume, p. 64.
[2] " " " " 67.
[3] " " " " 108.
[4] See this volume, p. 42.
[5] " " " " 10.
[6] " Vol. I, p. 167.

question, namely whether, granted that the ships were damaged by mines, they could conceivably have been damaged by any other mines than mines from the newly-laid minefield, these are the three hypotheses —the only ones which have been suggested:

(*a*) that they struck floating mines;

(*b*) that they struck ground mines;

(*c*) that they struck moored mines (contact or magnetic) from an old German minefield.

Hypotheses (*a*) and (*b*) are expressly disposed of by the Court's naval Experts' Report, and there only remains hypothesis (*c*), namely that they struck moored mines (contact or magnetic) from an old German minefield. There are two answers to this, both of them conclusive. The first of these is that there never were any moored contact or magnetic mines in the Channel in which the ships were mined. You heard Commander Sworder's evidence on this point (pp. 232-253[1]) and you inspected and no doubt will again inspect the German records of mine-laying—records covering with characteristic German thoroughness all mine-laying operations in this area from June 1940 to the end of October 1944. These records show, I submit, conclusively that there were no mines laid in this Channel at all—and this applies to all types of mines, contact mines, magnetic mines and all other types, and no mines in the vicinity—other than the three minefields in QBY 539 and the old minefield south of Cape Kiephali QBY 257—no other mines at all. It is obvious that a moored mine cannot drag still attached to its heavy sinker for any appreciable distance except in a very fast flowing current, and the distance from the nearest minefields in these QBY areas to the place of the accident is nearly three miles, and there is practically no current.

If you accept this evidence, there is in fact an end of the third hypothesis, and all discussion about sweeping and the effectiveness of sweeping becomes wholly and totally irrelevant. For if there were never any moored mines laid outside those marked on the map, then there could be no possible alternative explanation of the mining except that it was caused by mines of the new minefield. We do submit this evidence as in fact conclusive. It has not been challenged and cannot be challenged. The books are unquestionably authentic—they are the original books and they prove the fact.

The second answer to the old moored mine hypothesis, however, is equally conclusive. It is that the Channel in which the ships sailed was swept by British mine-sweeping forces in October 1944, and that such sweeping is technically 100% effective against moored mines of all kinds, whether moored contact mines or moored magnetic mines. Our opponents have challenged both of these contentions.

First, with regard to the sweeping, Mr. Nordmann devoted an elaborate argument (pp. 118 *et sqq.*[2]) to showing that there is no certainty regarding the sweeping of the Medri channel. His argument was, in essence, the following: "The British say they swept the German channel; the only document which shows the German channel is the map of Annex 2; this does not coincide with the Medri channel. Therefore, the Medri channel was not swept." His argument was in addition enveloped in a smoke-screen—to make the whole matter look more difficult, with references to different German maps—different scales (which he mentioned in terms of centimetres and millimetres), co-ordinates, and all the rest.

---

[1] See Vol. III, pp. 434-455.

[2] " " " " 316 *et sqq.*

Fortunately, the smoke-screen can be pierced without difficulty; the answer is perfectly simple, and the naval Experts have in their answer No. 1 arrived at it. It is that the swept channel established by the British in 1944-1945 coincides exactly with, is identical with, is the same as the Medri channel, the channel shown blue on our map. The position of the German channel in this connexion is really irrelevant.

[*Public sitting of January 17th, 1949, afternoon.*]

Mr. Vice-President, when the Court rose, I was just in the course of dealing with Me. Nordmann's argument about the situation of the German channel and the Medri route, and I will, if I may, continue from where I left off when the Court rose.

What I have been saying is that the position of the German channel is really entirely irrelevant for the purpose of the argument which I was presenting to the Court, and I now propose to continue by making, first of all, a reference to some general statements made by witnesses, statements which have in no way been challenged by our opponents.

Commander Sworder said (p. 235[1]) that it was the Medri channel that was swept. Capitaine Mestre—in answer to the Court—said it was the channel swept by the British in 1944 which was the Medri channel. He had no doubt about it at all. However, let us see exactly how it is proved what area the British forces did sweep in 1944-1945—and remember that this is all we want to show, *what the British swept* (p. 626[2]).

We first look at Annex 27. This consists of two documents. The first, which is a telegram from the 153rd Minesweeping Flotilla, dated 13th October, 1944, addressed to their superior authority, shows that a sweep and check sweep was completed over an area which is specified in detail by bearings and distances. Where is this area? You will find it marked on the small chart attached to Commander Sworder's affidavit. It is an area at the north-west end of the present Medri channel, and you can see the three limiting dans or buoys marked on the edge of the area. What is clear at any rate is that it is a section of the present Medri channel and not of any other channel.

This signal must be read together with Commander Sworder's affidavit, because he shows what the nature of the signal is. He shows that it is a "Minesweeping Report No. 1", i.e., a report sent to the immediately superior authority when a sweeping has been carried out with no results. He explains, too, why it is that we are not in possession of other signals covering the rest of the sweeping operations. The reason is, he says, that these reports, being sent only to one authority, are destroyed when a channel is declared clear, and it was only the fortunate chance that this signal was picked up by the Admiralty wireless which enables it to be before the Court.

Now what does the second signal in Annex 27 show? This is a signal by the flag officer Levant and East Mediterranean to "Q.B.C. addresses", which means anyone interested in knowing about swept channels—a very wide distribution—dated 7th November, 1944, stating that a safe channel, width one mile, passes through certain positions, and the positions are specified by reference to bearings. What are these bearings? They are precisely and exactly the bearings of the Medri channel as originally established and as it was maintained without

[1] See Vol. III, p. 437.
[2] ,, this volume, p. 143.

change right up to the incident of 22nd October, 1946. To see this, you only have to refer to Annex 5, which contains the Medri pamphlets, and you will see these same bearings—not a second's difference—appearing in each pamphlet (Memorial, pp. 34, 36 and 38[1]); the last was the one in force on 22nd October, 1946. What possible doubt can there be? Is it suggested that, after 153rd Minesweeping Flotilla had reported sweeping one channel, the British authorities declared another channel safe for navigation, or that the British naval authorities declared the channel safe without any sweeping at all? Surely, when a responsible officer takes action of this kind, and when we know that a minesweeping flotilla had been sweeping this area and sending in the usual reports, it can be assumed that the correct channel is designated as free.

But Commander Sworder has given a complete explanation why full and detailed reports covering every yard of the Channel cannot be produced. May I refer, in addition to his affidavit, to his oral evidence (p. 234 and p. 306[2]) relating to the search in 1945. The sweeping in 1944 is further confirmed on page 4 of the monthly minesweeping summary for that month which we have just put in at the request of the Court made at the conclusion of the last hearing. Furthermore, as regards the check sweeps in January and February 1945, the weekly reports put in at the same time show that minesweeping forces were based at Corfu but give no details of their individual minesweeping operations.

Me. Nordmann referred to the passage in the affidavit sworn by Lieutenant Jacobs which reads: "We commenced to sweep the old German route", and submitted that this must mean the route as shown on Annex 2, i.e., the old German channel. You have already heard the answer to this from Commander Sworder: we had not got Annex 2 or any German maps showing the Channel in October 1944. "Where are the German co-ordinates?" asked Me. Nordmann—there weren't any; there wasn't even a line on the map in October 1944.

As Commander Sworder stated in his evidence (p. 234[3]), the fact was that the British knew, from intelligence sources, that there was a channel through the Corfu Straits maintained by the Germans: they did not know exactly where it was; they swept where they thought it was likely to be, and they swept where they could avoid unnecessary interference with the minefield QBY 539. They reported exactly where they had swept, FOLEM declared the Channel safe and he declared safe exactly the same channel as is known as the Medri channel. If Me. Nordmann asks: "Where are the British co-ordinates?", the answer is: "They are in Annex 27 and in the Medri pamphlets, exact to the nearest second." Another little misunderstanding which arose here is that Lieutenant Jacobs, as a separate operation, after the sweeping of the Channel was done, made an exploratory sweep in the old German minefield QBY—and found mines there, but that was a separate operation and has nothing at all to do with the Channel.

The German charts do not come into the matter at all. As we have pointed out in our pleadings (Reply, paras. 9 and 10), the German charts were filed not to show where the British channel is (they have no relevance to this purpose), but for one purpose only—to show that the Germans kept a swept channel through the straits somewhere—we do not mind where. The relevance of this was not, of course, to the question of the mining of the destroyers, but to the use of the Channel as a maritime

[1] See Vol. I, pp. 60, 62, 64.
[2] " " III, " 436, 508.
[3] " " " , p. 436.

highway—quite a different point. It is possible that further investigation might show that the German channel, as it existed when the Allies took over, was in the same or practically the same position as the Medri channel, but that would not be of any great interest for the purpose of these proceedings, because what matters is where was the British swept channel, and the British channel was established quite independently of any German chart.

It is established then that the area in which the mining took place was a swept area, and our next contention is that such sweeping is as to moored mines 100% effective. Commander Sworder and Commander Whitford, both officers of great experience, have given evidence to this effect—and you will recall the diagram which Commander Sworder used to illustrate his hypothesis. The Committee of naval Experts has in full endorsed the evidence of these officers in its Answer (1) (*b*) to which the Court will no doubt refer.

The Albanian Government have endeavoured to cast doubts on this conclusion—not by technical evidence to the contrary, but by producing instances which they say are merely examples of cases in which, after a sweeping supposed to be effective, mines have been found in the area swept. Every one of their examples has been shown to be misconceived and not to support their theory. I will not go over any of this detail. I merely refer to Commander Sworder's evidence in all this (p. 246 [1]).

I do not wish to trouble the Court again with the detailed cases, but I would refer the Court to Commander Sworder's statement that "there is no record of any ships except the *Saumarez* and *Volage* being mined by a moored contact mine in a swept channel" (pp. 246, 255 [2]).

Perhaps I should mention one other argument which has been used. It is that from time to time various authorities have expressed themselves with a certain reserve about the safety of swept waters. The Court will remember the case cited by the Albanian Government in paragraph 19 of the Counter-Memorial, when the Commander-in-Chief Mediterranean declined responsibility for the safety of swept channels. In the same category comes the statement cited by Me. Nordmann from Admiral King and the reference to the note on the programme for the Mediterranean cruise. The answer to the first two of these points is, I submit, already sufficiently given in paragraph 18 of the Reply. With regard to the Mediterranean cruise note, it is surely reasonable that the Commander-in-Chief would not send valuable ships into waters entirely unswept without precautions, and the fact that such precautions were ordered does not in any way derogate from the information available that mines were not there.

I submit on this second ground also the hypothesis that these ships could have been damaged by any moored mines not forming part of the new minefield is completely ruled out.

There is just one other point I should note which is itself a conclusive answer to the theory that the damage was due to magnetic mines, and that is that the ships were fitted with degaussing apparatus, which is a protection against magnetic mines at any time and of any kind. The Court will remember the evidence that this apparatus was functioning on the occasion of this passage (pp. 486, 506 [3]).

The conclusion is then, I submit, quite inescapable that none of the hypotheses advanced by Albanian Counsel to explain the damage caused to the ships on 22nd October—hypotheses which you remember

[1] See Vol. III, p. 448.
[2] " " " , pp. 448, 457.
[3] See Vol. III, p. 688; this volume, p. 23

could themselves only become credible if you assume the additional fact that the mines were laid after 22nd October, 1946—none of these hypotheses is even remotely possible. Only one conclusion remains—an inevitable conclusion—that the ships were struck by mines from the new minefield.

This brings me to my *fourth* basic point, namely that Albania was party to the laying of these mines, or at least knew of the existence of this minefield, and did not notify its existence.

I proceed here, first of all, upon the uncontestable and I think really uncontested facts that a minefield was discovered on 13th November in the position shown on the chart which has been before the Court throughout these proceedings; that this minefield existed on the 22nd October and the mines in it had not been in the water at the most for more than two months. It is common ground that the minefield was not notified, and I will begin by summarizing the grounds on which we say that Albania was an active and consenting party to the laying of this minefield or knew of its existence.

But first I want to make one or two general remarks about the nature of the problem with which the Court is confronted at this stage. It is clear that some State laid these mines. They could not have been laid by any private individual or group of private individuals—it was an elaborate operation requiring a trained naval crew, the use of naval ships and minelaying equipment and finally necessitating the acquisition from some source, which can only have been State custody, of a considerable number of these large German mines. Therefore it was some State. One starts with that. Then what State was it? Of course, we may have all been wrong and it may have been the man in the moon. But this Court is only concerned with reasonable possibilities which are presented to the Court by either Party for serious consideration. Now which are the only States that have been seriously suggested by either Party? They are only four—Albania, Yugoslavia, the United Kingdom and Greece. No other States need be considered. These mines were then laid by some State, and one of these four States was implicated. Which was it? I have already addressed arguments to the Court, which, if you accept them, lead inevitably to the conclusion that it cannot have been either the United Kingdom or Greece. Only Albania and Yugoslavia then remain. The remaining and only possibilities, therefore, which require consideration by the Court are whether it was:

(1) Albania and not Yugoslavia;
(2) Yugoslavia and not Albania;
(3) Albania and Yugoslavia in concert.

I shall presently address arguments to the Court which I submit should satisfy you that, owing to the circumstances and close association between the two countries, if Yugoslavia laid these mines, this could only have been at the request of, or with the knowledge and assent of Albania. Of the three possibilities, therefore, above enunciated, that is (1) Albania and not Yugoslavia; (2) Yugoslavia and not Albania; (3) Albania and Yugoslavia, you can, if you think my argument well-founded, discard No. 2. We can, therefore, on this view, eliminate the hypothesis that it was Yugoslavia and not Albania, and the only two hypotheses that remain are Nos. (1) and (3). Either of these is sufficient for my purpose.

I now proceed to summarize my grounds; I shall develop some of them at greater length.

The grounds are as follows:

(1) That the fact that the mines were placed actually in front of and probably in Saranda Bay itself in the territorial waters of Albania suggests that Albania must have been at least to some extent implicated in the laying of this minefield.

(2) That the conduct of Albania both after the blowing up of the ships on 22nd October and even more after the discovery of the minefield on 13th November was not the conduct which would be expected of a Power which had learnt for the first time of the existence in her territorial waters just off a small Albanian port of a dangerous minefield, but rather that of a State embarrassed by a most inconvenient discovery.

(3) That it is possible to find motives, which Albania may have had for causing the minefield to be laid and therefore for Yugoslavia, at that time her closest friend and ally, assisting her, since Albania did not herself possess the resources for doing so, and no country other than Yugoslavia and Albania had the resources and the motives for laying a minefield here before the 22nd October.

(4) That the minefield consisted of German GY mines marked with a swastika; there were available stocks of German GY mines in Yugoslavia; Yugoslavia had marked these mines with a swastika, and had the means of laying this minefield. The mines therefore must have come from Yugoslavia.

(5) That, owing to the close friendship and relationship between the two countries, it is inconceivable that Yugoslavia laid the mines without the knowledge of the Albanian Government.

I will now amplify my first ground, namely, the fact that the mines were placed actually in front of and probably in Saranda Bay itself in the territorial waters of Albania suggests that Albania must have been at least to some extent implicated in the laying of this minefield. I start with the very significant finding of the Court's Committee of naval Experts (Answer 4): "The position of the mines....", it states, "strongly indicates that the mines were methodically laid in two rows.... The minefield was skilfully placed, as if its combined object was: (1) offensive: to stop ships drawing some ten feet or more from passing through the Channel; (2) defensive: to stop ships of the same draught from entering Saranda Bay." That is their answer.

This finding is amply supported by other circumstances. Saranda Bay obviously is guarded with some jealousy by Albania. She has put a battery here. There is a coastal commander who has a manned post there; you will recollect from the Albanian evidence that these coastal defences were in the course of being reorganized and strengthened in the summer months of 1946 (p. 726[1]). It was then that Captain Polena was appointed as a special commander of the coastal defences at Saranda and a special organization was created at Tirana. The surrounding coastal areas are under some measure of vigilance by Albanian coastguards. The battery has opened fire before, on May 15th. Albania, it may be thought, labours under a kind of morbid suspicion complex against other Powers whose ships pass in front of Saranda; she is jealous and resentful of any foreign intruder into this area. There is tension between Albania and her Greek neighbour, a tension brought about, as the United Nations Commission have found,

[1] See this volume, p. 243.

by the conduct of Albania herself on the Greek frontier. Shots were fired at the Tanac tug. She is on the look-out for suspicious elements. And in this state of affairs, there is found splayed out in the Medri channel in front of the bay some twenty mines. If Commander Whitford's opinion is well-founded, there were more mines actually inside the waters of the bay itself. You remember his evidence that, as the sweeping progressed north-eastward towards the mouth of the bay, increasing numbers of mines were cut, two on the first lap, eight on the second and twelve on the third. The inference is strong that a fourth and fifth, if there had been further laps searching into the waters of the bay, would have revealed still more mines in the bay itself. On the finding of the Court's Experts that ships of the M-class can carry twenty mines, there were probably round about fifteen more mines in the waters of Saranda Bay itself which were not swept on the 13th November.

As a symptom of Albanian suspicion, you see Captain Skender Backa on May 15th (Report Annex 5 of Counter-Memorial) is far too quick to jump to the conclusion that ships coming from the north-west are sailing directly into the harbour. Captain Shtino's report on the incident of October 22nd and Captain Polena's on the events of November 13th seem to read hostility into almost every action of the British ships.

The tones of these reports and the evidence that on November 13th the peasants were getting ready to leave their homes and that people were leaving Saranda seemed to indicate that all these Albanians in this area were living in what psychologists would call a perpetual anxiety state. It may well be, and probably was not, their fault but was, as Captain Polena implied, largely due to their memories of the Italian and German occupation. And in these circumstances one finds these mines carefully deployed as if to block the channel outside Saranda Bay and the approaches to the bay itself. They have little artillery or other armaments. They are acutely anxious, and here are the mines in the very mouth of the bay, right under the muzzles of guns trained over Saranda Bay. Does this not, even if nothing else were known, of itself strongly suggest that Albania procured or consented to the laying of this minefield?

To return to my second ground, namely Albania's conduct after the blowing up of the vessels on the 22nd October. Let us try to imagine how a completely innocent State might have been expected to behave—a State, that is, whose government has just heard of the happening of a dreadful accident in its territorial waters and has shortly thereafter been apprised that the country whose ships have met with the accident maintain that it was caused by mines in circumstances which, if true, would gravely compromise the honour and good faith of that State, and might bring about serious international repercussions. Do you not think immediate, anxious and exhaustive enquiries would have been instituted, that assistance and co-operation from the aggrieved country would have been invited, and that every possible step would have been immediately undertaken to verify and ascertain what had taken place? If such enquiries were instituted by Albania, then there must exist in Tirana records to establish this. Some responsible representatives of the Albanian Government could have testified before you as to what steps were taken, instead of only two local officers and the local administrative official, all of humble rank, who could have

had little responsibility for or knowledge of any such steps. But surely, to stand aside and to affect to be churlishly sceptical as to whether indeed mines were the cause of this appalling disaster—that is not the mark of innocence but rather the plain indication that Tirana knew well that enquiry might and probably would lead to the proof of Albanian complicity.

The Albanian Government knew of the disaster to H.M.S. *Saumarez* at any rate on the 22nd October. Their first communication to the Government of the United Kingdom after that was on the 31st October, which does not contain a word of either surprise or regret at the accident to the ships and the loss of life. It contains a strong protest that the vessels had sailed through the Channel at all, and an intimation that, if regrettable incidents were not to happen, British war vessels should not come to the Channel again. I repeat, no surprise and no regret in this communication at the blowing up of the two ships. Then follows the discovery of the minefield on the 13th November. Albania knew at once what had been discovered on that day, although she did not receive formal communication from the Government of the United Kingdom until the 9th December. There were press reports and there were the proceedings in two minesweeping boards, in which the U.S.S.R. or Yugoslavia were represented. Albania did not, as one would expect, accept the truth of the discovery, and at once express surprise and perturbation that someone unknown to her had laid a minefield in Albanian waters off Saranda. She did not ask for an immediate enquiry as to how the minefield had got there, but proceeded in her note and before the Security Council to question the discovery at all. The British ships, it was said, had probably been blown up by old floating mines, *Volage* had not been mined off Saranda at all but in some quite different place near Corfu. The sweeping having been a unilateral operation by the United Kingdom, none of the reports of what had been discovered there could be received as evidence at all. If mines were discovered on the 13th, the Albanian Government were inclined to think that the United Kingdom had itself planted the mines on the 12th in order to sweep them up on the 13th in the presence of the French observer. Now, this was not the reaction of a State which was surprised by the discovery of a minefield of which she had been ignorant, but rather that of a State which was embarrassed by its discovery. In any case, according to Albania the important things were not the loss of life and the damage to the ships, but the trespasses in Albanian waters committed by the ships of the 22nd October, and in conducting Operation Retail in November. In fact, it is not until the present oral hearing that, under advice of experienced Counsel, the Albanian attitude towards the minefield has changed. We must remember, moreover, that the laying of mines off Saranda by any Power unknown to Albania would have been about the most hostile act, short of war, which could have been committed against her. It would have been an act of far greater gravity than the passage of four warships on the 22nd October or the sweeping of the mines by Operation Retail could on any construction possibly be considered. Yet how calmly Albania took the possibility of this most hostile act. This is not only apparent from the diplomatic correspondence and the proceedings in the Security Council and the pleadings before the Court, but the Albanian Government has not chosen to assert that it instituted

enquiries in Albania to ascertain how the mines came to be there. Still less has she, as she might have done, disclosed documents testifying to the enquiries that she made, both internally in Albania or enquiries and requests for information which she addressed to her neighbour Yugoslavia.

I have dealt with this question of Albanian complicity so far upon the basis that such complicity was established at a governmental level—between Belgrade and Tirana. In a matter so grave that is certain to have been the case; and I submit—and shall in a moment adduce facts to show—that the relations between the two Governments at the time were such as to make such complicity certain.

The further question, whether and to what extent the local authorities at or around Saranda knew about the laying of the minefield, is entirely secondary. It is fully possible that they were not informed by the authorities at Tirana. It is just as possible that discreet warnings were given either through military or political channels, which would ensure that no awkward reaction resulted. The question is a secondary one, and I do not propose to devote much time to it. I would, however, like to mention one or two circumstances which the Court may think significant.

First, as to the Albanian witnesses. It was a curious fact which applied equally to all three incidents that the witness called was not the person who knew or would have known about the relevant matter. In relation to the period before the 22nd October, Captain Polena was—perhaps conveniently—on leave. Captain Shtino was under instructions to take no action on any report. Mr. Muço's functions were administrative. He was not even told about the sweeping of the 12th November till after it was over. None of these witnesses would, on the face of it, have been given any of the information relating to this laying of the minefield nor, judging from their other replies, would they have heard if such information had been given, for example, to the regimental commander.

Secondly, it is, I think, significant that Albania apparently entertained a genuine belief that an operation of this kind, if organized by the British or the Greeks, would not have become known. She really thinks so. Is that not a valuable indication of the extent to which a secret of this kind could be kept in Albania?

Thirdly, there are the small indications at the time—the harbour master's conduct, noted at the time as suspicious by Commander Paul, who, you remember, himself thought at first that the mine was a stray mine, the lack of signals when our ships approached on 22nd October, the curious and inexplicable denial of the mining of *Volage*. I lay little stress on them, but they do fit in. The real point which I think emerges here is that if any of the local authorities had been entrusted with any information about the minefield, that information could without difficulty have been kept under cover, and further that the conduct of the local authorities is at least consistent with some degree of complicity.

Ground No. (3), namely, "that it is possible to find motives which Albania may have had for causing the minefield to be laid, and therefore for Yugoslavia, at that time her closest friend and ally, assisting her since Albania did not possess the resources for doing so, and no other country had the resources and the motives for laying a minefield here before the 22nd October".

We have to consider here possible motives for the laying of the minefield before the 22nd October. Even Albania has not suggested at any stage of the proceedings that our Government laid the minefield itself and then knowingly let a squadron of the Royal navy sail unwittingly into it. As far as Greece is concerned, we have shown already that in fact the Greek navy had no access to any GY mines and in any case the relations between the Greek and the British navy at the time were such that it was both impossible that the Greek navy could have laid the minefield without the knowledge of our navy, and absolutely incredible that the Greek navy would have allowed our ships to run into a minefield which they had made without ever letting them know. The Greek navy at any rate had full information in advance of the proposed passage of the squadron on the 22nd October.

Albania at any rate had possible motives for wishing a minefield to be there. In the first place Albania had, by the order which she issued after 15th May, purported to close the Corfu Channel to foreign navigation of every kind, not merely warships, but merchant ships. She wanted no foreign ships going up the Corfu Channel at all. Secondly, Albania has disclosed documents and Albanian witnesses have given evidence to the effect that Albania was afraid of Greek invasions or incursions, I presume as a retaliation for the assistance which Albania was affording to Greek rebels on the Greek frontier. In a speech to the Communist Congress on the 13/14th November, reported in *The Times* for 10th December, 1948, General Hodja himself went to the length of accusing Yugoslavia of inventing the danger of an armed attack on Albania as an excuse for sending in the Yugoslav army. Albania and Yugoslavia were in the closest relations at that time—I shall describe these in detail later—and, if Albania wanted a minefield laid, it would be very natural that she should ask her neighbour Yugoslavia to lay it for her, knowing that Yugoslavia had both minelayers and mines. In fact, we know that at that time Yugoslavia was very ill-disposed towards the United Kingdom over the question of Trieste and the Peace Conference, and might therefore have been particularly ready to gratify Albania in this respect.

I have said that Albania might have had two motives in causing this minefield to be laid, namely, as a protection against Greek incursions and to catch British war vessels when next they sailed through the Corfu Strait, as Albania knew, after the 2nd August, that they were going to do some time. She may, of course—and this is actually the view of the naval Experts, judging from the position of the minefield—have had both simultaneously. Now, in commenting on the arguments of our opponents suggesting the improbability of Albania causing such a minefield to be laid, I wish to distinguish between those arguments which are applicable to the laying by Albania of a minefield for any purpose at all and those which are relevant to her laying them with the motive of catching British ships. I will begin, therefore, with the suggestions which are put forward to indicate that it was improbable that Albania would have laid a minefield for any motive whatever. There is first the suggestion that a minefield is not an effective protection to the coast unless it is covered with powerful artillery forces (p. 106[1]), and Albania had no artillery to speak of. The minefield would therefore be ineffective. This may be true if one is considering the position in the middle of a war between two powerful States. But an unprotected

[1] See Vol. III, p. 304.

minefield might be a very effective protection when it had been laid in peace-time against Greek incursions, when the Greeks would have no reason to suppose a minefield was there at all, and none of the technical appliances ready for dealing with it if they had.

Then it is suggested that it would have been sufficient for Albania to have laid the minefield and notified it or even to have notified a minefield without laying it (p. 160[1]). Well, in the first place as against Greek incursions it is doubtful if such a procedure could have fulfilled the object. Presumably it would have merely directed the incursions to another point on the Albanian coast. Further, for Albania to notify the laying of a minefield in 1946 would have been a step which would have caused some considerable political repercussions. What, for instance, would the Mine Sweeping Boards have said about this when Albania, who was applying to join the Medzon Board, notified that she had laid mines in a channel which the international organization whose job it was to clear the maritime highways had declared open to traffic?

Again, it is said that, since the laying of an unnotified minefield is a serious international offence, it is absurd to suppose that Albania would have taken the risk of discovery. But our answer here is that Albania never expected it to be discovered. She never anticipated a sweeping taking place within about three weeks of the time when the first ship blew up on the minefield. She thought she could count on a long delay at least, if not on obstructions which would prevent any such sweeping at all. And even if she did envisage such a sweeping as a possibility, she might have thought it would then be seen that the mines were German GY mines and, not realizing the implications of the absence of marine growth, would have hoped that it would be concluded that the mines had been there a long time. It might have seemed to her that the risk of discovery was very remote.

It would probably never occur to her—or to her associate—that the mines could at once be recognized as new mines from the absence of marine growth—she seems not to have appreciated this point up to and including her Rejoinder in this case. She, or her associate, would not foresee that the origin of the mines could be checked from the stock books and from the swastika marks on them, or that it could be proved from the minelaying records of the Germans that no mines were ever laid by them in this area. Albania or Yugoslavia would never appreciate the nature of these risks any more than an intending criminal has any idea of the means of detection available to the police.

Then once more there is the suggestion that if Albania had been guilty of laying an unnotified minefield and ships had been blown up on it, she would at once have proceeded to remove the evidence by causing the mines to be swept up (p. 160[1]). Well, this suggestion was put forward on the basis that the sweeping of a minefield, when you know the position of it, is an easy operation which you can do under cover of darkness. The Court have now heard the evidence showing how difficult an operation the sweeping of a minefield is, and that it is impossible to do it in the dark, at any rate without special lighting devices. Sweeping mines is much more difficult than laying them. After the appalling accident which took place, Albania may well have hesitated, even if she could acquire the necessary ships and the trained crews for that purpose, to undertake a minesweeping operation which, if discovered (and it was to

[1] See Vol. III, p. 358.

be assumed that it was at least possible that the United Kingdom would find means to keep herself informed of what took place in the waters after October 22nd) would make it clear to the whole world that Albania knew that there were mines in those waters.

I now turn to further suggestions of our opponents which are only relevant, on the supposition that the motive of the laying of the minefield was in fact to catch the British naval vessels, and in parenthesis I wish to repeat that it is in no wise necessary for the United Kingdom to prove that this was the motive in order to succeed on the claim. We shall prove a serious international offence, even if the motive was a different one. It is no defence and seldom a mitigation of a charge of murder that the defendant killed A when he laid his trap for B. Commander Kovacic's evidence does indeed provide confirmation of our contention that one of the motives at any rate was to catch the British ships.

Me. Nordmann has said it would be absurd for Albania, so weak in artillery, to lay a minefield to catch a squadron of British ships whose artillery was so much more powerful (p. 106 [1]). But surely the weakness of Albania's artillery is a most powerful argument leading to the opposite conclusion. Albania had fired on our warships on the 15th May, but she had been warned that when British warships came next time they would fire back if Albanian coast batteries fire at them. The British ships would come prepared for Albanian artillery fire, but they would never suspect a minefield. If Albania indeed had an "offensive" purpose, namely to stop by force ships peaceably using the Channel, a minefield was the natural—the only method for her to employ.

Ground No. (4) : "That the minefield consisted of German GY mines marked with a swastika ; there were available stocks of GY mines in Yugoslavia ; Yugoslavia had marked with a swastika the German mines, and had the means of laying and did lay this minefield."

There can really be no doubt that Yugoslavia possessed GY type mines. Commander Sworder produced a stock-book which showed that a number of ports had held these mines—you will remember that the book only shows the mines actually in hand for use by port commanders—and if this was so, there must inevitably have been further stocks held in depots. Among these there was the stock of mines at Trieste. On 25th April, 1945, there were, it appears, about 1,800 mines there, including 171 GY type mines.

Now it was said by Admiral Moullec that these mines never found their way into Yugoslav hands. First, he said they were probably laid by the Germans at the last moment—just as all available mines in Greece were laid. Secondly, they could not have been transported to Yugoslavia in the short time which elapsed before the Yugoslav troops were joined by New Zealand forces.

On the first point : the parallel with Greece is far from close. The conditions which prevailed in Greece at the time of the German withdrawal at the end of 1944 were quite different from those which existed in Yugoslavia in April 1945, when the collapse of the whole German forces was a matter of days. And, moreover, if there was still, at this late stage, any advantage to be gained in mining the harbours (the Germans of course were in no position to attempt any operations outside), they would certainly not have employed GY mines for the purpose. For mining harbours the type of mine employed is the ground mine—and the stock-book shows that there were plenty of these in hand. The

[1] See Vol. III, p. 304.

suggestion therefore that the stock of GY mines may have been used by laying will not bear examination.

Then, as to the disposal of the stocks of mines. We agree, of course, that there was some disruption in the communications both by land and sea, but we know—and Commander Kovacic refers to this in his affidavit—that Yugoslavia possessed ex-German siebel ferries, large self-propelled barges capable of carrying twenty or more GY mines at a time. There is anyhow no reason whatever why these mines should not have been removed later. We know that arrangements were made by the various military commanders regarding the disposal of captured war material: we cannot trace any records relating to this area, but we do at least know that none of these mines came into the possession of the United Kingdom. And, moreover, there is significant confirmatory evidence that the mines were removed to Yugoslavia. Commander Kovacic, whose evidence on this point is quite independent of his evidence as to what he saw at Sibenik, states in his evidence that there was a large dump of mines—about 2,000—at Fiume, and he mentions an explosion there—and considers it likely that it was some of these mines which were later sent to Sibenik. The stock-book shows that there were about 300 German mines at Fiume in February 1945, so that it seems certain that mines must have been transferred there from elsewhere. Moreover, the size of this dump seen by Commander Kovacic at Fiume is entirely consistent with the transfer of the whole dump of about 1,800 mines formerly at Trieste, and it seems a very probable assumption that they were the same mines.

So much for the stock records: but there is one additional piece of evidence which converts the strong probability derived from them into a certainty—a certainty not only that Yugoslavia had GY mines, but that the particular GY mines found on 13th November, 1946, came from Yugoslavia. That is the evidence—which again has not been disputed—of Commander Kovacic that it was the Yugoslav practice to mark the captured German mines with a swastika. There is the evidence and there is the swastika on the mines—clearly shown on the photographs. The proof, I submit, is complete.

It remains to consider what was the type of the mines discovered on November 13th. There is really not the slightest doubt. What are the facts? They have been set out in full in the pleadings, and the United Kingdom explanation of the whole matter appears in paragraph 58 (*f*) of the Reply.

The fact to be determined of course is simply this—what type of mine was cut, and the evidence on this is all one way, namely that the mines were GY. This fact was stated by Lieutenant Phillips after seeing the mines at Corfu on 14th November; it was confirmed by Captain Mestre, after seeing the mines at Malta. It is confirmed by the photographs—particularly the photographs G. A. Mauritius 38 and 39—which from its size, from the nature of its mechanism plate and its lower horns, is undoubtedly a GY mine, and it has now been confirmed by Commander Sworder and by Commander Whitford (pp. 242-243 [1]). The evidence, as I say, is all one way.

Against this there is nothing but the admitted fact that both experts on 13th November thought that the mine was a GR mine.

If indeed the fact was that the mines discovered were of type GR, then, since it is clear that the mines dismantled at Corfu were of type GY,

[1] See Vol. III, pp. 444-445.

the only reference could be that the British naval authorities, having swept GR mines, afterwards substituted GY mines. The Albanians did not indeed at one time shrink from making an insinuation to this effect (para. 109 of the Counter-Memorial).

But it has now been expressly disavowed by Admiral Moullec on their behalf when he said that he accepted the identity of the mine seen by Captain Mestre at Malta with that recovered on the 13th November (pp. 857-858 [1]), and merely commented that the British had not fulfilled the rigid requirements of identification of French judicial procedure. At the beginning of the oral hearing, learned Counsel for Albania put forward a different hypothesis, namely that the mines were mixed—partly GR and partly GY (p. 164 [2]). Again, what motive the British naval authorities could have for concealing this fact and misrepresenting it, if it were the case, is not explained. And this particular hypothesis is directly contrary to the evidence of all four witnesses to the sweeping. Gunner Powning (Memorial, p. 118 [3]) says: "These mines were of the same type previously recovered." This statement covers nine mines. Captain Mestre (p. 103 [4]) says: "All eight mines were of the same type", and says he has every reason to suppose the other thirteen were of the same type. This witness was in constant touch with the operation of sweeping and would undoubtedly have been informed had any mines of another type been found. Thirdly, Admiral Kinahan (p. 110 [5]) says that all (i.e. the eight mines in the second lap) were reported to be of a similar type. Fourthly, Commander Whitford (p. 112 [6]) states: "All mines were type GY", and in his oral evidence he said he saw fifteen mines. Admittedly GR and GY mines have a similar appearance in the water. If you only see a number of mines of the same size, you cannot easily tell which the type is, but you can tell if you see mines close together whether they have different diameters. The various photographs included in our Memorial, and those included in the Security Council Supplement No. 6 are in fact clearly of mines of only one size.

In fact, however, there is an explanation, and a complete one. The two types of mines when seen in the water are very similar. They show the same number of horns of the same type in the same places. There is a difference in size, but it surely requires no expert evidence to demonstrate that an estimate of the size of a mine seen in the water is a difficult thing to make. The first identification of these mines as GR was made when the mines had only been seen in the water. Moreover, you have heard that the primer, detonator and horns are common to the two types, so that Captain Mestre, who saw these detached parts on board a BYMS could hardly be expected to detect their difference from these pieces: and you have heard that the main differences between the mines—apart from the size—consist in the lower horns (hidden when the mine is in the water), and in the mechanism plate—which again would not be seen till the mine was dismantled (p. 245 [7]).

Captain Mestre—you must remember—never went on land at all. This point was made amply clear in the Security Council (Annex 23, p. 565 [8]), has often been repeated and as often ignored by the Albanian Government and has now, I hope, been laid to rest by his own evidence. He saw the mines *in the water*, and later he was shown the detonator, etc., *on board ship*. The mines themselves were not placed on board BYMS 2075 until the 14th November, i.e. after Captain Mestre had

[1] See this volume, pp. 374-375.
[2] ,, Vol. III, p. 362.
[3] ,, ,, I, ,, 168.
[4] ,, ,, I, ,, 148.
[5] See Vol. I, p. 157.
[6] ,, ,, I, ,, 159.
[7] ,, ,, III, ,, 447.
[8] ,, ,, I, ,, 307.

left (p. 615[1]). Me. Nordmann is entirely mistaken in suggesting that the photograph G. A. 38 shows Lieutenant Phillips handing pieces to Captain Mestre (p. 134[2]). The photograph relates, as I have said, to the 14th November, by which time Captain Mestre had left. He therefore had no opportunity before he went to Malta of verifying the other characteristics of the mine. Finally, it must not be forgotten that he wrote his first report at Rome without having seen any of the British reports (this is in fact valuable confirmation of the independence of his evidence), and therefore was not aware that by this time Lieutenant Phillips had identified the mine as GY. Captain Mestre explained that Captain Blackburn scrupulously refused to pass on to him the British reports till Captain Mestre had written his report (p. 617[3]). As to the British reports, Professor Cot tried to make something of the fact that Admiral Kinahan's report of 14th November still referred to the mines as GR—you heard from Commander Whitford that this report was based on information supplied by himself after seeing the mines in the water. Professor Cot did not point out that Commander Whitford himself in his report on the same day corrected the identification and described them as GY. This completely confirms Captain Mestre's evidence that Lieutenant Phillips had at once identified the type when he went on shore. All he omitted to do was, at the end of a long day, when he was wet through, to tell Captain Mestre. I submit to the Court that there is not a shadow of doubt that the mines were GY type mines.

I return to the question of origin: if the mines found were GY type mines, there can scarcely remain any doubt whatever that the mines came from Yugoslavia—there is no alternative unless they came from Albania herself. There is the piece of damning evidence, the swastika on the mines. The photograph 6975/45 in Annex 20 clearly shows the swastika on one of the mines recovered in the sweeping. Whatever else may be disputed about the evidence of Commander Kovacic, this part of his evidence, that Yugoslav sailors used to mark swastikas on captured German mines, has not been questioned. It is not referred to in the Yugoslav communiqué, there is not one of the famous certificates about it and not a question was put to Commander Kovacic about it in cross-examination. This particular piece of evidence stands wholly apart from the rest of his evidence as to the actual laying of the mines, and in my submission must be accepted in any view. And if it is accepted, it clinches the question of the origin of these mines.

Apart therefore from the general evidence of Commander Kovacic—evidence as to what he saw and heard at Sibenik—it is, I submit, clearly established that this minefield consisted of GY mines and that Yugoslavia had stocks of these mines. That Yugoslavia had also naval units capable of laying these mines is, I imagine, not capable of dispute. She possessed other minelaying vessels in addition to the M-class, as will be seen from *Jane's Fighting Ships*, as well as oral evidence given in Court. The M-class vessels—the possession of which by Yugoslavia is proved by the minutes of the Medzon Mine Clearance Board—were adapted for the task. I will deal at a later stage with the general evidence of Commander Kovacic and with the implications of it; I merely wish to make clear at the present stage that this third ground is fully established without any reliance being placed on this evidence.

[1] See this volume, p. 132.
[2] „ Vol. III, p. 332.
[3] See this volume, p. 134.

Perhaps in this connexion I should say something to correct what I think was a misconception arising from certain passages in the speech of the Attorney General—those were the passages in which he spoke of the possibility of the ships being seen entering Corfu or of their arrival being known, and of messages being thereupon sent to Tirana and ultimately to Belgrade and Sibenik resulting in the despatch of the ships. Professor Cot devoted a dramatic passage of his speech to a description of the events which would have had to be gone through before the final order to sail was given—men running to Saranda—Cabinet meetings, the whole administrative machinery of two States being set in motion.

I think this passage was really based upon a misunderstanding of what the Attorney General was intending to convey. It was not his case—it never has been our case—that this plot was improvised at the last moment—there was no need for it to be. Even assuming that the purpose of the minefield was to catch the British ships, the British intention to use the Channel in spite of the restrictions which Albania had purported to impose was made known as early as 2nd August, 1946, and it was then that such concert with another State as was necessary —and such administrative and governmental arrangements as were required—would have been made. It was fully possible in fact that the mines may have been placed in position without any foreknowledge of what ships were coming up the Channel, though the evidence of Commander Kovacic strongly suggests that such foreknowledge existed. But—and this is the answer to Professor Cot's presentation of the affair —the initial plans had already been made : all that was necessary at the last moment was a telephone or radio message from one of the many sources which were at that time in touch with Tirana or with Belgrade, and the go-ahead could be given with no further delay.

For similar reasons the evidence of the Albanian witnesses that they knew nothing about the moves of the British squadron does not bear on this particular matter. If information was sent through that the ships were coming to Corfu, there is no reason why this should pass through Saranda : the Albanian Government, after the telegram of 2nd August, 1946, was no doubt keeping a careful eye on the movements of the Mediterranean fleet, and the information it was waiting for would have come from an origin much further back on the ships' route. The knowledge or absence of knowledge of the Albanian witnesses throws no light on this point at all ; it only in fact bears upon the quite different question (which is discussed elsewhere) whether, when the necessary arrangements had been concluded by their Government, that Government thought fit to warn them of what was about to occur.

I now come to the fifth ground in support of my fourth basic point. This ground is that, owing to the close friendship and relationship between the two countries, it is inconceivable that Yugoslavia laid the mines without the knowledge of the Albanian Government. This is, of course, relevant only if the Court accepts the evidence which implicates Yugoslavia in the laying of this minefield.

Let us first think what is the nature of the act of laying the minefield in the waters of another State without the agreement of the government of that State. Surely, short of invading the State's territory, it is about the most hostile act which could be done. In fact, so far as I know, the only cases where it has been done is just on the outbreak of a war. Even excluding, as we obviously must, that Yugoslavia had any intention of

making war on Albania at the time the mines were laid, Yugoslavia, in laying the minefield, would in the first place be endangering shipping going to the Albanian port, and I suppose some ships with a draught of over ten feet in normal conditions do use the port of Saranda. Apart from that, Yugoslavia would be planting something dangerous on Albania's doorstep which would be likely to bring Albania into serious trouble with other Powers, because, when a foreign ship blew up on the minefield, Albania would certainly be blamed for it. Now, it is not the United Kingdom which suggests that a charge of doing an act of this kind could even be laid against the Yugoslav Government at all. It is, on the other hand, learned Counsel acting for Albania who suggested it. They do suggest it as a possibility which the Court has to consider. Given the close and friendly relations between the two countries at that time which I am going to describe later, the act would have been one of the foulest treachery. I repeat that it is not the United Kingdom which suggests that Yugoslavia was capable of this, but Albania. I know that relations between the two countries are not now so friendly as they were, but it is a charge of the very greatest gravity to level against a neighbour State.

The period when the mines were laid must have been September or October 1946, and I have described their relations at that time as being particularly close and friendly. We have never alleged that their relations were of political subordination or dependency. Albania does not allege this either, so that possibility can be ruled out. It is convenient to take up the history of their relations from paragraph 20 of our written Reply, where we gave what we assert is a purely truthful and objective account of Albania's position and of the position of the present Albanian Government up to November 1945. As we said there, in the course of the war resistance movements against the Axis arose in Abanian as in other Balkan countries. In Albania, as in those other countries, more than one resistance movement came into being, and the different resistance movements did not always work in harmony with each other. Now, one of the resistance movements was that led by the present head of the Albanian Government, Colonel-General Enver Hoxha. It was a movement whose political affiliations were very Left. It was a Communist movement. So was the resistance movement led by Marshal Tito, which has become the Government of Yugoslavia. Naturally, General Hoxha's movement in Albania and Marshal Tito's movement in Yugoslavia maintained close relations during the war, because they were not only at one in their resistance to the Axis, but they were equally at one in their opposition to the other resistance movements whose political affiliations were more to the Right. Even during the war, General Hoxha received assistance in arms and advice from Marshal Tito. In April 1945, the Yugoslav Government under Marshal Tito was the first to recognize General Hoxha as head of the Government of Albania, long before most other Powers felt themselves in a position to do so.

Now, as we have heard, Albania is a small country, weak in economic and in military resources. She needed the assistance of a friend and ally, and she found her chief friend and ally in the Government of Yugoslavia. Yugoslavia gave assistance in the military, economic and diplomatic fields. In the diplomatic field, Yugoslavia took charge of Albania's interests in all foreign countries except France, the U.S.S.R.

and Bulgaria. The extent of the economic assistance which Yugoslavia gave Albania in 1946 can be gauged by the fact that, in the Yugoslav 1947 budget, Yugoslavia provided Albania with a credit of the equivalent of £10 million sterling or 56% of the total Albanian budget for 1947. In the military field, Yugoslavia provided Albania with personnel to train Albanian armies and with assistance in arms and material. In June 1946, Colonel-General Hoxha made a State visit to Belgrade which was followed by the signature, on July 9th, 1946, at Tirana of a Treaty of Mutual Friendship and Assistance. The text of this Treaty is before the Court. From the beginning to the end, the Treaty rings like a declaration between the two countries of the closest political and military co-operation. The two contracting Parties are assured that joint defence is in the interest of the two countries, and, under Article 3, each of the two Parties undertakes to come to the assistance of the other in the event of a threat to their independence or territorial integrity by any other Power whatsoever. The Treaty was described, at the time of its ratification by a unanimous vote of the People's Parliament in Albania, in a speech by General Hoxha, as "not only a powerful basis for the eventual defence of the independence and integrity of both countries, but also as a basis for increased economic and cultural collaboration.... At this solemn moment, we feel happier and stronger than ever, because we have done our duty in the great cause of humanity and because in Yugoslavia we have a strong ally who will back our cause as we back theirs". Members of the Albanian forces were sent to Yugoslavia for training, Serbo-Croat was taught in Albanian schools, and the cultural ties between the two countries were tended with care throughout 1946.

The extent of the economic collaboration was illustrated by a Yugoslav decree of the 1st October, 1946 (No. 79 in the Yugoslav Official Gazette), concerning the establishment of a regular maritime service between Yugoslavia and Albania, a decree which shows that the two countries had agreed to give Yugoslavia a virtual monopoly in coastal traffic between the two countries. This is followed by the Economic Agreement of November 27th, 1946, of which the first sentence gives the key to the whole, namely: "The contracting Parties agree to co-ordinate the economic plan of their two countries on a joint basis." Since the change in relations between Albania and Yugoslavia, the speeches of General Hoxha complaining of Yugoslavia's previous conduct contain many passages showing how close the relations were before the split; for instance, General Hoxha said, speaking at the Congress of the Communist Party on the 13th-14th November last: "In order to involve our country in a provocation on an international scale, prepared by Tito's Nationalist group and Trotskyite Yugoslavs, they pushed their impudence so far as to make statements that Albania was in danger...." "From the very beginning, the Yugoslav Communist Party's Central Committee and the Yugoslav General Staff tried to hinder the orientation towards the Soviet Army.... Several delegations of Yugoslav officers visited Albania in 1945 and 1946 in order to impose their views on organization and drill."

Further, how unexpected the change in the close friendly relations between Albania and Yugoslavia was is illustrated by the fact that, as late as August 10th, 1947, three Yugoslav minesweepers were ceremoniously transferred to the Albanian navy in Durazzo Harbour. If I

may be permitted to digress for a moment, if neither Yugoslavia nor Albania could in August 1947 have anticipated that their relations were not going to be so close and friendly in the future, why should the United Kingdom be supposed at about this time to have had the clairvoyance to anticipate this change? The Court will remember in this connexion that it is said that, in the autumn of 1947, we held back the knowledge of Commander Kovacic's evidence because we thought it better to produce it a little later when the relations between Albania and Yugoslavia had undergone a change.

I hope, Mr. Vice-President, that what I have said is sufficient to support my statement that, in the autumn of 1946, the relations between Yugoslavia and Albania were as friendly and close as the relations between any two independent States could possibly be.

I have now reached a point where I do not know whether the Court would prefer to adjourn for a moment or so to give everyone an opportunity to sit back and rest, but if the Court would desire a short interval, this would be perhaps a convenient break in the points I wish to put before the Court.

Le PRÉSIDENT EN FONCTIONS. Je suis d'accord pour que vous preniez quelques minutes de repos, et je veux ajouter seulement ceci: La Cour doit se réunir en Chambre du Conseil après la fin de l'audience, et par conséquent je vous demanderai de ne pas prolonger au delà de 6 h. 30, ou de finir un peu plus tôt selon l'ordre de vos développements.

Sir Frank SOSKICE. Thank you, Mr. Vice-President. I shall not be able to complete my argument to-night, but if I may find a convenient halting point, perhaps you will allow me to break off about that time.

(*The Court adjourned for a short time.*)

Sir Frank SOSKICE. I am much obliged for the interval you have afforded me. I will now continue my observations to the Court.

I will now add a point which arises as a separate issue, that is the question of laying mines without detection from the shore, and I would like now to examine it from various aspects.

The Court has read a good deal on this point in the proceedings before the Security Council and in the pleadings, and there has been oral evidence on both sides, and the Court's Experts have dealt with it in their answer to question 8. This evidence has been directed to two issues—first whether as a technical matter it is possible to lay mines within a certain distance of a coast without a risk of detection, and secondly, whether there was sufficient observation on the Albanian coast to detect the operations if conducted.

We do not consider that these issues are of great importance for the decision in this case. If the Court considers it as established that these mines were laid by Albania or by Yugoslavia acting in association with her, then the question whether observers would detect the operation is hardly relevant, since even if they did nothing would come of their observations. The issues are only relevant at all if it is really supposed to be possible that these mines were laid by the British, by the Greeks or by Yugoslavia without the knowledge of Albania, and I hope that by this time I have shown on other grounds the utter impossibility of these hypotheses. While, therefore, we do not consider that this evidence vitally affects any issue in the case, I will devote a few words to it.

Our submission on this part of the case is that while the operation of laying this minefield was not certain to be detected by the Albanian coastal authorities, the risk of detection was so great that it would never have been undertaken by any forces not acting under Albanian authority or with her approval, and our submission is supported by the views of the Court's naval Experts. The Committee of naval Experts in their Answer 8 (ii) draw attention, as did Commander Whitford, to the necessity for reasonably good visibility, so that navigational fixes can be obtained, and suggest that the Monastery of St. George and Limion Point might well have been chosen with another bearing from Denta Point. They find that the minelayer must have passed at about 500 metres off the coast between Denta Point ("an obvious place for a look-out") and the St. George Monastery. From this part of the coast, they say, the minelaying could easily have been observed by a look-out with ordinary binoculars. In addition, they say that the ships might have been seen from Cape Kiephali and from the Monastery itself.

Now as to hearing—you remember the evidence of Commander Whitford: The Committee of Naval Experts finds that under favourable conditions the noise of rails could be heard at about 1,200 metres (1,500 yards), but that additional noises quickly reduce the audibility. Under favourable conditions, therefore, the minelaying could have been heard from Limion Point and from the coast between Denta Point and the Monastery of St. George.

The conclusion stands out from this report that, disregarding altogether any additional mines which may have been laid to the north and east of the Medri channel, the risk of being detected in a minelaying operation by seeing and hearing and by a combination of both was very serious indeed, was indeed so great that it would never have been undertaken by anyone who might fear the consequences of detection.

And if we suppose that the mines were laid just before the 22nd October, this was even more the case, because the conditions were favourable for detection.

We do not know in fact exactly where watchers were, nor of course would the persons laying the mines, assuming these were not Albanian: the natural probabilities are, I submit, that someone would have been on the two best points of observation, namely, Denta Point and Limion. The Court may itself think it likely that there were observers in these places. Commander Whitford, the Court will remember, explicitly stated (p. 649[1]) that men were seen on 13th November west of Limion Bay and also round Denta Point and that positions west of Limion Bay and near Denta Point had been previously seen. They are marked on Annex 21 of the United Kingdom Memorial. Presumably the existence of these points would be known to others too.

According to the Albanian evidence, there was in May 1946 a reorganization of Albanian coast defences, and Captain Polena was appointed. If Captain Polena is to be believed, he did not take any precautions which had not been taken before. In particular, he did not place any posts on Denta Point or Limion Hill notwithstanding the jetty just below the hill which had formed the subject of a special report in 1945 (see Annex 16 C of Counter-Memorial) when Denta Point and Limion Hill were the best places for observing the Channel. He endeavoured to suggest

[1] See this volume, p. 166.

that Denta Point was inaccessible, which is disproved by maps. He also said he had not enough men, but he did not ask for reinforcements.

I suggest therefore two conclusions on this subject: (1) there would have been a serious risk of the laying of the minefield being observed from Limion Bay, Denta Point and St. George Monastery, if not also from other positions; (2) this risk was so substantial and so apparent that nobody who was laying those mines without Albania's consent would ever have run that risk.

I have dealt so far with the possibility of mines being laid by elements not friendly to Albania—a possibility which on other grounds I have already shown to be very remote. It remains to deal with the hypothesis that the mines were laid by a friendly Power—the only hypothesis which is tenable on the assumption that Albania did not lay the mines herself. In this case the whole matter assumes a different aspect. A risk there may have been; that risk may or may not have been successfully run—we do not know—but in any event the persons concerned would not hesitate to take it. They would know either, as Commander Whitford put it (p. 659[1]), that the guards would be told not to look, or that if anything were seen and reported the reports would not get very far. If it did not occur to them that responsible officers might be sent on leave, they would anyhow assume that those exercising responsibility would be told to take no action. In short, they would have every reason for acting with a full sense of security.

We do not know—and we cannot know—the extent to which the local authorities, military or civil, may have been informed of what was to take place. The arrangements would certainly have been made in higher places, and for those in the higher places there was more than one way of ensuring that no inconvenient action took place. If there is one thing which emerges from the Albanian evidence—apart from the mechanical answers which were given sometimes in reply to questions, sometimes in anticipation of questions—it is the impression of secrecy—of the extent to which one man is in ignorance of what his neighbour is doing: "If I knew I would tell the Court"—as they so often said—but it is always the other fellow who knows. I submit that just as for any strange element to lay these mines involved real and grave risks of detection, so for a friendly element the system was such as to provide every possible safeguard.

That brings me to the end of my fourth basic point, the last of the issues of fact which I set out to establish before proceeding to my fifth point—that given these facts as established, Albania is responsible in law. These four basic points make, in my submission, a complete case against Albania. The proof of each of them, depending on documents which have been filed and the oral evidence of experts and eye-witnesses, is made out in such a manner as to satisfy the most exacting onus of proof. We ask the Court so to find.

It remains for me to deal, before I come to my final submission on the law, with the evidence of Commander Kovacic, and I wish first to make it quite plain exactly how this evidence fits in with the rest of our case. It is evidence which came into our hands during the course of the case, a case which we considered, and still consider, to be proved against Albania without that evidence at all, but it is evidence which in fact gives precision to what we have already said. So far from being inconsistent in any way with the decision of the majority of the Security Council, it

[1] See this volume, p. 176.

completely supports and confirms it. Without Kovacic's evidence the case is complete—we know the mines came from Yugoslavia in any case; without it we should merely be in ignorance of the precise manner in which the mines were laid. It is that precision which is added by Commander Kovacic's evidence.

And, of course, if you accept it, it amounts to a case complete in itself, a separate and complete case on which, apart from any other evidence, you should reach the finding which I have already suggested to you.

Our opponents, knowing how strong is our evidence on the four basic points which I have mentioned, have concentrated the greater part of their efforts not on that evidence, but against the evidence of Commander Kovacic. They have brought to bear against it the whole resources of two Governments in the hope of discrediting it and destroying it. At the same time they have endeavoured to persuade the Court that the whole of our case depends upon this evidence. You will remember Professor Cot's remarks when he introduced his third set of documents, that if it is shaken our case falls to the ground (p.882 [1]). I shall examine the attacks which have been brought to bear against Commander Kovacic's evidence—carefully and in detail—and I shall hope, with some confidence, to satisfy you that in spite of all that has been brought up against him, this evidence stands. But I wish to repeat in the clearest possible manner that, important as this evidence certainly is, it is not essential to our case that it should be accepted. We have never put forward, in our pleadings or otherwise, Commander Kovacic's evidence as being designed for anything more than to supply certain facts which would otherwise remain unknown. Paragraph 37 of our Reply is quite clear on this. It is only our opponents who, for reasons of their own, have erected this evidence into the cornerstone of our case.

I would submit at the outset that you have to put to yourselves one principal question about that evidence. According to how you answer that one question, you can easily answer all the other matters at issue that arose in the course of his examination and cross-examination. What is this principal question which I ask you to put to yourselves? That question is simply this. Do you think or do you not think that Commander Kovacic is an honest witness who has endeavoured to give you the best of his recollection, or do you think he is a person who has come here deliberately to deceive the Court and invent an account of matters which to his knowledge never took place? If, whatever else you think about his evidence, you at least think he is honest, then it follows logically that he cannot have invented at any rate the basic important matters about which he gave evidence. He cannot, unless he is dishonest, have invented the basic facts that ships were hurriedly loaded with mines, that they had rails on them, that this was shortly before the British ships were mined, that a few days later the ships came back without the mines; unless he is dishonest, the conversations which he describes with Blazevic and Blazevic's friend must have taken place. Unless Commander Kovacic is a dishonest rogue, all this must be in substance true, though he may be wrong about details. Is he then an honest witness trying to narrate what he can recollect of events which took place over two years ago one autumn afternoon and evening, or is he a rogue who, for some reason best known to himself, has taken upon himself to come before this Court and tell lie after lie? That is the fundamental issue which arises from his evidence. He has

[1] See this volume, p. 399.

never pretended to recollect with precise accuracy every detail of what he honestly believes that he can recollect. In particular, he has never attempted to state with complete certitude the precise moment of time at which each successive event occurred.

Mr. Vice-President and Members of the Court, think what a tragedy this man's life has been. He begins as an officer in the Royal Yugoslav Navy. The war breaks out and, as happened to so many millions of unfortunate people in Europe, his life was completely overset. He himself spent months and years as a prisoner of war in enemy hands. After the war, as a loyal Yugoslav subject he went back to his country to begin his life afresh. In 1947, perhaps because of his antecedents, he apparently becomes suspect and obnoxious in the eyes of the present Yugoslav Government. It is made perfectly clear to him, because he is allowed to see his confidential report, that his life is in danger, and once again he has to uproot his life and go to a new country to begin a fresh existence and a new career. You saw him giving his evidence in a language which is not his own, subjected to the fire of Professor Cot's examination for more than a day and a half, answering in English which, though creditable, was very far from perfect, and finding obvious difficulty in expressing what it was he had in mind, yet patiently hour after hour giving you what stood out in his recollection of that fateful afternoon in October 1946. What possible reason could this man have to come before you and by untruths to blacken the country for which he obviously has an affection, as is shown by the fact that he immediately returned to it when the war ended?

Professor Cot accepted that Commander Kovacic might have had what Professor Cot described as "respectable" political reasons for once again leaving his country in August 1947. It must, you may well think, need considerable courage and constancy of mind on his part to testify before the world amongst strangers unsupported by any of his own countrymen about what his conscience urged him he must tell to assist the Court in arriving at a just conclusion as to the circumstances in which this outrage against British destroyers was perpetrated. It must have been a very considerable feat of endurance for three days to stand before you and testify in a foreign tongue as to these events. I confess I was a little shocked by a remark made by Professor Cot—I think I understood it correctly—that evidence should not be given by refugees against the State which has driven them out. I would like to know whether Professor Cot would contend that, for example, evidence should not before the war have been accepted from refugees from Germany against the Hitler State. I feel sure that such a doctrine would not commend itself to many people. There is no escape from it. It is one thing of two—however Professor Cot may try to argue. Either Commander Kovacic is a rogue and has invented the principal incidents of his story, or he is an honest witness, in which case the basic facts of this story must be true.

In examining these criticisms, I should like first to take this evidence itself as a whole and see what sort of story it makes. Is it a credible or an incredible story? Then I shall examine the separate points on which it has been said to be wrong—such matters as the angle of the sun and the loading of mines, and lastly I shall deal with the documents submitted by the Yugoslav Government.

Let us see what, in outline, is the story that he told you. He sees the ships on the morning of October 16th or 17th, 1946, or as he says

elsewhere, in the first part of the week (p. 350[1]). They are ships that he has known and served on (p. 324[2]). The naval base is small, its accommodation limited. Work is begun upon them by his staff. About 12 o'clock in the morning comes the order from superior officers to cease work upon the wireless installations on the ships. He gives the order to his staff to finish the work temporarily and instructions how to use the temporary equipment are given to the crew. The ships set off from the naval quay and Keric is on board one of them. Commander Kovacic does not see them set off, but at three o'clock in the afternoon the midshipman Keric comes back, having walked from Panikovac Cove to Mandaline Naval Base (p. 395[3]). We do not know nor does Commander Kovacic know at what time the ships left the naval quay for Panikovac Cove, but if Keric got back to the naval base at three o'clock, he must have left Panikovac Cove not later than say 2.15 p.m. Thus we can say upon the assumption that these times given by Commander Kovacic are approximately correct, and upon the assumption therefore that Keric got back just before three o'clock in the afternoon, that the ships must have reached Panikovac Cove at any rate not later than 2.15 in the afternoon. About 4.15, Commander Kovacic leaves his workshop and goes on the motor launch past Kulina Point where they pick up passengers on their way to Molo Krka. It is agreed that if he left about 4.15, he would, I suppose, have passed Kulina Point a few minutes later and would be able to see Panikovac Cove. These times obviously must be approximate times. He is, according to the Parties' experts, upon a course some 500 metres or perhaps a little more from Panikovac Cove. The sun is at 30° to the left. He can discern with his practised eye that these two ships are having mines loaded upon them. Mines, he knows, are in Panikovac Cove (p. 327[4])—big round German Y mines and oval German magnetic mines. He knows these ships' gear well because he has served on them. Their two derricks are at work. The ships are alongside one another (p. 462[5]), the outermost ship overlapping the stern of the nearmost ship somewhat to the stern and slanting towards the quay as he described it in his drawing. He can also see the ships had been fitted with rails (pp. 329, 390[6]).

As the motor launch proceeds on its way, he sees that "a few" or "some 20 mines" have been loaded and he sees a mine loaded into each (pp. 328, 386[7]). That is just what he might well see as he passed on his way. The sun is slanting and he can see the silhouette of the mines and something of their horns, as he described them, the paint being fresh and glinting somewhat in the sun (p. 390[8]). His interest and that of the other passengers on the launch is aroused at seeing mines being loaded on to the ships (p. 329[9]). You will remember that in those days in late 1946 feelings were running high between Yugoslavia and the Western Powers, and there were rumours of warlike preparations. Then the same evening he was sitting on the terrace of Keric's house at Sibenik, and he again saw the ships this time, so far as he could tell, fully loaded. They then went off that night. They were away until some four days after the B.B.C. broadcast about the mining of the British destroyers, and they then reappeared at Sibenik, minus the mines, with the rails still on the ships, and the conversation took place with Drago Blazevic and the friend of Drago Blazevic's to which Com-

[1] See Vol. III, p. 552.
[2] " " " p. 526.
[3] " " " p. 597.
[4] " " " p. 529.
[5] " " " p. 664.
[6] See Vol. III, pp. 531, 592.
[7] " " " p. 530, 588.
[8] " " " p. 592.
[9] " " " p. 531.

mander Kovacic deposes in his affidavit, which made him think that these ships were connected with the incident he had heard on the B.B.C.

If the evidence is true, the conclusion is inescapable that these ships were hurriedly loaded with mines, that they went out and laid these mines in Albanian waters and the ships returned to Sibenik a few days after the British destroyers were mined. That then is the story—and I first ask you to look at it as a whole. It is a simple story with six main points—that there were M-class ships at Sibenik in the middle of October; that there were German Y mines in Sibenik; that two ships were hurriedly loaded with mines; that they left Sibenik about the 17th October; that they came back about the 27th October without the mines; that the word was about that they had been to Albanian waters. Nobody can say, nobody has said, that this is an improbable story. On the contrary, to anyone who knows—as we do now know—that new German Y mines with swastikas on them were found in Albanian waters on 13th November and who wonders—as anyone must wonder—how they got there—this story must seem a remarkably probable story. It hangs together in all its parts—it has the ring of truth.

Now let us examine the criticisms in detail made against this evidence. Great efforts have been made to show that it is intrinsically untrue. Facts, of which no note was taken at the time, have been subjected to a microscopic examination in order to detect some impossibility—the whole resources of States have been used, experts have been employed, minute calculations made—and let us look at the results. And above all in our examination of the evidence, let us keep a sense of proportion.

There are some essential facts and some which are not essential: what evidence, after a distance of time, even after eight months (from October 1946 to July 1947) would not contain discrepancies or ambiguities? Remember the very short time Commander Kovacic had to make the two critical observations, at 4.15 and sometime before 6 on that day, and ask yourselves, if you will, how many people would be absolutely certain and accurate as to such details as the relative positions of ships seen some distance away. Perhaps Admiral Moullec was not far from the truth when he said that "Kovacic moulded his report to the British pattern chock-full of facts". "In so doing, he may have exaggerated certain points and he may have given undue stress to others", but we do not agree with Admiral Moullec that this leads to the result that "the whole of his report is completely spoilt". But I feel sure that the Court will take account of all such factors, and, even if it finds that there are some discrepancies on minor points, will, if the main points are established, accept the evidence. In fact, I shall show that the discrepancies—if they exist at all—are quite remarkably small.

Speaking generally, before I come to deal with specific criticisms, Admiral Moullec said that what had struck him about Kovacic's evidence was its precision in some parts and its lack of precision in others (p. 890[1]). He considered it strange that Kovacic should not know the name of his immediate superior, that he should not know what works were being done on other ships—he said there would be regular conferences in the shipyards at which Commander Kovacic would be kept informed of all that was going on.

These general criticisms are misplaced. They are based upon a failure to appreciate what was Commander Kovacic's position at Sibenik: he

[1] See this volume, p. 407.

was, and he made it clear on a number of occasions, head of the signals repair works of that Naval Command and had nothing to do with the rest of the workshops. The director of the workshops was not his superior officer at all, and there is no reason why Kovacic should know anything about him. Kovacic was in fact directly under a headquarters at Split. He would have no interest in or means of knowledge of what was being done in the workshops—and the idea that he would attend weekly conferences is not related to the facts.

These then are the general criticisms—the only general criticisms—directed against his evidence, and the Court can see how little there is in them. Now let me pass to deal with particular points.

First then, the Yugoslav Government, in its official statement, with all the resources at its disposal, states that the weather was rainy and cloudy. It has been left to us to bring to the Court the official bulletin from Sibenik, which shows that on the afternoon of both the 17th and 18th October the weather was fine. There was no cloud at all anywhere on the coast on the 17th, and on the 18th only one-tenth cloud—the least possible—at Split (the only place covered by the bulletin for that day).

Secondly, the communiqué stated, and experts on the other side have sought to show, that there would have been a shadow over the jetty at the time Commander Kovacic says he saw the mines being loaded. Extensive enquiry has been made by the Parties' experts. I would refer the Court to the answer filed by our experts on 8th December (Ref. E/11/1/72) after the full map data has been received.

Thirdly, it was said that he could not possibly have seen what he said he saw at the distance and in the circumstances. It was said that the sun would be in his eyes, that nobody could recognize a Y type mine at 500 yards, that he could not have seen the horns, and that he could not have seen the minelaying rails.

Now, Mr. Vice-President, we must really be very careful in formulating any criticism on these points. You have had before you a naval officer, keen-sighted, of many years experience of looking at ships, of looking over water, of seeing mines, a man with a large background of knowledge and memory associations which we cannot share. We do not really know the conditions on the spot, the nature of the light, the reflections, the exact angle at which these objects would fall upon the eye, and in my submission it is only with the greatest hesitation that we, or for that matter any expert, whom we or you may ask to give his views on the matter, should venture to pronounce upon what one man saw on a particular day at a particular place.

One can discern objects on the water much further than on land. How often have you looked across a stretch of water and been astonished on a clear still evening how clearly you can discern objects at great distances. But Commander Kovacic is a naval officer used to keeping watch, and not only that, but used to handling and seeing mines, knowing everything of their shape and contours. The first thing, you might think, that he would wonder at, upon seeing mines loaded on to a ship, is the purpose for which they were being loaded, and instinctively his eyes would search round the periphery of the mine to see if he could, as it were, feel with his eyes where the horns had been fixed into their bases. You and I, no doubt, are not used to discerning the details of mines, but Commander Kovacic is. Is it not common practice and experience that in matters of this sort the eye and the mind become practised? The eye which has been used to searching for particular

objects, the eye of the hunter, the eye of the aviator, the eye of the artist, and the eye of the naval commander, can discern those objects for which they have been accustomed to look better than those whose eyes are not so well trained.

Now what does the Committee of Naval Experts say upon the second and third points to which I have referred? In their answer, they say that in any event the ships, the mines and mine sinkers and the loading of the mines could easily have been seen, and that if the ships were moored on the north side of the cove—as Commander Kovacic says—the gloss on the mines could have been observed. You will note from Annex 1 that they state that the gloss of the mines' paint was very conspicuous—a striking confirmation of what Commander Kovacic said.

Moreover, they find that the horns and the rails could have been seen, although faintly (and Commander Kovacic only said he could see something of the horns) if the boat followed course (i), which is in fact the course Commander Kovacic says it followed (p. 328[1]), so that in the whole of this part of the evidence it is shown, and accepted by the Court's Experts, that if what Commander Kovacic says happened did happen, then the whole story and all its details are possible and hang together.

There remains the small additional point about the rails. Commander Kovacic never said he could see all the rails (p. 329[2]). He put before the Court a drawing to show how the rails go out at the back of the ship and indicated what part of these he could see. He never said or suggested that he could see all four rails of the two ships. In fact, as Commander Whitford demonstrated without difficulty, at least some of these would have been seen whatever the position of the ships (p. 634[3]).

Now, Mr. Vice-President, that is the point at which I conclude my address on the details of what Commander Kovacic could see on the occasion of his first passage across the water. According to my watch, it is now 6.20. If the Court desires to adjourn, that would perhaps be a convenient moment to adjourn, but I will continue of course if the Court would like me to do so.

[*Public sitting of January 18th, 1949, morning.*]

When the Court rose yesterday, I was dealing with Commander Kovacic's evidence, and I had just dwelt upon three preliminary points relating to that evidence. I now come to a fourth point which relates to the size of the ships. Much was made of this by Admiral Moullec in his evidence, and we are the first to agree that he succeeded in demonstrating that the dimensions of these ships given in *Jane's*, upon which both sets of experts had been working, are substantially wrong (p. 817[4]). We agree to that and we agree that in fact the ships are much smaller than was supposed. What are the consequences of this?

First, this discovery in no way touches any statement which Commander Kovacic has made. He has never—and this is a measure of his evidence, for there must have been much temptation for him to do so—associated himself with the dimensions in *Jane's:* he has consistently and repeatedly described these as "small mine-layers" (p. 323[5]) or "very small ships and very easy to move alongside jetties" (p. 382[6]). Even when

[1] See Vol. III, p. 530.
[2] " " " " 531.
[3] " this volume, p. 151.
[4] See this volume, p. 334.
[5] " Vol. III, p. 525.
[6] " " " " 584.

Professor Cot put into his mouth that they were "sixty metres long" (this was of course before Professor Cot received other information), he repeated that they were ships of 130 tons only (which is correct) and might be regarded as "very little ships" (p. 385[1]).

He recognized the photograph in *Jane's*, but that is all (p. 324[2]). An allegation of want of good faith was made by Admiral Moullec against Commander Kovacic when the experts discovered that the dimensions of the ships given in *Jane's* were erroneous. That, I thought, was a surprising and rather ungenerous suggestion. If anyone was to blame for the mistake, it was the experts on both sides in whose work Commander Kovacic had no share, and the unfortunate Commander Kovacic turns out to be the only person who was more or less accurate in constantly referring to these ships as small ships easily manoeuverable.

Secondly, the fact that the ships were smaller than was thought makes certain other points in Commander Kovacic's story appear even more probable than was thought. Certain criticisms our opponents were able to make on the basis of the old dimensions—criticisms which in any event we thought were not well-founded, but they lose even a *prima facie* probability when applied to the new dimensions. The loading of the mines on to the ships, for example, in the position described by Commander Kovacic, becomes all the easier the smaller the ships are—he has always laid stress on their manoeuvrability and his account of the method of loading becomes really convincing when it is realized how small and handy they were. And the same applies to the number of mines carried.

Here our opponents regard the new dimensions as establishing a point in their favour—but the opposite is in fact the case. For if Commander Kovacic's evidence is carefully examined, it will be seen that he never states that he counted forty mines or twenty mines or any number of mines (p. 406[3]). What he does say is that he saw the ships partly loaded and then fully loaded (pp. 413, 420[4]). The figure of forty mines was based upon recollection that ships of the M-class were constructed to carry forty mines—this may refer to some smaller mines of an earlier type; but he did not realize that this number would have to be reduced if the type of mines carried were GY (Affidavit, para. 11). The existence of this very natural mistake is in fact another element which goes far to disprove Professor Cot's presentation of him as one who invents his evidence from books.

But to return to the mines. If, as now seems certain, and as the Committee of naval Experts finds (Answer 7 (*a*)), the ships could only carry twenty mines or less, then any calculation based upon the time of loading becomes unnecessary, since, even accepting the—quite unreal—times of Captain Ormanov and Admiral Moullec of six minutes a mine, they could all be loaded in two hours. The Court need not therefore be troubled to find what a reasonable rate of loading mines would be since any time is consistent with Commander Kovacic's time-table. It is, of course, significant to note that the naval Experts (Answer 7 (*b*)) say that in normal conditions 1½ minutes would be sufficient and in less favourable conditions three minutes. Even on the latter basis the loading would be done in one hour.

Fifthly, as to the loading of the mines. I deal here merely with the method of loading, not with the mines. Much time was given to an attempt to show that the two ships could not have been loaded simul-

[1] See Vol. III, p. 587.
[2] " " " " 526.
[3] See Vol. III, p. 608.
[4] " " " pp. 615, 622.

taneously and that they could not have been loaded in the positions described by Commander Kovacic and that they could not have been loaded with their horns on. Two of our witnesses dealt with this, first Commander Lankester, who showed that in principle it was perfectly possible to carry out this loading—he himself showed you on his models the position he would have chosen with the stern of the outer ship touching the quay—this would allow the derrick to overlap the quay by 10 feet. This was his personal idea how the loading should be done and was not particularly related to the positions given by Commander Kovacic. The latter was dealt with by Commander Whitford, who (p. 633 [1]), I hope, succeeded in dissipating any doubts and confusions about this matter and in showing clearly that Commander Kovacic's position and many other positions were entirely possible—no doubt some of Admiral Moullec's positions would be possible too—it matters not. There is nothing impossible in Commander Kovacic's position, and that is what matters. I add, these conclusions remain perfectly valid even though the ships turn out to be smaller than we thought: the derricks may be shorter, but the ships are narrower and the distance to be covered reduced.

With regard to the horns, the naval Experts (Answer 7 (*c*)) find that these mines can be loaded with or without horns according to local instructions. Even if the horns were screwed in on board, this would only need five minutes per mine per unskilled person, so would be completed in 100 minutes at most. Nothing can, therefore, be made of this against Commander Kovacic's evidence. In other words, there is no hard and fast practice. The mines may have been loaded with horns on or not. Commander Kovacic says they had horns on when he saw them, and there is no reason to disbelieve this statement.

So much then for what Commander Kovacic saw from the launch. Now we come to a sixth heading, namely what he saw from the terrace of Keric's house. Every detail of this episode has been minutely checked. Hints in Professor Cot's cross-examination that there was no such house and a statement by Professor Cot that Keric did not live there have been abandoned by our opponents, and moreover a photo of Panikovac Cove taken from the terrace of the house has been admitted in evidence.

Further, we know now from the letter of the Albanian Agent of the 6th December that an affidavit has been made as to the distances in Sibenik—also with a view to checking Commander Kovacic's evidence, and since our opponents withdrew their application to file it, the inference is that it supports rather than damages Commander Kovacic's story. Photographs have been taken from Keric's flat, one with a telescopic lens, and the experts have examined in the closest detail whether from that terrace an observer would have a clear view of the ships. You will find the opinion of the British experts set out in the reply which was submitted to the question put by Judge Ečer, including the revised reply which was sent in after the smaller dimensions of the ships had been established. Our experts say that it would have been possible to observe from the terrace that the ships were fully loaded from a view of continuous rows of mines on deck, the cessation of activity with the derricks and the reberthing of the outside ship (and that, for a number of reasons, this view may well have been extensive). There ceases to be any difficulty about this point once it is realized that the ships—as they

[1] See this volume, p. 150.

naturally would—changed position after loading was finished, probably preparatory to leaving the cove and, as is not unlikely, were well clear of the jetty when Commander Kovacic saw them. Indeed, this change of position may have been one of the reasons that led him to suppose that the loading had been completed. There is in fact no justification for Admiral Moullec's assumption that after they had been loaded the ships would have remained at the head of the cove even if, indeed, they had ever been there. Commander Kovacic says they were not, and that he could see them, and there was no impossibility in what he saw, at any rate if the ships were well out from the cove. The Committee of Naval Experts (Answer 6 II) find first that as a matter of light the ships could have been seen, and, accepting, as they do, the United Kingdom's sketch of the configuration of the land, that the silhouettes of the ships may partly have been seen from Keric's house. Our opponent's contention, therefore—and the onus is on them—that it would have been impossible for the ships to have been seen receives no support.

Then there is, of course, the question of the exact time at which Commander Kovacic saw the ships. You will remember that in his affidavit Commander Kovacic said he saw the ships about 6.30. The time of sunset and of twilight was looked into, and it became reasonably clear that if, as the experts agree, the sun set at 5.11 and civil twilight ended at 5.41, he could not see the fully loaded ships in what he describes as still daylight at 6.30. With your permission, I recalled him at this point, and, realizing from the findings of the experts that he must have put this time rather too late (pp. 465 *et sqq.*[1]), Commander Kovacic recounted to you what he did on that evening when he landed at Molo Krka Bay. He spent a little time in his room. He then went to Keric's house, and after a conversation in an inner room he went out on to the terrace. In spite of repeated questions from Professor Cot, he persisted that he could not be certain about the time. He finally said that he thought that when he saw the ships it might be six o'clock or perhaps he should say that conscience permitted him to state that it was before 6 o'clock (p. 474[2]).

According to the computation made by Judge Ečer in the question he put to the Experts, the time must have been about 5.35 hours. If Commander Kovacic had been a dishonest man, knowing what the Experts said that sunset that evening was 17.11, do you not think that he would have put that time somewhere round about sunset, perhaps just before or just after? This would have left plenty of time for the ships' loading to be completed. Instead of that, he, and I submit that this is a clear indication of his honesty, still said that while he was quite uncertain of the time, it might be 6 or even before 6 o'clock. Well, twilight ended at 5.41, but you have heard and your knowledge tells you that light lasts longer than this, especially over water, and with a clear sky he might well be able to see, as you may think, across the bay the outline of these ships, then fully loaded, even as late as 6.15. The men would have stopped work, probably the mines would be covered in. There would be all sorts of signs to one used to seeing these things. Many Members of the Court may often have seen, in these quiet autumn nights, over the waters how distinctly objects appear in the gathering dusk. If the time when he reached the terrace was in fact 5.35, then the opinion of the Court's Experts—to which I

[1] See Vol. III, pp. 667 *et sqq.*

[2] See Vol. III, p. 676.

again beg to refer—is that there was sufficient light for Commander Kovacic to have seen what he claims.

Seventh, a considerable point was made of the heating of the boilers in the ships. Admiral Moullec, who was not himself very ready to answer my theoretical questions when I put them to him, although after all he was an expert and not a witness of fact, devoted a long passage in his evidence to this subject (pp. 891 *et sqq.*[1]). He expressed surprise that Commander Kovacic should not know whether the fires were in or out, and accused Commander Kovacic, quite unjustly, of refusing to give a figure which every sailor knows, namely, the time it takes to get steam up on one of these ships. Then he himself expressed the opinion that this period is at least four hours and deduced that the ships could not have reached Panikovac Cove before 4.30 p.m.

The answer to this is that Commander Kovacic, as he made quite clear, was in charge of radio work generally at Sibenik, and it was no part of his duty to concern himself with the boilers. Although he was merely a witness of fact, so far from refusing to give a figure known to everybody, he pointed out that until he knew whether the fires were out or what the condition of the boilers was, he could not give any useful estimate. The Court may think that in this he showed greater wisdom than the Admiral. The Admiral's assertion that it takes four hours to light a boiler and get up steam in one of these ships can safely be left to the experts to evaluate, but the exact period is unimportant, because the whole argument is based upon a fallacy.

Admiral Moullec's programme is in fact based upon the assumption that no order was given to the ships until noon or thereabouts; but there is no evidence for this at all. The order given at noon was merely an order to Commander Kovacic to suspend the wireless repairs. It is in fact most unlikely that the captains of the ships whose business—and not Commander Kovacic's—it was to get up steam, were not given their orders some time before. The work for which Kovacic was responsible could continue whether steam was up or not. Keric, his subordinate, was still putting in some finishing touches when he sailed on one of them to Panikovac Cove. It would take time for the staff to appreciate that Commander Kovacic's section was still working on the ships, and the necessary orders would then be sent. It would not have been at all surprising if the fact that wireless repairs were in progress had been forgotten altogether.

This whole criticism is therefore based upon the false premises that the orders to get ready to sail were not given earlier, unrealistic estimates of the time it in fact takes to get up steam on an oil-driven ship, and a failure to understand Commander Kovacic's position in the organization.

These then are the supposed internal inconsistencies, and I submit to you how strikingly they have failed to make any impression on the evidence. Remember, too, that there are other contentions which our opponents faintly raised at the outset, but in which apparently they do not persist, and we have heard nothing more of them. At one time it looked as though they were trying to challenge the ships' route and time-table, that which is set out in the map attached to Commander Kovacic's affidavit. But the time for refuelling, the distances, the speed of the ships, and the route through the islands and the swept areas, all fit in.

[1] See this volume, pp. 408 *et sqq.*

I now pass to the final attack which has been made upon the evidence of Commander Kovacic, the attack of the Yugoslav Government. It is indeed an unenviable task to have to compare the evidence on the one hand of Commander Kovacic and on the other of the Yugoslav Government. On one side you have the United Kingdom which calls a man to give to the best of his recollection his evidence before you two years after the event, and which only by sheer chance finds another recent exile, Pavlov, who does confirm in an important detail Kovacic's evidence. On the other, you have Yugoslavia, with the opportunity of producing documents and with the means of obtaining statements from individuals without the risk of those who made them being exposed to cross-examination. It was for these reasons that we opposed the admission to the Court of certain of these documents, documents sought to be filed after our witnesses had given evidence. The Court overruled our objection, and we respect the Court's decision, but I think I am entitled to say this. First, the Court, by its Order of November 24th, before it decided to admit those documents—documents which were professedly filed to establish the truth of what was contained in the Yugoslav communiqué—has clearly indicated that those who seek to disprove the evidence of a witness before this Court must do so by evidence too and by credible evidence. Second, the Court, in considering what value should be attributed to these documents, I submit should take into account the circumstances in which they were produced. The Yugoslav Government had known since our Reply was delivered that we were saying that *Mljet* and *Meljine* sailed south in the middle of October, and the whole object of these documents was to show that the ships were laid up and incapable of sailing at that time. Yet, on the 8th November, we only have a communiqué. It is not until one month after the communiqué which shows that the Yugoslav Government had decided to take the line that the ships could not have gone to the Corfu Channel, and not until two weeks after the witness Kovacic had been cross-examined with the utmost detail and persistence on these facts, that these documents at last appeared.

I think I may venture to say one other thing. The Court has seen Commander Kovacic as a witness. It has formed its opinion of him. The Court, too, will have to form an opinion of the evidence which the Yugoslav Government furnishes.

Mr. Vice-President, the first piece of so-called evidence adduced was the Yugoslav communiqué of 8th November, 1948. This communiqué stated eight points which I can sum up as follows: (1) that Kovacic did not give his evidence until one year after his escape; (2) that Kovacic has no means of livelihood; (3) that his escapes from the enemy were suspicious; (4) that his wife was executed as a Gestapo agent; (5) that Drago Blazevic does not exist in the Yugoslav navy; (6) that the ships *Mljet* and *Meljine* do not exist; (7) that all the minesweepers of the Yugoslav navy were without interruption in the Sibenik workshops from the 27th September to the 9th November, 1946; that their first trials were carried out in the presence of a commission on the 9th November, 1946, and that during all this time they were unable to sail; (8) that, by reason of the angle of the sun and other factors, Kovacic could not have seen the ships in Panikovac Cove.

The first four points were dealt with by the Attorney General, and I shall not repeat what he said. I have just dealt with the eighth point,

and it remains, therefore, for me to deal with points five, six and seven.

The fifth point is that Drago Blazevic does not exist in the Yugoslav navy, and to support their statement the Albanian Agent filed on 25th November, 1948, a certificate attesting this fact.

This certificate is dated 18th November, 1948, and is signed by the Director of Personnel and counter-signed by Admiral Čzerny. It is a certificate which it is very easy for the Director of Personnel, a political officer and not a naval man, to give, and, unlike some of the other certificates, there is no supporting material on which it can be checked. Commander Kovacic explained that the certificate might be literally true while being in substance a barefaced *suggestio falsi*. He said that the Director of Personnel might be availing himself of the differences of spelling in Serbo-Croat of Slovene names, and saying that no such person as Drago Blazevic existed because in the register of personnel of the navy the name "Blazevic" is spelt rather differently from the way in which Commander Kovacic has spelt it in his affidavit. Now this seems to us a very possible explanation, seeing that such a procedure would be very similar to that adopted in the Yugoslav communiqué itself. This communiqué, taken literally, said that no ships of the descriptions of *Mljet* and *Meljine* existed in the Yugoslav navy, and we find that this statement, which was meant to convey quite a different meaning, is justified literally by the fact that the names of the ships had been changed. Kovacic himself, it is true, thinks that the certificate is a deliberately dishonest one. He had no respect for the political officer, the Director of Personnel, but he does respect Admiral Čzerny, a career officer of the old navy. He explains that the position of Admiral Čzerny was a difficult one, subordinated as he was to a political commissar. In any case, it occurs to us that Admiral Čzerny as Commander-in-Chief could not normally verify the data on which a certificate of this kind presented to him by his staff was based.

So far as Blazevic himself is concerned, Commander Kovacic answered every question put to him about this man candidly and clearly. He identified him as one of his predecessors in charge of his signal workshop, and he named the intermediate officer in charge. Did Commander Kovacic invent Blazevic? Does such a person really not exist? It does not seem very likely that Commander Kovacic, in the one case he chose to give a name, would invent the name of a man who did not exist in the Yugoslav navy, since he could easily have refused to give Blazevic's name for the same reason that he suppressed another name. It may be presumed that Commander Kovacic thought that Blazevic, being in high favour with the party, would not suffer for revealing to another officer (not the suspect Kovacic but possibly another officer in good favour with the party) a little information about a secret mission, and you will have observed it is the name of this other officer, who told Kovacic, which Kovacic refuses to divulge. It was suggested at one time that we ought to have produced a Yugoslav navy list to prove Blazevic's existence; but the onus was not on us to prove Blazevic's existence, and we have no access to a Yugoslav navy list. It was for the Yugoslav Government, if they wanted to satisfy the Court that Blazevic does not exist, to produce the navy list, and this they have not done.

The sixth point in the communiqué is that the *Mljet* and *Meljine* do not exist, and I invite the Court's particular attention to this issue.

Sir Hartley Shawcross, in his opening address, drew attention to the evasive language used in the communiqué (p. 54[1]). It seemed to show that the ships might have existed at some time, in particular that they might have existed on October 26th, 1946, and merely to be denying their present existence. Professor Cot, appreciating that such an interpretation involved imputing to the Yugoslav Government a mere sophistry and prevarication, firmly asserted that the words used mean that the ships do not exist and did not exist at the relevant time (p. 168[2]). Well, it was pointed out by the Attorney General that at least in *Jane's* and in other manuals reference was made to them. Professor Cot replied in his opening speech that there was a note stating that it could not be guaranteed that the ships had not been lost at sea. According to Professor Cot in his speech at that time, Commander Kovacic must have invented the ships and his implication was that Kovacic had found them in *Jane's*. What do we see when we look at Annex 1 to the Albanian Agent's letter of 25th November, 1948, and the other certificates? Is it not a cause for strong comment that when these documents are produced, whatever else they show, if they are genuine, they show beyond peradventure that not only do these ships exist but that they existed in October 1946? They existed as ships Nos. 1, 2 and 3 of the M-class. All that has happened to them is that they have changed their names from the more euphonious *Marjan*, *Mljet* and *Meljine*, by which, no doubt, they are still, perhaps affectionately, known by sailors and officers of the Yugoslav navy as they are known by Commander Kovacic, to the more impersonal letters and numerals M. 1, M. 2, or M. 3.

After all, this communiqué was issued in an attempt to demonstrate that Commander Kovacic was a man whose word was not to be believed, a man whom you could not trust as an honest witness. What are we to say when we find that the Yugoslav Government has made in this communiqué, issued for that purpose, what can only be described as a *suggestio falsi*? Does Professor Cot still say that we should have withdrawn Commander Kovacic in the face of an *ipse dixit* of the Yugoslav Government which was so disingenuous and misleading as this?

There is one other remark that I must make on this question of the names of the ships before I leave it. Professor Cot, turning from defence to attack, has tried to convey the impression that Commander Kovacic in some way denied that these ships were called M. 1, M. 2 and M. 3, and you will find many pages of his cross-examination devoted to this. Of course, Commander Kovacic never said anything of the kind, as reference to his evidence will show. Commander Kovacic knew quite well that they had been officially renamed: he stated that he and his comrades retained the old names; what he could not say was, when they were renamed or which ship was given which number—that is all. You will see the relevance of this when I come to examine a later document filed by the Yugoslav Government.

So much for point No. 6. Before I pass to point No. 7, which will involve somewhat lengthy treatment, it may be convenient if I dispose of the remaining certificate—that of Captain Ivan Vulin that the ships were not refuelled at Boka Kotorska by units of the Yugoslav navy, nor did they pass through Boka Kotorska. Captain Vulin is not before the Court, and we cannot ask him any questions or check his evidence in any way. We have no information of the office which he held or

[1] See Vol. III, p. 252.

[2] See Vol. III, p. 366.

of the means of information which he had at his disposal and what steps he took to inform himself before he issued his certificate. As Commander Kovacic pointed out when the certificate was put to him, Boka Kotorska is a large stretch of harbour water with many small ports and inlets and containing fuelling facilities at several of them, some of them from the dockside, some from barges. Some of the fuelling facilities are naval and others are for the use of merchant ships. Captain Vulin's certificate is evasive, since he merely refers to refuelling from naval units, whatever that may mean. Moreover, he speaks of ships "passing through Boka Kotorska", which is inappropriate, since this is not a strait but an enclosed piece of water. Thus, even if it stood alone, the certificate does not prove anything at all, but it does not stand alone. The evidence of Zivan Pavlov which we have recently filed in fact proves quite clearly that the certificate is false or that its terms do not cover the facts. This seaman was made available as an oral witness if our opponents had desired to request the Court to call him. He only came to Trieste on the 25th October, 1948, and we produced his evidence as soon as we heard of it. He states quite directly that he saw one M-class ship in Boka Kotorska between the 21st and 27th October, 1946. There is no doubt about the dates which he fixes by reference to the date on which he joined the SS. *Timok* at Split, namely, the 17th October, 1946, a date which you can verify from his trade union membership card. There is no doubt about the identification of the ship. He served seven years in the navy and had been on board a minelayer and, unlike Captain Vulin's certificate, he does not speak in general terms of Boka Kotorska but names the specific place Zelincka where his ship went. Pavlov's evidence seems to be accurate and does afford strong reason for questioning these certificates furnished by the Yugoslav Government.

The official communiqué is grossly disingenuous. The Boka Kotorska certificate is extremely evasive, and the third—the Blazevic certificate—is at least suspicious. With this background we can now approach the seventh and last point. As stated in the communiqué, it is this:

"The minesweepers of the Yugoslav navy were without interruption from September 27th to November 9th in the shipyards of Sibenik where their boilers were being cleaned, their machinery overhauled, and various other repairs done. The first test-sailing took place before a commission not earlier than 9th November, 1946, whereby it is shown that during all this time they were completely incapable of putting out to sea."

I venture to draw the Court's attention to the exact wording of this passage, since it represents the official statement of the Yugoslav Government, and this is what the Yugoslav Government sets out to prove. It is to prove this, and nothing else, that the Yugoslav Government placed at the disposition of Albania the documents numbered 6, 8, 9 and 10 in the letter of the Albanian Agent dated 6th December, 1948, as well as the original register filed subject to certain conditions.

Now, before we look at the documents, let us consider the general probability of the story. The whole minesweeping fleet of Yugoslavia, it is said, was out of action at one time and was in Sibenik naval workshops together, not merely the M-class ships, but the whole fleet. A reference to the minutes of the Medzon Board (Appendix A to

Minutes of 22nd October, 1946 shows that this fleet consisted of twelve vessels.

Now, in the first place, the Sibenik workshops are quite modest in size—they could not possibly deal with repairs or refitting to twelve vessels at one time: Commander Kovacic in his evidence stated that perhaps two small vessels could be handled simultaneously. Even if you double this figure, the story does not look to be a possible one. It appears from the Medzon minutes that the ships were *all* based upon Susak (Fiume), which of course had far more extensive facilities, and it seems, to say the least, a little surprising that they should have come to a small place like Sibenik if their only object was refitting. But further, the fact—if it was a fact—that the whole Yugoslav minesweeping fleet was, in 1946, out of action together, was a matter of concern not merely to Yugoslavia, but to a number of other countries interested in minesweeping. Yugoslavia was a member of the Medzon Board, and as such had to render periodical reports regarding her minesweeping fleet to the Board. You may think it interesting to compare the reports rendered by Yugoslavia to the Board with the certificates and documents supplied by her to this Court—both sets of information—official governmental reports, but the one set supplied for the purpose of being used in litigation and the other not.

First, let us look at Appendix A to the Minutes of the meeting of 22nd October, 1946, which shows all three M ships at Susak (Fiume)—they had been reported there at previous meetings and had been there at any rate from March 1946. Of course, the information on which this Appendix was based would be founded on returns sent in from Yugoslavia and would not be quite up to date and would probably refer to a date shortly previous, probably one or two weeks previous. So that these vessels were probably at Susak at any rate up to the 8th or 10th October.

What is the significance of this? First, the information contained in these minutes is entirely inconsistent with the communiqué which says that all ships were at Sibenik from 26th September onwards. To be at Sibenik at this date, they would have had to leave Susak a day or two previously and could not have been reported as being at Susak at the meeting of 22nd October.

Secondly, the information is entirely consistent with and indeed corroborates Kovacic's evidence, for he says the ships arrived at Sibenik about the 16th October from the Northern Adriatic.

Next, let us refer to Appendix A to the Medzon meeting of 10th December: this shows the ships at Kotor Bay—again confirmation of a journey south in the period previous to the date of the report.

M. Cot has attempted to answer this by saying that Medzon minutes do not record "cleanings, overhauls or small repairs which minesweepers had to undergo at the end of their cruises" (p. 169[1]). That statement itself seems inexact, since, for example, some repairs to part of the Greek fleet are recorded in Minute No. 25 of 10th December, 1946. But what is it that happened here? According to the Yugoslav Government, the whole of its minesweeping fleet was completely out of action for a period of six weeks—is not that an event which would be reported? To suppose otherwise would indeed be a grave reflection on the Yugoslav Government's representative. We do not have to rest upon conjecture in this matter, though even conjecture would be pretty certain on this point. For let us look at Minute No. 32 of the meeting of

[1] See Vol. III, p. 367.

18th March, 1947, which related to the period 4th February-18th March. That says that the Yugoslav representative reported that minesweeping operations had not been conducted owing to bad weather *and refitting of ships*. M. Cot says refits were not reported—yet here is the Yugoslav representative himself reporting a refit—as, of course, he naturally would. And the refitting—does any ship need refitting twice in less than four months? Is it likely that all the Yugoslav minesweeping fleet would have been out of action from 27th September 1946-9th November, 1946, and that then again on 18th March, 1947, the Yugoslav representative would have to report that in the preceding period to which his report relates, namely 4th February-18th March, 1947, refitting of ships, together with bad weather, had been a reason for no minesweeping operations being carried out by the Yugoslav fleet during the period?

Before then we even look at the certificates and documents, the story they purport to tell looks a little suspicious. Now let us look at the documents themselves. These documents are not easy to understand, and, in looking at them, we must always have in mind what exactly they are supposed to prove. Of course, in the first instance, they are supposed to prove collectively what is in the communiqué. But we have to ask in the case of each individual document what it is alleged to prove, and that is why the Court ordered Professor Cot at our request to explain the contentions which he based on each document. If they do not prove what Professor Cot claims that they prove, that should be enough to dispose of them. Our opponents are not, we submit, entitled in their oral rejoinder to change their contentions and advance ones which we have no chance to answer.

First, then, the certificate filed in support of the statement in the communiqué—signed by Captain Branko Sazunic, who says he is director of the repair guard, attests that the vessels of the M type were under repair in Sibenik dockyard from the 27th September to 9th November, 1946, "as shown by the works register" of the Sibenik dockyard for the year 1946, Nos. 920, 921 and 922 of the register. Well, at least this certificate states the qualification of the writer and refers to the document on which it is based : it has of course no independent validity apart from that document, so we must look at the register.

This is the document of which a photostat copy was filed just before the Court's Order of the 24th November, 1948. We took objection to this—although we agreed that questions might be put to Commander Kovacic upon it. The Court upheld our objection and the original register is now produced and made available subject to certain conditions.

I think it will be seen that our objection was not merely of a technical nature.

Now this register merits careful inspection : it is the only document on which the certificate is based, and the certificate in turn supports the communiqué. Moreover, it is (with the exception of document No. 9 to which I shall refer later) the only document which appears to be genuine in that the whole book is there and it does, we fully agree, appear to be a genuine book.

It duly contains the order numbers 920, 921 and 922 against M. 1, M. 2 and M. 3 and with the date 28th September, 1946. It is, in fact, a register of orders for work to be done on ships, and the date is the date of the issue of the order. The work to be done is set out in the fourth column, it is of a general character—repair to the main and auxiliary

engines and in some cases repairs to the boilers—no great detail is specified. This is a headquarters document specifying the work to be carried out by the workshops. Moreover, this work is not of an extensive character at all—minor repairs to main and auxiliary machinery and boilers, some electrical work on M. 1 and certain pipes to be replaced on M. 3. The minor character of this refit is confirmed by the work sheets—document 10—to which I later refer, which shows an average of four men employed throughout the period they cover, a very small force. Moreover, the register appears to be the Main Office Register Book of the Naval Workshops of the Middle Adriatic Command, not relating merely to Sibenik, but also to other yards, and therefore supplies no evidence whatever that any work was at any time to be done at Sibenik or any other particular place or indeed that any work was in fact done at all. It is certainly no evidence that the ships had entered Sibenik on the 26th September, as Professor Cot says (p. 883[1], line 9), or at any other time.

But the most interesting observation is yet to follow. The photostat shows only four columns—but the original shows a fifth column which was not photographed: and what does the fifth column say? It is headed: Date of the completion of the work—and how curious it was not photographed, since *prima facie* it would seem more relevant than any other column to the case. This fifth column contains a series of dates and the dates opposite each of the three M ships is 9th April (i.e. 1947) —which would appear to indicate that the work was completed on that date. There is a marginal note opposite the three M ships, having nothing to correspond with it in the case of all the other entries. It says: "I gave the last order Zancevic." Here is this document put forward under a certificate from the director of the shipyard to show that the ships were under repair and out of action from 27th September-9th November 1946, and the missing fifth column shows that the last piece of work was not completed till April 1947, although the first order in connexion with the ships was given in September. Now, if the document did show the period for which the ships were under repair and out of action at all, it would mean that they were out of action continuously from September to April for the defects indicated, and that does seem quite incredible. In fact, the register proves no such thing. It merely indicates that certain jobs were from time to time ordered to be done on these ships during this period which jobs were not finished till April 1947. It does not show when the work was begun or how long the various jobs took. Consequently, it does not show for which period or periods the ships were out of action. Indeed, it seems probable that the ships were in and out of the yards for various different periods. You will notice the striking conformity of the date April 1947 with the date at which the ships were reported as out of action to the Mine Clearance Board (Meeting of March 18th, 1947, Min. 32). You will remember that when we were discussing the minutes, we came to the conclusion that the refit to these ships probably began in February or March 1947. It would be interesting to know whether there are any entries in the register against these ships for February or March 1947, and the Court, which has the means of looking denied to us, may think it worth while to see.

Perhaps we shall be told again, as we were in relation to the Albanian Annex 11, that this was a document in all good faith, a perfectly sincere

[1] See this volume, p. 400.

document, and that the Yugoslav or the Albanian Government—I do not know which—"only photographed those portions which interested them", as they were not interested in the fifth column. The one and only document therefore upon which the certificate is in terms stated to be based in no way supports it : on the contrary, it supports the conclusion we have already drawn from the minutes of the Medzon Board that the ships were in action in the period September-December (apart of course from some time which may well have been spent in the yards —we do not dispute this), but that the real refit was not done until later.

I now pass to documents No. 8. These are three documents dated 26th September, 1946, conveying the order for the work specified in column 4 of the register to the workshop concerned. The procedure would presumably be for these documents to be completed at the same time as the entry in the register was made and sent out to the actual workshop. They would constitute the authority of the workshop to begin the work. These orders do not show, as Professor Cot asserts (p. 885[1]), that any work was begun or that ships were even at the workshop or at any particular workshop. Indeed, the ships might be ordered to come to the workshop at any convenient time, and there is no indication when that might have been. Incidentally, it may be remarked that these orders seem to have been turned out in something of a hurry, because the work which, according to the register, was to be done on M. 2, has been put on the order for M. 3, and vice versa. Perhaps there was not much time to put these matters straight, and perhaps the reliable persons who turned out these orders were not very conversant with naval technicalities.

I now pass to document No. 9—signed by Kovacic. This is the other probably genuine document which I referred to above. It was signed by Kovacic—he does not dispute it—on the 14th October, 1946, and is an order for certain work on the wireless equipment to be done to one of the ships. The heading is, you will see, filled in by Kovacic, but the body is filled in by Opacak, who signed it on 26th October.

Now three conclusions are said to be drawn from this document. First, that Kovacic knew quite well that the ships had been renamed M. 1, M. 2, M. 3. Well, he has never denied this—he merely said that he personally and his men continued to call them by their old names. At best the point is a trifling one.

One may ask indeed why, if this is not the truth, Kovacic should ever have bothered to call the ships by their old names in his affidavit. Commander Kovacic says that he knew the ships were renamed. Unless his evidence is true that he and others had a preference for the more attractive old names, it is difficult to understand why he did not use the new names in his affidavit.

I might add that somebody appears to have altered the number of the ship at the head of the document from M. 2 to M. 1—a small point, but suggesting perhaps that somebody—probably Kovacic himself—was, as he said, not very clear about these numbers, that is to say which of the three ships bore which of the three numbers.

Secondly, it is said that the document shows that the ship concerned was at Sibenik in Kovacic's workshop on 14th October, whereas he says the two M ships arrived about the 16th October. I am not sure that the document shows anything of the kind—it merely shows that Kovacic, as director of the radio section, ordered the work at that time : the

[1] See this volume, p. 402.

order may well have been given in anticipation of the ships' arrival—just as presumably room at the quayside must have been arranged for them before they got in—and just as the other orders referred to above were given, as general authority for the job. In fact, from the point of view of Kovacic—as director—the work would begin as soon as the order for it is given to the responsible section. But even if the ship was there on the 14th, is that so very significant? Kovacic merely says the ships came in on a week-day before the 17th-18th, he says (p. 350[1]) it was in the first part of the week (which to us would imply Tuesday or Wednesday), but himself thinks the day was Wednesday or Thursday. Even if he is mistaken on this and the ships came in a day or two earlier, is not this the sort of mistake which is perfectly compatible with a genuine story?

Thirdly, it is said that the date at the bottom shows that the work was finished on 26th October. In fact it does nothing of the sort. This is merely the date when Opacak—who was the head of the section responsible for doing the actual work ordered—filled in the sheet with a statement that the specified work was complete and returned it to the store. You will see from the document that there was only 16 hours' work done altogether on the job, and the amount of material used very small, a small length of insulating tape and a small quantity of solder, so that it is not very probable that this work was spread out over twelve days. This was a very minor job. Kovacic remembers nothing about it, or I would have asked him to give further evidence. This document then—at most—proves that Kovacic was a day or two out in his estimates of when the ships arrived—and probably does not prove that—it proves nothing else whatsoever.

But surely the really important point about this document, one of the only two which, as I have said before, seems clearly genuine, as it bears Commander Kovacic's signature, is that it affords the most striking corroboration of his evidence in an important particular. It does establish that he is telling the truth when he says that about this time he was given the task of effecting repairs on the wireless equipment of one of these ships.

No doubt somewhere there is a similar order relating to the other ship, which for obvious reasons the Yugoslav Government have found it inconvenient to produce. If it ever does come to light hereafter, it is most unlikely, after the comment I have just made, to appear in a form such as to provide similar corroboration in relation to the second ship. But this document No. 9 which they have produced is, I submit, of the utmost importance in the case.

Here from Yugoslav sources comes a genuine document which establishes conclusively that at about the time he says this ship, as he swore, did in fact come to his workshop for the very work which he described in his evidence to be carried out upon it. The Court now knows that undoubtedly that part of his evidence is true, beyond the least question. The Yugoslav communiqué asserted, be it remembered, that these ships did not exist.

Mr. Vice-President, I do not know whether that would be a convenient place for the Court to break off for a moment if it desires to do so, but I have just completed my observations on this document which, I submit, as I have said, affords the most important corroboration of Commander Kovacic's evidence.

[1] See Vol. III, p. 552.

Le PRÉSIDENT EN FONCTIONS proposa la suspension de l'audience pendant quelques minutes.

(*The Court adjourned for a short time.*)

Le PRÉSIDENT EN FONCTIONS. Nous allons reprendre l'audience. Mais auparavant, je dois indiquer aux Parties que M. Hackworth se sent un peu souffrant et qu'il n'assistera pas à la fin de cette audience, peut-être même pas à celle de cet après-midi. Je pense que les Parties, qui ont bien voulu donner leur agrément à l'absence temporaire de M. le Président Guerrero, voudront bien donner le même agrément à l'absence temporaire de M. Hackworth et ne pas faire d'objection à ce que celui-ci, malgré son absence temporaire, prenne part aux délibérés de cette affaire.

Sir Eric BECKETT. We are very sorry that Judge Hackworth is also a victim of the 'flu epidemic and we hope that the epidemic will not decimate the whole Court. We readily agree to what you have just said.

M. KAHREMAN YLLI. Je suis d'accord.

Le PRÉSIDENT EN FONCTIONS. Je constate l'agrément des Parties, et je donne la parole à sir Frank Soskice.

Sir Frank SOSKICE. Thirdly, there are the documents No. 10, which are described as work sheets showing the work under various categories supposed to have been done on each of the ships between the 30th September and the 12th-13th November, 1946. These are supposed to demonstrate that these ships were continuously in the yards during this time, undergoing repairs. We have the following observations on these documents.

First, they bear no signature and they are not contained in any book or cover. They are merely loose sheets. There is not the slightest guarantee that they are original, contemporary or authentic documents, and no person vouches for their correctness. It is the easiest thing in the world to fill in work sheets on separate loose forms if no book is produced with numbered pages out of which they are taken or with which they have to correspond, and no such book is produced. The Court will of course inspect them carefully and see what their character appears to be, but it must be within the knowledge of every Member of this Court that it is a very common thing for documents of this kind to be produced for various purposes, and certainly in my country they would not be accepted as evidence of anything, unless the maker of them came forward to testify to their authenticity.

Secondly, even if the documents are authentic, they do no more than to show that certain work was done on account of the ships, in the workshop. They do not prove that the ships were present all the time in any workshop, and in particular not at Sibenik. No particular dockyard is specified in any of these sheets. If any of the ships or all the ships were absent from the dockyard for a week or so during this period, it would be quite natural and normal for work to be continued on their account in the dockyard. New parts would be under construction, non essential machinery could be under repair ashore. It is in fact clear from the nature of the work described that the greater part of it would not have taken place on board at all—and you will notice from the sheets themselves that the greatest amount of work

said to have been done during the critical week was done by the mechanics—who would do their work in the workshops. That any substantial amount of work was in fact done on the ships is negatived by the reports next referred to.

These worksheets then, if authentic, which we by no means admit, are consistent with an absence from whatever dockyard was working on them during the critical period.

Finally, there are documents number 6—which I have taken out of order because chronologically they come last. These are the reports dated 11th November, 1946, of the Commission, which is said to have inspected the three M ships at Sibenik on 23rd October and on 9th November, and there are several interesting things about them.

First, what was it that these documents were supposed to prove? You remember that the Yugoslav communiqué, in the passage which I have already quoted, stated that "the first test-sailing took place before a Commission not earlier than 9th November"—so that what the Commission is supposed to have done was to have seen the ships carrying out a test-sail and not to have done so before 9th November.

Now let us look at the reports. They profess to show that the Commission carried out on the 23rd October and the 9th November at Sibenik a routine inspection of the outside of the boilers and of the operation of the safety valves.

The report is interesting because it is the only document which specifically refers to Sibenik. You will notice, however, that there is now stated to have been an inspection on 23rd October as well as on the 9th November. Is not this a little curious? The Yugoslav communiqué which set out to show that the ships could not have laid mines between the 17th and 25th October said there was an inspection in connexion with a test-sailing not earlier than the 9th—now there turns out to have been an inspection on the far more significant date of the 23rd October. Is it not curious that this was not mentioned—and is it not remarkable that the communiqué should have been in error in stating that the first trial was not before the 9th November? Moreover, the reports were forwarded to naval headquarters, so that they must have been available—if they then existed in their present form—to the Yugoslav Government when it prepared its communiqué. There seems to be no reasonable explanation for this double inspection: it would be understandable for the ships to be inspected before the work was begun and after it—or a definite part of it—was finished, but no purpose would be served by inspecting in the middle. Professor Cot says (p. 885 [1]) that the Commission points out that it visited the work done regularly every fortnight: but it points out no such thing, and there is nothing to support this theory. The date of the 23rd October must be regarded as highly suspicious.

Next, the reports do not refer to any test-sailing at all. Indeed, they are quite inconsistent with any such sailing having taken place. The inspection is quite clearly one of certain parts—and not of those parts while the engines were working. Thirdly, the Commission's reports do not in any way show that any work has been done on any of the ships—indeed they suggest the exact opposite. The reports in fact state that each ship has a defective boiler in that there are water tubes defective and plugged. The fact that these tubes were plugged shows beyond

[1] See this volume, p. 402.

doubt that the defect was known when the ships last steamed. The fact that this defect is still unremedied when the Commission inspects the ship can only show either that the dockyard could not undertake the repair (an improbable hypothesis if the ships had been there 27 days), or that the repair was interrupted or that the report is fictitious.

Further, the report on M. 2 shows that this ship has a damaged fuel pump—a most important machine, any defect in which must have become known as soon as it arose. The fact that this damage exists when the Commission reports, shows either that the pump was neglected during the previous 27 days (a most improbable conclusion), or that the defect arose during the course of the refit, which presupposes some steaming, or that the report is fictitious. And I repeat there is no reference whatever to all the work which was supposed to have been done during the previous 27 days or to any work which Professor Cot says the reports show had been completed (p. 885 [1]).

Let us now look at the documents upon the supposition that two of the ships, say M. 2 and M. 3, were absent from 17th-25th October or thereabouts. On this supposition, much in the documents becomes intelligible. The water tubes were not completely repaired by the time the ships had to sail, so they were plugged—a reasonable and necessary action. The fuel pump of M. 2 becomes defective on the operation—due perhaps to fast steaming—and it is interesting here to note that the seaman Pavlov only saw one ship in Boka Kotorska—perhaps they had got separated on account of this defect. And instead of the two inspections being quite incomprehensible—as they are in the account given by the Yugoslav Government—they become comprehensible, the Commission was not able to see the ships when they first arrived in Sibenik, there was not sufficient time, but it did make its first inspection when the ships were back and when the third ship had arrived. On this hypothesis, two inspections would be quite normal, the earlier one when steam is up and the boilers hot, the second when the steam is off and the boilers cold.

The above hypothesis, of course, involves that this first inspection took place some time after 25th October, when the two ships got back, and consequently the date of the 23rd October appearing on the reports needs to be explained. If the evidence of Pavlov is believed, it cannot in any view be correct. The date may be wholly fictitious—and suspicion is cast upon it by the fact that the Yugoslav communiqué did not refer to it. Or, possibly the third ship, i.e., the *Marjan*, may really have been inspected on the 23rd October and the other two later, i.e. when they returned : to save trouble, the first paragraph of each report would thus be drafted in the same form. Or possibly it may have been thought prudent to antedate the reports by a few days in case of enquiries later.

We shall never know the full truth about these matters, since those who prepared these documents have not come forward to be questioned about them and to be asked for their explanations. But I submit to you that—taken together with the rest of the documents—these reports do not show what the communiqué says they show, that these ships were continuously under repair from 27th September-9th November and that they carried out a trial before the Commission not earlier than that date.

[1] See this volume, p. 402.

May I suggest what may be the true conclusions to be drawn from all these documents only on the supposition that they are all genuine. I have no idea whether these conclusions are right, but they are at least possible. Some repair to these ships was in contemplation in September 1946. Some work in connexion with the ships was begun in some ships in or about September 1946—whether they were at Sibenik or not we do not know. This work was interrupted before these repairs had gone very far, probably even before they began. The ships were away for a week. Fuel pump trouble developed in one of them during the voyage. They were inspected by a Commission on return and again on or about 9th November. Repairs were probably not even then executed. The ships proceeded to Kotor about December. Further extensive repairs were made early in 1947, resulting in their official withdrawal from minesweeping work, and work was completed in April 1947. If the documents are all authentic, they show that something of the sort may have taken place, but no more.

With the sole exception of the one date, October 23rd, on the Commission's reports, these conclusions are consistent with the documents, reasonable in themselves, and in agreement with the minutes of the Medzon Board. The conclusions put forward by the Yugoslav communiqué and those put forward by Professor Cot are not consistent with the documents, or intrinsically probable, or consistent with the minutes of the Board, and the Court should totally reject them.

After all, if we look at these documents as a whole, are they not of an inferior character from the point of view of evidence? Here we have a great modern State, Yugoslavia, with all the resources of which it disposes, in conflict against one lone individual, a refugee from its shores. Surely an *Impar congressus*. And yet all this material doled out grudgingly bit by bit at intervals, always at the last minute, is always second-hand only. You have seen and heard the captains of the British ships and read their logs, deck and fair. Of course I do not suggest the logs of the *Mljet* and *Meljine* would contain an entry showing that, at the material dates, they were minelaying outside the Bay of Saranda. No doubt they are marked "routine shipyard duties" or something of the sort for this black-out period. But if I had been able to cross-examine the captains or officers of these ships, I should have been able to test their evidence. Yet Commander Kovacic was subjected to a most gruelling and searching cross-examination in English for a day and a half.

One further word, and I have done with these documents. They have been put forward for a particular purpose, to establish the truth of the official communiqué of the Yugoslav Government and the certificates supporting it. They must be judged in that light.

Our opponents have already shown themselves to be ready with explanations—to account for the apparent inconsistencies between them and what they are said to establish. They suggested, for example, that the ships, after a hard summer, were to be laid up till the following spring—and that this accounted for the fact that the work was not completed when the Commission reported on 9th November. This suggestion is of course quite inconsistent with the minutes of the Medzon Board, which show the ships in action in December. They will be ready, no doubt, and fertile in producing new interpretations of these documents when they come to deal with the arguments here presented.

But I ask the Court to regard only the interpretation of the documents placed upon them by the Yugoslav Government itself and to consider one question only, whether they support that interpretation and not those which emanate from the minds of Albania's Counsel.

I come at last to my fifth and final basic point, namely that Albania is in law responsible to the United Kingdom for the damage and loss sustained through the mining of *Saumarez* and *Volage*. In order to establish Albania's responsibility, we have, as I said earlier in my speech, to prove two things:

(1) the existence of an international obligation to which Albania was subject;

(2) the breach by Albania of that obligation.

I have set out the facts which we contend show that Albania was in one way or another involved in complicity in the laying of the mines that blew up our ships. I now have to prove that those facts constituted a breach of an international obligation.

The Parties in their pleadings are agreed in holding that Albania's international obligations in the present case are derived from the general principles declared in the Hague Convention VIII relevant to the laying of automatic submarine contact mines. The text of this Convention is to be found at Annex 25 of the United Kingdom Memorial. The Parties are also agreed in their pleadings that a State would have broken these international obligations if it were shown either to have laid or to have connived at the laying of mines in time of peace, and that this breach would be seriously aggravated if the mines were laid in a customary highway of maritime traffic. So clear are these principles that we should scarcely have thought it necessary to add anything to what is already said in the pleadings, were it not for the new argument advanced by Professor Cot concerning Hague Convention VIII on pages 4 and 5 of the original Compte Rendu 16 (pp. 153 *et sqq.*[1]).

Professor Cot in his speech took a very narrow view of Albania's obligations under the Convention. He said that the giving of notice before laying *mines* is the centre and the pivot of the international obligation, and that under the Convention this obligation of giving advance notice is placed upon the State which actually lays the mines. From this he argued that the only points for the Court's consideration are:

(1) whether the Power which laid the mines struck by our ships gave the necessary notice;

(2) which was this Power?

Professor Cot did not say so in terms, but he certainly implied that, if it was the Yugoslav Government which laid the mines, the international obligation to give notice was that of Yugoslavia alone, so that Albania could have no international responsibility at all in the present case. I cannot believe that Professor Cot's argument really goes as far as that. It is founded on an absolutely literal interpretation of the words of the Convention, with a complete disregard for its basic principles. A State which instigates another State to lay mines on its behalf is clearly bound to give notice of the minelaying on the universal legal principle *qui facit per alium facit per se*. But a State which connives at the laying of mines within its own waters is no less clearly under an obligation to give notice, although the State which actually lays them may also be under that obligation.

[1] See Vol. III, pp. 351 *et sqq.*

In any case, Professor Cot, in saying that the only international obligation is to give advance notice of minelaying, is assuming that it may be lawful to lay mines in time of peace, which certainly does not appear to be contemplated by the Convention. Indeed, it is difficult to discover how Professor Cot's exposition of Hague Convention VIII can be reconciled with the very clear views expressed by the Albanian Government in both its pleadings. Thus, in paragraph 84 of the Counter-Memorial, you will find the following passage:

"This accession of the Albanian Government, without formality, to the Convention may be considered in accordance with the Convention's declaratory nature. The scope of the Convention is not limited to its expressed provisions as to the appropriate use of mines in war-time; it involves a recognition of the general probihition of minelaying, apart from cases provided for and regulated by the Convention. The Albanian Government therefore agrees with all these other States in holding minelaying in peace-time as an international offence involving a State's responsibility in international law.

"Being of this opinion, the Albanian Government also agrees in principle with the view put forward in the Memorial that this offence is particularly serious when it is committed on a customary highway of maritime trade."

Similar views are expressed by the Albanian Government in paragraph 27 of the Rejoinder, while in paragraph 28 you have the following passage:

"A government cannot be held responsible for damage caused by mines merely by reason of the fact that the mines happened to be in its territorial waters. The liability of a State exists only if it is established that the mines were laid either by the State itself or with its wilful connivance. This rule of law is as clearly established as the first one."

You will find our own views expressed in paragraphs 63 to 72 of our Memorial, and these are to the same effect as the views of Albania set out in the passages that I have just cited. I am not clear how narrow the obligation of a State under Hague Convention VIII is said by Professor Cot to be, but I suggest that you will be content to adopt the concurring views of the two States which are Parties before the Court.

We accordingly submit that the principles of Hague Convention VIII governing your decision in the present dispute are:

(*a*) If a State—at any rate without extraordinary grounds of justification—lays or connives at the laying of mines in time of peace, it commits a breach of an international obligation. This breach of an international obligation is particularly serious when the mines have been laid in a highway of international maritime traffic.

(*b*) If a State, after laying or conniving at the laying of mines in time of peace, fails to notify them, it commits a further and distinct international delinquency of the gravest kind.

There is, of course, no controversy whatever concerning the absence of notification; it is common ground that no notice of any kind was given by Albania or by Yugoslavia or by anyone else concerning the mines that had been laid. But, as I have explained, Albania's obligation to notify the new minefields found on 13th November arose only as a secondary obligation if Albania had either herself laid or

had knowledge of the laying of the mines. Albania's primary obligation under international law was, as she herself acknowledges, not to lay mines at all nor in any way to connive at the mines being laid in the North Corfu Channel in time of peace. The breach of this primary obligation would by itself be enough to render Albania responsible in law to the United Kingdom in the present case. Consequently, in our submission the question of Albania's responsibility in law depends simply and solely on whether she is found either to have laid or to have connived at the laying of the mines found in Operation Retail.

I shall therefore briefly examine the various alternative explanations of the laying of the new minefield in the light of the legal principles that I have mentioned. In doing so, I shall leave out of account the incredible Albanian theory that the mines were laid after 22nd October, because I hope that I have already disposed of that completely.

(1) Albania may have laid the mines herself or, more probably, have procured or instigated their laying by Yugoslavia. In either case, Albania committed a direct breach of her international obligations, for it makes no difference whether she acted herself or through another—*qui facit per alium facit per se.*

(2) Yugoslavia, on being consulted by Albania, concerning the means of excluding foreign shipping from Albanian waters, may have proposed the laying of mines and then have laid them with Albanian concurrence. In this case, Albania was a guilty accomplice in a breach of an international obligation committed within her territorial waters and is plainly responsible in law for the consequences of that breach, just as much as if she had herself been the originator of the proposal.

(3) Yugoslavia for her own purposes—perhaps to punish the United Kingdom for its attitude in regard to Trieste—may have wished to mine the North Corfu Channel and have obtained Albania's passive consent to the laying of the mines by Yugoslav vessels. In this case Albania, by her mere acquiescence in the laying of the mines, becomes a guilty accomplice in the breach of an international obligation. For she was directly assenting to Yugoslavia's breach of international law within her own territorial boundaries where, in virtue of her sovereignty, she both exercised control and was internationally responsible. Moreover, she was assenting to Yugoslavia's breach of an international obligation in circumstances in which Yugoslavia regarded her assent as necessary before the breach could be committed. Thus Albania, by her acquiescence, was really adopting the acts of Yugoslavia and is plainly responsible in law for the consequences of the breach of an international obligation involved in these acts.

(4) Yugoslavia may have decided for her own purposes to lay the mines and only have informed Albania after the mines had been laid. This case is most unlikely, because Yugoslavia, in the close political relations then existing between the two countries, almost certainly would have informed Albania beforehand, not afterwards. But even in this unlikely case Albania would, in our submission, still be responsible in law to the United Kingdom for her failure to notify other States of the existence of a new minefield in her own territorial waters obstructing a published swept channel in an international highway. I am aware that Albania, in her pleadings, has not in terms admitted that a State is under an obligation to notify the existence of a new

minefield which it discovers to have been laid in its territorial waters by another State. But I submit that the basic principles on which Hague Convention VIII is founded as well as general principles of law oblige a State to make a notification in such circumstances.

The whole purpose of Hague Convention VIII is to prevent all shipping from being endangered by mines, except, in time of war, the military shipping of contending belligerents. A State cannot at the same time claim rights of sovereignty in its territorial waters and disclaim any obligation to give warning of a new minefield in those waters which it knows to constitute a dangerous trap to shipping. A minefield is not the same as natural maritime hazards. It is an illegal, man-made hazard created in waters previously known by shipping to be clear waters. A State which knowingly permits such an illegal hazard to continue in its territorial waters without warning to other States becomes in some degree an accomplice in the illegality, for by its silence it lends support to and adopts the original breach of the Hague Convention.

Accordingly, even in this case of a notification given to Albania by Yugoslavia after the laying of the mines, not merely common humanity, but general principles of international law placed an obligation on Albania to give notice of the new minefield. The breach of this obligation would be enough to render Albania responsible in law to the United Kingdom.

(5) Yugoslavia may, for her own purposes, have laid the mines and have never informed Albania at all. In this case Albania would plainly not be responsible in law for the consequences of Yugoslavia's breach of an international obligation committed in Albania's territorial waters, unless she independently became aware of the new minefield and kept silent.

It follows that Albania can only escape responsibility to the United Kingdom if she had no knowledge of new mines having been laid in her territorial waters before the disasters to *Saumarez* and *Volage*. But as I pointed out earlier, this situation is the one which it is out of the question to contemplate as a possible situation in the close political relations existing between Yugoslavia and Albania in 1946. It is simply inconceivable that Yugoslavia should have created this appalling danger to shipping immediately off an Albanian port or should have exposed Albania to the political consequences of a new minefield in an internationally declared swept channel without so much as a word to Albania.

We therefore reach the position that the new minefield now admitted to have been laid in Albania's territorial waters can have no credible explanation which does not involve Albania's legal responsibility to the United Kingdom for the blowing up of *Saumarez* and *Volage*. Albania's responsibility to the United Kingdom, in accordance with the principles that I have set out, is independent of any motive which may have led Albania to be a party to the laying of an unofficial minefield within her own territorial waters. The principles declared in Hague Convention VIII are absolute principles based on considerations of common humanity. The object of the Convention is simply the protection of peaceful shipping against the danger of mines. Thus, in the Preamble to the Convention it is said to be expedient "to ensure as far as possible to peaceful navigation the security to which it is entitled

despite the existence of war". And Article 3 of the provision provides: "when anchored automatic contact-mines are employed, every possible protection must be taken for the security of peaceful shipping". The particular motive with which the mines are laid is, therefore, totally irrelevant except in regard to Article 2, which has no application to the present case. Consequently, if the Court is satisfied that Albania either laid or connived at the laying of the mines which blew up our ships, the question whether the mines were laid deliberately to catch our ships or to exclude all foreign shipping from Albanian waters or only to protect the port of Saranda, is of no importance in determining the responsibility of Albania to the United Kingdom. Under the principles declared in the Convention, Albania is responsible for the damage which resulted to our ships and for the loss that we have suffered, whatever was the motive by which she was actuated.

We are not, therefore, called on to prove whether or not the mines were laid for the purpose of catching our ships, though the evidence of Commander Kovacic does point to this having been her motive. If indeed Albania did deliberately contrive to blow up our ships with mines, it would entitle the United Kingdom to claim exemplary damages from Albania, but such we are not claiming. We are asking only for pecuniary reparation to be made to us in damages to compensate us for the material loss that we suffered through Albania's breach of her international obligations. The far more grievous loss which we have sustained in the death of and injury to so many gallant men cannot of course be compensated by any money award which any Court has it in its power to make.

We contend that Albania's responsibility in law to the United Kingdom is unaffected by the correctness or incorrectness of our views concerning our right of passage through the Corfu Strait. For even if we were wrong in thinking that we had the right of innocent passage which we claim, we were acting under a *bona fide* mistake of law. The Corfu Channel was used by the Royal Navy regularly, and even if Sir Eric Beckett did not convince the Court that there was in fact a right of passage, he will have certainly shown that there was a respectable body of authority in favour of our view. It would be one of those cases where the law was uncertain until this Court declared it. Such a mistaken attempt to exercise a right of passage believed to exist would afford no justification whatever for Albania to commit such a grave international delinquency as is involved in laying or conniving at the laying of a minefield in an international channel. The measures which may be taken in international law, as in municipal law, to meet a wrongful but peaceful intruder are restricted by the principles of common humanity. In international law also an unnotified minefield is, in our submission, a wholly illegal measure to bar a wrongful but peaceful trespasser in territorial waters. Certainly the provisions of Hague Convention VIII contain no warrant whatever for the use of unnotified mines for such a purpose. On the contrary, they insistently demand that even in time of war notification shall be made, as soon as possible, of any mines that may be laid.

So I come to my conclusion. I thank the Court on behalf of my Government and of my colleagues for the patience with which it has listened to these prolonged proceedings. You may perhaps sometimes have wondered, as we have wondered, why so much attention has been

devoted to minute details of side issues when the salient basic facts of the case stood out so clearly. As I have said, these facts are unchanged, and we maintain the submissions which we set out in paragraph 96 of the United Kingdom Memorial. The evidence in support of these submissions has been added to, has been amplified, but has not changed the essence of our submissions. The evidence in these proceedings has served to reinforce and confirm our submissions, but that is all. The Government of the United Kingdom therefore asks the Court in this case to adjudge and declare as follows:

(1) That on 22nd October, 1946, damage was caused to His Majesty's ships *Saumarez* and *Volage* which resulted in the death and injuries of forty-four, and personal injuries to forty-two, British officers and men by a minefield of anchored automatic mines in the international highway of the Corfu Strait in an area south-west of the Bay of Saranda.

(2) That the aforesaid minefield was laid between 15th May, 1946, and 22nd October, 1946, by or with the connivance or knowledge of the Albanian Government.

(3) That (alternatively to (2)) the Albanian Government knew that the said minefield was lying in a part of its territorial waters.

(4) That the Albanian Government did not notify the existence of these mines as required by the Hague Convention No. VIII of 1907 in accordance with the general principles of international law and humanity.

(5) That in addition, and as an aggravation of the conduct of Albania as set forth in Conclusions 3 and 4, the Albanian Government or its agents, knowing that His Majesty's ships were going to make the passage through the North Corfu swept channel, and being in a position to observe their approach, and having omitted as alleged in paragraph 4 of these conclusions to notify the existence of the said mines, failed to warn His Majesty's ships of the danger of the said mines of which the Albanian Government or its agents were well aware.

(6) That in addition, and as a further aggravation of the conduct of Albania as set forth in Conclusions 3, 4 and 5, the permission of the existence without notification of the minefield in the North Corfu Channel, being an international highway, was a violation of the right of innocent passage which exists in favour of foreign vessels (whether warships or merchant ships) through such an international highway.

(7) That the passage of His Majesty's ships through the North Corfu Channel on 22nd October 1946 was an exercise of the right of innocent passage according to the law and practice of civilized nations.

(8) That even if for any reason it is held that Conclusion (7) is not established, nevertheless the Albanian Government is not thereby relieved of its international responsibility for the damage caused to the ships by reason of the existence of an unnotified minefield of which it had knowledge.

(9) That in the circumstances set forth in the Memorial as summarized in the preceding paragraphs of these Conclusions, the Albanian Government has committed a breach of its obligations under international law and is internationally responsible to His Majesty's Government in the United Kingdom for the deaths, injuries and damage caused to His

Majesty's ships and personnel as set out more particularly in paragraph 18 of the Memorial and the Annexes thereto.

(10) That the Albanian Government is under an obligation to the Government of the United Kingdom to make reparation in respect of the breach of its international obligations as aforesaid.

(11) That His Majesty's Government in the United Kingdom has, as a result of the breach by the Albanian Government of its obligations under international law, sustained the following damage:

Damage to H.M.S. *Saumarez*	£ 750,000
Damage to H.M.S. *Volage*	75,000
Compensation for the pensions and other expenses incurred by the Government of the United Kingdom in respect of the deaths and injuries of naval personnel . . .	50,000
	£ 875,000

9.—REPLY BY SIR ERIC BECKETT

(AGENT FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM)
AT THE PUBLIC SITTINGS OF JANUARY 18th AND 19th, 1949

[*Public sitting of January 18th, 1949, afternoon.*]

May it please the Court. I wish to begin my reply on the Albanian counter-claim by associating myself with the opening remark of the Solicitor-General. Our learned friends have presented Albania's case in a brilliantly effective manner. It is in this light that I hope they and the Court will see the criticisms I shall now make—the mistakes or inaccuracies I shall endeavour to point out. In a complicated case, it is inevitable that there are mistakes and inaccuracies—we have committed a number ourselves. Further, if I say that our opponents' advocates' reasoning and legal propositions are not sound and convincing, I am criticizing their case and not Albania's advocates.

I shall follow the same division of the subject matter in this reply as I made in my first address; I shall take the incident of the 22nd October first. In dealing with the first part of my case—my answer to the counter-claim on the incident of 22nd October—I will again begin with the question of pure law—namely, what rights of passage a warship has through, first, ordinary territorial waters, and secondly through territorial waters forming part of a strait. I shall then, on the assumption that I have proved that British warships had in principle the right to pass through the North Corfu Channel, whether Albania consented or not, answer the Albanian contentions that, given the facts and the circumstances of 22nd October, the passage of this squadron of warships was not lawful, and it is in this connexion that I shall again say something about the incident of the 15th May.

LAW. *The question of the right of innocent passage for warships through territorial waters generally.* The Court is now fully seized of the views of the Parties in regard to the innocent passage of warships through territorial waters generally. We have not a great deal to add to the arguments which we have advanced in our pleadings, and in my previous address to the Court (pp. 70-79 [1]).

Learned Counsel for Albania seems to me to put the question out of focus at the outset, when he declares (p. 179 [2]) that "the problem is precisely whether a warship has an absolute and unconditional right of navigation". For, in regard to the right of innocent passage through territorial waters in general, that is not the problem at all. Nobody I think disputes—and we certainly do not—that the right of passage is subject to a right in the coastal State to make navigational, sanitary and other regulations concerning the passage; or that, when *bona fide* need arises, a right exists to subject the passage of warships through territorial waters generally—it is different in the case of straits—to the requirement of prior notification and prior permission. States may, for good *bona fide* reasons of defence or Customs protection, and sometimes do, declare permanently and not merely in emergency, certain special strips of territorial waters "closed" or "prohibited areas" or

[1] See Vol. III, pp. 268-277.

[2] See Vol. III, p. 377.

make the passage through certain strips subject to special conditions. But the power to do this permanently can only be exercised in respect of strictly limited areas. It must be justified by special reasons and subject to there resulting no unreasonable restriction of the right of innocent passage. Admiral Moullec gave instances of Greek and Turkish declarations (pp. 862-863[1]). Some of these are for defence and others for anti-smuggling reasons. His description of them was not quite accurate in detail. Further, one or two of these instances may—and it does not matter for my present purposes whether they were or not—have been an excessive use of a power fully recognized in principle. I want to make it clear, however, that none of these instances are cases of a closure by a State of all its territorial waters, which of course was what Albania purported to do in 1946, and for this reason the instances were not really relevant in the context in which they were cited. No State can do that as a permanent as opposed to a very temporary emergency measure, and, as I shall point out later, it cannot even do that in the case of straits which are highways. I will consider his instances in connexion with highways when I come to the appropriate place.

The problem is not whether there is an unqualified right of passage, but whether passage is a matter of right or only of comity. The difference is plain. If it is a matter of comity, then in the last resort a coastal State may arbitrarily deny passage to warships at the cost merely of being regarded as unfriendly. If it is a matter of right, the coastal State cannot act arbitrarily but must have genuine reasons based on the needs of defence to justify its interference with the customary right.

M. Cot contests our argument in favour of a right of passage for warships on grounds of principle or rather, as he maintains, of common sense. And of course he begins with the aphorism of Elihu Root that warships may not pass without consent because they threaten. As I explained in my previous speech (pp. 76, 78[2]), this aphorism was merely an unconsidered *obiter dictum*, and I drew your attention to an equally well known aphorism of Lawrence that in the expression "right of innocent passage" the term "innocent" relates to the "character of the passage and not the quality of the ship". The precise reference in Lawrence, which I was unable to give the Court at the time, is page 196 of the fourth edition.

M. Cot, not unnaturally for his present purposes, prefers Mr. Root's dictum to the aphorism of Lawrence, and he adds a little colour to it in his own characteristic way by describing warships in peace time as a sort of magnificent but rather dangerous toy (p. 180[3]). He regards warships only as instruments of prestige and policy. He discounts the possibility that, even in time of peace, warships may often have other proper services to discharge. Yet, apart from the repression of piracy or slave trade (perhaps rather a matter of the past than the present), they police fisheries under international agreement and perform many other useful and humanitarian services. Further, a visit to foreign ports of a fleet or a warship is often as productive of goodwill as the mission of a special ambassador, and to get to the port of the State which is their host, the warships may well wish to pass through the territorial waters of another State.

Be that as it may, Professor Cot invokes in his support the opinion of Hall, a writer whom we all respect and who undoubtedly expressed the

[1] See this volume, pp. 379-380.
[2] ,, Vol. III, pp. 274, 276.
[3] See Vol. III, p. 378.

view that warships have not the same right of navigation in territorial waters as merchant ships, which serve the economic purposes of the international community. But even the views of Hall are sometimes criticized, and Westlake, whose authority as a writer on international law is just as high, found himself unable to adopt the opinion of Hall. In Volume I, page 196, of his book on *International Law*, he says, with reference to Hall's views: "But a ship of war as well as a merchantman may have a lawful errand beyond the littoral sea in question...." It is partly because the opinions of writers can thus be set against one another that we regard the practice of States as the primary and only reliable source from which to ascertain the rules of law applicable.

But, in our submission, both Hall and Professor Cot are incorrect when they assert that the undoubted right of passage possessed by merchant ships is derived from their special importance to the economic life of an international community. As I have said before, the foundation of their right is the needs of navigation. And the same is true of warships.

M. Cot asserts (p. 180[1]), as the second leg of his argument of common sense, that the right of passage was a compromise between the interests of the riparian States and those of other States. He says it would be dangerous to break up too brutally this compromise formed by practice and the necessities of life. His method of putting it begs the question. We are discussing what the international rule is which constitutes the compromise formed by practice and the necessities of life. We say that warships have a right of passage, but a qualified one—qualified by the right of the coastal State to exclude, if in fact it has reasonable and *bona fide* grounds for doing so based on the needs of defence. This surely is a most reasonable compromise. To make the warships' passage a matter of comity merely is not a compromise at all.

I pay tribute to the courtesy with which M. Cot offered to concede me the victory on the ground of doctrine. But as he seems only to have invited you to hold our match to be a draw, I may perhaps be excused if I elaborate our point of view a little further.

Professor Cot does not give points away for nothing, and (on p. 180[1] of the record) he says that he would have been content to give us the victory on the ground of doctrine because he is so certain of defeating us on the ground that really matters, of positive law-practice, custom and international life. So we waited expectantly for his exposition of international practice. We hung on his lips for an explanation of how it is that, for one hundred years or more foreign warships have passed through territorial waters without notice to the coastal State, without authorization and without protest from the coastal State: and how it is that they have passed without perceptible uneasiness in the coastal State. All of this is strange—if indeed they threaten and have no right in law to pass at all. I do not think that the exposition of international practice was ever given.

So far as concerns the Codification Conference of 1930, M. Cot has contented himself with referring not to the replies of governments expressing their views on existing law, but to the negotiations within the Conference. He emphasizes on page 181 the concession made by Sir Maurice Gwyer in the negotiations and, while acknowledging that it was a concession, claims that it is evidence of the prevailing opinion in the Commission. Even if this were so, it would be evidence

[1] See Vol. III, p. 378.

only of the views of the Conference *de lege ferenda*. But in fact the concession has the simpler explanation which is given in paragraph 88 (*a*) of our Reply. The central issue of the whole Conference was the breadth of territorial waters, and the United States was Great Britain's chief supporter in upholding the three-mile limit. The wider the breadth of territorial waters, the more important does the right of innocent passage become. As we said in our written Reply, the concession of Sir Maurice Gwyer concerning a warship's right of passage to the United States point of view was made for tactical reasons, namely to promote agreement on the bigger issue and maintain on that issue a solidarity with the United States. This is evident when it is realized that Sir Maurice Gwyer had among his papers the replies of governments in which the majority opinion was overwhelmingly in favour of a warship's right of passage.

Then Professor Cot refers (p. 182 [1]) to the so-called draft Article 12 and the "Observation" upon that Article, claiming that their language shows that the Article was intended only to give counsel to a State, and not an order, to allow the passage of warships. We have dealt with this point in paragraphs 89 and 90 of our Reply, to which I ask the Court to turn. I may, however, add that it is a somewhat novel function of a convention to provide in its articles how States are to behave in matters of comity. Indeed the United States delegate pointed out (at p. 59 of the proceedings of the Second Committee) that it was entirely inappropriate for matters of comity to be included in the Convention. So we do not find it easy to interpret Article 12 as doing other than laying down a general right of passage without previous authorization or notice, subject to an exceptional right in the coastal State to qualify the right of passage in exceptional cases. This, of course, is precisely what we say has been the law for over a hundred years. This doctrine has been repeated by a long line of authors, including such modern writers as Fauchille (*Traité de Droit international public*, Volume I, Part II, Section 506) and Spiropoulos (*Traité de Droit international public*, p. 152).

So far as concerns the regulations of States which we maintain are the best source of the customary law, M. Cot contents himself, on page 183 [2], with simple assertions which seem to me completely unsupported by their texts, that they show the passage of warships to be a matter of courtesy and not of veritable right. With one exception he does not examine the regulations which we have invoked in paragraphs 90 and 92 of our Reply to prove that warships have a right of passage. The one State's regulations which M. Cot invokes are those of the Netherlands, which, in Article 14, say that they apply in time of peace, but that the Netherlands "reserve the right in time of war, peril from war, or in the maintenance of neutrality and, further, in other special circumstances, to limit or even entirely prohibit the admission of foreign warships to the Netherlands territorial waters". M. Cot claims that this Article indicates that a State has an arbitrary right to exclude foreign warships. But this is a rather curious deduction from regulations which, in Article 2, expressly confirm that they do not prevent the free passage of warships so far as such is recognized in international law, and in Article 14 find it necessary to state that the right in special circumstances to prevent such passage is reserved. In fact, the two Articles 2 and 14 put together exactly express what

[1] See Vol. III, p. 380. [2] See Vol. III, p. 381.

we say is the law, a general right of passage subject to a right, for compelling reasons, to limit or prohibit passage in special circumstances. You can see from the terms of the Netherlands Regulation that it only reserved the right to suspend the passage of warships for reasons of real urgency. It refers to time of war, peril of war, the maintenance of neutrality, and other special circumstances, that is, any grave embarrassments comparable to the other circumstances mentioned.

Lastly, Professor Cot maintains (pp. 183-184 [1]) that a coastal State, in exercising its rights in special circumstances to limit a passage, may discriminate between foreign States. We should agree that, if one State alone gives solid grounds to the coastal State for anxiety concerning its security, the exceptional limitations on passage may be directed only towards that State, but the grounds for withholding its customary right from any State must, we submit, be solid grounds: and by solid grounds I mean something more than caprice or morbid suspicion.

Nor is the question of the absence of diplomatic relations with a State relevant where that State has given no such solid grounds for anxiety, if, as we say, the passage of warships is a matter of legal right. I have not been able to find the many authorities mentioned by Professor Cot in his speech (p. 184 [2]) as stressing the significance of the existence of diplomatic relations in this connexion. All I have found is a statement by the Roumanian delegate at the 1930 Conference at page 59 of the proceedings. As Roumania was almost the only State that in practice had claimed to be entitled to prior notice of passage, his observation on this point cannot be regarded as carrying much weight. The Albanian thesis before the Court—it does not however cover the regulation which Albania purported to make in May 1946—appears to be that the absence of diplomatic relations is by itself an exceptional circumstance justifying the special limitation of the passage of the warships of the State concerned. I can quite see that the question of diplomatic relations is material in a question of comity, but the existence of diplomatic relations can by itself have no bearing on the exercise of a general customary right possessed by all States. Otherwise, a State, by breaking off diplomatic relations without any justification, could terminate the customary rights of another State. There are many cases where States, which are most afraid of each other, are in full diplomatic relations, and others where States, which in no way threaten each other, have no diplomatic relations.

The question of innocent passage through straits. It is evident that if the Court accepts our submission that the Corfu Strait is an international strait and that Albania had no right under any pretext whatever to interfere with the passage of our warships, the question of diplomatic relations is wholly irrelevant; and so I pass to the question of the legal régime of straits. This question, with which Professor Cot deals at pages 184 *et sqq.* [3], is a question which is of particular importance in the present case. The Court will find our views on this question in paragraphs 96-101 of our written Reply and in pages 79-83 [4] of my first address. We maintain that the evidence which we have submitted establishes that in straits constituting a route for international maritime traffic, warships have an unqualified right of innocent passage, whereas in territorial waters generally the right of passage is qualified by a right in the coastal strait to suspend the passage in emergency.

---

[1] See Vol. III, pp. 381-382.
[2] " " " , p. 382.
[3] See Vol. III, pp. 382 *et sqq.*
[4] " " " , " 277-281.

We contend that the "observation" of draft Article 12 of the Hague Conference (Vol. 3, p. 217) is a correct statement of established international law. This observation reads: "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 open sea." Undoubtedly the Corfu Strait connects two parts of the open sea. That can be seen on any map. We hope to convince the Court that it is a route for international maritime traffic.

Even Bruel, the author on whom Albania has placed some reliance, says in *International Straits*, Volume I, page 195: "No objection was raised in any quarters either in the sub-commission or in the main commission or in the plenary sitting" against the substance of this observation, "from which fact it may be gathered that the States were of the opinion that a right of passage already existed or at least had to be recognized with respect to that part of territorial waters which falls inside straits not merely as a 'tolerance' but as a right".

Professor Cot concedes that authors are "fairly friendly to the extension of free passage in the case of straits", but he insists that there are "straits and straits", adopting here a terse phrase from Hyde. This phrase in Hyde, by the way, was used with reference not to innocent passage but to claims of territorial sovereignty.

Well, we also admit that there are "straits and straits", but we do not admit that there are "maritime highways and maritime highways". A strait is either a route for international maritime traffic or it is not. So far as the legal régime is concerned, there are no differences between first, second or third class international roads. Warships may pass along a third class road just as much as along the great trunk road.

The Court will see on page 80[1] of my speech on 11th November that we admit that if a strait leads only to interior waters, it is not subject to the unqualified right of passage. We also agree that if a strait leads only to unnavigable waters or to a place unfrequented by foreign shipping, it will not attract this special régime. What we claim is that all straits constituting a route for international maritime traffic are subject to the unqualified right of passage under general international law, and that this rule of general international law applies, subject only to conventions regarding particular straits where these conventions exist. When there is a strait with a special convention, it is perhaps, to give an analogy, like a special *autobahn*. Consequently, I am unable to accept Professor Cot's statement (p. 185[2]) that we are advocating an absolute and, he implies, unreasonable formula covering all straits regardless of their international character. Indeed, I think that our contentions fall within his own formula on that same page, where he says: "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....", and those which do not. We are also in accord with his statement lower down on that page, where he says: ".... 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....".

What, then, is the difference between us? I think that it will be found, in Professor Cot's phrase, again on page 185[2]. "Détroits qui intéressent la communauté internationale tout entière pour les

[1] See Vol. III, p. 278.
[2] " " " " " 383.

besoins du commerce international...." Professor Cot is not really relying on the phrase "There are straits and straits". He really means "There are highways and highways". Highways whose use is necessary or natural for international commerce of the whole world, on the one hand, and highways whose use is indispensable or natural only for regional commerce on the other. He thinks (p. 186 [1]) that an international strait can only be one which is of interest to the commerce of the whole world. We on the other hand think that the right of passage is not a matter only of trade and commerce but, as I explained in my previous address, is primarily a matter of navigation. Furthermore, we dissent from the thesis, which is advanced by our opponents—both here and in connexion with the right of passage through territorial waters generally—that international rights cannot exist unless they serve the interests of the international community as a whole—in the sense of the interests of the whole world. Municipal law knows of highways and footpaths, which are certainly of very local interest and are sometimes not a necessary or the shortest route to anywhere except to a hamlet. Yet anyone has the right to use them, whether he is going to the hamlet or not. We maintain that, for a strait to constitute a route for international maritime traffic, it is enough to show that it is a route serving a particular region.

Consequently, in the present case we contend that it is enough for us to show that the Corfu Strait serves a substantial interest of Adriatic or Mediterranean navigation. You will find some evidence establishing that in the past it has certainly done so in my previous speech. As I then said, the Corfu Strait would still be in use to-day as a regional channel of navigation, if it were not for the special post-war conditions obtaining in the Adriatic, and more especially the violent interference by Albania with foreign shipping, attempting to exercise their right of passage through the strait.

To the evidence which I have already given of the pre-war use of the Corfu Strait, I now add the following, which we have obtained from the Greek Government. It is information which the Court can easily verify.

The first information relates to the number of ships calling at the port of Corfu. The port archives were destroyed during the war, and figures can only be given for the period 1st April, 1936, to 31st December, 1936, and the period 1st January, 1937, to 31st December, 1937. The following is the total number of ships putting in at the port of Corfu after passing through or just before passing through the Channel. During the period of one year nine months, the total number of ships was 2,884. The flags of the ships are Greek, Italian, Roumanian, Yugoslav, French, Albanian and British. Clearly, very small vessels are included, as the entries for Albanian vessels are high, and of course one vessel may make several journeys, but 2,884 ships for a period of one year nine months is quite a large figure. These figures relate to vessels visited by the Customs at Corfu and so do not include the large number of vessels which went through the Strait without calling at Corfu at all.

The second information relates to regular sailings: (1) The Greek merchant vessel S.S. *Sophia* made regular weekly sailings from Piraeus—Patras—Corfu—Brindisi, using the Corfu Strait. (2) One of the four following ships sailed twice weekly on regular service, leaving Piraeus

[1] See Vol. III, p. 384.

on Saturday afternoon and calling at Patras, Corfu, Santa Quaranta (i.e. Saranda), Brindisi and back again. The ships were the *Fivnton, Macedonia, Elsi, Nikolaos.* (3) The S.S. *Patros*, a British ship, made regular fortnightly sailing from Piraeus, Patras, through the Corfu Strait to Adriatic ports. The above services were all established well before 1939. There were also the following services. I am not sure when they were established. (4) The Yugoslav merchant vessels SS. *Princess Olga* and *Princess Maria* made regular sailings fortnightly from Trieste, Split, Corfu Strait, Piraeus, Alexandria, Haifa, Piraeus, Dubrovnik, Venice, Trieste. These ships were owned by the Enski Lloyd. (5) The Yugoslav vessels S.S. *Beograd* and S.S. *Servia* made regular weekly sailings from Trieste, Sibenik, Split, Harar, Dubrovnik, Durazzo, Corfu Strait, Corfu, Patras, Piraeus and back again. The owners were Gadranska Plovidha.

Of course, these are not the only regular services which used to use the Corfu Strait. Amongst others I believe the Italian Lloyd Triestino Line plied monthly between Venice and Corfu, but they already show that the commercial traffic was considerable.

Professor Cot allowed his irony to play upon the evidence which we adduced in regard to the importance of the Corfu Strait to international navigation. He began by pointing out that the Medri charts themselves described the Corfu Strait as "Corfu approach", and he asked you to conclude that our own naval authorities regarded the Strait merely as a means of access to Corfu without any wider usefulness.

If Professor Cot would spare a moment to investigate Medri route 18/20, he would find that it was labelled "Dardanelles approaches", and the Dardanelles are certainly regarded by Black Sea Powers as being of interest to themselves. I believe further that the Sound—one of the most important straits since it is the principal access to the Baltic —is described as "Copenhagen approach".

Then he took a friendly dig at me and my atlases (p. 187[1]), saying that the trade routes marked on the maps are either coastal routes or mere lines to teach schoolboys the distance between two points; but in fact these services which I have mentioned are by themselves perfect justification for the lines on my atlas. He also asserted that in reality there are no important shipping lines which regularly use or ever used the Corfu Strait, except perhaps for tourist purposes. The services which I have just mentioned were not tourist services, though of course there always has been tourist traffic to Corfu as well. For instance, big liners like the *Arandora Star* used to carry out tourist cruises through this Strait.

Professor Cot next complained (p. 187[1]) that he had not been able to find any reference to the Corfu Strait in the works of jurists, and concludes that this is because the Strait was not regarded as sufficiently important to be noticed. It is scarcely surprising that the works of jurists do not contain comprehensive lists of international straits, since they are concerned to expound principles and not to provide catalogues. Indeed, the fact that jurists do not attempt to set out comprehensive lists of international straits is some indication that there is no short list of great straits such as is suggested by learned Counsel opposite. It is true that the recent book by M. Bruel does mention rather a larger number of international straits than most other books and does not refer to the Corfu Strait, but even he does not pretend to give an exhaust-

[1] See Vol. III, p. 385.

ive list of such straits. Professor Cot assured us that such a list could be found in the Year Book of the Inter-Parliamentary Union (Vol. 4, 1913, p. 38). He is so economical in his references to authorities that naturally we at once asked the librarian of the Peace Palace to provide us with a copy of this Year Book. I am afraid that something must be wrong with this copy, because we have not been able to trace the list. I am sure, if Professor Cot says so, that such a list does somewhere exist, but, even so, it could not materially affect your opinion in this case. For the matter is essentially one of principle, and the list, unless prepared with a careful investigation of the claims of the Corfu Strait to be included, such as is taking place here, would not be very helpful.

In this connexion I must join issue with learned Counsel opposite when he says (p. 185[1]) that the freedom of the seas depends on international conventions, since the freedom of the seas and of navigation are essentially matters of practice and customary law. The conventions which Professor Cot appears to have had in mind when he made that statement are a handful of individual conventions dealing with maritime channels affected by very specialized and important political considerations. For example, the article in the *Revue de Droit international* of 1924 cited by Professor Cot was particularly directed to the Treaty of Lausanne laying down a special régime for the Dardanelles. The principle for which we are contending, as I explained on page 80[2] of my speech on 11th November, is one which is almost universally recognized; yet it would be rendered meaningless if it were confined to a few great straits already covered by their own individual conventions. The true rule of international law, in our submission, is that a strait which constitutes either a necessary or natural route for international maritime traffic attracts the special régime of an international strait.

I shall not press the question whether the Corfu Strait can be regarded as a *necessary* route, though it is at least arguable that it is a necessary route for all shipping that may wish to make a call at the port of Corfu. Corfu does in fact provide a convenient and usual port of call for the majority of ships navigating by this route, and I am not to be thought to say that the Corfu Strait is not a necessary channel of navigation. I only do not press this because I have established in my previous speech that the Corfu Strait constitutes a *natural* route of navigation of some not inconsiderable importance to Mediterranean navigation. You will find my argument and my evidence on this point (pp. 80-82[3]).

Now this dispute has arisen because of the use of the Corfu Channel by war vessels in 1946. Let us therefore see what information there is of the use of the Channel by war vessels before that date. The British navy has regularly used this Channel for eighty years or more. Corfu has always been a port where visits by British naval vessels have been welcomed. Captain Selby and Commander Paul had both served six years (not quite the same six years) in the Mediterranean. They have both told you that Corfu was regularly visited by the vessels of our Mediterranean fleet and these vessels generally came to Corfu from one direction and left in the other direction and therefore generally went through the North Corfu Channel each time they went there. Captain Selby had personally done so twice and Commander Paul once (pp. 487-488, 508[4]). The British navy is not the only navy which used the Corfu Channel. Admiral Moullec himself had been through once on a French warship (p. 859[5]), and I am informed that

[1] See Vol. III, p. 383.
[2] ,, ,, ,, , ,, 278.
[3] ,, ,, ,, , pp. 278-280.
[4] See Vol. III, 689-690; this volume, p. 25.
[5] ,, this volume, p. 376.

the French cruiser *Jeanne d'Arc* did so on 3rd May, 1932. It is true that before 1939 (before there were minefields north of Corfu) northbound ships may—I do not know, I have not got their track-charts—sometimes or (for all I know) always have taken a course further west on leaving the narrows just south of Saranda. I do not think that at that time anyone would have attached much significance to it, whether they did or not. They certainly had to go into territorial waters at the narrows, which lie south of Saranda, and the minefields have merely made it now necessary to use territorial waters for a further stretch, and I am here speaking of the Corfu Strait as a whole.

After September 1939, World War II supervened, actual hostilities ending in the Mediterranean in the late autumn of 1944. At the end of 1944 and in January 1945, the North Corfu Channel was much used—as Commander Sworder has told you (p. 305[1]) —for evacuation of refugees, etc., from Preveza and other Greek ports, and many British naval vessels were there. No doubt the events there described are exceptional, and I do not place any weight on them, except in this way. It is to Greece, not Albania, that the Corfu Channel is important, and it is Greece who is particularly prejudiced if the Corfu Channel can be closed by Albania. The question whether the present swept channel is closer to the Albanian shore than it need be is irrelevant in this connexion. You cannot possibly go through the whole Corfu Strait without going within three-quarters of a mile of the Albanian coast, because at one place the distance between the Island of Corfu and Albania is so narrow. Further, so many vessels, including war vessels, passed up and down the Medri channel in 1944-1945 that Admiral Moullec's observation (p. 866[2]) to the effect it was such a surprise to the Albanian population to see big ships opposite Saranda Bay, since in pre-war days such ships had sailed further west, really loses all its force. They must have seen lots of sizeable ships in December 1944 and January 1945, and perhaps the population might well remember the tea party which our navy gave to 750 children of Saranda at Christmas 1944.

The British navy did not use the Channel at all between February 1945 and May 1946. This was hardly a time when the Mediterranean fleet could engage in the type of training which Mediterranean cruises are intended to supply. During 1945, the fleet there was small, as our naval efforts were concentrated in finishing off the war against Japan. It was only in the earlier part of 1946 that the fleet began to be built up again in the Mediterranean and could reintroduce those cruises which were a regular feature of its training programme before 1939.

But unhappily, in spite of the evidence we have given, although Professor Cot and myself are so close together in liking the phrase "a necessary or natural passage" in the definition of international strait, we are not in agreement about the character of the Corfu Strait, because in his view there are highways and highways, and he limits the highways, over which an unqualified right of passage exists, to those of interest to traffic of the whole world. The difference after all is, therefore, more a difference on the meaning of the definition "maritime traffic" than a difference as to the extent to which in fact the Channel is used. Admiral Moullec produced a French map of the Mediterranean and pointed out (p. 858[3]) that it showed no shipping

[1] See Vol. III, p. 507.
[2] ,, this volume, p. 383.
[3] See this volume, p. 375.

routes through the Corfu Strait, but, as the map in the right hand bottom corner states that only the *principal* lines are shown, I do not think there is any inconsistency. We have never pretended that the shipping services using the Corfu Channel were equal in importance to (for instance) those using the main route through the Suez Canal to India or Australia. So, in view of this difference, I must rely (1) on my maps and on my other evidence to uphold the claim of the Corfu Strait to be a "route for international maritime traffic", and (2) on our interpretation of the meaning of this phrase in the Hague "Observation" to Article 12. If Professor Cot does not go with me, I have at any rate the consolation of knowing that the opinion of my Government concerning the status of the Corfu Strait is shared by the United States Government. For if the Court will turn to the minutes of the Central Mine Clearance Board of 30th September, 1947, you will find in Appendix C a statement by Captain Floyd, the United States representative, precisely to that effect. In paragraph 3 he says: "I have been advised by my authorities that they consider this Channel between Corfu Island and the mainland an international waterway." That this was a carefully considered statement is evident from the fact that the United States Government was making it the basis of their strong opposition to the transfer of responsibility for mine clearance in the North Corfu Channel from Greece to Albania. I do not, of course, overlook that the Russian member of the Central Board did not share the view of the United States on this point.

It may be convenient if I now sum up our submissions in regard to our right of innocent passage through the North Corfu Strait:

(1) We accept, as an accurate statement of the existing law, the statement in the observation of the Hague Conference of 1930: "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 open sea".

(2) We contest Professor Cot's doctrine which means that there are "highways and highways" and his argument that the Hague "observation" only applies to the great highways of interest to the maritime traffic of the whole world, a qualification on the "observation" for which I have found no authority in the proceedings of the Hague Conference.

(3) The Corfu Strait constitutes a route for international maritime traffic within the meaning of the Hague Conference observation.

(4) Under the principle contained in the Hague observation, Albania was not entitled "under any pretext whatever" to interfere with the innocent passage of our warships.

This is the last word that I shall say in this case upon the general question of a warship's right of innocent passage. We are asking the Court to uphold in law the ancient birthright of all sailors the world over, to navigate by the convenient and safe course in all the seas, where ships go and storms rage. We are asking you to prefer the liberal freedom of this ancient right to the narrow exclusiveness of a suspicious people.

Professor Cot has intimated his view (p. 180[1]) that the world is not interested in free passage for warships—these magnificent and dangerous

[1] See Vol. III, p. 378.

toys. That was clearly not the view of the Hague Conference in 1930, which unanimously and without dispute accepted the observation about the passage of warships, under which their passage through straits is not to be interfered with under any pretext whatever. There was no "compromise", nothing *"de lege ferenda"* about this statement at The Hague.

The remaining abstract legal question is what exactly the term "innocent" means in the phrase "innocent passage". Professor Cot cites the definition of innocent passage in Article 3 of the Draft Convention of the 1930 Conference. I pass over the fact that he again cites the draft article as if it were part of a fully operative convention, because this definition was not proposed or accepted *de lege ferenda*. It is substantially the same as that of Lawrence (4th ed., p. 196), except that Lawrence is referring to warships only. Lawrence says: "As long as they commit no hostile acts in territorial waters or so near them as to endanger the peace and security of those within, then the passage is perfectly innocent." Hague Article 3 may also be usefully compared with our own naval regulations informing our officers about their conduct in foreign territorial waters when exercising the right of passage. King's Regulation 952 states: "No authority to be exercised over persons, ships or goods of another nation. No gun firing or practices or hydrographic surveys without permission." K.R. 1233 (3): "Torpedoes are not to be run without permission." Further by tradition, "Executions are not carried out", and as a result of the Hague Codification Conference, "Submarines are not to navigate submerged".

We are in this instance at one with Professor Cot in treating the text of draft Article 3 as a serviceable, if not actually authoritative, definition. The pertinent words in the draft are: "Passage is navigation in territorial waters *either* for the purpose of going through it *or* to reach interior waters *or* to gain the open sea coming from interior waters. Passage is not innocent when a vessel makes use of the territorial sea of a coastal State for the purpose of doing any act prejudicial to the security, to the public policy or to the fiscal interests of that State."

It should be carefully noted that all the definitions are negative in form. They say what may *not* be done—with the implication that anything not specified and not clearly covered by analogy with what is specified, is lawful for a ship on innocent passage.

Professor Cot puts a gloss on the definition of the term "innocent passage" which was certainly not in the minds of the 1930 Conference. Nor can I accept his gloss here to-day. After remarking that the definition applies equally to merchant ships and to warships, he said (p. 189[1]) that the definition must be applied with particular strictness in the case of warships because they threaten. And he went on to say that innocent passage is the passage of a warship, when that ship does not threaten. For a moment I feared that I was going to be the victim of Professor Cot's logic, somewhat as follows. Innocent passage is the passage of a ship that does not threaten. Elihu Root says warships threaten. Consequently there is no such thing as the innocent passage of a warship—Q.E.D. But, relenting this time, Professor Cot contented himself with suggesting that, as soon as a warship assumes a threatening aspect either of itself or because it is accompanied by other warships, the passage cannot be claimed to be innocent.

---

[1] See Vol. III, p. 387.

We do not, of course, accept the view that a warship's passage ceases to be innocent merely because it is accompanied by another warship. I shall deal with that point in due course, but for the moment I am trying to see how far Professor Cot and I are in agreement. We are, I believe, at one in considering that the ultimate criterion of the innocence of a particular passage has in practice to be an objective one. That is certainly my opinion, and I see that he says that what we need is an objective criterion (p. 199[1]). Of course, it must be an objective criterion if we read the Hague formulation on which Professor Cot relies. Under that definition, "a passage is not innocent when a vessel makes use of the territorial sea for the purpose of doing any act prejudicial to the security or the public policy (*ordre public*) of the State". You have to see what acts the warships did. That is clear. Thus, the innocence of the warship has to be judged by the external circumstances of the passage and not by the presumed subjective intentions of anybody. Any other test would be impossible to apply. I also assume that an objective test regards all the circumstances, including all the surrounding circumstances, but excludes an enquiry into the neurotic suspicions of a particular State. For a State cannot blame others for its own unfounded suspicions but only for threats which reasonably appear from the actual facts.

It is true that in another place Professor Cot says (p. 189[2]): "It is the intention of the State which has passed in the territorial waters of another State which is the test of innocent passage", and that this is shown by well-established rules of customary law. No doubt he means, and if so I agree with him, that you ascertain the intention from conduct.

Reading his speech as a whole, therefore, I think the measure of our agreement seems to be summed up in two propositions: (*a*) innocent passage is the passage of a warship which does not threaten; (*b*) the test whether a warship threatens is an objective test, and the Hague Conference draft Article 3 is a fair statement of the principle.

Before I come to consider the circumstances of the passage of 22nd October by which the innocence of the passage of our ships has to be judged, I must return to Professor Cot's suggestion that a warship cannot claim the right of innocent passage when it is accompanied by other warships (p. 189[2]). He develops this saying that a great Power must not use the right of innocent passage to pass through the interior (and he afterwards corrected this to "territorial") waters of a State with a force sufficiently important for the passage to assume the aspect and significance of a demonstration of force. He says that what has to be considered is not each warship individually, but the whole fleet which may be in territorial waters at the same time, and he cites Schücking as having pointed out in the Committee of Experts that the passage of a powerful war fleet is quite different from that of a single vessel.

The passage of a powerful fleet, in circumstances which can be shown by objective evidence to be a demonstration *against* the coastal State may (I do not say must) involve an act prejudicial to the security of the State within the meaning of the Hague draft article, and in that case the passage is not innocent. I shall discuss later the difference between demonstration *against* a State and the continued exercise of a right of passage which has been denied. Demonstrations against a State involving acts prejudicial to the security of the State are not "innocent passage", but that does not mean that such demonstrations

[1] See Vol. III, p. 397.
[2] " " " " 387.

are always illegal. If, for instance, State A is doing something illegal against State B (unconnected with the passage of warships), it may not be illegal for State B to make a demonstration in A's territorial waters, but, if it is not illegal, it finds its justification under a different principle and not under innocent passage. It is not necessary for the purposes of this case to say whether such a demonstration is illegal or not, and still less to consider the possible cases that may arise. We shall return later to the continued exercise of a right of passage which has been denied. For the moment, I contest absolutely that the mere passage of two or several warships through another State's territorial waters by itself constitutes a demonstration of force against that State or any abuse of the right of innocent passage. Otherwise I am afraid that the navies of most Powers have frequently been guilty of violating the sovereignty of peaceful neighbours without ever having been taken to task by anyone. For both, in peace and war, groups of warships have frequently passed through the territorial waters of another State without permission and without comment. I reserve for later consideration the case where State A denies to State B a right of passage over certain waters, a right to which B is entitled, and B is asserting her right of passage, by sending a warship or several warships to pass through the waters in question, prepared if, but only if, the ships are attacked in their passage, to repel the attack.

Before I come to that, I must just deal with Professor Cot's quotation from Dr. Schücking at the Hague Conference. Schücking was an eminent German lawyer and a Judge of the Permanent Court, and his remarks may well be felt to carry weight. In quoting him, Professor Cot has, no doubt inadvertently, introduced some confusion (p. 197[1]). Professor Cot states that Schücking had said that "every warship is a menace in itself". Schücking said no such thing. Later on Professor Cot purports to quote Schücking in terms as saying "a fleet of warships penetrating the *interior* waters of a State in a time of political tension is certainly not an innocent passage". Professor Cot corrected later the slip and substituted "territorial" for "interior", but even with this correction I say again that Schücking said no such thing.

This is what Schücking did say, and you will find it on page 44 of document C. 196. M. 70 : "Of course, we are only dealing with pacific passage. It is more natural to *doubt* the pacific character of the passage in the case of a large fleet which enters the territorial waters of a foreign State at a time of general political tension than in the case of an ordinary merchant vessel. This does not, however, affect the general principle that even warships possess a right of common user in respect of foreign territorial waters which cannot be restricted arbitrarily but only for reasons of self-preservation."

First, let us notice that Schücking was talking of ordinary territorial waters and not of straits, and his statement of the position in ordinary territorial waters is precisely what we contend to be the law with regard to passage of warships in those waters ; namely, there is a right of passage which cannot be arbitrarily restricted, but it is a qualified right which can be denied for genuine reasons of self-preservation.

Schücking was not purporting to define what is or is not an innocent passage through a strait where the right of innocent passage is unqualified. But he does say that it is much more normal to *doubt*

[1] See Vol. III, p. 395.

the pacific character of the passage in the case of a large fleet which enters territorial waters of a foreign State at a time of general political tension than in the case of an ordinary merchant vessel. It is more natural to *doubt* this, but he does not say that such a passage *cannot* be innocent and lawful or dispute that each such passage must be judged by its own circumstances.

To conclude on the abstract law, before we proceed to consider the facts of the passage of the 22nd October and to consider that passage in the light of the legal principles which have been ascertained, I say that there is *no* authority in convention in State practice or in the books to the effect that a number of warships together cannot exercise a right of passage or that because there are a number of warships the passage is thereby shown to be, or is even to be presumed *prima facie* to be, not innocent. A large number of warships at a time of political tension is at the highest a factor to be considered amongst the other facts in the case.

The question is (returning to the Hague Conference definition), did the warships make use of the territorial sea of a coastal State for the purpose of doing any act prejudicial to the security, to the public policy and to the fiscal interests of the State.

Mr. Vice-President, I do not know whether you think this is a convenient moment for a short pause?

Le PRÉSIDENT EN FONCTIONS. Je suis d'accord.

(*The Court adjourned for a short while.*)

Le PRÉSIDENT EN FONCTIONS. La Cour est prête à vous entendre, sir Eric. Si vous le voulez bien, nous vous entendrons pendant une heure, une heure cinq minutes.

Sir Eric BECKETT. I shall endeavour, Mr. Vice-President, to comply with your directions, and perhaps if I am not looking at my watch you will indicate to me in some way.

I now leave the sphere of abstract law. I come to the second part of my remarks on the incident of the 22nd October. I must now assume that it is established that naval vessels have a right of innocent passage through the Corfu Channel and Albania has no right to prohibit their passage whether or not she considers that the situation is disturbed. She has no right to prohibit the passage of warships in general or of those of any country in particular, simply because for security reasons she desires to exclude them. Admiral Moullec failed entirely to distinguish between a channel and a strait (p. 862[1]), which is a natural route for navigation between two portions of the open sea, and other territorial waters, when he gave—incidentally, as I have already said, not completely accurately, but that does not matter for the present purpose—all those examples of closed and restricted areas—such as, for instance, the two-mile strip by Cape Papas at the entry of the Gulf of Corinth. None of these instances involve the closing of a strait to the navigation of foreign vessels, merchant-men or men-of-war, or even the subjection of such a strait to special rules. They are all in ordinary territorial waters. Take Cape Papas. The Gulf

[1] See this volume, p. 379.

of Corinth is in fact not a strait at all. It leads to no other sea by any natural entry, and the existence of an artificially constructed canal at Corinth does not alter the character which depends on its natural features. The gulf is land-locked on three sides, and, incidentally, if it had been a strait the reference would still have been inapposite, since the entry is wide and the two-mile strip at Cape Papas leaves many miles of free water to get into the Gulf of Corinth. As I have said, the rights of the coastal State are more restricted in a strait like the Corfu Strait than in ordinary territorial waters. Nevertheless, even in the case of a strait, the coastal State can complain of a passage, which is not innocent, or interfere as soon as a passage ceases to be innocent by reason of some act—and, if there had been previously one passage, which was not innocent, that *may*—there is no authority that I can find on the point—but that may increase the rights of the coastal State in regard to another passage of warships of the same country. The coastal State, however, has no right in any circumstances to say: no foreign warships shall pass through this strait. Further, the coastal State cannot say: "No British warships shall pass"—at any rate, if there had been no previous violation of the right of passage by British ships.

Professor Cot, who, of course, argues contrary to us that Albania had the right, if the circumstances were exceptional, to exclude from the North Corfu Channel foreign warships, says that (p. 190[1]), if there ever was a case where such exceptional circumstances existed, this is a case. He refers to the technical state of war still unterminated between Greece and Albania, to Greece's claims made very peaceably at the Paris Conference, to the area of Albania where Saranda lies, and to Albanian fears of Greek incursions. I answer that, whatever the fears of the local people at Saranda were, the Tirana Government knew perfectly well that Greece, distracted by a civil war, was in no position to make any invasion of Albania. If there was, even at Tirana, fear of incursions of irregular bands or raids, such people do not come in warships. There was no basis for any fear of any invasion involving warships, and general Hodza, in a recent speech, to which the Solicitor-General has referred (quoting from *The Times* of the 8th December, 1948), has in effect said so, because General Hodza said that Yugoslavia had for her own purposes tried to make Albania believe that some invasion of Albania was likely. But General Hodza did not imply that he had been deceived by it.

Albania claims that the passage on the 22nd October was not innocent for various reasons. The burden of proof is on Albania in this issue, and her Counsel have admitted it (p. 178[2]). The reasons relate in part to what we say were proper precautions, taken in view of the incident of 15th May, and in part, because at least one reason (Admiral Moullec says the only reason) for the passage was to test reactions to the British claim to a right of passage, which had been disputed by gunfire on the 15th May.

Until the Albanian battery opened fire on the 15th May, Albania had never made it known that she objected to the passage of British or other warships through the North Corfu Channel, or that she claimed that she was entitled to subject such passage to prior notification and permission. She did not in her notes immediately after 15th May say that the passage in May was not an innocent one, but in those notes she disputed the right of passage. Albania makes no claims in

[1] See Vol. III, p. 388.
[2] " " " , " 376.

respect of the 15th May now, nor does the United Kingdom. But Albania's Counsel do *now* state that the passage of the 15th May was not an innocent passage but a demonstration of force against Albania—no doubt thinking this is firmer ground than contending (as Albania in her notes did) that it was a trespass for the ships to come there at all, when they were merely using a route which they had used for eighty years or more without objection, and Albania had not objected before the 15th May. Professor Cot seems to be hinting at an alternative argument to the effect that, even if Albania was wrong in denying that a right of passage existed, Albania might be justified in objecting to a passage of British warships after May, because in May British warships had made a passage which was not an innocent one but a demonstration of force.

So, though for different reasons and while drawing opposite deductions, both Parties agree that you have to appreciate the passage of the 22nd October in the light of the incident of the 15th May.

I must therefore say a few more words about the 15th May—in deference to the remarks made about it by Counsel for Albania and in the light of a little further new evidence which has been produced since I addressed the Court last.

First of all, Orion and *Superb* on the 15th May were using the Corfu Strait as a route to Corfu from the north, a thing which the Royal navy had used without objection for eighty years or more, and when using the Strait they had to use the Medri channel, which passes across the mouth of Saranda Bay.

Secondly, as is shown in the report of Admiral Kinahan dated 29th May, 1946, filed on the 24th November, 1948, *Orion* and *Superb* left Venice on 13th May for Corfu : they engaged in training exercises in the Adriatic on the way ; a night-encounter exercise and a towing by *Orion* of *Superb* are mentioned ; and they arrived at the North Corfu Channel early on the 15th May. The passage therefore was a passage of two cruisers using the nearest route from the North Adriatic—the natural route to use Professor Cot's words—to Corfu where they were going. Their passage was made at a time when no one had the faintest idea that Albania's attitude was different from that which it had been between 1919 and 1939. How could that passage be called a demonstration of force against Albania ! There were two cruisers, yes—but, as I have shown already, if there is a right of passage for one warship, there is a right of passage for more than one. Schücking, you will remember, did not say what Professor Cot said he said. Our account of what happened is given by Admiral Kinahan in his report of the 29th May, 1946. The Albanian battery—which may have been on Cape Baladha and not where we thought it was—began firing at our ships at 08.25 when they had passed Saranda. What was the exact course of these ships ? There are two copies of the same track-chart, one is on a larger scale, Annex 21, and the other is part of Annex 7 and gives more fixes of position. The chart is the chart of *Superb*, the rear vessel—*Orion* would always be about 500 yards in front at the time shown on the chart. There is a fix at 08.27 showing *Superb* at that moment some distance further away after the turn to south-west at Denta Point. Therefore, at 08.25 the *Superb* would have been about 700 yards north-east of this fix and *Orion* about 300 yards north-east of it. When fire was opened, *Orion* had, I think, completed her turn at Denta Point and *Superb* was just making her turn. Consequently, both ships were a long way past the battery at Baladha which fired. Firing lasted till 08.37, when the ships must have been at

least a mile further away, and, as Admiral Kinahan said, "fire ceased only when the ships were out of range". Professor Cot said (p. 867 [1]) the shots fell 500 yards from the cruisers, but Admiral Kinahan reports that: "There were a number of overs as well as shorts, and at the end a number of shorts." I do not know where Professor Cot, in his question at the bottom of page 867 [1], got his 500 yards from, when he said the shots fell 500 yards from the cruisers. There is no evidence to support it. Shots fired, when ships are already past and going away, cannot be warning shots, as alleged by our opponents, and the way the shots fell lends no support to the view that it was by intention and not by lack of skill that the ships were not hit.

I wish to take this opportunity to correct a slight inaccuracy in my previous address on this point. I said then that the cruisers were about 5,000 yards away when the battery opened fire. In saying this I was calculating on the basis that fire was opened about 8.30 a.m. Having now studied Admiral Kinahan's report, I find the time was 8.25, which would mean that the cruisers would be perhaps 1,000 yards nearer.

We say the 12·20 rounds of shell fire was the first communication received from the shore, and we think also the first communication made from the Albanian shore. Albania, in her notes and in her pleadings, said that the usual or conventional signals were made before the shots were fired. Commander Paul told you what the usual signals would be (p. 507 [2]). Me. Nordmann said (p. 113 [3]) that hand-signals in Italian were made—he did not say what was the message so sent. These hand-signals are not the usual or conventional signals. As Admiral Moullec has admitted, it is doubtful if such signals could have been seen or recognized if they had been given. The Albanian evidence on the signals, which in regard to all matters on the 15th May is hearsay, is to be found in the evidence of Captain Polena (p. 731 [4]). We doubt whether signals of any kind were even attempted to be given.

There is the question whether the two cruisers were flying their ensigns and whether the Albanian battery knew whose ships they were. I do not think the Court will doubt that the ships were flying their ensigns—I do not wish to repeat what I said before (p. 86 [5]). On the question whether the Albanians recognized them, and would not have fired if they had, I will only refer to the Albanian evidence that the local Albanians feared a Greek invasion and thought Great Britain would help the Greeks (p. 771 [6]).

Then there is the question of the orders of the battery commander. The Albanian note of 21st May (Annex 6, p. 40 [7]) said that the battery, in firing, "acted in accordance with a general order, based on international law". Me. Nordmann (p. 113 [3]) and Captain Polena (p. 732 [8]) both say that the battery commander had no orders of this kind, and that he acted on his own initiative (p. 752 [9]). The battery commander was not a witness before the Court, and, as I have said earlier, all the Albanian evidence relating to the 15th May is hearsay, and in the case of the evidence of Captain Polena hearsay in the second degree. It was, however, just after this that Professor Cot, having just heard Captain Polena say that there were no orders, interposed in the cross-examination (p. 753 [10]) to suggest to the Solicitor-General an exchange

[1] See this volume, p. 384.
[2] ,, ,, ,, ,, 24.
[3] ,, Vol. III, p. 311.
[4] ,, this volume, p. 248.
[5] ,, Vol. III, p. 284.
[6] See this volume, p. 288.
[7] ,, Vol. I, p. 67.
[8] ,, this volume, p. 249.
[9] ,, ,, ,, ,, 269.
[10] ,, ,, ,, ,, 270.

between the United Kingdom and Albania of the military orders issued, having any relevance to this case. Admiral Moullec gave his opinion (p. 865[1]) that the battery commander had exercised an unfortunate use of his initiative, and stated (p. 732[2]), in this matter going somewhat beyond the evidence of the Albanian witnesses, that the battery commander had in fact been visited with the displeasure of the Albanian authorities, at any rate to the extent of being moved to another post. Well, this is a very different story from the Albanian Government's notes, and, if what Admiral Moullec says is true, it is difficult to see why Albania did not say something of this kind in its Reply to my Government, who had asked that the commander of the battery should be punished. But it did not do so. On the contrary, the notes clearly implied that the battery commander had acted correctly in accordance with a general order, and my Government had to take the situation as revealed by the Albanian Government's notes, and these notes claimed, in addition, the right to prevent all foreign shipping passing through the Channel, warships and merchant ships, unless the Albanian Government had previously given permission. An uncompromising claim, and one which, so far as the merchant ships are concerned, there has been no attempt to justify, was thus made in opposition to a right of passage, which my Government considers it possessed. This claim was made after our cruisers had been fired on without notice and before even any notice had been received of the claim.

I request the Court to treat these short remarks as supplementary to my observations on pages 84 to 89[3]. I do not wish to repeat myself. I contend that my Government were justly indignant at the incident of the 15th May and that their indignation had been justly increased by the Albanian diplomatic notes relating to it, when on the 2nd August my Government informed Albania that next time our ships were fired on from the shore they would return the fire, and clearly implied that some time before very long some vessels of the Royal navy would be seen in the Channel again. Our position was that we would not establish diplomatic relations till this dispute was out of the way, and since Albania would not expressly admit a mistake, my Government would see if they would do tacitly what they would not do in words, and in fact refrain from action against our ships next time they came through the Channel.

Professor Cot says that the United Kingdom were wrong in their attitude and tells us what we should have done: he gives three procedures (p. 193[4]) which, he says (his adjectives), the "powerful" United Kingdom should have adopted towards the "small" Albania, namely (1) exchange diplomatic representatives, and continue to negotiate with a view to reaching a *modus vivendi*. I reply to this that the Albanian notes, her general attitude to the United Kingdom and her attitude to warships as illustrated by the United States' request to send one to Durazzo to remove the American mission, indicate that such a course would have been unlikely to succeed on any basis other than a simple acceptance by the United Kingdom of the Albanian view.

(2) The United Kingdom, while maintaining its position on paper, should have accepted the Albanian view in practice by not permitting the navy to use the Channel, at any rate for a time. In reply I ask—how long a time? Is there any reason to suppose that if we had waited for two years till 1948 Albania would have been more accommodating?

---

[1] See this volume, p. 382.
[2] " " " p. 249.
[3] See Vol. III, pp. 282-287.
[4] " " " p. 391.

The second course therefore proposed by Professor Cot also means that the United Kingdom should simply have given way.

(3) The United Kingdom should have asked Albania to agree to arbitration, a course quite honourable for a large State to follow towards a small one. I agree that such a course is an honourable one, but is it dishonourable for the "small peaceable" Albania to suggest arbitration or recourse to the Court to the "powerful" United Kingdom? Is this another case where it is for some reason proper for the small State to be more intransigent than the big one? This suggestion should have been addressed to Albania as much, if not more, than to the United Kingdom, especially as the United Kingdom, with its signature of the Optional Clause, its declared policy about legal disputes, could have hardly refused. Is there any reason however to suppose that Albania would have accepted such a proposal when—it is within my personal knowledge—every suggestion we have so far made—and we have made many—for submission of a legal dispute with a country in Eastern Europe to a court or legal arbitration has been consistently rejected? I submit that it would have been useless for the United Kingdom to make such a proposal, but that, if Albania had made it, the United Kingdom could hardly have refused. If Albania had made it and the United Kingdom had refused, then, and only then, could Professor Cot justifiably have used words implying that the United Kingdom preferred demonstrations of force to the rule of law.

I now approach the incident of the 22nd October itself, and I begin by considering the objects of the passage of the four ships on that day. Our opponents (pp. 196, 197 [1]) characterize it as a "mission" or as a "test". We have disclosed, with great frankness, the purposes of this passage in the telegrams between the Admiralty and the Commander-in-Chief of the 1st August, 10th August, 21st September and 22nd September, and an expression used in the telegram of the 21st September shows clearly that these telegrams were not drafted with a view to publication. It is clear *in the first place* that the passage was a "test" in the sense that it was desired to see if Albania would tacitly let the warships pass, it being our intention to establish diplomatic relations if she did so. *In the second place*, it is clear that if "the coastal guns fired *at* the ships"—I quote from the telegram of 10th August—"the ships should fire back". Remembering Admiral Moullec's comments on the vagueness of the direction (p. 876 [2]), I would invite attention to the words "fire *at* ships", which do not cover warning shots, which are really warning shots—those of the 15th May were nothing of the kind—and I point out that it was left to the Commander-in-Chief to see that such detailed orders as were necessary on this point were issued. These orders may or may not have been exactly what Admiral Moullec would think proper. He does not know. We have not disclosed them, but in view of *Leander*'s instructions on the 22nd October to *Volage* not to open fire, when machine-gun fire was heard (para. 3 of *Volage*'s report), there would not seem to be much room for speculation. *In the third place*, the Admiralty in the same telegram of 10th August clearly directed that the passage was *not* to be made in a threatening manner, because they said "the armament was to be in fore and aft position", that is to say, in the position in which the armament is in harbour or on any ordinary voyage. I am informed that the word "armament" refers to the main armament and would not cover the light A.A. guns, but

[1] See Vol. III, pp. 394, 395.

[2] See this volume, p. 393.

having regard, I suggest, to the fact that the Royal navy carries out the orders it receives very exactly and the Court knows all the facts relating to exactly what the ships did, it is obvious that the orders were in accordance with the Admiralty instruction.

Fourthly, according to the telegram of 10th August, the navy were to use the Channel "only when essential", that is to say, the passage was not *only* to be a test. It was only to be made when the Commander-in-Chief had occasion to use the Channel for some other proper reason. The passage therefore was to serve a dual purpose (*a*) the test and (*b*) the normal one—to go from some place to another—the Channel being the convenient route. Again, it was left to the Commander-in-Chief to carry out this direction, and the Court have full information before it, showing how the Commander-in-Chief interpreted it. Of course, the Commander-in-Chief did not think the North Corfu Channel was a natural way to get from Corfu to Argostoli, nor did the Commander-in-Chief think he was carrying out the Admiralty orders only to use the Channel when essential if he ordered the four ships to go to Argostoli by the North Corfu Channel. The Commander-in-Chief was neither so ignorant of geography nor so regardless of his instructions as that. We explained the point in my previous speech (p. 91 [1]), but perhaps not clearly enough, as Professor Cot has missed the point. The four ships were to rendezvous with the aircraft carrier *Ocean* and the destroyer *Raider* north-west of Corfu. Then the six ships—the two cruisers, three destroyers and one aircraft-carrier—were to carry out various exercises for training purposes in the Adriatic and then proceed south to Argostoli—the exercises continuing during the journey south. Captain Selby also told you (p. 490 [2]) this in reply to a question by the Court. Admiral Moullec chooses to say (p. 877 [3]) that this was not the true reason, but there he is expressing a personal opinion on the truth or *bona fides* of our evidence which is a question for the Court and not a point within the competence of a naval expert. We do not say that it was *the* reason, but that it was one of two reasons. Now, the autumn cruises of British fleets in the Mediterranean are not pleasure cruises, just lounging on deck in the sunshine, with regattas and games at ports of call, any more than they are political or other demonstrations sometimes described by the term "showing the flag". They are primarily training for the crews. Just as Admiral Kinahan coming from Trieste to Corfu in May had engaged in training exercises on the way when he was in the wide waters of the Adriatic, so in this case these ships were to engage in exercises as soon as the four of them which had been at Corfu could reach a suitable place to do it. Now, training exercises, which sometimes include gunfire, need wide open water and—with all deference to Admiral Moullec—the open water which, bearing in mind the extensive minefields south-west of Corfu, can most quickly be reached from Corfu port, is the Adriatic north-west of Corfu, and the Channel is the most direct way of going there. I hope that point is now clearly explained, and that the Commander-in-Chief can be seen to have carried out the fourth Admiralty direction in a very reasonable manner.

Now, the Court is in possession of all the facts of the circumstances and purposes of the passage of 22nd October. They are in possession of all the facts of what took place on that day. They have not got, because we have not disclosed them, the detailed orders issued by the Commander-in-Chief or Admiral Kinahan for that passage. They have

[1] See Vol. III, p. 289.
[2] See this volume, p. 394.
[3] " " " " 692.

not got XCU—an abbreviation which, I am told, stands for "Exercise Corfu"—X for exercise, CU for Corfu. It was called "exercise", not "operation". I explained in my former speech that we did not disclose these orders and why. Our opponents have alluded to their non-disclosure at every possible opportunity. Seeing that I intimated that they contained technical matters which navies always keep secret, Professor Cot offered first that we should show them to Admiral Moullec who, on his honour of an officer, would exclude from his revelations of their contents everything which could be said to fall in this category. We have not responded to this offer, and I wish to say that there is no disrespect for Admiral Moullec in our refusal to do so. Professor Cot then offered that we should show them to the Court only and renounced any objection to the Court's seeing a document the contents of which were not known to both Parties.

Finally, on the 14th December, the Court requested *inter alia* the Agent of the United Kingdom to supply for the use of the Court the document known under the abbreviation XCU. This request was, I think, made under Article 54 of the Rules of Court, which in turn has to be read with Article 49 of the Court's Statute. Article 49 provides that: "The Court may, even before the hearings begin, call upon the Agents to produce any documents or to supply any explanations. Formal note shall be taken of any refusal."

The Court is fully aware of the purpose and scope of this Article. The purpose of it was, in fact, to recognize and respect the right of States, in legitimate cases, to withhold records or documents, and it was—we may think wisely—appreciated that any other rule would make it very difficult for States to submit to the jurisdiction of an international tribunal. A provision to this effect has in fact existed ever since the establishment of the modern organs of international justice. The Convention of 1899 on the Pacific Settlement of International Disputes—which set up the Permanent Court of Arbitration—contained an Article 44 in almost the same terms, and it is interesting to note the comment on this in the Report of the Third Commission of the Hague Conference of 1899, which reads as follows: "Dans l'ordre des pouvoirs à reconnaître à la juridiction arbitrale, en vue d'arriver à la vérité, le projet russe admettait le droit pour le tribunal 'de requérir des agents des parties la présentation de tous actes ou explications dont il aura besoin'. Le Comité a pensé que la consécration, sans réserve, de ce droit n'était pas admissible, et qu'il pouvait y avoir des refus légitimes. Le Tribunal prend acte de pareils refus, mais il ne doit pas pouvoir aller au delà. Cette réserve nécessaire est nettement indiquée dans l'article 44." This comment clearly shows that legitimate ground for refusal may exist and be respected by the Court.

Moreover, prior to the 1936 revisions of the Rules of the Permanent Court, the Second Committee made a report which contained the following passage (Series D., No. 2, 3rd Add., pp. 768-769) with reference to a possible addition to the existing Article 40 of the Rules: "Is it possible to say anything about the duty of a party to produce all the relevant information in its possession? See Articles 23 and 75 of the Convention of 1907 for the Pacific Settlement of International Disputes. There are great difficulties in the way because in its own Courts every government *must* claim to exercise occasionally the right to refuse to produce a document on the ground of public interest, and of that interest it claims

to be the sole judge. It will probably be thought wise to say nothing in the Rules about the duty to produce all relevant documents which a government has in its possession. The matter will have to be regulated in the future by a convention." This passage shows that the Committee was not prepared to regard lightly the privilege claimed by States in municipal courts to withhold documents on grounds of public interest.

My Government has—to its great regret, since we sincerely wish to show our respect to the Court by complying with every request—felt obliged to avail itself of this privilege with regard to XCU. We recognize that the Court may take note of our refusal. We recognize too that the Court may—it is not obliged to—draw inferences from our refusal. But with regard to the drawing of inferences I would say two things.

First the readiness of the Court to draw inference against us must depend largely upon the extent to which the Court considers our reasons for not producing the order to be legitimate. The passage to which the attention of the Court has previously been directed from the case of *Parker* (Reported in AJIL 1927, p. 124) fully bears this out. The relevant sentence in the *Parker* judgment is "failure to produce it *unexplained* may be taken into account by the Commission in reaching a decision".

Secondly, the inference to be drawn must be consistent with the rest of the evidence in the case. Thus it would be quite legitimate, having regard to the reference to XCU in paragraph 7 of Commander Paul's report on proceedings, to infer that XCU contain some reference to Albanian gun positions—I shall deal specifically with this in a moment: but it would not, in our submission, be legitimate to infer—*ex proprio motu*—everything which Professor Cot chooses to insinuate against us. In fact, as I shall shortly show, you have full and clear evidence before you on all the matters which are relevant to this question of innocent passage, and there is really no room for conjecture.

These orders are operational orders, prescribing action which might have to be taken in certain eventualities which did not take place, i.e. if the ships were fired on from the shore, and as such I submit are not relevant to this question at all.

On the issue of innocent passage, the burden of proof is on our opponents to show it was not innocent and not on us to show that it was, and our opponents have admitted this (p. 178[1]). What, however, is the test of innocent passage? The first and the primary test is an objective one: the question is decided upon what was done and not on what might have been done or even intended to be done. The Hague draft Article 3, which both Parties accept as a fair statement of the existing law, says: "Passage is not innocent when a vessel makes use of the territorial sea of a coastal State for the purpose of doing any act prejudicial to the security, public policy or to the fiscal interests of that State." The rules defining innocent passage are negative in form: "Thou shalt not" do this or that. If nothing is done which infringes one of the prohibitions, the passage is lawful. The prohibitions are limited to those which can be found established in current international law.

To return to the Hague formulation, the question therefore is whether the squadron did any act prejudicial to Albanian security or public policy (the French words for "public policy" are "*ordre public*" which, I think, help in the interpretation). It is irrelevant what the ships

[1] See Vol. III, p. 376.

might have done but did not do. It would have been no defence to a charge of non-innocent passage of a ship, which had entered a harbour and trained her guns on the town hall, to prove that her captain had orders forbidding him to do any such thing. Likewise, when a passage has taken place and no guns have fired, it is irrelevant what, if any, orders about firing in certain eventualities may have been given. Secondly, it may—I do not entirely agree that it is—but it may be permissible to enquire into the motive of the passage—why were the ships sent by this route at this time? But we have fully and frankly placed before the Court documents which bear upon this—the official telegrams passing between the Admiralty and the Commander-in-Chief Mediterreanean never intended for publication—the Court is fully in possession of these facts. It should not, in my respectful submission, infer against us that XCU contained anything inconsistent with these telegrams.

To return to the facts, there are two issues which I should like to deal with separately. *The first is:* I agree that a deliberate reconnaissance of coast defences is not one of the things which a ship exercising the right of innocent passage can lawfully do. That is an act prejudicial to the security of the coastal State. Nor do I think that even ill-disposed States would employ such a clumsy method of espionage. I would imagine myself that a little fishing boat or a gentleman dressed as a goat-herd would be much more efficient. Admiral Moullec seems to take the same view (p. 921[1]) where he showed that he thought that there were plenty of other and better methods of finding out about the defences round Saranda than by observation from a swift moving warship, and indeed he criticizes the inaccuracy of the observations recorded in Annex 21 which our ships had made. In any case, our ships had no orders directing them to engage in any such activity. One passage in *Volage*'s report of the 23rd October (para. 7) is capable of being interpreted in a contrary sense, but Commander Paul (p. 504[2]) gave the explanation: "We did envisage the possibility that our squadron might be fired on from the shore, and there were given in XCU certain positions from which it seemed possible that fire might be opened", and Commander Paul, after *Saumarez* was mined, then did examine the coast, and he looked at the positions that he had been told about and reported the results of his observations by reference to the numbers of the positions which he had been given. Admiral Moullec (p. 876[3]) completely misrepresented the reply of Commander Paul when he said: "Indeed he [Commander Paul] says he did it because of the orders XCU, which are military orders." I will return later to the observations which the ships did in fact make on the 22nd October, and to those which *Orion* and *Superb* made on the 15th May, observations which were made in self-defence after being victims of mining in one case and of gunfire in the other. For the moment we are dealing with orders, and I repeat that there was nothing in XCU ordering any of the ships to engage in any such reconnaissance, and I confirm the correctness of Commander Paul's answer. Since the Court already has this evidence from Commander Paul, I do not think that I am wrong in confirming Commander Paul, though I shall say nothing more of the contents of this document.

[1] See this volume, p. 438.
[2] " " " " 21.
[3] See this volume, p. 373.

The *second point* is this : Allegations were made in the written pleadings of our opponents, on the basis of what Albanian observers were supposed to have seen, that the ships carried soldiers on board with the inference which Me. Nordmann explicitly drew, that these were potential landing parties, and that our ships might have had instructions to do something more than "fire back". I think the Court can safely infer that nothing at all of this sort was contained in the instructions, because (1) it has the clearest evidence that the ships carried nothing except their ordinary complements of personnel : there were no special landing craft or anything of that kind ; and (2) the big cruisers *Mauritius* and *Leander*, which naturally had the biggest complements of men on board and were not themselves injured by mines, attempted nothing of this kind and made no movements which remotely suggest that anything of the kind could have been contemplated, in spite of the fact that the two destroyers had been blown up by mines. To have two ships blown up by mines is a more serious thing than being hit by gunfire. When the second destroyer was blown up and foul play and hostile action was suspected, both *Mauritius* and *Leander* had safely passed the minefield and could have landed parties north of Cape Baladha without going through the minefield again. If anything of this kind had been contemplated in the orders, it would have been carried out then. In addition, they could have brought down a most devastating bombardment and could hardly have had a better pretext for making use of any vagueness in their orders. But *Mauritius* merely stood by waiting to see if the two destroyers were able to limp back to Corfu, and *Leander* went straight on round the west of Corfu back to Corfu port.

I remark in passing that the Albanians have also not yet complied with the Court's request to produce the document dated May 10th. It may be, I do not know, that it is lost, it may be that it will still be produced, but it has not yet been produced, and this is the last occasion on which I can address the Court. Neither have they produced any contemporary documents which might throw any light on what might have been in it. We on the other hand have, together with a mass of other documentary evidence (indeed almost the only documentary evidence before the Court), produced our Admiralty telegrams making it clear what the nature of our orders must have been, and, as I have stated, our actual actions on October 22nd make it clear what our orders were. The Albanian Government have produced no analogous documents ; and yet there must have been documents of this kind emanating from Tirana, both before May 15th, and also after August 2nd, the date when we intimated we would, if attacked, fire back. And if inferences are to be drawn from conduct, as the Court can draw inferences from our conduct on October 22nd, the only facts so far as the Albanians are concerned from which the Court may make inferences as to their orders and the contents of their documents are (1) the fact that they made an unprovoked attack on us on May 15th ; (2) the fact that a carefully arranged offensive and defensive minefield was later laid at the mouth of Saranda Bay.

I return to the passage of the 22nd October itself. It was made, as I have explained, for a double purpose, namely :

(1) to exercise a right of passage which had been disputed by gunfire in May, as a test of the attitude of the coastal State ;

(2) as a means of reaching the open water in the Adriatic north-west of Corfu for a rendez vous with *Ocean* and *Raider* for training exercises.

If the four ships were not fired on, they were simply to pass straight through—steaming at 10 knots, the ordinary cruising speed—in line in two groups, two miles apart, each group being a cruiser followed by a destroyer. They were to keep to the Medri channel. All this is exactly what they did, until *Saumarez* was mined. Then, while *Volage* towed *Saumarez* back to Corfu, *Mauritius* waited for a time off Cape Kiephali and *Leander* proceeded straight ahead and returned to Corfu round the west of the island. There was no delay, no manoeuvering, no sailing outside the Channel into Albanian interior waters, until after the accidents to the two destroyers, and these were attributable solely and unavoidably to those accidents. The courses of the ships are now known both before and after the accidents.

I will consider in a minute (1) the question of the number of the ships; (2) the question of "action stations"; (3) the position of guns; and (4) the observation of shore defences. But first of all—leaving these points aside—was this a lawful passage? I must assume that I have shown (i) that the North Corfu Channel was in 1946 (as it still is) a necessary part of the highway for navigation which the Corfu Strait provides; (ii) that the Royal navy have the right of sending ships through it on innocent passage and Albania had no right to prohibit or interfere with such passage; (iii) that *Orion* and *Superb* on innocent passage through the Channel had been fired at five months earlier in an illegal attempt by Albania to prevent or prohibit the lawful exercise of a right. Can it be denied that the Royal navy can lawfully continue to use a channel which it has a right to use, notwithstanding that the coastal State has illegally tried to prevent it? It surely cannot be denied. Any other answer means that the wrongdoer can increase his rights by his wrongdoing. Can it then be denied that the Royal Navy may lawfully resist and fire back if it is fired on from the shore when in these circumstances it is making a passage which it is entitled to make, especially when my Government had warned the coastal Power in advance that the navy will do this? Surely not—any other answer means that the party which first wrongfully uses force—the aggressor—is favoured by the law.

There can surely be no doubt that in principle Exercise Corfu was a lawful one. It was a repetition of a passage, which had been forcibly opposed on a previous occasion, with the intention of returning fire if fire was opened from the shore. Exercise Corfu was a passage which involved no act threatening the security of the coastal State. Not only did no such act take place, since the Royal navy used no force—and that is, I think, all that is really relevant—but in fact no act of force was contemplated, except in resistance to unlawful force first used by the coastal State. If the ships were fired on, they would fire back. Is it then unlawful to be prepared to bring to bear superior force in resistance to unlawful force first used by the coastal State? It is very difficult to understand why. In old days, when highwaymen infested the roads, it was lawful and usual for coaches to be accompanied by escorts, which were intended to be superior in force to the highwaymen, and indeed intended to convince the highwaymen that it was wiser not to attack the coach. Yet our opponents lay so much stress on the fact that there were four ships—two cruisers and two destroyers—whose gun power they say was so superior to the Albanian battery. We did in fact not know what guns might be there then on

the Albanian shore—it was some time since the two cruisers had sailed south, the previous May. For instance, Yugoslavia might have lent batteries instead of laying mines : she was training the Albanian army at that time. Moreover, shore batteries have the great tactical advantage that they cannot sink and a ship can. Remember how the Norwegian batteries sunk the great German cruiser *Blücher* in Oslo Fjord in May 1940. But no doubt we intended that the fire power of the squadron should be superior. Surely it is permissible to bring superior force to bear to support the lawful exercise of a right against an unlawful, forceable interference with it.

Moreover, there is no rule of law limiting to 1, 2 or 3 warships at a time the right of passage through a maritime highway, and Admiral Moullec's references to three ships must relate to visits to the ports of certain countries and conceivably, though I have no knowledge of it, to the ordinary territorial waters of some countries. At any rate, they can have no application to passage through straits which are highways.

Before I go on to certain details, I will once more set out our position in slightly different words. We desired to be able to use the Corfu Channel, and thought that we were entitled to do so, it being an international maritime highway. We did not know for certain whether, if we tried to use it, Albania would take steps to attack or molest us. We were, therefore, in a state of uncertainty as to what Albania would do. Now assume for the purpose of my argument that the Corfu Strait was a maritime highway and that accordingly we were entitled to use it. If in these circumstances we had sailed through it and during the course of our passage the Albanians had taken no steps to attack or molest us, but had simply let us through, surely it could not be said that such a passage would have been otherwise than innocent. It could not have been rendered otherwise than innocent simply because we wondered whether Albania possessed an intention which she did not in fact possess. Equally then, it follows that if in such circumstances our passage would have been innocent, it would have been equally innocent if in fact Albania had possessed and did carry out the intention of molesting or attacking us during our passage. This must be clearly so because the innocence of our passage cannot depend on the question whether Albania harboured or not such an intention. Once this position is reached, it surely necessarily follows as a matter of logic that it could make no difference so far as the question of whether our passage was innocent or not is concerned, that being in the state of doubt above described, we went prepared to defend ourselves by firing back if we were first fired upon.

I shall not be able, I think, to finish—I have about eight more pages—so perhaps you may wish me to stop at this point.

[*Public sitting of January 19th, 1949, morning.*]

May it please the Court. Yesterday evening, Mr. Vice-President, I had not quite concluded my remarks on the incident of October 22nd. Our ships on that occasion meant simply to sail peaceably through the Channel, being, nevertheless, ready to defend themselves by firing back in the unfortunate event, which we hoped would not occur, that we were first fired upon. In fact, two of our ships were mined, but in spite of this we took no forceful action at all.

As I said, I wish we were in a position to comply with the Court's request that we should produce XCU, but our actions after all put it completely beyond doubt that our intentions were wholly peaceful and simply to sail through the Straits. I pointed out that no one could ever be subjected to stronger provocation, provocation to resort to any measures that XCU could possibly authorize. The fact that in spite of this temptation our ships did nothing shows that XCU cannot have contained any instructions which authorize anything except a wholly peaceful passage through the Straits, subject to the qualification that our ships, under the orders of the Admiral Commanding, could have fired back if fired upon.

There are just one or two further details I wish to treat.

It is in fact interesting to notice how little the threatening character of this passage, on which so much emphasis has subsequently been placed, struck the people on the spot at the time. Not one of the Albanian witnesses said he regarded the passage of the ships up the Channel as threatening. It was Professor Cot in his questions to them who did so. What alarmed the Albanians was the position of the two destroyers in Saranda Bay and of *Mauritius* off Kakome—you will see this quite clearly from Captain Shtino's answer (p. 691[1]): "The position of the two ships there and of the other ships near Kakome led us to believe that they intended to exert pressure on the Albanians." Captain Polena said (p. 734[2]): "They [that is the Albanian posts] were worried about the two ships off Saranda and the two ships which had remained off Kakome until evening." Of course, there was only one ship off Kakome, the *Mauritius*, but Captain Polena said two. And from Mr. Muço (p. 773[3]): "Because they saw men-of-war lying off Cape Baladha." In other words, what struck the Albanian witnesses was not the passage through the Channel, but the position of the ships after the explosion had occurred on H.M.S. *Saumarez*. What they saw after the explosions were movements unavoidably brought about by those explosions; movements which have no bearing on the character of the passage as lawful or unlawful.

There is next the question of the crews of the ships being at action stations—a point which had been left to the discretion of the Commander-in-Chief by the Admiralty telegram. We have never denied this, and you will remember that the communiqué (Reply, Annex 31) issued by Admiral Willis immediately after the incident referred to this fact, and this is another instance of the manner in which we have provided our opponents with the material for their case against us.

What are the criticisms which have been made of this? Admiral Moullec says (p. 872[4]) that action stations are not taken up in times of peace when passing through foreign waters—we agree, but it is not normal in time of peace to be fired at when passing through a strait. Admiral Moullec goes on to admit that some precautions were reasonable, in view of the fact that fire had been opened on the *Orion* and *Superb*, but he says (p. 876[5]) that these precautions were excessive—well, that may be a matter of judgment between him, speaking from the detached position of an outside critic, and Admiral Kinahan who was responsible for the safety of the ships.

[1] See this volume, p. 208.
[2] " " " , " 251.
[3] " " " , " 290.
[4] See this volume, p. 389.
[5] " " " , " 393.

But let us look at the matter objectively—from its appearance to, and its effect on, the local population—and see how far this was really an element in causing the ships to appear to threaten. We are certainly not prepared to take Admiral Moullec's opinion given, I may say, in response to a highly leading question from Professor Cot that these men (p. 875[1]) "with their equipment on and especially with steel helmets on must have been quite a menacing spectacle". Let us look at the facts.

From Commander Lankester's evidence (p. 559[2]) it appears that the gun crews were in position. He thinks the marines were in quite ordinary working dress. Steel helmets were issued and may have been worn by a few men in exposed positions (p. 560[3]). Of course, as against this, much fewer men would be visible on the decks than would be the case in normal conditions.

Now, how did this strike the Albanians? The official report contents itself with stating that there were a large number of soldiers on board in khaki (Annex 8, Counter-Memorial). The origin of this was clearly the report of the port officer who, as Captain Ali Shtino relates (p. 691[4]), said he had seen on board the ships, i.e., the destroyers, sailors and soldiers in khaki who had on their helmets and ammunition pouches. Captain Polena was on leave and Mr. Muço does not deal with this matter.

So we have only the port officer's report to meet.

Now both Captain Selby and Commander Paul (pp. 482, 504[5]) were quite explicit on two points. First, that no soldiers were carried on either of the destroyers (or indeed on any of the four ships) and second, that their men were not at action stations when the port officer came out (pp. 483, 503[6]). The Court knows why it was impossible for the men on *Saumarez* and *Volage* at that time to have been at action stations. *Saumarez* had lost a third of her crew and was desperately fighting a fire and trying to get *Volage*'s tow aboard. *Volage* was trying to pass the tow.

It seems therefore reasonably clear that men at action stations was not really a matter which impressed—or terrified—the Albanians at the time at all—apart from the allegation about carrying soldiers, it was not mentioned in the report (Annex 8 of the Albanian C.M.) or in the Albanian protests to the United Nations on 29th October 1946, or that to the United Kingdom received on 31st October. The note addressed to my Government on 21st December (para. 5, p. 51[7], of Annex 6) showed that the Albanian Government had then read (and incidentally misread) the communiqué of Admiral Willis, and it was in fact only from this communiqué that the accusation based on "battle stations" was drawn.

In my submission the true conclusion is (1) that to put men at action stations was a fair and reasonable precaution to take in view of the incident of 15th May; (2) that in fact the men at "action stations" had not been observed at all by the Albanians at the time, but they simply saw it in our communiqué and made the most of it when they began to assemble their material for their counter-claim.

Then there is the position of the guns. The Admiralty telegram said they were to be "fore and aft"—the ordinary cruising position—

[1] See this volume, p. 392.
[2] " " " " 76.
[3] " " " " 77.
[4] " " " " 208.
[5] See Vol. III, p. 684; this vol., p. 21.
[6] " " " " 685; " " " 20.
[7] " " I, " 83.

the position for anchoring in harbour. The guns were in fact in that position—except the A.A. guns of the cruisers which were pointing outwards and upwards at a high angle—and that position of the A.A. guns, though not fore and aft, was, as the Court have heard in evidence, laid down by a general Mediterranean fleet order, as the position of A.A. guns for ordinary cruising purposes. In other words, the A.A. guns of the cruisers were in the position in which they had been throughout the Mediterranean cruise in port and out of port. But then one pair of *Mauritius'* A.A. guns *was* fore and aft and, as our opponents truly said, this pair of guns must have been recently moved. Why were they moved—I do not know. There is no evidence. Commander Lankester who was in *Mauritius* was not asked about this—which may be a pity if—which I can hardly believe—our opponents really attached any significance to the position of these two guns, but there may have been various simple domestic reasons for moving that pair of guns—to make room for some purpose or other, such as for lowering a boat as she had to do.

Lastly, there is the observation on the shore by *Volage* and *Saumarez*, when *Saumarez* had drifted helpless rather close to Limioni and *Volage* was trying to pass a tow, and later on when they were again adrift a bit further south after *Volage* was blown up. Surely such observation was a natural and proper precaution after such accidents and fully justified in self-defence, because no one could guess what would happen next. It was a precaution which no officer in the position of the commanders of those ships could have properly failed to take, and there was no prejudice to Albanian security intended or involved. Commander Paul said (p. 504[1]): "At the time referred to in paragraph 7 (i.e. of my report), the circumstances were as follows: first, one of our two ships was seriously damaged and then the second was seriously damaged. We were practically stopped. We were close to the shore and in fact we were very vulnerable indeed. I felt that I should be neglecting an elementary duty if I did not, while we were in this position, check and record the positions of any guns that could be seen so that, if there was any question of those guns firing at us, and if it became therefore necessary for me to try and return that fire, I should at least experience no delays owing to not having looked to see where the guns were sited, and it was for that reason that I noted and recorded those positions, and having recorded them I naturally put them in my report."

It was equally justifiable for *Orion* and *Superb* on the 15th May to make observations when they had been fired on once and might be again, and no doubt they, who were sailing south, continued their observations until they had passed Cape Scala and were in more open water, and that is how they saw something near Butrinto—which is marked on the front of Annex 21 as a port—a point which appears to have puzzled Professor Cot.

I have now dealt with Exercise Corfu—the passage of the 22nd October—both in general and in detail, and I have tried to show both that it was in principle a lawful passage and that there was nothing in detail which could prevent it being regarded as a lawful and innocent passage.

I now leave it—having, I hope, not neglected any of the arguments raised by our opponents which can be said to be pertinent to this issue.

[1] See this volume, p. 21.

OPERATION RETAIL

I now come, Mr. Vice-President, to Operation Retail. Here, as in the case of the incident of 22nd October, we are defendants—the burden of establishing a case rests on our opponents—our opponents correctly admit this.

Here we rely on the two defences set forth in (*a*) and (*b*) of paragraph 80 of our Reply. Two quite independent grounds of defence which in no way conflict with one another.

Under (*a*) we rely on the arrangements for minesweeping established by the Minesweeping Agreement of 1945 and say that under these arrangements the Corfu Channel was in the area allocated to Greece for sweeping—that Greece had the right to sweep there at any time and that Greece could agree to a part of her area being swept by the United Kingdom and Greece did agree. Under (*b*) we say that the United Kingdom had the right to sweep for the purposes of investigating the cause of the explosions under *Saumarez* and *Volage* in October, because (i) the United Kingdom did suspect, and had good reason to suspect, that a most serious international offence had been committed against ships of the Royal navy; (ii) the United Kingdom wished to bring a claim before the Security Council, if evidence was found to justify its suspicions; (iii) the United Kingdom feared, and had good reason to fear, that if very speedy action was not taken that evidence would be made to disappear by the party guilty of this offence.

In the case of each of these two separate defences, two questions arise, namely

1. Is the defence *in principle* good in law?
2. Supposing both or either of these defences to be in principle good in law, did the United Kingdom in carrying out Operation Retail do anything which was in excess of what it was justified in doing under the rights, which the Court holds in principle that the United Kingdom was entitled to exercise?

This second question is a question of mixed law and fact and involves again two points, namely, (*a*) a pure determination of fact—what does the Court find did take place; (*b*) was anything, which the Court finds that the United Kingdom did, legally unjustified and therefore an infringement of Albanian sovereignty?

Now clearly point (*a*) —the pure question of fact (what did take place) —is common to both our defences, and I think point (*b*) is also common to both, namely, what was unjustifiable under one alternative right would have been unjustifiable under the other. Therefore, in considering my second question, whether anything was done which was in excess of the right or rights which, for the purpose of the second question, we must assume the Court has held the United Kingdom to have possessed, we need not consider it separately with regard to each one of the two legal defences which the United Kingdom puts forward.

I shall therefore begin by dealing with the first question, the question of pure law, namely, is each or either of these defences in principle good in law? We have, as I stated, two legal defences, both set forth in paragraph 80 of our Reply, and I want to say a word about our first defence on Operation Retail.

First defence on Operation Retail

The first is, and I quote from (*a*) of paragraph 80 of our Reply, "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". I stand by that formulation and maintain the arguments put forward in support of it in paragraph 81 of the Reply. In my address to the Court on Friday, the 12th November, I pointed out that Albania had not dealt at all with this defence in its written Rejoinder, and therefore I should not add to what we have said in our written Reply.

In their oral arguments, neither Me. Nordmann nor Professor Cot have chosen to deal with this defence at all.

Now Judge Ečer's questions and the answers to them have some bearing on this defence. My answers introduced no new matter at all. They were simply plain answers to the questions asked, saying we had no new documents to put in, and stood by what we had said in our Reply.

The Albanian answer seems to be, as I ventured to observe at the time, the outline, or portion of an argument on this point. Further, the end of the cross-examination of Commander Sworder, both by Me. Nordmann and Professor Cot, may have been some indication of a line of argument which my learned friends opposite proposed to develop in their rejoinder. But I have only these indications; no development of the argument yet. I am put therefore in a rather difficult position. It would appear that my opponents only propose to present their argument to the Court on this point in their rejoinder, when, save by special leave of the Court, we have no opportunity of saying any more. I will *not* accuse our opponents of doing this deliberately. That would be inconsistent with their generally correct conduct of Albania's case. It was, perhaps—I do not know—an inadvertence or perhaps a desire to feel their way by cross-examination before they decided how to put their case; but the plain fact remains that I am placed in this very disadvantageous and rather unfair position. Oral replies and rejoinders are surely for the purpose of dealing with new matter—new evidence, oral or documentary—presented since the Parties speaking last addressed the Court. It is not really proper to reserve for a rejoinder a principal argument in answer to a case which has stood unchallenged since the written pleadings—where there is substantially no new matter—with the result that the opponent has no chance of answering.

I propose now, Mr. Vice-President, to address some further remarks to the Court in answer to what I can only guess my opponent's arguments to be. But in the circumstances I hope that the Court will permit me, if I so request, to address the Court very shortly again on this point, after the rejoinder, if I find that my opponents have adduced arguments which I have not answered in advance because I could not even guess what they were. I think that these remarks will be very short, and, unless my opponents keep this bit of their argument till the very last day, I will be prepared to say anything further I wish to say immediately after my opponents have finished.

Mr. Vice-President, the Minesweeping Agreement of 22nd November, 1945, is before the Court. Its intention was to provide for the clearance

of mines in the whole of the European area and so to organize and allocate minesweeping resources and responsibilities as best to serve the freedom of navigation and safety of shipping by giving priority to the areas and channels which these interests first required to be cleared. It is not, I think, contested that the Agreement provided for the representation by members or observers on one Board or another of all countries whose territorial waters would require to be swept except the ex-enemy Powers and Albania and Iceland. Icelandic waters were swept by British minesweepers, following the decision of the East Atlantic Zone Board at its second meeting on July 20th that these waters were in the British sub-area of responsibility. Iceland was not represented at this meeting. As regards Albania, we have set forth in paragraphs 19-23 of our written Reply what we think are the plain historical facts relating to her position during the war and in 1945. We set them forth there, I believe, perfectly objectively and showed no bias—much less hostility in doing so. I ask the Court to read those paragraphs. In paragraphs 24-28 we set forth our interpretation of the Agreement, including in particular Article 12, on which Albania in the Counter-Memorial had laid stress. I think we show clearly there that the word "power" in the sentence "Each Power will undertake clearance of its own coastal waters...." means each Power represented on the Board—by members or observers. I do not think I can improve on these paragraphs now, and I again ask the Court to treat these paragraphs as part of this oral argument

Our opponents in their cross-examination of Commander Sworder referred to remarks of Admiral Packer at the first meeting of the Medzon Board (5th November, 1945). I ask the Court to look at the questions and answers here carefully (C.R. 20, p. 13[1]). It is plain that Admiral Packer here was doing no more than repeat Article 12 of the Agreement, then in draft only but issued as a directive, and was referring to Powers represented on the Board. Professor Cot inadvertently misread and thus misquoted Admiral Packer's words, saying "principle of international law" when Admiral Packer said "principle of the international agreement", i.e., the Agreement of 1945, then in final draft and merely awaiting formal confirmation.

The Medzon Board, acting under paragraph 7 (*a*) of the Agreement, did by a unanimous decision allocate to Greece the sweeping of the whole of area 18, including 18 A which is alone relevant now. Area 18 A does include the North Corfu Channel and goes right up to the coast of Albania, including therefore some Albanian waters. This is illustrated in Annex 5 of the Memorial. It is all the area coloured pink. Again, so far as I know, this is in fact indisputable. Our opponents do seem to dispute this (p. 4, C.R. 19[2], in answer to Judge Ečer), but I do not know how they dispute this fact. The other area, 17, of the Albanian coast, remained unallocated for the time being, there was no urgent work to be done there. The allocation of the area 18 A which was decided unanimously is, I think, said by my opponents to have been a decision, so far as Albanian territorial waters are concerned, inadvertently taken without consideration of international law or of political considerations.

Let us see what Commander Sworder said in reply to Professor Cot. I think I can summarize this as follows: (*a*) The Medzon Board had purely practical considerations in mind, namely what were the appro-

[1] See Vol. III, p. 484.

[2] See Vol. III, p. 426.

priate arrangements for sweeping in places where sweeping was required. The men in blue never gave a thought, at this stage, to political considerations. They were engaged in a task useful to the world, and it was only after the incidents of May 1946, when political considerations began to obtrude and the men in blue did not welcome them and found them embarrassing. (*b*) From a practical point of view, the job in that area at this time seemed to be to deal with QBY 257 and 539—those enemy minefields in the chart. In fact, these minefields were off the Greek coast and principally in Greek waters. Mr. Vice-President, I must add—I am not sure that Commander Sworder did—that a bit of QBY 539 is in Albanian waters. We indicated this in paragraph 7 of our Memorial. So it was always contemplated from a practical point of view that this bit of Albanian waters would be swept by Greece. (*c*) Albanian waters in area 18 A including the whole of the North Corfu Channel, was allocated to Greece for sweeping if sweeping was required. Commander Sworder was perfectly clear that this was the meaning of the decision, and Professor Cot could not shake him. (C.R. 20, pp. 16-17[1].)

Of course, it was not expected in November 1945 that any sweeping in the North Corfu Channel would be required. It had been swept in 1944 and early 1945, and was 100% clear. Still, this was the position if sweeping was required. It was a Greek responsibility. Was the decision inadvertent? There is no reason to suppose so at all. All one can say is that in November 1945 no one anticipated the incident of 22nd October, 1946.

Then there are the legal considerations mentioned by Professor Cot. I think what he says is that, if the agreement and the Medzon decision with regard to area 18 meant what we say it did, it was illegal. Albania had not agreed to any of this. States XYZ cannot lawfully carry out arrangements agreed between themselves to sweep the waters of state A unless A agrees. The agreement between XYZ is *res inter alias acta* and *pacta tertiis nec nocent nec prosunt*. Our answer to this is in paragraph 21 of the Reply, in one sentence: "The anomalous status of Albania in November, 1945, was that of a State just completing her emergence from the position of an enemy country, with a government that was only just reaching the coherence justifying provisional recognition, and the first recognition of Albania's independence in that month was clearly intended to be on the basis that she accepted arrangements such as this which the Allied Powers had unanimously made."

If I were to put what may be the argument of my opponents in the form in which to me it seems to have the most force (and I do not yet know how in fact they put it), I should say that in November 1945 it was only contemplated that a little bit of Albanian waters would require to be swept and that not very near to the coast, and it was on that footing the decision was taken. If any more had been contemplated, there would have been provision for an Albanian observer. After May 1946, there appeared signs of trouble in the Corfu Channel, and some members thought an Albanian observer should be admitted, and so one should have been. The Board never contemplated a substantial sweeping of Albanian waters without an Albanian observer on the Board. My answer to this imaginary argument of my opponents would be: (1) I agree that no one contemplated a new field of mines in any part of the Medri route through the Corfu Strait and, of course, taking the Medri

[1] See Vol. III, p. 493.

route as a whole at least as much (if not more) is in Greek waters as in Albanian waters: but in fact the decision made under the agreement did provide that the North Corfu Channel was within the Greek sub-area and contained no limitation restricting this decision to any particular circumstances, and therefore it remained operative even if circumstances which were not contemplated and could not have been contemplated arose. The absence of an Albanian observer in no way affected the operation of the agreement or the decision made under it. (2) The political answer to a political complaint is that Albania would have had an observer but for her conduct in May 1946. (3) My opponents do not take account of the fact that the North Corfu Channel is a maritime highway of much more importance to Greece and other countries than to Albania.

So much for the interpretation of the Agreement of November 1945, and of the decision of the Medzon Board allocating area 18 according to the text of the Agreement, and for the minutes of the Board of that year.

But I think my opponents argue that, after the incident of 22nd October, the decision of the Medzon Board and the decision of the Central Board and the discussions revealed in the minutes, including observations of United Kingdom members, are inconsistent with my argument—namely, that it was Greece's job to keep the Corfu Channel clear—that Greece had the right to sweep anything for this purpose, and that Greece could and did agree that the Royal navy should do this in November 1946.

Now, if the Court remembers my arguments on the interpretation of Article 25 of the Charter submitted in February last, I contended then, as I contend now, that the Court must first of all interpret agreements according to their text, and, if the meaning of the text is found to be clear, it should not have recourse to other material. Further, I say that the meaning of this Agreement and the decision of the Medzon Board, allocating the Corfu Channel to Greece, is perfectly clear. Therefore there is no occasion to have recourse to other matters. However, I submitted last February, and must therefore admit now, that if there is doubt of the meaning of the text, then the conduct in applying it of those who drew the instrument up is a good indication of what they meant. So I must deal with these anticipated arguments based on the decision of the two Boards after the 22nd October, 1946.

Let me begin by saying that in October-November, 1946, you find the "men in blue" confronted with legal and political problems, and, what is more, confronted with them in a most urgent form and, if I may say so, somewhat perplexed thereat. It would be more accurate to say that most of them seemed so perplexed. The Soviet member did not seem perplexed at all. He presented at once in the Central Board on the points I am now arguing a full fledged thesis—springing like Minerva fully armed from the head of Jove—a thesis which is diametrically opposed to the whole of the argument which I am now making. On the other hand, the British members do not speak as if they had received a brief from the Foreign Office. There are inconsistencies in their observations, though, as I shall hope to indicate, you do find that Captain Nicholls in the Central Board does make at one place or another most of the points which we have made in our Reply.

The Royal navy, arguing international law at short notice without assistance from the Foreign Office, make a much better job of it than I should make of navigating a ship. My ship would certainly go into Lake Butrinto—they do keep more or less in the channel when they talk international law.

Remember in considering these minutes that the British members of both Boards had the double task of being chairmen as well as advocates for the United Kingdom view—a difficult rôle when there is a dispute running on political and legal lines. Further, while the Government of the United Kingdom felt they had (with Greek consent) the right to sweep the Channel on their own and were determined so to act and act quickly if necessary, the Government of the United Kingdom wanted and hoped to secure the endorsement of the Boards and as much supervision from the Boards as they could get. You must bear these facts in mind in reading these minutes. I think you will find the other members—the United States and France—in the Central Board making remarks which are sometimes in my favour and sometimes against me.

Now, to turn to the decisions of the two Boards. The Medzon Board on the 28th October (Annex 15, p. 85 [1]), 1946, "agreed to ask the Central Board to request the concurrence of the Albanian Government for a check sweep of those parts of the Medri routes 18/32 and 18/34 which pass through territorial waters". I admit that, at this meeting of the Medzon Board, all the members seemed to have thought an approach to the Albanian Government the right course. Politics and law did not enter into the discussions of the Central Board at the first meeting after the 22nd October—namely the meeting of the 30th October which is *not* in Annex 15 to our Memorial. At this first meeting, as Commander Sworder said in evidence (p. 298 [2]), there was no disagreement. Captain Nicholls reported the facts and stated: "Only one course of action appeared possible. As the British were responsible for the first sweep, they would carry out a further one to discover whether any more mines were there. The Channel would probably be swept during the coming week." The French and Russian members concurred and the United States member confirmed his concurrence at the next meeting. It was, however, at the next meeting on the 31st October when the Russian member introduced politics.

On the 31st October, 1946, the Central Board decided (Annex 15, p. 68 [3]) that the "North Corfu Channel should be reswept at a favourable opportunity", and no doubt that meant *inter alia* "no objection from Albania".

These resolutions are not in favour of my argument, but how much are they against it?

As I see it, the Central Board would not endorse, as the United Kingdom wished, a sweeping without Albanian consent. As a Board it was not going to get into political matters which it felt were outside its scope. But there was no finding by the Central Board that the United Kingdom was not legally entitled to sweep in these circumstances.

Captain Nicholls had said, *inter alia*:

(1) that the British must sweep again, although that meant going through territorial waters (No. 316, p. 67 [4]);

(2) that the Channel was an international highway (No. 318, p. 67 [5]);

(3) that it was desirable for the sweeping to be done under the general supervision of the Board (No. 320 [5]).

[1] See Vol. I, p. 124.
[2] " " III, " 500.
[3] " " I, " 104.
[4] See Vol. I, p. 102, paras. 14, 13.
[5] " " I, " 103.

Then, at a later meeting on 14th November, he added:

(4) that the word "Power" in Article 12 meant a Power represented on the Board (No. 338, p. 71[1]);

(5) that the territorial waters of ex-enemy countries were swept without their consent (No. 342, p. 71[1]).

Captain Nicholls did not in fact mention Greece, but everyone knew that Greece wanted the Channel swept; she said so in the Medzon Board. Captain Nicholls did not analyze the distinction which we had shown between the position of Albania and ex-enemy Powers such as Italy under the Minesweeping Agreement. Otherwise you do find in Captain Nicholls's statements the points which we made in paragraphs 22-28 of our Reply.

The Russian member argued at once (No. 318, p. 67[2]) that (1) the Board had no jurisdiction over any Albanian waters, as Albania was not included in the International Agreement; (2) that the Channel was not a highway; (3) that only Albania could decide how these waters were to be swept and the Board should not intervene even to the extent of asking Albania. The American and French representatives considered that the Board was concerned in the matter and the Board should ask Albanian consent, and the United Kingdom member (p. 68[3]) was willing to associate himself with a resolution in this sense.

That completes my review of the Board minutes on this question. I have not, so far as I know, failed to take account of anything in them which is relevant either for or against me. I repeat there is in these minutes, so far as the Board is concerned, neither any endorsement nor any rejection of the argument I am now making. The Boards in fact found themselves embarrassed with political and legal questions which they felt were hardly matters for them, and kept out of it as much as they could.

There is this further argument which is made in paragraph 8 of our written Reply. The Corfu Channel is a strait subject to an unrestricted right of innocent passage. That is our contention in answer to the first Albanian counter-claim. From the point of view of territorial waters, it may be divided between Greece and Albania, but as a highway, it has to be regarded as an entity. Certainly neither Greece nor Albania *alone* should be able to prevent the removal of minefields blocking the highway, and Greece, whose interest in navigation through the strait is much greater, consented to the sweep. Indeed, the Greek member of the Medzon Board pointed out on the 28th October that the southern route to Corfu was much longer. The sweeping was removing such a danger and obstruction to navigation, and was doing something which both Boards desired to have done quickly.

Second Defence Operation Retail

With those remarks, Mr. Vice-President, I come to my second defence for Operation Retail. This is the defence which is given in paragraph 80 (*b*) of our Reply.

I stand by all that I said (pp. 96, 99[4]) on this point in my address on the 12th November, and I also refer to paragraph 82 of the Reply—laying particular stress on sub-paragraphs (*a*), (*b*), (*f*) and (*g*). I shall not repeat these arguments. I must, however, say something further on this matter in deference to the attractive argument of Professor Cot. But first of all I must state once more our contention on this point in

[1] See Vol. I, pp. 107, 108.
[2] " " I, p. 103.
[3] See Vol. I, p. 104.
[4] " " III, pp. 294, 297.

the words which we have formulated from the beginning, i.e., sub-paragraph (*b*) of paragraph 80 of our Reply:

"As, on 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."

Since I am at the moment confining myself to the realm of pure law, I will endeavour to put our argument as a statement of general legal principle. In order to simplify it, I will leave out for the moment the consideration of the removal of an obstruction to navigation in an international highway. I brought it in in my first defence. It can properly be brought in here too—and I ask for it to be considered here too with the principle of municipal law relating to the abatement of nuisances in mind. It was one of the objects of Operation Retail and it was nearly achieved and would have been completely achieved but for a late start due to mist. With this deliberate omission, I will put in one sentence, admittedly a very long one, our argument stated as a general legal principle. I say that *when State A has suffered damage and State A has good reason to suspect that State B has committed against it a serious offence—an illegality under international law—and State A wishes to bring that offence before the appropriate international organization, if the evidence justifies its suspicions, State A may take action—which in other circumstances would be an infringement of the rights of B—to investigate the cause of the loss and to preserve the evidence if it is found—if State A has good reason to think that, if it does not do this, State B will cause the evidence to disappear, always provided that the action taken is not disproportionate to the suspected offence.* It is this contention, and this alone, which we seek to justify.

I ask the Court to consider it in its plain unvarnished form as we have submitted it. Professor Cot, after stating fairly enough our contention before he began his refutation, proceeded first of all to embellish it and to add to my simple structure certain flowers and ornaments of his own. He added these before he proceeded to shoot at it with the intention of destroying it (p. 208[1]) —see, for instance, Professor Cot's reference to the double rôle which the United Kingdom would have had, which then led him to his reference to Molière.

I think perhaps that some of his shots tended to knock off the ornaments and flowers, which he himself had first added to it, rather than to strike the simple structure which I myself had presented.

As far as I know, this is ***absolutely the first case*** where a State has taken action outside its ordinary rights with the motive of obtaining and preserving evidence. Naturally, in a case which is one of first impression, lawyers seek to justify and criticize the action taken by analogies drawn from other cases, which are not the same but which are thought to be the nearest analogies. We ourselves quoted in our Reply the comments of publicists on certain cases in the past, but the Court is

[1] See Vol. III, p. 406.

judging the case before it and not analogous cases which have been cited by one side or the other.

What name are we to give the right which the United Kingdom is claiming to exercise in the particular facts of this case? I am not sure. No doubt if the Court upholds my present contention, the writers of the future will find the appropriate name. It may well be that the best analogies will be found in certain rights admitted in municipal laws, rights recognized in special circumstances entitling a person to do something in the nature of self-help or self-redress, whereas in other circumstances a similar act would be illegal. Professor Cot refers to Operation Retail as a case of intervention. I cannot complain of that, because some of the citations from authors we produced in our Reply use the word "intervention". But there is a great danger in arguing from a name. We have a proverb: "Give a dog a bad name and hang it." Now, intervention is looked at askance by many and therefore may be said to be a bad name. Whether it is just to regard intervention so severely as some learned writers do, and Professor Cot did in argument before you, is a matter which it is not necessary for me to argue, because all I object to is an argument on the following lines:

(*a*) The United Kingdom case on this point falls into the legal category of intervention.

(*b*) Intervention is to be condemned.

(*c*) Therefore the United Kingdom action is to be condemned.

The Court will not reason like this. It will take the facts of the case as it finds them to be. It will consider the legal defence which the United Kingdom makes on the narrow basis on which it is formulated. It will then decide on this footing whether the United Kingdom defence is good or not. The Court will not pay attention to any totally unscientific and completely untrue argument that, if it upheld the United Kingdom contention on this point, it is sanctioning a general right of intervention.

I am led to stress this, because my learned friends opposite referred the Court to two short articles under the heading of "Intervention" in the diplomatic dictionary of the *Académie diplomatique internationale*, articles bearing the signature of two very famous names. The second of these articles is by the late Charles Evans Hughes, former Secretary of State and Chief Justice of the United States. Mr. Hughes' article justifies certain actions taken by the Government of the United States which are generally classified as cases of intervention. The cases discussed in the article were acts which took place in the western hemisphere. It is not in the least necessary for the purposes of this case for the Court to consider whether it agrees with the justification of the late Mr. Hughes or not. All the cases which he deals with are totally different from the case which is now before the Court. I only feel it necessary to associate myself with one remark of Mr. Hughes at the beginning, where he in fact is protesting against the practice: "Give a dog a bad name and hang it." Mr. Hughes protests that critics have too often failed to investigate all the facts of a particular act of so-called intervention by the United States, but merely classified it as intervention and then damned it on that ground.

The other article is by an equally famous man who is still living. The article is strongly critical of intervention but, if the whole of the article is read, it will be seen that none of the cases or type of case

which he has in mind bears any resemblance to the facts of the present case and to the particular contention which I am putting before you. I think it would be correct to say that this writer had in mind much the same cases as those which Mr. Hughes also discussed, and that this writer takes the opposite view from Mr. Hughes with regard to at any rate some of them. In short, all that we find is two articles in a publication which, no doubt, prides itself on being impartial, presenting the opposing views of two most eminent men on certain types of intervention, which have no close analogy with the case before the Court. The second learned writer begins with a definition of intervention and says:

"Il y a intervention lorsqu'un État s'immisce dans les affaires d'un autre État indépendant. En principe, un État n'a pas à intervenir ni à s'ingérer dans les affaires d'un autre État: il y a là une atteinte à la souveraineté et à l'indépendance des États. (Lorsqu'il y a immixtion, il n'y a pas toujours intervention.) Ce qui caractérise l'intervention, c'est qu'elle a lieu vis-à-vis d'un État pleinement indépendant, par la seule volonté de l'État intervenant, et que l'État intervenant impose d'une façon péremptoire sa façon de voir."

Now only a part of this definition is applicable to our case. To take for instance the last sentence, Operation Retail was taken in relation to a fully independent State, namely Albania. It was taken by the sole will of the United Kingdom. The rest of the definition clearly envisages a different set of facts altogether. Take the last words—"l'État intervenant impose d'une façon péremptoire sa façon de voir". The action of the United Kingdom was perhaps peremptory, but it did not force on Albania any acceptance of a new state of things, which I think is what the learned author meant by "sa façon de voir". The United Kingdom action did not for instance force Albania to make a financial settlement of its debts or to accept a régime for foreigners in its territory—to mention two examples which the learned author gives.

To turn to the first sentence of the definition. One would hardly describe the sweeping of the Corfu Channel by the words the United Kingdom "s'immisce dans les affaires d'Albanie". The words chosen "s'immisce dans les affaires" show what a different sort of situation the learned writer had in mind. Whether or not a person holds the action of the United Kingdom to have been legitimate, he would not have naturally described it as an interference with Albanian affairs. The examples which follow in the article clearly illustrate what the author meant by this phrase "s'immisce dans les affaires". The author refers to interventions to stifle a new revolutionary government which has come into being in another State, intervention to protect Europeans in Morocco, etc. Professor Cot gave a definition (p. 209[1]) by Accioly which describes intervention as "l'ingérance dans les affaires intérieures d'un autre État avec l'intention d'obliger ce dernier à procéder conformément à la volonté du premier". The words "affaires intérieures" clearly are not appropriate to the sweeping of a minefield in territorial waters which has blown up the ships of the State which sweeps. I should also like to add that our "intervention", if that is the right word, in the Corfu Strait has no analogy with the intervention of Mussolini in the Island of Corfu in 1923. Mussolini did

[1] See Vol. III, p. 407.

not bombard Corfu to get evidence. He did it to obtain satisfaction for what he believed to be an international wrong. He made himself the judge. Perhaps Mussolini's action was "Operation Wholesale". It is not, however, for me, nor is it necessary for the Court, to consider whether Mussolini was right or wrong. Most of world opinion disapproved it, although I believe a legal committee of the League of Nations did not find it possible on purely legal grounds to condemn it. Moreover, I can think of at least one modern instance of what must be regarded as intervention which is generally applauded, namely the joint action of France and the United Kingdom under the Nyon Agreement relating to submarine piracy during the Spanish Civil War.

If you hold Operation Retail justifiable on my second ground—you are not giving your sanction to any principle which covers either Mussolini's Corfu action or to those cases of intervention which are usually found in the books.

It is a much narrower principle which I am putting to you, a limited principle covering facts which have no exact parallel in the past.

Those old cases *may* well be instances of action which would be outmoded to-day—whether or not they were legal at the time.

But I am asking the Court to accept my narrow principle—I am not asking the Court to create a precedent, which justifies those actions to-day, nor am I asking the Court to legislate and thus go beyond its powers under its statute. Undoubtedly international law did *and I say still does and must* recognize a larger measure of self-help than municipal law needs to recognize. I am asking the Court to do what any Court can do, whose duty is to find the existing law and apply it to the facts—namely to adapt an existing old principle to the position of the world to-day—to recognize that international law still permits some rights of self-help—no doubt less than forty or more years ago—and to say that, at any rate, one type of case, where the right of self-help applies, is where an injured State takes action to secure and preserve evidence as a measure preparatory to submitting its grievance to the appropriate international organization. Of course, even in this sphere the right of self-help must be properly limited. There must be a *well-founded* suspicion of an offence *serious* enough to justify the particular action. The *self-help* must be not more than proportionate to the seriousness of the offence. The nature of the interference with the sovereignty of State B must not be *excessive* having regard to the circumstances of her offence. Thus, to send an army on to the territory of B is an extreme action which would require exceptional justification, and I am not suggesting that what happened in the present case would have justified that. There must be a well-founded anticipation that the self-help is *necessary* to preserve the evidence, and, as we have said in our Reply, paragraph 82 (*f*), the action taken must be *reasonable* in the *circumstances* and not involve more interference with the sovereignty of State B whose territory is entered, than is reasonable given all the facts.

That is our proposition of law which we put to you. Professor Cot says you should not sanction a principle which will only operate for the benefit of powerful States against weak ones. He forgets that small States have powerful friends, but to be fair to him I must admit that he was referring to "intervention" in general. But I am examining the point in relation to the limited principle for which I contend. Is it true that this limited principle would only operate in this way?

I submit that there is no reason to suppose this at all. I admit that, if the rôles in the present affair had been reversed, Albania could not have staged Operation Retail, but we are here talking of the principle—is it true that my *principle* would always operate that way ? If it would not, it is not relevant to the principle that in some cases State A can avail itself when State B for practical reasons could not. Professor Cot with his eloquence can make a much better use of the individual right of public speaking as a lawful means of defending himself than I can, but that is no reason for preventing public speaking. Similarly, a householder has, under the laws of most countries, the right to use force, reasonable force, as a measure of self-help to expel a trespasser. That right of self-help is clearly of greater benefit to a strong young man than to a weak old woman.

To return to my principle. For the purpose of exercising the right under the principle for which I contend, it will not be necessary to assemble big naval forces in all the cases which may arise. The object may be achieved by simply detaining a single ship or aircraft in circumstances or in places where it would otherwise be unlawful to detain it.

I cannot enumerate all the possibilities. But I am sure of this—that if the Court sanctions as law the limited right of self-help for which I now contend—small powers will not hesitate to use it against the United Kingdom and will know that, if they do not exceed what is reasonable, they will be safe in supposing that the United Kingdom will be ready to go to the appropriate international organization and more particularly to this Court—the Court to which the United Kingdom is at this moment requesting smaller Powers to bring their disputes with itself—a request which such Powers have not so far accepted. If there is any Power, small or great, which, more than all others, is constantly appealing to the rule of law and requesting that this Court should be allowed to decide legal disputes, I unhesitatingly state that Power is the United Kingdom, Mr. Vice-President, and that statement needs no evidence—it is a matter of common knowledge. After all, it was on the proposal of the United Kingdom that the Security Council recommended that this case should come here, and, to use Professor Cot's epithets, the "weak" Albania did not favour it in the Security Council. Indeed, it was the "powerful" United Kingdom which referred the dispute to the Security Council and Albania protested against that. It is *not* true—Me. Nordmann made a mistake (p. 129[1]) —that Albania appealed to the Security Council first. She merely transmitted a protest—quite a different thing. She made protests on the 31st October and 12th November, and those are found on pages 46 and 48[2] of Annex 23. There were two further later communications. She did not, for instance, on the 12th November, 1946, or at any other time, exercise her right under Article 35 (2) of the Charter to seize the Security Council and ask it to take action, but she could if she had wished.

It was in the same communication of November 12th that Albania protested because the United States *asked* permission to send warships to Durazzo to take away the American mission. The United States, since a visit to a port was in question, meekly accepted the refusal. Mr. Vice-President, in these days the picture given by our opponents of the great powerful States using force and the small States appealing to justice is rather outmoded.

[1] See Vol. III, p. 327.

[2] See Vol. I, pp. 184, 186.

I said just now that international law still does and *must* recognize a larger measure of self-help than municipal law needs to recognize. It is surely a truism that in proportion as the machinery of justice and police is deficient, self-help must be given a larger scope. We hope for better things, but what is the position to-day? Your Court has a jurisdiction which depends on consent *ad hoc* or on an Optional Clause, and by no means all the world has accepted that Clause and there are reservations in the acceptances in force. Your jurisdiction depends entirely on this—at any rate according to the separate opinion of seven judges given in this case in regard to Article 25 of the Charter. We could not have come to this Court on the 23rd October with an urgent request for an interim order against Albania to preserve evidence. You would have had no jurisdiction. The position would be the same in half or more than half of the cases that might arise. Municipal law knows of crimes as well as of civil wrongs, and in the case of crimes the police have powers to arrest suspected malefactors and to preserve evidence where crimes are suspected. The civil remedies available vary in different systems of law. In any case, the jurisdiction of the Courts does not depend on the consent of the parties.

But internationally, the Security Council can only make compulsory orders in the event of a threat to the peace under Chapter VII of the Charter—i.e., if war is likely to break out—for the rest it can only recommend. And how slowly and uncertainly it works! Does anyone think that the United Kingdom could have got even a recommendation out of the Security Council in ten days or a week if the United Kingdom had applied on 23rd October, and yet, for all we knew, those mines might have been swept or had a flooding device and been descending to the deep sea bed at any time.

Will your Court be assisting law, order and justice if it denies in *principle* the existence of the limited right of self-help for which we contend? Such a decision can only favour the law-breaker, great or small. It would be out of keeping with the present state of world organization. It would be an impractical law. I am arguing for a limited right of self-help. This is important. The self-help must be proportionate to the suspected offence. And here again is a most important distinction from the old cases of intervention. It is *not*—emphatically *not*—our contention that it is justifiable for State A to invade with armies the territories of B to discover evidence of a trivial suspected offence. The more serious the offence, the greater the amount of self-help permissible within the limits of what is necessary to achieve the object of preserving evidence. But, if the suspected offence is not serious, then even if action of a serious nature is indispensable to achieve the object of preserving the evidence, it is not permissible to take such serious action. I am answering the question of general principle here and will come to the facts of our case later, but I will illustrate this point by recalling that:

(1) the suspected offence here was a serious one; and

(2) nothing except action in a strait—a part of the sea international highway—action of the same kind which has been taken in 1944 and 1945 without objection, was involved.

Mr. Vice-President, perhaps a short interval would be welcome now.

(The Court adjourned for a short time.)

Le PRÉSIDENT EN FONCTIONS. Sir Eric, vous pouvez peut-être parler pendant une quarantaine de minutes encore, et si vous n'avez pas alors fini votre exposé, nous aurons une autre audience cet après-midi.

Sir Eric BECKETT. I do not think I shall quite finish in forty minutes, so perhaps, if I again forget to look at my watch, you will give me some signal when the forty minutes has expired.

Le PRÉSIDENT EN FONCTIONS. Vous êtes parfaitement libre de choisir le moment qui vous conviendra pour vous arrêter.

Sir Eric BECKETT. Thank you, Mr. Vice-President. I said earlier on, that I did not want to complicate this part of my argument by bringing into it the point of the clearing of an obstruction from a maritime highway because I was presenting a principle of general application and that factor might not be present in all circumstances, but I also said, and this is what I wish to emphasize now, that I did wish the Court to have that factor in mind in considering this case, because the Corfu Strait is a maritime highway, the minefield was lying there as an obstruction; and Albania, in whose waters the actual minefield lay, would not have removed it itself and had in fact no means at her own disposal of doing so; and you must consider a highway such as the Corfu Strait as a whole—as an entity—even if from the point of view of territorial waters it may be divided between two States. And therefore it would be contrary to all common sense, I submit, as well as contrary to law if Albania, only one of the two States territorially interested, could hold up the clearing of this highway which is of interest to all nations. Greece, the other State territorially interested and ninety times more interested from the point of view of practical navigation, consented to the sweeping and ardently desired that it should be swept as soon as possible, because of the injury from the commercial point of view which the obstruction caused, for instance, to the use of the port of Corfu. Although I am not bringing that factor all the time into the argument which I am now making, I do wish the Court nevertheless also to keep that factor in mind in considering this case.

In conclusion, I ask the Court to weigh these thoughts carefully, bearing in mind how narrow is the principle for which I now contend and how carefully surrounded with conditions and safeguards. I have set perhaps a high standard with my safeguards—I hope not too high—because when I come to the second question I have to justify our actions by the standards which I have set.

For purposes of the rest of my argument on the second defence for Operation Retail, I must assume that I have satisfied the Court that in principle "*State A, who has suffered an injury and has good reason to suppose that the injury results from a serious international offence committed against her by State B and wishes to bring B before the appropriate international organ, may lawfully take measures, which would otherwise be a violation of B's sovereignty, to investigate the cause of the injury and obtain and preserve the evidence, if A is reasonable in thinking that unless she does so, that evidence may be made to disappear by B, the measures which A may take being not disproportionate to the offence suspected and being not in excess of those reasonably required to achieve this object*".

We now come to the realm of mixed law and fact. We must answer two questions: (1) Were the circumstances such as to entitle the United

Kingdom to exercise a right of this kind against Albania? (2) Did the United Kingdom take action disproportionate to the offence which she suspected or in excess of that reasonably necessary for the effective exercise of the right?

I will now deal with the first of these questions. *First* of all: The United Kingdom clearly suffered a serious injury; two ships struck by mines in the Corfu Channel and forty-four lives lost. There can be no dispute as to that.

Secondly: The United Kingdom had good reason to suppose that this injury resulted from a most serious international offence, namely, the laying in a channel of navigation of an unnotified minefield, and she had good reason to suspect that Albania was guilty of it.

I need say no more on this—our case here is the greater part of our argument presented by our two law officers in favour of our own claim. Of course, we think that we have shown that Albania did commit this offence. For my argument here it is sufficient that we had good reason to suppose so.

Thirdly: The United Kingdom did intend bringing the offence before the appropriate international organ. That needs no proof—it is what the United Kingdom did.

The *fourth* point is whether the United Kingdom had good reason to think that unless she took action on the lines of Operation Retail, the evidence would disappear. And here I must say a few words in answer to Professor Cot. In the first place, the Court will remember that it is part of our opponents' arguments against us on the claim that, if Albania had been guilty, she would have made the evidence disappear and that it is foolish to suppose Albania could both be so scheming as to commit this offence and so foolish as to leave the evidence there when she could easily have got rid of it. This is what Professor Cot said (p. 160[1]):

"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 évidemment 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 et que, s'il l'avait fait, nul n'aurait pu soutenir qu'en faisant opérer ce dragage, il avait manqué à une obligation internationale."

[1] See Vol. III, p. 358.

Well, perhaps Professor Cot has made this point for me and put it better than I can. But I shall have the temerity to add a remark or two, since, though I agree with his conclusion, I base myself on rather a different ground.

Now it is fairly easy to lay mines. Ordinary vessels can do it and in a few hours, and at night, though it cannot be done close to a coast without the risk of being observed from the shore. It is a much more difficult operation to sweep mines. It needs more vessels and cannot really be done at night at all. You have heard expert testimony on this, especially from Commander Whitford (p. 651[1]). Of course, it did occur to us that it was possible, though not likely, that the Albanians would, with the help of friends, sweep in the day time, but we were much more afraid that evidence would disappear in another way—in a way which would not even involve the risk which Professor Cot says a criminal State would have unhesitatingly run.

We have heard Commander Whitford's testimony on mines fitted with a flooding device (p. 638[2]). It is a separate part which can be fitted to mines, but it is not a regular component part. You can set this device by a clock to make the mines sink in a week, two weeks, three weeks, and so on up to two or three months. When the clock has marked the end of the determined period, a little explosion takes place and the mine fills with water and sinks in a few minutes. One possibility of which we were afraid was that the mines in the Channel might have had the flooding device. That is why Professor Cot's ingenious suggestion (p. 217[3]) that a watch over the Channel to see whether any sweep took place here would not have met our fears.

Think of our position just after the 22nd October. Then, of course, we had not got Kovacic's evidence. We did not know when the minefield had been laid, except that we felt sure it was after May, and thought it more likely to have been laid in the early autumn. It was after our note of the 2nd August that the Albanians would know that our ships were going to come some time up the Channel, and whenever vague reports of the fleet's Mediterranean cruise reached the ears of Albania and her friends, they might have guessed that the end of the autumn cruise would be a likely time. But, if they laid them in September or the first days of October, they would not have had exact information that we were coming on the 22nd October. So they would have set the clock with a margin—the clocks might have been set for the middle of November. That is all speculation, of course. There were in fact no clocks, but the point here is, was it reasonable of our navy to have envisaged this as one possibility? I submit that it was. Consequently, on this ground rather than those advanced by Professor Cot, the United Kingdom had reasonable grounds for fearing that the evidence (the mines) would disappear if they were not swept quickly. We did not know then, before the sweeping, that the mines were German GY mines. They might have come from anywhere, the flooding devices with them.

Of course, we know now they were German GY's and were brought in great haste from Yugoslavia. Our opponents were probably behindhand in carrying out their plans. We know now that these particular GY mines could not be fitted with the device at all (p. 640[4]), because they had not the necessary fitments to enable the flooding device to be attached to them. The Germans did not want flooding devices for their mines in the Mediterranean. They wanted their minefields to

[1] See this volume, p. 168.
[2] " " " " 155.
[3] See Vol. III, p. 415.
[4] " this volume, p. 157.

remain as long as possible, but then we had no idea what mines they were or where they came from.

On these grounds I submit that the United Kingdom had every reason to suppose that the evidence would soon disappear, and every reason to fear Albanian prevarication. A little more delay, so it seemed to us then, and Albania would be ready for the Channel to be swept with the fullest investigation and the United Kingdom look foolish and Albania have the laugh on us.

I hope that I have now convinced you that the circumstances after 22nd October were such as to entitle the United Kingdom to exercise against Albania a right of self-help.

Before I pass to my second question of mixed law and fact, I wish, in parenthesis as it were, to answer some criticism of Professor Cot.

We were, Mr. Vice-President, in a great hurry to sweep that Channel. We had from the beginning decided that the Channel should be swept, and swept with the least delay. Our opponents are right when they say that. We thought we had—and I hope my previous arguments will convince the Court that we had—the right to do it alone without anyone's consent. We should have preferred that Albania should have agreed to our sweeping, but we were going to do it whether she agreed or not. We informed Albania fully what we were going to do. Every suggestion on Albania's part that she might agree after preliminaries which caused delay increased our suspicions even more than an outright refusal. The first suggestion that we should sweep, provided that we kept out of Albanian territorial waters (26th October), was of course ridiculous, because the area we were interested in was where the ships were blown up, and that was in Albanian waters. This evasion of the issue was followed by a second suggestion on the 11th November for a mixed commission to determine the area to be swept, and that simply confirmed our first suspicion of deliberate delay.

This is my answer to Professor Cot when, as his second solution (p. 217[1]), he suggests a reunion of the mixed commission proposed by Albania, and also to his third solution which was for a sweeping by an international force. The mixed commission would inevitably take two or three weeks before it agreed, and then Albania would, it seemed to us, perhaps be delighted if the Channel was swept. Arrangements for an international sweeping force would have taken even longer. This is how it seemed to us, and were we not reasonable in entertaining the view that we did? Professor Cot suggests that Albania asked for an Albanian observer to be present, and the United Kingdom refused. Albania never suggested this. If she did, her suggestion might well have been accepted. It is true that Captain Nicholls on the Central Board (Annex 15, p. 67[2]) said that it was "out of the question *at present* from the British point of view that Albania should be asked to send an observer". I do not know exactly what Captain Nicholls meant by "at present", or indeed what he meant here at all. I do not think that any decision had been taken by my Government which would have prevented an Albanian observer being considered if Albania had suggested it.

We preferred and hoped that the Mining Board would undertake the direction of the sweeping. We tried to get them to do so. We did not want to assume the sole responsibility, but we were determined that the sweeping should be done one way or the other, and done soon.

[1] See Vol. III, p. 416.
[2] " " I, " 103.

The Central Board would not agree to do this without Albania's consent. The Central Board could not even pass a resolution to ask for Albania's consent. The Central Board could only act by unanimous vote, and the Russian member would not agree to this (Annex 15, p. 68[1]). Me. Nordmann said (p. 132[2]) Albania would have consented—"il ne pouvait pas le refuser"—if her consent had been asked. We were sure that she would not consent in time, if ever she consented at all. The American member of the Medzon Board (Annex 15, p. 85[3]) thought it would take six months to get her consent. Me. Nordmann, on the same page (132[2]), says that if Albania had been asked and did not consent, we could have convoked the Central Board again and persuaded it to order a sweep. The attitude of Captain Shandavylov at the meeting of the 31st October (Annex 15, p. 67[4]) shows that he would not have agreed. He said that the territorial waters of a country not represented on the Board were outside its jurisdiction. None of these suggestions made by the Counsel for our opponents were practical suggestions, if our suspicion that the evidence would soon disappear was well founded. As a second best we tried in the Medzon Board (Annex 15, p. 87[5]) to obtain official observers from all Powers represented on the Board. We wanted the operation conducted with full international observation, but the Board were not willing, and we could not wait, and we were in a hurry.

We showed our good faith by getting all the impartial observation we could, an experienced French naval officer, an officer who enjoys so much the confidence of his own Government as to represent it on the Minesweeping Board and to be employed on other important work—an officer of high reputation, Commander Mestre. This officer came on the orders of the French Government. We express our thanks to him and to his Government.

We were in a great hurry, Mr. Vice-President, and it is on this ground I explain, and, indeed, try to excuse, certain other things which Professor Cot criticizes, and where, if I may say so, I feel there is on the face of it some ground for his criticism (p. 215[6]). The note sent by my Government on the 10th November, 1946, to Albania informing of the date of Operation Retail says: "Un tel nettoyage suivra les décisions unanimes prises le 1er novembre par le 'Central Mines Clearance Board', qui a décidé que les détroits doivent être nettoyés de nouveau."

Now I must admit that there is a *suggestio falsi* here. A reader might think that the Central Board had unanimously voted that the Channel should be swept by the United Kingdom, whether Albania agreed or not. I regret this sentence. It was capable of deceiving, but it was not a deliberate attempt to do so. We were in haste. The note of the 10th November was drafted in the Foreign Office. I suggest to the Court—I cannot do more, I am not a witness—that at that moment the Foreign Office was not well informed of the proceedings of these Mining Boards. Indeed, the acumen of Professor Cot has led him to make a similar suggestion (p. 214[7]).

I do not know exactly how the misleading press statement came to be issued, but it would appear that there was some confusion about the matter in London at the time. It is not true, as Professor Cot says (p. 215[6]), that the British officers on the Central Board expressed

[1] See Vol. I, p. 105.
[2] " " III, " 330.
[3] " " I, " 125.
[4] " " I, " 103.
[5] See Vol. I, " 127.
[6] " " III, " 414.
[7] " " " " 412.

any surprise that the United Kingdom had conducted Operation Retail without the consent of Albania. I cannot think how he came to suggest this. They were surprised at the wrong press report about it, but that is quite a different thing. Haste explains, too, a certain lack of form and consistency in the arguments with regard to this operation before the two boards of the gallant officers of the Royal Navy.

I do not, of course, explain on the ground of haste the repetition of the phrase contained in the note of 10th November by Sir Alexander Cadogan before the Security Council, on which Me. Nordmann commented (p. 135[1]). Here I think Sir Alexander Cadogan (perhaps not fully apprised of every detail when he prepared his first speech) simply used the phrase in our note to Albania. In any case the Security Council were not misled. The Polish member and the Albanian representative had fully explained that neither Board had endorsed the sweeping by the United Kingdom without Albanian consent. Indeed, they, like Professor Cot, I think, put it more strongly than the fact warranted. It is not, I submit, true that the opinion was carried out against a decision of either Board. Neither Board passed a resolution that the United Kingdom should not sweep without Albanian consent.

I now pass to the *second question*, namely, whether in Operation Retail the United Kingdom took action which was disproportionate to the suspected offence or in excess of that reasonably necessary for the efficient exercise of the right of self-help to obtain evidence.

I begin with a word on the burden of proof. Professor Cot said (p. 207[2]) that though in general the burden of proof in respect of the counter-claim is on Albania, the burden of proof in respect of these defences is on the United Kingdom, since the latter relies on an exception to the general rule. Professor Cot's point is, I think, that in general State A cannot lawfully assemble a naval force and sweep the territorial waters of State B—that would be a violation of B's sovereignty. The United Kingdom relies on an exception to the general rule. Therefore the burden is on the United Kingdom to prove her exception. He cited the rule *reus in excipiendo*. That may—I am not sure—be true up to this point. It may be that the United Kingdom must show the exception or exceptions on which she relies. I endeavoured to do that when I was dealing purely with the law. The burden may have been on me up to that point, but assuming that, in principle, I have established my exception, the burden would certainly pass to my opponents when we get to the question whether the United Kingdom, having established in principle her right to sweep the Channel, has in fact abused or exceeded her rights. Here the burden is clearly on my opponents.

As I said a minute ago, this second question is one of mixed law and fact. I must pick to pieces the artistic structure of Professor Cot's argument and first extract those points or doubts which he raised in the realm of pure fact. I think there are four, namely:

(i) Whether the motives of the United Kingdom in conducting the operation were those which we say they were.

(ii) Whether or not Operation Retail, by leaving some fourteen mines floating and undestroyed, increased or decreased the security of the coasting and fishing vessels of Saranda and other Albanian ports.

(iii) Whether it was true that any Albanian attempt to observe the operation would be resisted by force.

[1] See Vol. III, p. 330.
[2] " " " " 405.

(iv) Whether the United Kingdom has proved that no war vessels entered Albanian waters other than those engaged in the sweeping operation and one control vessel, the frigate *St. Bride's Bay*, with the Rear-Admiral on board supervising the operation.

I will deal first with the question of the motives of the United Kingdom in conducting the operations. Professor Cot challenges the whole defence on the ground that the operation was conducted with a different and ulterior purpose and therefore this defence cannot be relied upon. His contention might be a valid one, if the Court accepted his allegations as well-founded in fact.

On page 212[1] of the Record, Professor Cot says Operation Retail was not simply a minesweeping operation. *It was an operation of force and prestige* (an expression he repeats again later two or three times and to which he obtained the assent of Admiral Moullec). You will see, says Professor Cot, that there is no other explanation of the manner in which the operation was conducted than a desire to make an impression on the Albanian people and to force the Albanian Government to bow before the British superiority and British views.

Later on (p. 222[2]) he refers to Operation Retail as the third degree—the third means of pressure following after (1) diplomatic pressure; (2) what he calls the display of force on the 22nd October. He says, in short, that the United Kingdom had some object other than minesweeping—minesweeping, he says, indeed was secondary if it was a real object at all. The real object was to make "gallant little" Albania yield to something to which he says proudly—on page 212[3]—Albania did not yield. Now please note that—something to which she did not yield. The object of the force displayed was therefore, according to him, *not* merely to make Albania submit without active resistance to the minesweeping, because Albania did submit to that without active resistance. No, it was something else the United Kingdom hoped to make Albania submit to and to which she did not submit. What was this supposed object? Professor Cot did not reveal his idea in terms—is he waiting for the rejoinder to do so? Or does he think it is something which is more persuasive if not stated precisely? We know how precise the French language can be when the speaker wants to be precise. Is "la politique qui a ses raisons que la raison ne connaît pas" something which it is beyond the French language to describe?

What can this object have been? To make Albania accept United Kingdom views with reference to passage of warships through territorial waters? Perhaps that is what Professor Cot (p. 212[3]) suggests in one passage. But does he mean something more? For instance, was the alleged object so to impress Albania with British strength that she would move from the orbit in which she was then circling and enter an orbit centred further west? I do not know at what Professor Cot hints.

What I do ask is, how the Government of the United Kingdom, unless it was completely devoid of any political sense, could have supposed for a minute that Operation Retail would have produced this result. That would indeed have been a "politique qui avait ses raisons que la raison ne connaît pas". Albania is a small country which had then and has now very powerful friends. Throughout all the incidents described in this case I think she acted with the advice of those friends. It was, I think, with their advice and support that she took the line she did in the correspondence relating to the 15th May: and it is part of

[1] See Vol. III, p. 412.
[2] " " " " 422.
[3] See Vol. III, p. 411.

our case on the claim that she got the mines laid for her by Yugoslavia in October, 1946—the country which was then her most intimate friend. Can the United Kingdom be supposed to have entertained the remotest idea that some warships stationed outside territorial waters, while Operation Retail was going on, would so impress the countries of the orbit in which she circled that they would say: "Give in—the United Kingdom is far more powerful than we ever knew?" Albania knew —I am sure she knew—the line taken by different members of the Central Minesweeping Board between 22nd October and Operation Retail. She knew what her friends thought then. They were with her in her attitude. They showed it again after 14th November in both Minesweeping Boards. They showed it once more in the Security Council.

Mr. Vice-President, the United Kingdom, I submit, had more sense than to entertain as a possibility any of these ulterior objects. In principle I would far rather not discuss political matters such as this in this Court. I felt, however, that our opponents' arguments have compelled me to do so to this extent.

So much for that point. In another place (p. 215[1]), Professor Cot says that it is clearly shown that the United Kingdom had political ends in Operation Retail because she swept the Channel in the manner in which she had always planned to sweep it, notwithstanding that the Minesweeping Boards had recommended that Albania's consent should be sought, and in spite of the fact that the British naval officers on these Boards had agreed with this recommendation and also because she tried to represent to Albania in a diplomatic note that the Boards had recommended a sweeping by the United Kingdom. Now, I have already dealt earlier with the allegation that there was a deliberate attempt in the note of the 10th November to mislead Albania as to the decision of the Minesweeping Board. I have already stated clearly that the United Kingdom had always determined that the Channel should be swept and should be swept soon, and was determined to sweep it in any case, though she hoped the boards would endorse this decision and hoped that the boards would officially supervise and observe the results of the sweeping. I have explained the ground the United Kingdom had for taking this course, namely that the United Kingdom was sure that the evidence which it hoped to find in the sweep would disappear soon, and she could not afford delay. How does this prove a political motive other than the desire to obtain evidence and to obtain it quickly? It shows the determination, if you like, of the United Kingdom to sweep and obtain the evidence, but it does not show anything else. For these reasons I ask the Court to hold that the motives of the United Kingdom in conducting the operation were what we say they are, namely:

(1) to abate a nuisance—to remove an obstruction to maritime traffic;

(2) to obtain and safeguard evidence with a view to the submission of a dispute to the Security Council.

Perhaps, Mr. Vice-President, as I see it is 12.55, this would be a convenient place to break off.

---

[1] See Vol. III, p. 413.

[*Public sitting of January 19th, 1949, afternoon.*]

Mr. Vice-President, when I broke off, I was dealing with four points of pure fact in connexion with Operation Retail. I had just dealt with the first one, and I now come to the second question of fact, namely, were the fourteen floating mines any danger? That is to say, the mines which were swept on 14th November and not destroyed. Perhaps the local seamen of Saranda may well not have known it, and therefore they may have been anxious, but the Court knows that these fourteen mines were quite harmless. The Court has heard the clear evidence of Commander Sworder (p. 257[1]). He said: "All moored mines, Allied and German and Italian, were so designed that they should be safe when they broke away from their moorings." The Court's experts have said the same thing in their answer to question 1 (*c*). When these particular mines were cut in the Corfu Channel on 13th November, they were, when floating about on the surface, quite safe and no danger to shipping.

It is true, as Admiral Moullec suggested, that normally every effort is made to destroy mines which come to the surface. We did what we could in the circumstances, but Commander Whitford was limited by strict instructions (p. 652[2]) not to use machine-guns or Oerlikon guns and in no circumstances to fire towards the Albanian coast, and, when the mines drifted north-east towards the coast, he could do nothing to destroy them. The reason for these limitations on his action was a desire not to create any possible impression at Saranda that they were being fired upon.

In fact, we have heard of no accidents from these mines, and, if there had been any, I am sure that this would have been mentioned. This clear evidence disposes of a whole page of Professor Cot's most biting criticism (p. 220[3]) —a passage in which, with a mixture of irony and direct statement, he made a very unpleasant charge against the Royal Navy. It was one of his more effective complaints with regard to Operation Retail—all of it, however, supported on one assumption of fact which was completely untrue. In fact, the Channel was highly dangerous *before* the operation to vessels drawing 10 ft. or more, and *after* there was nothing left in the area swept, which was any danger to anyone. There may have been more mines unswept in Saranda Bay—we think there were some, but we did not sweep there. No doubt the little launches and fishing boats would pass safely over these moored in deep water at a depth of about 12 ft.

Now I want to turn to the third point of fact. On page 220[3] of the Record, we find Professor Cot saying that it appears from the reports of the operation, and particularly that of Commander Whitford, that the orders were not to use force unless it was absolutely necessary, but if the Albanian authorities "had gone to make observations or demanded to have an observer on the spot", they were to be resisted in this, and this, says Professor Cot, is the best possible proof of the disregard in which the Albanian authorities were held. I ask the Court to look at paragraph 12 of Commander Whitford's report at page 107[4] of our Memorial, and see how misleading Professor Cot's description is. I ask the Court also to look at Commander Whitford's evidence (pp. 667-669[5]). All that Commander Whitford ordered was that any

[1] See Vol. III, p. 459.
[2] ,, this volume, p. 169.
[3] ,, Vol. III, p. 419.
[4] See Vol. I, p. 153.
[5] ,, this volume, pp. 184, 186.

"*interference* with the mine dispersal officer" by the Albanian motor-boat should be prevented. Observation and *interference* are very different things. There is absolutely nothing in the documents to suggest that any objection would be taken to any *observation* by the Albanians provided, of course, that the Albanian boat did not get in the way of the operations and endanger itself or anybody else. Commander Whitford in fact allowed the occupants of the Albanian boat to observe what they liked and as long as they liked. This *best proof* of Professor Cot has been built up on a misreading of the documents.

Now I come to the fourth and last question of fact, where we show that on 13th November the fighting ships remained outside Albanian waters and only those engaged in the minesweeping operation came in the Channel and the frigate *St. Bride's Bay* was near Cape Kiephali. We stated this clearly in paragraph 84 (*c*) of our written Reply. It was proved already by documents filed with the Memorial, namely the official reports of Operation Retail which have been available in Annex 17 since the 30th September, 1947. I agree Annex 17 is difficult for a layman to understand: these full technical reports always are, but Professor Cot has technical advisers. In any case, we made it abundantly plain in our Reply and then filed on Annex 35 a very clear plan showing a "searched (*b*) area", a sort of box five or six miles away from the Albanian coast where all these vessels stayed, except H.M.S. *Ocean*, and she was west of Fano Island still further away. Why does Professor Cot say we have deposited no documents to prove this and call for orders, logbooks, navigation reports, etc., when he does not seem to have time to read all the voluminous documents he has got? It is not the orders issued before the operation which will show what he asks for here, but those we filed—the reports of what did happen. As a matter of fact, the Court has now, since he spoke, got more evidence still—the rough log of *Mauritius* is filed, and it shows where she went to on the 12th/13th November and, as Lieutenant-Commander Lankester has told you in his evidence (pp. 526, 534, 628[1]), it shows that *Mauritius* stayed in that box—"searched (*b*) area". He has told you that he was on board at the time, and he knows that she and the other ships stayed there. But perhaps what Commander Mestre said is the most striking. He who was on the scene of action all the day never saw any of these warships at all. Therefore, none of the Albanians at Saranda would have seen them either. Well, I think there is enough evidence on this point now, and we do not propose to load the proceedings with useless documents. We are content to leave the Court to judge on this evidence. But this leads me to consider another piece of Albanian evidence, which is an eloquent commentary on its character. My Government had intended to sweep the Channel, or at any rate begin it, on the 12th November, and had so told the Albanian Government in the note of 10th November (Annex 6, p. 45[2]). The Albanian Government warned their authorities at Saranda of this. So the Albanian witnesses, expecting to see ships on that day, all saw them. Captain Polena saw four or five ships sail and five return (p. 736[3]). Mr. Muço saw them too (p. 775[4]). But we know that Operation Retail was delayed and that no ships sailed down the Channel at all that day. These imaginative people see, what they are told to expect. The sweeping on the 12th was confined to the areas shown in our Annex 35 a long way away (p. 677.[5]).

[1] See this volume, pp. 43, 51, 145.
[2] ,, Vol. I, p. 75.
[3] ,, this volume, p. 253.
[4] See this volume, p. 292.
[5] ,, ,, ,, ,, 194.

Perhaps I should add a word about aircraft. We have always said that H.M.S. *Ocean* sent up one or two aircraft, but these never went over Albanian territory but remained over the Channel. Captain Polena in Annex 10 of the Counter-Memorial says that aircraft flew over the ships and that accords with our story. In the oral evidence, the Albanian witnesses, in response to very leading questions from Professor Cot (pp. 738, 752, 777[1]), described the aircraft as flying over Albanian land, or along the coast. So you see how the story grows.

There are then certain other questions of a rather different character.

The first question is whether Operation Retail involved what (but for the defence) would be an infringement of Albanian sovereignty disproportionate to the suspected offence. The suspected offence was a most serious one. No one denies that the laying of an unnotified minefield in a place where unsuspecting ships may be blown up in peacetime is a most serious offence. Two ships had been blown up with great loss of life. The offence becomes one of the utmost possible gravity against the United Kingdom, if it had been actually intended to blow up our ships, and we have reason to suspect this, and indeed there is evidence before the Court which suggests this. So much for the offence —let us turn to the measure of self-help. It was a sweeping of a strait for mines against the will of Albania, the Power whose territorial waters this part of the strait was. Nothing was done on the land at all. There was no interference with the lives of the people of this very non-maritime Power. It was a repetition of an act—beneficial to all maritime traffic—which had been done twice before—in 1944 and in 1945—without objection. The only difference was that this time the act was against the will of Albania, and, to prevent physical interference with the sweeping, there were standing by *outside Albanian waters* warships ready.

It was an act of the type then being carried out in different parts of Europe for the benefit of commerce and of the kind for which the Minesweeping Agreement provided. The suspected offence might have justified more serious measures of self-help perhaps—I do not know—it is not necessary to consider, but surely this measure of self-help was not disproportionate.

Professor Cot refers (pp. 218 *et sqq.*[2]) to the strength of the forces employed by the United Kingdom in Operation Retail. He begins by calculating the gunfire of the British ships which remain outside Albanian waters in that swept box shown on the plan which forms Annex 35. I have not bothered to verify with our experts whether these calculations are correct. He compares this gun-power with what he says were the guns in the Albanian defences. Well, we have only his word for it what guns were in the Albanian defences. We did not know what guns might have been put there, what batteries might have come from Yugoslavia or elsewhere, but, if it was permissible for the United Kingdom to sweep these waters at all in the circumstances—and of course on this part of the case I have to assume that I have already satisfied the Court that it was—does it make any difference whether one or two destroyers were left outside Albanian waters as Professor Cot suggests (p. 219[3]), or if there were a greater number of warships so left ? On either view of the case, the warships, numerous or few, remained no less than three miles outside the nearest Albanian waters and were going to do nothing except stop there, unless the sweeping operations were resisted by force. It is after all to be remembered that the minesweepers were a small, compara-

[1] See this volume, pp. 255, 269, 294.
[2] ,, Vol. III, pp. 418 *et sqq.*
[3] See Vol. III, p. 419.

tively unprotected force, operating right under any guns that might be at Saranda Bay, and we did not know what guns there were. Professor Cot provided rather an amusing example of his reasoning. He says (p. 221[1]), quite truly, that many systems of law, while regarding robbery as a crime, also regard robbery by force of arms as a more serious crime. And then he gives the example of a man who passes through Professor Cot's garden, where the man has a right to walk across, and asks Professor Cot to hand over his wallet, pointing suggestively to two gentlemen outside the garden posted with machine-guns. Well, in the first place apparently, having regard to his statement (p. 219[2]) about two destroyers, it would have been all right, according to Professor Cot, if there had been one man with a revolver instead of two men with machine-guns. In English law I do not think it would. But the whole of the example proceeds on the basis that there is a robbery, or, to return to the present case, that there was no right at all in the United Kingdom to sweep the Channel.

See how the reasoning has got confused. If there was no right to sweep the Channel at all, then perhaps the fact that it was swept under the protection of a naval covering force may be relevant. But Professor Cot was arguing then, as I am arguing now, on the hypothesis that there was in principle a right to sweep, but the manner in which the United Kingdom had conducted the operation rendered the sweep illegal. On page 219[3], Professor Cot refers to the F.O.B. detachments which accompanied the sweeping force. That is, I understand, that there were with the minesweepers certain forward observation officers who would have been able to direct the fire of the big warships left outside Albanian waters in the swept box on the plan, Annex 35, if, and of course only if, the sweeping had been resisted by armed force and fire became necessary. How, on the assumption that it was permissible for the United Kingdom to sweep whether Albania agreed or not, and to use such force as was strictly necessary to carry out the sweep if it was resisted (and I repeat on this part of the case that assumption must be made), can it be said to have been an unreasonable and therefore an illegal thing for the United Kingdom to do, to send these forward observation detachments with the minesweepers, who would do nothing at all unless there was a resistance by force and would in that event direct the fire in such a manner as would be effective to put an end to this resistance and would not take the form of a blind bombardment of the people of Saranda or anything of that kind?

Lastly, Professor Cot refers to the diplomatic communication of 10th November (Annex 6, p. 45[4]), in which Albania was informed of the sweeping and in which the following was said: "The areas which the British will sweep will be Medri 18/32 and 18/34, being the zones described on maps of the Central Mine Clearing Board which are already in the hands of the Albanian Government. No ship will be stationed in Albanian waters, and the sweeping will be effected in the same manner as the first sweep made by British ships in October 1944 and in February 1945, to which the Albanian Government has raised no objection."

Professor Cot's contention is that the United Kingdom were telling the Albanian Government not merely that the area to be swept would be the same channel as had been swept in 1944 and that it would be swept by the same sweeping methods as were then employed, but also that it had meant that everything else would be the same and there would not

[1] See Vol. III, p. 421.
[2] " " " " 419.
[3] See Vol. III, p. 418.
[4] " " I, " 75.

be any fighting ships stationed outside Albanian waters with F.O.B. observers amongst the minesweepers. I think the note was referring to what would be the position as regards the sweeping of Albanian waters, and, so far as what happened in Albanian waters was concerned, there was not much difference between 1944 and 1946. It is true there was a Rear-Admiral on a frigate directing the operation, and there were these F.O.B. detachments. The note, however, conveyed the meaning (a meaning, moreover, which our opponents have said it conveyed) that the sweeping was going to take place whether Albania agreed or not, and if she had agreed, perhaps the big ships would not have been there in "searched (*b*) area". But when she did not agree, I do not think she had any particular reason to doubt that the United Kingdom, having determined to carry out the sweep, would see that it had an adequate force to enable it to do so.

Mr. Vice-President, having therefore dealt with, and I hope answered, the arguments which our opponents put forward to show that, even if there was, in principle, a right for the United Kingdom to sweep the Channel in the circumstances, nevertheless the manner in which the operation was conducted made it illegal, I ask the Court to dismiss the counter-claim in respect of Operation Retail.

Our opponents, admitting quite properly that so far as the counter-claim is concerned they have suffered no material damage and that therefore a declaration of the Court in their favour on these points is really all that they seek, a finding which they say should take the form of the award of what we call "nominal" damages assessed at one franc with interest, I ask the Court to decide, and that is my conclusion, that on neither head of counter-claim has Albania made her case, and that there is no ground for the Court to award nominal damages of one farthing or one franc.

INTERVENTION BY SIR ERIC BECKETT

(AGENT FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM)

AT THE PUBLIC SITTING OF JANUARY 20th, 1949, AFTERNOON

Le PRÉSIDENT EN FONCTIONS. L'audience est ouverte. Vous désirez intervenir, sir Beckett ?

Sir Eric BECKETT. Mr. Vice-President, I received a letter of the Court dated the 19th January after I had ended my address yesterday afternoon. The letter, in fact, reached me this morning. It enclosed the documents now filed by Albania as a result of the Court's request of the 14th December last. It is unfortunate, Mr. Vice-President, that I did not have them earlier. My opponents' letter is dated the 13th, so I cannot make any complaint against them. As, however, the letter only reached the Registry on the 17th January, there has not been any delay there either; but I did not get them myself until this morning. Consequently, I request your permission to make now certain very short comments which I should otherwise have included in my address to you yesterday. If you give me permission, I shall not delay Me. Nordmann for more than ten minutes.

Le PRÉSIDENT EN FONCTIONS. Je vous donne la parole pour présenter ces observations.

Sir Eric BECKETT. I thank you, Mr. Vice-President, for the permission which you have just given me.

These new documents consist in the first place of the same document as was contained in Annex 5 of the Counter-Memorial, namely, a report of the First Division of the 20th May to the Army Command enclosing Captain Skender Backa's report of the 15th May, but correcting the date of the reference to an earlier letter—from the 10th May to the 16th May ; in the second place of this letter from the 1st Division to the Army Command which we had not seen before.

This new letter of the 16th May does not seem to contain anything very new. It states, indeed, that there was no intention to hit the ships by gunfire. Perhaps, as they were not hit, it was thought preferable, as a matter of professional pride, to say that there was no intention to hit them.

I have nothing to say about the new documents themselves apart from a slight puzzle in the file numbers of the letters. This arises from the fact that the later letter of the 20th May has two file numbers, one of the same series PROT as the earlier letter of the 16th May, and for some reason the later letter has an earlier number 02.67 PROT and the earlier letter has the later number 02.111 PROT. For this there may be some simple explanation, but I have two comments of slightly greater importance.

First, the general order issued in accordance with international law referred to in Albania's note to the United Kingdom is not here. If it does not exist, then the note was not truthful. If it does exist, it has not been disclosed.

Secondly, these documents show that the Albanian army has quite an elaborate filing system, and therefore, presumably, complete records of all important events are kept and filed. This does afford an indication as to the nature of the documents which must be in existence in Albania, of which none, or practically none, have been produced.

You will remember I pointed out last Tuesday (p. 92[1] of the Minutes) that although we have produced, with the exception of XCU, every document which could conceivably have any bearing on the case, whether such document was originally intended for publication or not, the Albanians had, beyond the reports of Captain Skender Backa and Captain Shtino, produced no analogous documents.

You may also remember the remarks of the Solicitor-General made on Monday, which appear at page 56[2] of the Minutes. The Solicitor-General, when arguing that Albania's conduct after the incident of the 14th November was that of a guilty country, asked you to imagine the concern which would have been felt and the thorough investigations which would have been made by Albania after the discovery of this minefield, if she were innocent. He asked you to infer that there must have been at Tirana documents recording such investigations, and communications showing the steps taken by the Albanian authorities in their concern to ascertain how such a minefield came to be in Albanian waters. He pointed out that they must have documents in their possession to show the steps which must have been taken after that occurrence.

We know from these documents which Albania has produced that the Albanian authorities have a full and elaborate system of documentation. For instance, it is apparent that between the dates of the 15th May and 20th May some fifty new entries or letters appeared in the files of the 1st Division alone, and that is only about five days.

On the letter of the 20th May there is another additional file reference 27/V—apparently it is not the date and presumably relates to some cross-filing system. Inspection of the originals shows that, on receipt of these letters by Army Command, they were carefully indexed in a very confidential file. It is apparent that there is an active correspondence and a careful system of documentation. It is, in other words, entirely unreal to think of Albania as such an inexperienced little country feeling its way and possessing no complete records.

They have full records; yet practically no document is produced either relating to the period before May 10th showing steps taken to investigate the incident of 22nd October, or, much more significant, the minefield discovery on the 14th November, or, indeed, showing any steps taken by, or communications between, responsible authorities in Albania, particularly governmental or service authorities in Tirana or elsewhere. Presumably, be it noted, it would, in Albania, be largely the military authorities which would have carried out investigations if there had been any, and these military authorities have this careful and full filing system, yet the Court has been left almost entirely uninformed by any documentation on all these matters which, I submit, would be vital to the establishment of guilt or innocence on Albania's part.

---

[1] See Vol. III, p. 291.

[2] See Vol. III, p. 254.

10.—DUPLIQUE DE Me JOE NORDMANN.

(CONSEIL DU GOUVERNEMENT ALBANAIS)

A LA SÉANCE PUBLIQUE DU 20 JANVIER 1949, APRÈS-MIDI

Monsieur le Président, avant de commencer mes explications, permettez-moi d'exprimer le regret de savoir M. le Président Guerrero et M. le juge Hackworth retenus loin de cette audience par leur état de santé. Je leur adresse mes vœux très sincères de prompt et complet rétablissement.

M. le Président, Messieurs, au terme de ces longs débats, je limiterai ma plaidoirie à quelques points essentiels relatifs à la première question du compromis. J'examinerai d'abord la position nouvelle du problème à la lumière des débats oraux et de l'expertise en cours. Quel est le point de vue du Gouvernement albanais sur les circonstances de fait soumises à votre appréciation ? Que reste-t-il de la thèse du Gouvernement britannique formulée dans les écritures et dans l'exposé inaugural de sir Hartley Shawcross ? Sur quelles preuves repose aujourd'hui l'action en responsabilité engagée contre le Gouvernement albanais ?

Répondant à ces questions, je serai amené à constater que le Gouvernement britannique renonce aujourd'hui à s'appuyer dans son argumentation sur un critérium objectif et à bâtir sa thèse sur des constatations de fait. Il ne soutient plus que le mouillage des mines ait nécessairement éveillé l'attention des autorités locales et de la population côtière et que, par conséquent, ce mouillage n'ait pu s'effectuer sans la connaissance du Gouvernement albanais.

Cette thèse première est abandonnée. Sir Frank Soskice reconnaît dans sa plaidoirie que les autorités locales de Saranda ont pu ne pas être informées, qu'elles ont pu ignorer l'existence du champ de mines.

Désormais, le raisonnement britannique se fonde sur des présomptions tirées, d'une part, de l'attitude du Gouvernement albanais avant et pendant le procès, d'autre part, des relations ayant existé entre le Gouvernement albanais et le Gouvernement yougoslave.

C'est ainsi que, dans la deuxième partie de ma plaidoirie, je serai conduit à examiner l'attitude du Gouvernement albanais. Je me propose de démontrer que cette attitude ne saurait être invoquée comme une présomption ni même comme un indice de culpabilité.

Si des erreurs ont été commises, elles l'ont été de bonne foi et sont très explicables. Elles ne sauraient être retenues à la charge du Gouvernement albanais, pas plus que les erreurs souvent moins excusables commises par le Gouvernement britannique ne prouveraient la mauvaise foi de ce Gouvernement.

Après avoir précisé ainsi la position nouvelle des Parties, puis mis en parallèle leur attitude avant et pendant le procès, je résumerai, en troisième lieu et à titre de conclusion, les motifs pour lesquels l'Albanie ne saurait être tenue responsable d'un acte qu'elle n'a pas commis et dont elle n'a pas été informée.

Après moi, mon ami M. Pierre Cot reprendra l'examen des points qu'il a traités dans sa première plaidoirie.

Mes explications seront nécessairement brèves. Tout a été dit de part et d'autre. Nous avons développé nos arguments importants ; peut-être avons-nous développé des arguments subsidiaires que ne méritaient pas tous de retenir l'attention de la Cour. Les témoins, les experts ont été soumis aux feux croisés d'interrogatoires minutieux, parfois jusqu'à l'excès. Nous sommes peu familiers avec la procédure anglo-saxonne adoptée au cours de ces débats, et peut-être avons-nous couru le risque de lasser la bienveillance de la Cour. Nous tenons à la remercier de l'attention patiente qu'elle nous a si libéralement accordée.

J'aborde aussitôt la première partie de mes explications : Quelle était la thèse albanaise au moment de l'ouverture des débats ? Quelle était la thèse britannique ? Dans quelle mesure ont-elles évolué ?

Le Gouvernement albanais ignorait l'existence du champ de mines, mais il ignorait aussi les circonstances dans lesquelles s'est produite la catastrophe du 22 octobre. Une grande partie de la plaidoirie que j'ai eu l'honneur de prononcer au début de ces débats était consacrée à la discussion des affirmations britanniques à cet égard.

Aujourd'hui, le problème paraît, sinon élucidé, du moins simplifié. Des documents avaient été fournis au cours de la procédure écrite par le Gouvernement britannique. Ces documents, pour beaucoup, présentaient un caractère incomplet, contradictoire ; ils comportaient des erreurs. Le Gouvernement albanais ne possédait aucune source de renseignements qui lui fût propre. Les experts maritimes désignés par lui à la veille des débats oraux n'étaient pas davantage en mesure de vérifier les affirmations unilatérales des Britanniques.

Il y avait donc lieu de procéder à un examen attentif, minutieux, de la documentation produite. C'était le devoir des conseils du Gouvernement albanais d'interroger, tout au long des débats oraux, les témoins sur les circonstances de l'incident.

A la suite des débats, certains points ont été élucidés. Mais d'autres restent incontrôlés.

Quelle sera l'attitude du Gouvernement albanais ? Il s'en remet à l'appréciation de la Cour. Il renonce à discuter plus longtemps l'ensemble des circonstances de l'accident. Non qu'il considère que le Gouvernement britannique ait apporté la preuve judiciaire qui lui incombe, mais parce qu'il n'est pas en mesure de discuter les faits tels que le Gouvernement britannique les expose ou les interprète. Il accepte les données fournies par la Partie adverse à titre d'hypothèses de discussion.

C'est à la Cour de dire si ces hypothèses sont ou non susceptibles d'être accueillies par la justice internationale, si elles sont ou non susceptibles de fonder une décision de la Cour.

Un exemple me permettra d'illustrer et de préciser la position de la délégation albanaise. Cet exemple a trait aux déminages britanniques de 1944-1945.

Pensons-nous que les renseignements fournis à la Cour permettent de connaître avec certitude l'emplacement du chenal déminé et même de savoir si un déminage a eu lieu ? Certainement non.

Les experts britanniques sont convaincus de la réalité de ce déminage, mais ils ne fournissent pas d'explications suffisantes sur les raisons pour lesquelles aucun rapport officiel n'a pu être présenté à la Cour. Les réponses données par le commandant Sworder n'ont pas contribué à faire la lumière. La Cour, frappée, comme il était naturel, par les incertitudes de la thèse britannique, a demandé la production de rapports

périodiques établis en octobre 1944 et en janvier et février 1945. Or, la documentation communiquée ne confirme pas cette thèse.

Les documents viennent d'être déposés au Greffe à la date du 14 janvier. Il s'agit d'un rapport mensuel d'octobre 1944 et de rapports hebdomadaires relatifs à la période allant du 31 décembre 1944 au 3 mars 1945 pour toutes les zones méditerranéennes. Ce sont des comptes rendus complets, mentionnant, semble-t-il, toutes les opérations effectuées, citant les dragages qui ont amené la découverte de mines, comme les dragages négatifs, mentionnant même les opérations de contrôle de ces dragages.

Ces documents, ces comptes rendus, fournissent des renseignements précis sur chacune des opérations signalées. Le nom de Corfou apparaît à plusieurs reprises dans ces rapports, mais il n'est question nulle part du chenal qui aurait été ouvert dans le détroit nord.

A la date du 17 octobre, la treizième flottille britannique a bien dragué un chenal à travers le champ de mines QB 239 et à l'intérieur du port de Corfou, mais le chenal ne traverse pas le détroit nord ; il ne traverse pas les champs de mines QBY 257 et QBY 539.

Si nous nous reportons maintenant aux rapports hebdomadaires du premier trimestre 1945, nous constatons qu'un chenal entre Corfou et Préveza a été élargi, mais il traverse le détroit sud, non le détroit nord.

Aucune opération relative au chenal qui nous intéresse n'est mentionnée. Comment expliquer cette lacune ?

Si nous nous référons aux déclarations des officiers britanniques, ces déclarations ne concordent pas entre elles. Les uns, comme le capitaine Blackburn, déclarent que des rapports existent, d'autres, comme le commandant Sworder, affirment que des documents ont été consultés par lui à l'état-major du commandant en chef Méditerranée mais n'ont pas été conservés et que d'autres documents ont été perdus dans un naufrage (pp. 261-269 [1]).

La même incertitude subsiste en ce qui concerne le tracé du chenal.

Dans sa plaidoirie inaugurale, sir Hartley Shawcross (pp. 14 et 26 [2]) était persuadé — il l'a répété par deux fois — que le chenal britannique coïncidait avec le chenal allemand. Sir Frank Soskice est convaincu aujourd'hui qu'en 1944 les autorités navales anglaises ignoraient l'emplacement du chenal allemand.

En vérité, sans vouloir mettre en doute les déclarations des témoins britanniques, on doit constater que la preuve judiciaire n'est pas apportée. Les affirmations unilatérales, mais sur certains points contradictoires, produites à la Cour, ne constituent pas une telle preuve judiciaire.

Mais nous ne sommes pas en mesure d'opposer une thèse quelconque à ces déclarations britanniques. Nous les acceptons à titre d'hypothèse, sous toutes réserves. Il appartiendra à la Cour de dire si elles constituent ou non une preuve.

Du reste, cette attitude, adoptée par la délégation albanaise, semble avoir été, dans une certaine mesure, partagée par les experts de la Cour. Les premières questions posées aux experts par la Cour portaient sur l'emplacement du chenal et sur l'efficacité du déminage. En ce qui concerne l'emplacement du chenal, les experts se bornent à répondre que les routes 18/32 et 18/34 constituent le tracé le plus logique. En ce qui concerne l'efficacité du déminage, ils constatent que la marine britannique avait une grande expérience, que le dragage des mines amarrées est relativement facile et qu'un tel dragage, lorsqu'il est

[1] Voir vol. III, pp. 463-471.

[2] Voir vol. III, pp. 212, 224.

effectué convenablement, présente une sécurité à 100%. Ils concluent que le dragage a dû être efficace.

Mais ces constatations des experts reposent sur une hypothèse, à savoir que le déminage a eu lieu réellement, ce que les experts ne sont pas en mesure de savoir — ils le précisent en l'absence de tout rapport officiel de déminage.

Ainsi donc, les experts se trouvent réduits, eux aussi, à tenir compte d'hypothèses. L'exemple que j'ai développé est important, puisque le deuxième des points fondamentaux de sir Frank Soskice ne peut se démontrer qu'à partir de l'existence d'un chenal déminé.

La Cour appréciera. La preuve des faits exposés par le Gouvernement britannique constitue la condition nécessaire de la démonstration. C'est une condition nécessaire, mais ce n'est pas une condition suffisante. Quand même la lumière serait-elle faite sur ce point, la preuve que l'Albanie aurait eu connaissance de l'opération délictueuse ne serait pas faite pour autant. La responsabilité du Gouvernement albanais resterait entièrement à démontrer. Cette preuve constitue la pièce indispensable, l'élément fondamental de la démonstration que nos collègues britanniques se devaient d'apporter à la Cour.

La démonstration est-elle faite ? Je crois pouvoir dire que non. Ayant défini l'attitude albanaise, je me propose d'examiner l'attitude nouvelle du Gouvernement britannique, telle qu'elle résulte de la plaidoirie de mon éminent ami, sir Frank Soskice.

C'est un exposé remarquable tant par la précision et la subtilité des arguments présentés que par le talent de l'orateur, auquel je me plais à rendre hommage. Les plus longues parties de cette brillante plaidoirie ont été consacrées à l'analyse des circonstances de la catastrophe, d'une part, et, d'autre part, aux accusations britanniques contre le Gouvernement yougoslave. Mais la question fondamentale du procès, celle de la responsabilité albanaise, celle de la connaissance du champ de mines par le Gouvernement albanais, y tient une place relativement réduite.

Sur ce point, si l'on analyse cette plaidoirie, l'on constate l'abandon des deux thèses essentielles du Gouvernement britannique. La première de ces thèses concerne le caractère non clandestin de l'opération délictueuse. Le Gouvernement britannique n'affirme plus que le mouillage des mines a dû être connu des autorités locales. « Ce fait n'est pas essentiel », déclare sir Frank Soskice. Le solicitor-general est prêt à admettre que le Gouvernement albanais, informé par ailleurs, a fort bien pu laisser ignorer aux autorités locales l'existence de ce champ de mines. Et voici abandonnée la base concrète, objective, de toute l'argumentation juridique contre l'Albanie, à savoir que le mouillage n'a pu se faire à l'insu du Gouvernement pour des raisons matérielles, parce que l'opération devait être vue ou devait être entendue de la côte. On se souvient que cet argument seul avait retenu l'attention de la majorité des Membres du Conseil de Sécurité.

Une deuxième thèse fondamentale avait été soutenue par sir Hartley Shawcross et développée dans les écritures britanniques. Cette thèse avait trait aux mobiles prêtés au Gouvernement albanais.

Selon sir Hartley Shawcross, la petite Albanie avait tendu un piège à la flotte de Sa Majesté. Elle était résolue à lui interdire le passage de ses eaux territoriales, et cela au besoin par la force. Subsidiairement, les écritures britanniques soutenaient que le champ de mines pouvait être destiné à des fins défensives. Dans tous les cas, il avait été posé à la

demande et dans l'intérêt de l'Albanie, soit pour l'attaque, soit pour la défense.

Ces éventualités sont toujours envisagées par sir Frank Soskice, mais elles sont simplement envisagées. Sir Frank ne considère plus que les mines ont dû nécessairement être posées dans le but de servir la politique ou les intérêts de l'Albanie. Il formule une autre hypothèse. Selon lui, la Yougoslavie a pu poser les mines, car, dans l'esprit de sir Frank Soskice, c'est incontestablement la Yougoslavie qui les a posées dans son intérêt exclusif, pour se venger, dit-il, de l'attitude britannique dans l'affaire de Trieste. Ce sont les expressions mêmes du solicitor-general.

Non seulement le Gouvernement britannique ne soutient pas que les mines aient été posées par le Gouvernement albanais, mais encore il ne soutient pas, il renonce à affirmer qu'elles l'aient été à la demande et dans l'intérêt du Gouvernement albanais. Il admet aujourd'hui que le Gouvernement albanais a pu n'avoir aucun intérêt dans une telle opération. Il se rend à l'évidence.

Mais, dès lors, comment expliquer, dans l'hypothèse britannique elle-même, que le Gouvernement de la petite Albanie ait toléré cette effroyable provocation et comment expliquer qu'il soit poursuivi en responsabilité devant la Cour internationale de Justice pour un acte qu'il n'a pas accompli et dont il n'a pas demandé qu'il fût accompli ?

Sur ce point, la délégation et les conseils du Royaume-Uni devaient des explications à la Cour, et ces explications, si nous analysons la thèse anglaise, se ramènent à deux. La première, c'est que le Gouvernement de Tirana devait être informé des décisions prises à Belgrade, en raison des relations étroites qui existaient entre les deux Gouvernements. La seconde, c'est l'attitude adoptée par le Gouvernement albanais au moment des faits et au cours de la procédure : cette attitude serait suspecte, elle serait de nature à faire présumer la responsabilité albanaise.

Lorsqu'on analyse la remarquable plaidoirie de sir Frank Soskice, si nourrie de faits et d'arguments par ailleurs, on ne trouve en définitive, sur le problème central, le seul dont dépende votre décision, que ces deux raisonnements : raisonnement politique basé sur les rapports albano-yougoslaves, raisonnement d'intention basé sur l'attitude albanaise. Sont-ce là des moyens de preuve que la Cour internationale de Justice puisse retenir ? Je ne le pense pas.

Je suis convaincu que la Cour ne saurait être appelée à fonder une décision d'une gravité exceptionnelle sur des présomptions de cette nature, une présomption politique, une présomption d'intention, à supposer par hypothèse que les prémisses de l'argument britannique soient retenues par la Cour.

En définitive, je suis fondé à dire qu'à l'issue des débats oraux le Gouvernement britannique a marqué le plus net recul, que sa thèse aujourd'hui se ramène aux deux points que je viens de préciser.

En ce qui concerne les rapports ayant existé entre le Gouvernement de Tirana et le Gouvernement de Belgrade, mon ami M. Pierre Cot donnera toutes explications à la Cour. Cette partie de l'argumentation britannique entre dans la démonstration de M. Pierre Cot. Quant à moi, je me bornerai à examiner quelle fut l'attitude du Gouvernement albanais avant le procès et pendant le procès. Ce sera la deuxième partie de mes explications.

Le solicitor-general a exprimé le souhait que la présente affaire soit examinée sur le plan juridique et non sur le plan politique. Je partage

entièrement son point de vue. Mais je suis obligé de constater que les deux arguments mis en avant par le Gouvernement britannique, fondés sur les rapports albano-yougoslaves et sur l'attitude de l'Albanie envers la Grande-Bretagne, présentent tous les deux un aspect essentiellement politique et que sir Frank Soskice très habilement nous entraîne, bien qu'il s'en défende, sur le terrain de la politique internationale.

L'attitude du Gouvernement albanais a été nécessairement influencée par l'état de ses relations politiques avec le Gouvernement du Royaume-Uni et par la tension existant dans cette partie du monde.

Tout récemment, M. Herbert Evatt, Président de l'Assemblée générale des Nations Unies, rendait compte de l'échec subi par le Comité de conciliation de l'O. N. U., chargé de régler les différends existants entre la Grèce d'une part, l'Albanie, la Bulgarie et la Yougoslavie d'autre part. M. Evatt imputait la responsabilité de son échec à l'attitude du Gouvernement grec, qui refuse de reconnaître les frontières albanaises. J'ai trouvé cette déclaration dans le *New York Herald Tribune* du 20 décembre 1948.

Pour apprécier l'attitude du Gouvernement albanais, il faut nécessairement tenir compte de cette situation.

Il faut tenir compte, en second lieu, de l'inexpérience de l'Albanie en matière maritime. Le Gouvernement ne dispose ni d'une flotte — pas même, en 1946, d'un navire de commerce — ni de conseillers navals. Il ne sait rien des choses de la mer, et, si je songe aux faibles connaissances que pouvait avoir un avocat français, exerçant sa profession dans un pays maritime, en matière de mines, je comprends mieux l'attitude du Gouvernement albanais qui n'avait ni fonctionnaire ni conseiller ayant quelques connaissances des choses de la mer.

Aussi bien la thèse anglaise suivant laquelle des mines auraient été mouillées récemment dans ses eaux territoriales lui paraît totalement insensée, invraisemblable. Il s'en tient, lui, aux données du bon sens. Les Allemands venaient de quitter l'Adriatique en mars 1945, ils avaient laissé derrière eux des milliers de mines. Très fréquemment les journaux relataient, et ils relatent encore, les accidents survenus à des navires ayant heurté des mines dans toutes les mers d'Europe. Et si le Gouvernement albanais peut envisager l'hypothèse que la catastrophe est due à des mines d'un type ou d'un autre, il doit nécessairement penser que ces mines datent de la guerre, qu'elles ont été posées pendant les hostilités.

Ignorance des choses de la mer. Mais ignorance aussi de ce qui se passe dans ses propres eaux territoriales. Le Gouvernement albanais n'est même pas tenu au courant des travaux des Comités de déminage. En dépit de ses protestations, le déminage de ses eaux territoriales est confié à une Puissance hostile : la Grèce. Comment, dans ces conditions, accepterait-il la thèse britannique ? Il ignore même si l'explosion du *Saumarez*, la seule qui ait été observée par les autorités dépendant de lui, est due à une mine ou à quelque autre cause.

Ainsi, l'attitude du Gouvernement albanais au moment des faits s'explique à la fois par son ignorance des questions maritimes et par des raisons politiques. Celles-ci tiennent à ses difficultés avec la Grèce, au soutien que le Gouvernement britannique accorde aux revendications territoriales de la Grèce et à ce qu'il croit être l'attitude inamicale de la Grande-Bretagne.

J'ajoute que même après l'intervention de ses experts qualifiés au cours de la dernière phase du procès, les circonstances de l'accident, et l'existence de mines récemment mouillées, ont pu paraître essentiellement et légitiment discutables au Gouvernement albanais sans que pour autant sa bonne foi puisse être mise en doute un instant.

Il est vrai que des erreurs ont été commises par le Gouvernement albanais. Mais qui n'en commet pas ? L'on peut s'étonner, en vérité, que des reproches soient adressés à la petite Albanie pour son attitude, alors qu'elle vient de naître ou de renaître à la vie internationale !

Nous rappellerons dans un instant quelques-unes des erreurs commises par nos amis britanniques, malgré leur connaissance de la vie internationale, malgré l'expérience séculaire de l'Amirauté, malgré la prudence des fonctionnaires du *Foreign Office*, et la valeur de ses conseillers juridiques.

Il est possible, je le répète, que des erreurs de fait ou de droit se soient glissées dans les documents du Gouvernement albanais. Il est possible même que sa tactique judiciaire n'ait pas été toujours habile. Sont-ce là, Messieurs, des arguments que l'on puisse invoquer contre l'Albanie devant la justice internationale ?

Je vais reprendre très rapidement les indices dont prétend se prévaloir sir Frank Soskice pour démontrer la prétendue mauvaise foi albanaise.

Tout d'abord, les autorités côtières albanaises auraient dû interdire à l'escadre britannique le passage des eaux territoriales. Mais comment l'auraient-elles fait, ne disposant pas le 22 octobre comme le 15 mai de moyens de signalisation modernes ? Devaient-elles donc tirer une seconde fois des coups de semonce, alors qu'elles avaient, cette fois-ci, la certitude que les navires de Sa Majesté rendraient le feu et que, eux, tireraient au but ?

Et pourquoi l'auraient-elles fait ? Pourquoi auraient-elles interdit le passage, par des signaux, aux navires britanniques, puisque le Gouvernement du Royaume-Uni avait informé officiellement le Gouvernement de Tirana que ses navires ne tiendraient aucun compte du règlement albanais ?

Et l'on voudrait que le 22 octobre, les autorités côtières eussent tenté d'interdire ce passage qu'elles savaient être fatal dès le moment que les navires britanniques se présentaient dans leurs eaux !

Deuxième argument : les Albanais n'auraient pas porté aide aux navires accidentés. On se demande, Messieurs, en vérité, quelle aide cette escadre comprenant deux gros croiseurs indemnes pouvait attendre des autorités de la bourgade de Saranda ou vivent côte à côte 600 civils et 60 militaires. Quelle aide les croiseurs de Sa Majesté pouvaient-ils attendre de la barque à moteur du commandant du port ?

J'ai peine à comprendre l'argument tiré de l'attitude albanaise le 22 octobre. Cet argument, sir Frank Soskice, tout en le développant, y renonce lui-même, puisqu'il ne soutient plus aujourd'hui que les autorités locales aient nécessairement connu l'existence de ce champ de mines. Dès lors, quelle déduction tirer de leur attitude ?

C'est pourtant là l'un des raisonnements que nous oppose le Gouvernement britannique pour établir notre mauvaise foi.

Sir Frank Soskice s'étonne également que le Gouvernement albanais n'ait pas cru sur parole les affirmations anglaises concernant la cause des explosions, la découverte des mines récentes, et qu'il n'ait pas

sollicité l'aide de la Grande-Bretagne pour découvrir les auteurs du mouillage clandestin.

Mais précisément le Gouvernement albanais n'ajoute pas foi aux affirmations britanniques. Il ne fait pas confiance au Gouvernement britannique, dont l'attitude lui paraît inamicale. Pour que le Gouvernement albanais considère comme hostile ce mouillage clandestin dans ses eaux, il faut d'abord qu'il croie que l'opération a eu lieu. Or, il ne le croit pas jusqu'à ces débats oraux, il a été fondé à demander la preuve de ce mouillage de mines récent. Il se demande encore si cette preuve est judiciairement apportée. Est-ce là un indice de mauvaise foi ?

Le Gouvernement albanais n'est préoccupé que de sa propre sécurité. Lorsque nos amis britanniques s'étonnent que les Albanais ne les aient pas crus sur leur simple affirmation, ils commettent la même erreur que les Albanais ont peut-être commise de leur côté. Ils voient les choses à travers leur optique. Les Britanniques ne peuvent pas concevoir que les affirmations de leur Gouvernement ne soient pas acceptées d'emblée. Les Albanais ne pensent pas que la Grande-Bretagne, à ce moment de la vie internationale, étant donné les circonstances, fasse preuve de sincérité à leur égard.

Le Gouvernement albanais est préoccupé de la violation de souveraineté que constitue le passage — certainement hostile à ses yeux — d'escadres britanniques dans ses eaux territoriales. Le 22 octobre, une escadre de quatre navires traverse ses eaux territoriales. C'est ce fait qu'il retient. Le 13 novembre, l'opération Retail se présente à lui comme une provocation évidente. Cet aspect du conflit seul appelle l'attention du Gouvernement albanais. La Cour a entendu les témoins locaux : elle est convaincue, je pense, de leur sincérité. L'invasion répétée des eaux territoriales albanaises par des navires de guerre britanniques apparaît à cette population comme une menace grave et permanente. Comment le Gouvernement de Tirana ne se préoccuperait-il pas de la sécurité de son territoire et de sa population ?

Il n'ajoute pas foi à la notification britannique relative à la découverte de mines récemment mouillées. Cette notification lui paraît d'autant plus suspecte qu'il ne dispose d'aucun renseignement de source albanaise. Le Gouvernement britannique n'a pas invité, le 13 novembre, d'observateurs albanais. S'il l'avait fait, peut-être pourrait-il reprocher au Gouvernement de Tirana de ne pas avoir tenu compte des observations éventuelles de ses agents. Mais les autorités navales britanniques interdisent sévèrement, même aux barques albanaises, toute circulation aux abords de leurs navires, le 13 novembre, et par la suite, le Gouvernement albanais apprend que l'opération Retail s'est faite sans le consentement des organismes internationaux et sans que les membres soviétiques et yougoslaves de ces organismes aient été invités à bord des navires de Sa Majesté.

Il est parfaitement explicable qu'il n'ait pas cru à la découverte de ce champ de mines récent. Pourquoi, dans ces conditions, demanderait-il une enquête ?

Le Gouvernement britannique lui signale une violation hypothétique de sa souveraineté à laquelle il n'a, lui, Gouvernement albanais, aucune raison de croire, mais des violations de souveraineté, très visibles celles-ci et incontestables à ses yeux, viennent d'être commises par le Gouvernement britannique. Et l'on voudrait que le refus par l'Albanie d'accepter l'aide de la Grande-Bretagne pour la découverte de ce mouillage clan-

destin constitue la preuve de sa culpabilité ! En vérité, cet argument d'intention ne résiste pas à l'examen.

Quelle est l'attitude du Gouvernement albanais sur le plan international ? Elle est logique ; il s'adresse à l'Assemblée générale des Nations Unies parce que celle-ci se trouve au même moment en session. Il sollicite la protection des organismes internationaux avant que la Grande-Bretagne eût saisi le Conseil de Sécurité. N'est-ce pas le meilleur indice de sa bonne foi ?

Lorsque le Gouvernement albanais saisit l'Assemblée générale, il est en droit de croire que sa requête sera suivie d'une enquête. Peut-on concevoir l'attitude cauteleuse qu'on lui prête alors qu'il saisit lui-même et tout de suite les organismes internationaux ?

Le débat est ensuite porté devant le Conseil de Sécurité, et là, le Gouvernement britannique présente sa thèse en commettant les graves erreurs que la Cour connaît. Il était fatal que devant le Conseil de Sécurité, organisme politique, la discussion entre le très savant représentant du Royaume-Uni et le ministre adjoint des Affaires étrangères de la République d'Albanie prît un tour politique, dans la bouche du représentant de l'Albanie, alors que le Royaume-Uni venait de porter des accusations mal fondées contre son pays.

Puis le débat est engagé devant la Cour internationale de Justice. L'Albanie l'accepte ; l'Albanie conclut un compromis avec la Grande-Bretagne, et le procès va s'engager sans que le Gouvernement albanais soit, à l'origine, assisté de ses experts et sans que les renseignements, incomplets au moins et parfois inexacts fournis par le Gouvernement britannique, eussent été complétés ou rectifiés.

En vérité, si l'on examine l'attitude des Parties au présent procès, on voit d'une part l'Albanie qui, à tort ou à raison, ne croit pas une seconde à l'existence d'un champ de mines clandestin mais qui est constamment prête à recourir aux organismes internationaux et à collaborer avec eux sans réserve, et d'autre part, le Gouvernement britannique qui, de son côté, commet peut-être quelques erreurs.

Rappelant ces erreurs britanniques, je n'entends nullement, en ce qui me concerne, en déduire une conclusion quelconque touchant la bonne foi du Gouvernement britannique. Mais j'estime que celui-ci n'est pas davantage en droit de se prévaloir des erreurs qu'a pu commettre le Gouvernement albanais pour en tirer argument contre lui. Ces erreurs britanniques ont été exposées, peut-être avec quelque longueur, dans la plaidoirie inaugurale. Je n'y reviendrai pas.

Je me bornerai à souligner les conséquences qu'elles peuvent comporter quant à la valeur de la procédure judiciaire engagée devant la Cour.

La première de ces conséquences me paraît avoir trait à l'admissibilité des moyens de preuves invoqués. Sans doute, les règles de procédure posées par la Cour sont-elles souples et distinctes des règles plus strictes des législations nationales. Cependant, la Cour exige que les preuves produites devant elle présentent certaines garanties. J'en veux pour seul exemple la décision rendue lorsque la délégation albanaise a demandé l'autorisation de verser aux débats des photocopies de documents. Ces photocopies pouvaient présenter des garanties d'authenticité. Il était possible que le Gouvernement albanais n'eût pas le moyen de produire les documents d'origine, et que les photocopies fussent susceptibles d'influer sur l'intime conviction de la Cour. Cependant, la Cour ne les a pas admises, pas plus qu'une juridiction

nationale n'admet la production de photocopies en l'absence des documents originaux.

Je constate d'ailleurs que mon éminent contradicteur sir Frank Soskice est très strict en matière de preuve. Parlant d'un document établi sur feuilles volantes, mais certifié par le Gouvernement yougoslave, sir Frank Soskice le rejette. Il conteste même son authenticité. Il déclare : « Ces documents ne comportent pas de signature, ils ne sont pas reliés entre eux, ils constituent de simples feuilles volantes. Dans mon pays, ils ne seraient pas admis comme preuve sans que celui qui les a faits ne certifie leur authenticité. »

Ces critiques adressées au Gouvernement yougoslave ne s'appliquent-elles pas d'abord au Gouvernement britannique ? Les gouvernements sont égaux devant cette Cour.

Tous les documents britanniques présentent-ils cette garantie d'authenticité ? Je ne le crois pas. Tout d'abord, en ce qui concerne le caractère récent des mines, la nature des mines et la marque que ces mines auraient portée, nous n'avons aucune preuve judiciaire Des photographies, et non des photocopies. ont été produites à la Cour. Sur ces photographies, nous voyons les pièces montrées au témoin français, le capitaine de vaisseau Mestre. Quelle garantie d'origine comportaient ces pièces ? Quelles mesures conservatoires ont été prises en ce qui les concerne ? Pour ne prendre qu'un exemple, pourquoi les plaques comportant des indications qui permettent de reconnaître chaque mine individuellement n'ont-elles pas été conservées par le Gouvernement britannique, communiquées ou montrées au témoin français et apportées à la Cour ? Il aurait été possible de comparer ces plaques avec les documents allemands permettant de préciser l'origine des mines.

Suis-je fondé à dire que la délégation albanaise, qui ne place pas la valeur de sa défense dans un débat de procédure, admet une hypothèse, mais seulement une hypothèse ? La Cour dira si les pièces et les documents fournis par le Gouvernement britannique constituent ou non des moyens de preuve valables.

C'est l'une des erreurs que le Gouvernement britannique semble avoir commises. Il n'a pris aucune mesure conservatoire, il n'a pris aucune précaution susceptible d'étayer sa thèse dans un débat qu'il devait soutenir devant la justice internationale.

La seconde de ces erreurs me paraît beaucoup plus grave. Elle a trait à l'attitude britannique à l'égard de la Yougoslavie. Le Gouvernement britannique est persuadé que les mines ont été posées par le Gouvernement yougoslave. Or, il ne poursuit pas ce Gouvernement. Pourquoi ?

Me référant aux ingénieux arguments fournis par mon éminent ami, sir Frank Soskice, je n'ai trouvé que celui-ci : les poursuites contre l'Albanie étaient plus aisées que les poursuites contre la Yougoslavie.

Je demande à la Cour de bien vouloir considérer que toute cette partie de ma discussion repose exclusivement sur l'hypothèse britannique. En ce qui me concerne je n'admets pas la responsabilité du Gouvernement yougoslave. Je suis contraint de prendre la thèse adverse telle qu'elle est formulée et, la prenant ainsi, je constate que la procédure britannique manque son but.

Le procès était plus facile à engager contre l'Albanie que contre la Yougoslavie, déclare sir Frank. Et pourquoi cela ? Pour des raisons

de procédure ? Parce que la Yougoslavie n'a pas accepté la clause facultative ? Mais l'Albanie ne l'a pas acceptée non plus. Le Royaume-Uni sait-il quelle eût été l'attitude yougoslave s'il avait tenté de conclure avec le Gouvernement de Belgrade un compromis ? Il ne l'a pas tenté, il ne pouvait pas dire qu'il n'était pas en mesure de poursuivre la Yougoslavie, ne connaissant pas l'attitude qu'aurait prise cette dernière.

La preuve contre l'Albanie est-elle plus facile à fournir que contre la Yougoslavie ? Il est évident que non. La preuve contre l'Albanie, dans la thèse anglaise, suppose établie la preuve contre la Yougoslavie. Bien mieux, cette preuve à l'égard de la Yougoslavie pouvait être dans les intentions du Gouvernement britannique une preuve directe, une preuve par témoin. Jamais le Gouvernement britannique n'a tenté de faire contre nous une preuve par témoin. Il en est réduit à invoquer des raisonnements d'intention ou des raisonnements politiques.

En droit est-il plus facile de poursuivre l'Albanie que de poursuivre la Yougoslavie ? La responsabilité en droit international du Gouvernement de Tirana est-elle plus facile à établir que la responsabilité du Gouvernement de Belgrade ? En aucune manière, car si le Gouvernement yougoslave était l'auteur du mouillage des mines, c'est lui d'abord qui aurait violé une obligation internationale. Il n'est pas nécessaire d'échafauder contre lui une thèse juridique complexe. L'argument est sans détour. Il est tiré de la Convention de La Haye. Contre l'Albanie, les éminents conseils du Gouvernement britannique sont contraints d'échafauder une théorie nouvelle en droit international, une théorie de la responsabilité de l'État du fait des choses, sur laquelle mon ami, M. Pierre Cot, s'expliquera très complètement.

Pas plus en droit qu'en fait, il n'était plus facile de poursuivre l'Albanie. Me plaçant toujours dans cette hypothèse britannique que je n'accepte pas, je crois que la procédure du Royaume-Uni est mal engagée. Il désigne le coupable et il ne le poursuit pas. Il reconnaît que la petite Albanie pouvait n'avoir ni participation ni intérêt dans l'opération délictuelle. Pourtant, c'est elle seule qu'il attaque, c'est elle seule qu'il traduit en justice.

Cette erreur fondamentale de la procédure britannique doit se retourner contre lui. Je n'ai pas à rechercher quelles sont les intentions du Gouvernement britannique. Je ne veux pas faire à ce Gouvernement, même à l'occasion d'un argument de plaidoirie, un procès d'intention. Mais je constate que la thèse anglaise est inconsistante, contradictoire. Si c'est le Gouvernement yougoslave qui, dans sa thèse, a posé les mines, c'est lui et non le Gouvernement albanais qu'il doit poursuivre ici, devant la justice internationale !

J'en arrive, Messieurs, à ma conclusion sur l'impossibilité de fait et l'impossibilité morale de la participation albanaise à ce mouillage clandestin supposé récent.

Ma première constatation — je l'ai exposée dans ma plaidoirie inaugurale — est que, de tous les pays riverains de l'Adriatique, l'Albanie est le seul qui n'ait pu faire l'opération lui-même.

Ma deuxième constatation est que le mouillage du champ de mines a pu être un mouillage discret. C'est aujourd'hui un fait reconnu par le Gouvernement britannique lui-même, et je me plais à constater que, malgré les efforts accomplis par ce Gouvernement pour trouver en Alba-

nie aussi des témoins venant étayer sa thèse, il n'a pas amené à la barre de cette Cour un seul témoin albanais. J'en conclus, non pas que sur le nombre des personnes qui fréquentent la côte de Saranda il n'était pas possible de trouver quelque émigré ou quelque traître, mais qu'il n'est personne dans cette région de l'Albanie qui ait eu connaissance du mouillage de mines.

La Cour ne manquera pas de noter que nous sommes au voisinage de la frontière grecque, que des incursions continuelles d'agents hostiles ont lieu, que l'île de Corfou est située à faible distance et que les communications par mer de caractère clandestin sont extrêmement aisées. La population est composée en partie de Grecs. Ces Grecs sont fidèles au Gouvernement albanais. Mais je suis persuadé que si l'opération n'avait pas présenté ce caractère clandestin, si elle avait été connue de la population côtière, il se serait trouvé quelqu'un pour venir le dire aux autorités grecques ou aux autorités britanniques, on en aurait parlé de la bouche à l'oreille, on aurait chuchoté. Cet événement extraordinaire d'un mouillage de mines devant la baie de Saranda aurait fait l'objet de conversations, de commentaires, et, par conséquent, le Gouvernement britannique en eût été informé.

Ma troisième constatation, c'est l'impossibilité politique pour l'Albanie d'avoir participé à l'opération du mouillage clandestin ou de l'avoir tolérée. Je l'ai dit au cours de ma première plaidoirie, l'Albanie aurait eu tout à perdre, rien à gagner à une semblable provocation. Et sir Frank Soskice l'admet aujourd'hui. Il reconnaît que, dans son hypothèse, le Gouvernement yougoslave a pu agir seul, sans la demande et même sans la connaissance préalable du Gouvernement de Tirana. Il considère seulement que ce Gouvernement devait nécessairement être informé des actes du Gouvernement yougoslave.

Je veux revenir un instant sur cet argument de mon éminent contradicteur. Je le répète, la délégation albanaise n'admet pas et ne peut pas admettre l'hypothèse britannique ; mais, l'examinant comme un argument du Gouvernement du Royaume-Uni, je constate que cet argument se contredit et se détruit lui-même.

Quels eussent été les mobiles du Gouvernement yougoslave ? Sir Frank Soskice les précise. En 1946, une tension internationale aurait permis à la Yougoslavie de satisfaire des revendications territoriales. La question de Trieste aurait expliqué une volonté d'agression contre la Grande-Bretagne.

Mais dans ce cas, si vraiment on pouvait supposer une seconde l'existence d'une telle provocation, le Gouvernement de Belgrade se serait tout d'abord gardé d'informer le Gouvernement de Tirana de projets qui étaient directement, immédiatement, préjudiciables aux intérêts albanais. Il est clair que si l'on avait voulu, au moyen de cette provocation, faire entrer des troupes en Albanie, provoquer à la guerre sur le territoire albanais, le Gouvernement de Tirana n'eût pas été informé parce qu'il n'eût pas admis ou toléré une telle provocation. Encore moins y eût-il participé.

Un discours a été cité, discours du président Enver Hoxha. Mais ce discours — et je ne le reproche pas à sir Frank Soskice — n'a pas été cité complètement. Dans le paragraphe qui suit la citation de sir Frank, je lis : « Tout ce plan d'affolement et d'oppression a été pulvérisé par la résistance de notre bureau politique. »

Et plus loin, à la suite du paragraphe également cité où il est question de la volonté yougoslave de créer un certain état de tension internationale, je lis : « Nous n'avons pas accepté ces demandes et nous les avons repoussées. »

Ainsi, la thèse du Gouvernement britannique se contredit elle-même. Si vraiment une telle provocation eût été concevable, le Gouvernement de Tirana n'en eût rien su.

L'hypothèse yougoslave constitue le résidu de l'argumentation britannique ; il me paraît impossible d'en déduire l'existence d'une complicité entre les deux Gouvernements.

J'ai terminé cet exposé préliminaire. Sans croire que tout soit vrai dans le récit du colonel Lawrence, l'hypothèse de la provocation grecque ne saurait être écartée. Aucune preuve n'a été apportée contre la Yougoslavie. Mais pourquoi alors ne pas rechercher si l'opération n'a pas pu être faite par un gouvernement autre que celui de Belgrade ?

Il y aurait à cela des raisons politiques évidentes sur lesquelles je ne reviendrai pas. Il n'y aurait pas d'impossibilité technique, car l'argument tiré de l'existence de mines Y en Yougoslavie et de l'absence de mines Y en Grèce ne me paraît pas étayé sur une preuve suffisante. L'hypothèse grecque ne saurait être écartée sur la déclaration du commandant Melonie. Il est certain que des mines ont été mouillées par les Allemands à la dernière heure, au moment de leur fuite, sur les côtes de la Grèce. Il n'est pas certain que tous les dépôts de mines ayant existé en Grèce eussent été connus. Et j'ajoute que tout ce qui concerne l'existence de ces dépôts de mines en Yougoslavie est problématique. Ce que j'ai dit concernant les preuves britanniques s'applique à ces deux éléments de l'argumentation anglaise. La preuve judiciaire n'a pas été faite, ni de l'existence de dépôts de mines Y en Yougoslavie, ni de l'absence de tels dépôts en Grèce.

Je termine, Messieurs, en constatant que l'Albanie n'a pas fait l'opération elle-même, que pour des raisons matérielles, pour des raisons politiques, pour des raisons morales, il n'est pas établi et il ne peut pas l'être que l'Albanie ait eu connaissance de l'opération éventuellement effectuée par d'autres.

Je suis convaincu que la Cour ne saurait rendre une décision de justice internationale en se fondant sur des arguments d'ordre politique ou sur des arguments d'intention.

11. — DUPLIQUE DE M. PIERRE COT

(CONSEIL DU GOUVERNEMENT ALBANAIS)

AUX SÉANCES PUBLIQUES DES 21 ET 22 JANVIER 1949

[*Séance publique du 21 janvier 1949, matin.*]

Monsieur le Président, Messieurs, au point où nous en sommes du débat, comment se pose le problème que la Cour doit résoudre pour répondre à la première question du compromis ?

La seule question importante est de savoir si le Gouvernement britannique a réussi à prouver les faits qui peuvent engager la responsabilité internationale de l'Albanie. Tout se ramène à une question de preuve et de responsabilité.

Depuis le prononcé des premières plaidoiries, en novembre dernier, l'affaire a pris un tour nouveau. De nombreux points sont aujourd'hui écartés de la discussion et les données du problème se sont simplifiées.

Deux causes ont contribué à cette simplification.

D'une part, nous avons procédé à l'interrogatoire des témoins et des experts présentés à la Cour par les Parties. D'autre part, les experts nommés par la Cour ont procédé à des expériences et déposé leur rapport.

J'entends bien que la procédure d'examen et de contre-examen des témoins a été très longue et très lente. Nous sommes, je dois le dire, en partie responsables de ces longueurs inutiles. J'ai éprouvé pour ma part un sentiment de modestie et même de remords, pour ne pas dire de honte, en lisant le compte rendu sténographique de certaines de mes interventions à ce propos. Peut-être avons-nous eu tort d'adopter la procédure et les usages britanniques que nous connaissions mal et qui se sont révélés fort peu rapides à l'usage. Les spécialistes de la procédure internationale devront se demander s'il ne conviendrait pas de recommander d'autres règles, empruntées aux disciplines juridiques continentales, et qui seraient mieux adaptées aux nécessités de la justice internationale. Mais ce n'est évidemment pas le lieu et le temps de discuter de ces questions. Je tenais simplement à m'excuser devant la Cour d'avoir contribué à lui faire perdre vraiment beaucoup de temps.

En tout cas, Messieurs, nos laborieuses interventions auront permis de faire écarter du débat les questions d'importance secondaire, et le rapport des experts, à son tour, aura contribué à cette simplification.

Les experts de la Cour ont beaucoup travaillé. Nous devons les remercier de l'effort qu'ils ont fait. C'est en partant de leurs observations et de leurs constatations de fait, surtout, que j'entends conduire ma discussion.

Mais je voudrais, à ce propos, faire deux réserves préliminaires sur lesquelles j'aurai d'ailleurs l'occasion de revenir plus tard. La première concerne certaines erreurs de fait qui se sont glissées dans le rapport des experts. Ces erreurs sont excusables, explicables par le peu de temps dont les experts disposaient et par la complexité des problèmes qu'ils devaient examiner. Elles sont faciles à rectifier. Nous ne manquerons pas de le faire, afin de permettre à la Cour de fonder son arrêt sur des données exactes.

C'est ainsi, simple exemple, que les experts se sont trompés du simple au double sur la hauteur du soleil à Sibenik, le 18 octobre 1946 à 16 h. 30. Ils avaient à conduire une expérience de visibilité et ils ont fait cette expérience comme si le soleil s'était trouvé, à l'endroit et à l'heure que j'ai indiqués, à 15° au-dessus de l'horizon. Or, les experts britanniques s'étaient mis d'accord avec les nôtres pour corriger l'erreur qu'ils avaient primitivement faite ; chacun avait reconnu que le soleil se trouvait à ce moment-là à une hauteur de 8°. Les conditions de lumière en fonction desquelles les experts avaient procédé à leur expérience de visibilité étaient donc évidemment différentes de ce qu'elles étaient en réalité.

Ce n'est peut-être pas très grave. Mais il sera évidemment nécessaire de corriger, soit par une autre expérience, soit simplement par le raisonnement, de semblables erreurs.

Ma seconde réserve concerne le caractère hypothétique de certaines réponses données par les experts aux questions de la Cour. Je voudrais m'expliquer, par un simple exemple encore, sur ce terme « hypothétique ». Les experts ont essayé de déterminer ce que le commandant Kovacic avait pu voir, et surtout peut-être ne pas voir, le 18 octobre, à 16 h. 30 et à 17 h. 30. Pour ce faire, ils ont envisagé certaines hypothèses présentées par les Parties, notamment sur la longueur des quais de l'anse de Panikovac et sur l'itinéraire suivi par la vedette où se trouvait le commandant Kovacic. Pour savoir dans quelle mesure les hypothèses présentées à titre d'alternative devant la Cour sont exactes, des vérifications sur place sont nécessaires. Les experts l'ont d'ailleurs déclaré spontanément. La Cour a estimé que ces vérifications s'imposaient, et c'est leur résultat qui permettra de choisir entre les hypothèses envisagées.

Pour l'instant, nous sommes obligés de fonder nos raisonnements non pas sur des certitudes ou sur des observations *ne varietur*, mais sur les différentes hypothèses offertes à notre discussion.

Ces réserves étant formulées, comment se pose le problème de fait ? Permettez-moi de mettre à ce propos un peu d'ordre dans mes propres idées afin de bien préciser la question.

Les faits soumis à la Cour sont de deux ordres. Les uns se rapportent à la cause des accidents survenus au *Saumarez* et au *Volage*, les autres à la prétendue responsabilité de l'État albanais, à propos de ces accidents.

Je ne discuterai pas la cause des accidents. Mon ami Nordmann vous a fait connaître la position du Gouvernement albanais sur ce point. C'est à la Cour de décider si le Gouvernement britannique a fait ici la preuve qui lui incombait. Je ne reprendrai pas, même par allusion, ce problème devant la Cour.

Je me placerai uniquement, pour conduire ma discussion, dans le cadre de l'hypothèse retenue par les experts de la Cour, et qui est, vous le savez, conforme à la thèse anglaise. En supposant cette hypothèse admise par vous — ce qui est, excusez-moi, votre affaire et n'est plus la nôtre — je m'attacherai seulement aux faits d'où l'on a prétendu conclure à la responsabilité internationale de l'État albanais.

Voilà du coup toute une partie de nos discussions antérieures qui devient inutile. C'est un seul problème et bien limité que je dois examiner devant la Cour internationale de Justice. Ce problème, nous le sentons, est au cœur du débat que vous devez trancher. Avant de procéder à son examen du point de vue des faits, je voudrais m'efforcer de dégager les principes de droit qui permettront de le résoudre.

Pour ce faire, la Cour me permettra de comparer rapidement les conceptions du Gouvernement albanais à celles du Gouvernement britannique. La Cour verra par cet examen que les divergences de vues entre les deux Gouvernements sur les principes à appliquer sont en réalité plus apparentes que réelles et se réduisent à des nuances.

Le Gouvernement albanais entend fonder son argumentation sur quatre principes de droit international. Au cours de ma première plaidoirie, j'ai eu l'occasion d'exposer ces principes. Il me suffira donc de les rappeler en les énumérant :

Premier principe : le fondement de la responsabilité internationale, c'est le manquement à une obligation internationale. Pas de responsabilité juridique sans manquement à une obligation précise et reconnue par le droit des gens. Sans ce manquement, il peut y avoir responsabilité morale, voire responsabilité politique, mais ce qui nous occupe ici, c'est la responsabilité internationale d'ordre juridique. Pas de discussion sur ce point.

Second principe : le fardeau de la preuve incombe au demandeur. Pour mettre en cause la responsabilité d'un État devant la justice internationale, le demandeur doit prouver, d'une part, l'existence de l'obligation internationale sur laquelle il fonde sa prétention, et d'autre part, la violation de cette obligation, soit par action, soit par omission.

Troisième principe : le demandeur doit aussi prouver qu'il existe un lien entre le dommage qu'il a subi et le fait qu'il reproche à son adversaire. Devant la justice internationale, devant le juge international, il n'est pas le représentant de la communauté internationale, mais seulement de ses intérêts particuliers. La règle du droit français : « pas d'intérêt, pas d'action », est une règle applicable en droit international.

Quatrième principe enfin : la Cour internationale de Justice est souveraine pour apprécier les moyens de preuve qui lui sont soumis. En d'autres termes, il n'y a pas, en droit international public, de système de preuves légales. C'est la conviction du juge qu'il s'agit de déterminer et d'emporter. Dans la mesure où cette conviction est établie fortement, on peut dire que la preuve est faite.

Ces règles, Messieurs, sont très simples, et je les crois solides. Elles sont admises par la généralité des auteurs et sanctionnées par la jurisprudence. Elles découlent de la nature même du droit des gens et notamment du fait que ce droit est encore largement fondé sur le principe de la souveraineté et de l'égalité des États. Les États étant souverains, leur action, quand elle s'exerce sur leur territoire, ne peut engendrer une responsabilité d'ordre juridique que si elle constitue un manquement à une obligation internationale.

Voilà la thèse du Gouvernement albanais. La Grande-Bretagne accepte-t-elle ces règles élémentaires de droit ? Sans aucun doute, du moins en principe. Dans sa remarquable et très habile plaidoirie, sir Frank Soskice disait : « We fully accept that the United Kingdom claim against Albania cannot succeed unless the United Kingdom can establish : (1) the existence of an international obligation by which Albania was bound, and (2) can demonstrate proof that Albania failed to comply with that obligation. »

Mais nos éminents contradicteurs me semblent avoir essayé dans l'application de ces règles d'en provoquer un certain assouplissement, une certaine extension au profit de leur thèse. Comment ont-ils procédé ? Ils ont fait porter leur effort sur la question des preuves. « Ne nous

demandez pas », ont-ils dit, « de preuves directes. Nous ne saurions les procurer. Nos preuves sont des preuves par indices, des preuves circonstancielles. Dans l'administration de ces preuves, on ne saurait exiger des Parties des certitudes absolues. »

Messieurs, le raisonnement est valable, mais il est valable quant à la certitude que la preuve doit procurer. Il ne l'est plus quand il s'applique à l'indice lui-même que l'on se propose d'invoquer, au « fait de base » dont on entend déduire une présomption. De plus, il est valable à la condition de bien préciser qu'il ne suffit pas qu'une hypothèse paraisse vraisemblable ou même probable, ou même plus probable que les autres, pour être admise par le juge comme un fait établi.

Au cours de ma première plaidoirie, j'avais rappelé la règle inscrite dans notre Code civil français qui exige, pour emporter la conviction du juge, un ensemble de présomptions « graves, précises et concordantes ».

Je crois cette règle excellente. Mais nos adversaires ont paru faire quelques réserves sur sa formule. La Cour me permettra alors d'en citer aujourd'hui une autre que je n'extrais plus du droit français — pour ne pas m'exposer aux mêmes critiques — qui est plus complète mais moins concise. C'est une formule que j'emprunte au Code de procédure civile autrichien de 1853. Ce texte, cité par Bonnier, dans son *Traité des Preuves*, est ainsi rédigé ; vous allez voir qu'il aboutit en somme aux mêmes conclusions que la formule du droit français :

« De la combinaison des indices, des circonstances et des rapports établis par l'instruction, il doit résulter une connexité si directe et si claire entre la personne de l'inculpé et le délit, que, suivant le cours ordinaire des choses, on ne puisse pas supposer qu'aucune autre personne que l'inculpé l'ait commise. »

Messieurs, nous ne demanderons pas à nos contradicteurs de certitude absolue. Nous ne leur en avons jamais demandé, mais nous aurons à nous demander si leurs raisonnements sont tels que, suivant le cours ordinaire des choses, on ne puisse pas supposer qu'aucune autre personne que le Gouvernement albanais ait mouillé ou fait mouiller des mines devant la baie de Saranda.

Voilà ma première observation sur ce point ; elle ne marque pas un désaccord avec nos éminents contradicteurs, mais elle précise ce qui est, je crois, la bonne règle de droit applicable.

Nos savants amis britanniques ont essayé par un autre moyen de rendre plus facile la démonstration qu'ils devaient à la Cour.

Sir Frank a repris et développé une théorie avancée mais simplement, semble-t-il, à titre de suggestion par l'attorney general au cours de sa plaidoirie. Il a essayé d'invoquer une présomption de responsabilité, une responsabilité *prima facie*, à l'encontre de l'État sur le territoire duquel un manquement à une obligation internationale a pu se produire ou s'est produit. Pourtant, j'ai cru comprendre que mon éminent contradicteur n'osait pas aller jusqu'au bout de sa conception. Il a compris qu'il serait imprudent de modifier les bases de la responsabilité internationale de l'État. Vous demander, comme sir Hartley semblait le faire, de renverser le fardeau de la preuve, c'était, en effet, donner à la responsabilité internationale un autre fondement que celui que nous avons relevé et adopté. C'était substituer à l'idée de manquement à une obligation internationale la notion différente du risque et de la respon-

sabilité du fait des choses. Sir Frank n'est pas allé jusque-là. Si je l'ai bien compris, il demandait simplement de retenir à titre d'indice, et comme un indice entre beaucoup d'autres, le fait que ce soit dans les eaux territoriales albanaises qu'un manquement à une obligation internationale aurait été commis.

S'il en est ainsi, nous l'admettons volontiers. Nous admettons que cette circonstance de lieu puisse être considérée comme un indice ; mais nous nous réservons de discuter la véritable signification, la véritable portée de cet indice.

Telles sont les observations que je voulais faire sur les principes juridiques. J'avais, vous le voyez, raison de dire qu'entre les principes invoqués par le Gouvernement albanais et ceux invoqués par le Gouvernement du Royaume-Uni il existait des nuances plutôt que des différences.

Ces principes étant rappelés, demandons-nous à quelle obligation internationale il s'agit de les appliquer. Ici encore, nous allons le voir et cela facilitera ma démonstration ultérieure, il se trouve que les Parties sont aujourd'hui d'accord.

Le Gouvernement albanais a déclaré qu'il se considérait comme lié par la Convention n° VIII de La Haye interdisant la pose de mines à tout le moins sans avis préalable à la navigation.

Dans ma première plaidoirie, Messieurs, j'avais mis l'accent, peut-être un peu trop, sur cette dernière partie des formules adoptées par la Convention de La Haye : l'avis préalable à la navigation. Sir Frank a cru voir là je ne sais quel machiavélisme de ma part. Mes intentions n'étaient pas si noires. Je voulais seulement écarter du débat, pour gagner du temps, toute discussion inutile sur la question de savoir si le canal nord de Corfou devait être considéré comme un détroit pour l'application de la VIIIme Convention de La Haye et sur la question de savoir s'il existe un état de guerre entre la Grèce et l'Albanie, c'est-à-dire entre deux États dont l'un dit qu'il est encore en guerre avec l'autre, alors que l'autre dit qu'il n'est plus en guerre avec le premier. Je pensais qu'il était inutile que nous perdions notre temps à débattre ces problèmes, qui n'ont vraiment pas d'importance. J'espère donner tout apaisement à mon éminent adversaire par la déclaration que voici. Nous reconnaissons bien volontiers que si des mines ont été posées en 1946, dans les eaux territoriales de l'Albanie, cette opération a constitué un manquement à une obligation internationale. Nous reconnaissons que la Puissance qui a fait poser les mines ou qui a participé à la pose des mines a commis un acte contraire au droit international et que sa responsabilité peut être de ce fait engagée envers l'État qui établirait un lien entre les dommages qu'il aurait subis et ce manquement à une obligation internationale. Donc, là encore, pas de discussion ou, si vous voulez, plus de discussion, puisque j'ai dissipé le malentendu, bien involontaire, que j'avais paraît-il provoqué.

Pour achever de poser le problème, il reste alors à se demander comment le Gouvernement britannique se propose de rapporter la preuve que le manquement au droit international résultant de la violation de la VIIIme Convention de La Haye est imputable à l'État albanais.

Sir Frank a soutenu que l'Albanie avait manqué à une obligation internationale, soit en posant elle-même des mines dans le canal de Corfou, soit en les faisant poser par la Yougoslavie. Mais il a aussitôt

admis l'impossibilité matérielle de la première hypothèse qu'il avait formulée. L'Albanie en effet ne possédait pas les moyens matériels nécessaires à l'exécution de l'acte dénoncé par le Royaume-Uni. Elle n'avait en 1946 — tout le monde est d'accord sur ce point — ni mouilleur de mines, ni stock de mines à sa disposition.

Toute l'affaire se ramène alors à la question de savoir si le Gouvernement britannique a prouvé que le Gouvernement albanais avait fait établir un champ de mines devant Saranda par la Yougoslavie ou avait participé à la création de ce champ de mines.

Pour achever de poser le problème, demandons-nous enfin quels sont les moyens de preuve apportés par le Gouvernement à l'appui de sa thèse.

Nous diviserons ces moyens de preuve, que nous devons discuter devant vous les uns après les autres, en deux catégories. Le Gouvernement britannique a commencé par fonder sa thèse sur des indices et sur un raisonnement. Il a voulu prouver par des indices et par la voie du raisonnement les deux faits suivants : premièrement, les mines n'ont pu être posées que pour le compte de l'Albanie, et, deuxièmement, les mines n'ont pu être posées que par des navires yougoslaves.

Établissant ensuite, par voie de raisonnement, une liaison entre ces deux points, il en conclut qu'il a rapporté tous les éléments nécessaires destinés à déterminer votre conviction.

Mais le Gouvernement britannique, Messieurs, et nous devons sur ce point (« sur ce point » n'est pas une restriction dans ma pensée) reconnaître sa loyauté parfaite, a reconnu bientôt que son raisonnement aboutissait à des soupçons et non pas à une certitude, même pas à une certitude qui n'ait pas de caractère absolu. C'est alors qu'il s'est efforcé de faire une preuve supplémentaire de l'intervention yougoslave et de l'action yougoslave dans les eaux territoriales albanaises. Il a cru — peut-être croit-il encore mais je n'en suis pas sûr — qu'il allait trouver cette preuve et la trouver parfaite dans le témoignage du commandant Kovacic.

Rappelons-nous en effet ce que disait sir Hartley Shawcross dans sa plaidoirie : « La Yougoslavie possédait des mines allemandes du type GY. Ses navires les ont-ils mouillées ? Les *soupçons* à cet égard se changent en certitude grâce au témoignage que nous avons produit devant la Cour, celui du commandant Kovacic. »

Ayant ainsi posé — je le crois du moins — le problème, je voudrais étudier devant la Cour ses deux facteurs.

Dans la première partie de ma discussion, j'étudierai les indices qui servent au Gouvernement britannique à établir, non pas la certitude, mais les soupçons, dans la seconde partie, les moyens par lesquels il entendait, il espérait — et il espère encore — vous faire transformer ces soupçons en certitude.

Monsieur le Président, j'aborde immédiatement la première partie de mon exposé, c'est-à-dire les soupçons de la Grande-Bretagne. Je pense n'avoir pas grand mal à montrer qu'il s'agit de soupçons et pas autre chose. Je déclare immédiatement que sur cette formule je suis heureux de procurer au Gouvernement albanais l'appui d'un allié aussi puissant que sir Hartley Shawcross.

Si nous laissons de côté le témoignage du commandant Kovacic, et l'affirmation complémentaire du marin Pavlov — qui sont entrés en scène un peu tardivement —, que trouvons-nous, Messieurs ? Les soup-

çons du Gouvernement britannique reposent sur quatre éléments, sur quatre piliers : trois indices et un raisonnement par l'absurde. Les indices sont les suivants : l'attitude du Gouvernement albanais au moment de l'accident du 22 octobre et depuis lors ; la position du champ de mines découvert le 13 novembre ; l'invraisemblance d'un mouillage discret opéré devant Saranda. Voilà les trois indices, il n'y en a pas d'autres sur lesquels est fondée cette partie de l'argumentation du Royaume-Uni. Quant au raisonnement, c'est un raisonnement par l'absurde, tendant à établir par élimination des autres hypothèses que seule la Yougoslavie avait le moyen de mouiller les mines, et dès lors qu'elle l'a vraisemblablement fait avec l'assentiment du Gouvernement albanais.

Avant d'examiner les uns après les autres ces moyens de preuve, ces indices et ce raisonnement, je voudrais présenter deux observations préliminaires.

En premier lieu, la Cour me permettra d'observer que le dossier de nos adversaires, du moins dans sa partie concernant les indices que je viens d'énumérer, s'est plutôt appauvri qu'enrichi. Depuis l'ouverture des débats — toujours si nous laissons de côté les dépositions Kovacic et Pavlov —, il a été accepté par nos adversaires, non pas peut-être d'une façon absolue, mais accepté cependant et, en tout cas, déclaré pas les experts de la Cour, qu'il était possible — je ne dis pas plus pour le moment — de mouiller des mines devant la côte albanaise à la distance où celles qui nous occupent ont été mouillées, sans éveiller l'attention des populations et des garde-côtes.

Voilà donc un premier indice de la thèse britannique qui a disparu et qui, en tout cas, est moins important qu'au début.

Un autre indice, nous le verrons dans un instant, apparaît également moins fort aujourd'hui qu'hier. Il s'agit des conséquences à tirer de l'attitude du Gouvernement albanais au moment des accidents et après les accidents. Des explications valables, selon moi, ont été données sur cette attitude. En bref, les soupçons du Gouvernement britannique sont moins solidement fondés, me semble-t-il, que sir Hartley Shawcross pouvait l'imaginer. La position britannique est à coup sûr moins forte qu'elle ne l'était devant le Conseil de Sécurité ou même au début de nos débats oraux.

Ma seconde observation se rapporte à la façon très habile et très séduisante dont mon éminent contradicteur, sir Frank Soskice, a présenté devant vous la thèse du Royaume-Uni.

J'entends bien que, du point de vue britannique, et si l'on peut dire avec l'optique britannique, j'entends avec l'optique qu'il est naturel que le Gouvernement britannique adopte, pour examiner les faits de la cause et présenter sa demande, les soupçons qu'on a exposés à la Cour paraissent fondés. Ils sont pour le Gouvernement britannique l'explication normale des faits. Il est naturel qu'il en soit ainsi, car le Gouvernement britannique est persuadé qu'il a raison. Mais sir Frank vous a présenté constamment ces soupçons comme s'il était acquis d'avance, non pas par lui mais par vous, ce qui est différent, que la seule hypothèse digne d'être retenue par la Cour était celle de la responsabilité albanaise. Jamais il ne s'est placé dans l'autre hypothèse. Étant convaincu d'avance, il n'avait pas de peine à se convaincre de plus en plus de la valeur de son raisonnement, et sans doute, en vous l'exposant, se répétait-il la fameuse parole latine, qui est je crois de Virgile : *Vires acquirit eundo.*

Ce n'est pas une bonne méthode, du moins pour la Cour, que de partir d'une idée préconçue et d'essayer de trouver dans les faits qu'on observe une vérification de cette idée préconçue. La Cour doit examiner tous les éléments du dossier, non pas en partant d'une hypothèse préconçue, mais en se disant, à propos de chaque hypothèse qu'on lui présente, de chaque indice qu'on lui apporte : N'y a-t-il pas vraiment d'autre explication possible, je dirai plus : d'autres explications vraisemblables que celle qui nous est proposée ?

Et je montrerai sans peine, je l'espère, que tous les indices présentés par les avocats britanniques, s'ils s'accordent évidemment avec l'hypothèse de la mauvaise foi albanaise, de la responsabilité albanaise, s'accordent également avec l'hypothèse de la bonne foi du Gouvernement albanais et qu'ainsi, suivant qu'on les observe de l'un ou de l'autre côté, on donne à des faits sur la matérialité desquels les Parties sont d'accord une interprétation différente.

Vous ayant montré cela, je conclurai sans peine que, le fardeau de la preuve appartenant à nos adversaires, ceux-ci ont échoué dans l'entreprise qu'ils avaient le droit et le devoir de mener devant vous. Ils vous ont exposé leurs soupçons ; mais cela ne suffit pas à établir votre conviction.

Ces observations générales étant faites, considérons les indices sur lesquels la thèse britannique est fondée.

Le premier indice relevé contre le Gouvernement albanais, c'est son attitude avant le procès et au cours du procès.

Si l'on adopte la position de sir Frank, si l'on tient pour démontrée la culpabilité albanaise, il est certain que cette attitude est choquante. Mais si l'on admet que l'Albanie n'est pas nécessairement coupable, alors cette attitude s'explique par des raisons bien différentes. N'oublions pas qu'en 1946 le Gouvernement albanais était dépourvu de toute expérience des choses de la mer, il n'avait pas d'experts navals à sa disposition. J'ajouterai que son expérience politique était encore de fraîche date, il venait de prendre le pouvoir dans des conditions qui ne lui avaient pas permis de bénéficier des services et des conseils ou de ces vieux fonctionnaires qui, dans les machineries de l'État les mieux et les plus longuement établies, sont précieux, même en cas de changement complet de régime.

J'indiquerai enfin que ce Gouvernement était, vous le savez, exposé aux revendications du Gouvernement d'Athènes sur une partie du territoire albanais et que ces revendications portaient précisément sur la région de Saranda. Ces revendications l'amenaient à considérer d'un point de vue un peu particulier tout ce qui se passait aux frontières de cette région.

C'est évidemment en tenant compte de ces éléments qu'il faut apprécier les réactions et l'attitude du Gouvernement albanais.

Le 22 octobre 1946, le Gouvernement albanais apprend qu'une escadre importante a passé, sans l'avoir prévenu — après des difficultés que vous connaissez et sur lesquelles je reviendrai en étudiant la seconde question du compromis —, dans le Détroit de Corfou. Il apprend qu'une explosion s'est produite à bord d'un des navires juste devant Saranda. Je dis : *une* explosion. L'explosion du *Volage* en effet n'a pas été observée, nous le savons, par le *Mauritius* ; il est au moins vraisemblable qu'elle ne l'ait pas été davantage par les habitants de Saranda. Mais faisons reste de droit à nos adversaires et supposons

même, contrairement à toute évidence apportée devant vous, que le Gouvernement de Tirana ait appris que deux explosions avaient eu lieu le 22 octobre, juste devant Saranda.

Comment ce Gouvernement, ignorant, je le répète, des choses de la mer, aurait-il pu supposer qu'il s'agissait d'accidents provoqués par des mines et surtout par des mines dépendant d'un champ récemment établi le long de ses côtes ?

Si l'on admet qu'il est coupable, bien sûr son attitude est étrange ! Mais si l'on admet que le champ de mines a pu être établi sans sa connaissance — et les experts de la Cour ont admis cette possibilité —, alors l'attitude du Gouvernement de Tirana est fort naturelle.

On nous dira — on nous a dit — que le Gouvernement albanais avait appris peu de temps après le 22 octobre qu'il s'agissait d'accidents causés par des mines.

Qui donc avait donné cette indication ? La presse. Mais, nous le savons tous, la presse publie fréquemment des nouvelles indiquant que des navires ont heurté des mines et chacun pense, à lire ces nouvelles, qu'il s'agit de mines flottantes ou dérivantes. Nous-mêmes, en tout cas — et peut-être vous-mêmes Messieurs —, avant d'entendre les démonstrations des experts britanniques et de lire le rapport des experts de la Cour, avant d'accumuler toutes ces connaissances qui font que les uns et les autres maintenant nous sommes un peu des experts en matière de mines, nous étions persuadés que le risque de heurter des mines dérivantes ou flottantes pouvait exister.

Si nous avions appris que, devant les côtes de France, d'Angleterre ou de Hollande, un ou deux navires avaient heurté des mines, notre première idée à ce moment-là eût été qu'il s'agissait d'un accident imputable à des mines flottantes ou dérivantes. On ne peut pas demander au Gouvernement albanais d'interpréter mieux de tels faits, même après réflexion, qu'un officier de la marine britannique aussi brillant que le commandant Paul l'a fait au premier moment. Le commandant Paul, il l'a indiqué dans son rapport, a déclaré qu'il avait d'abord expliqué la première explosion par le contact d'une mine flottante et la seconde par le feu d'un engin commandé de la terre.

J'ajoute que le Gouvernement albanais avait reçu une communication du Gouvernement britannique après le 22 octobre. Que disait le Gouvernement britannique ? Parlait-il de mines ?

Si la Cour veut bien relire la communication adressée par le Gouvernement britannique au lendemain du 22 octobre, elle verra qu'on n'indiquait pas qu'il s'agissait d'explosions causées par des mines. On se bornait à parler de « sérieux accidents survenus récemment à deux navires de Sa Majesté alors qu'ils passaient par le Détroit de Corfou ». Après quoi le Gouvernement britannique indiquait sa volonté de draguer la route Médri, de sa propre autorité. C'est évidemment ce dernier fait qui a frappé le Gouvernement albanais.

J'ai cité les termes mêmes de la note diplomatique du 26 octobre qui se trouve à l'annexe 6 du premier Mémoire britannique.

Le Gouvernement britannique aurait pu dire : Des accidents viennent d'arriver à deux de mes navires dans vos eaux territoriales ; ces accidents ont été causés par des mines ; nous vous proposons de draguer la route Médri car, dans cette affaire, vous et nous avons le même intérêt à savoir ce qui s'est passé.

Mais il ne l'a pas fait, et dans ces conditions il est naturel que le Gouvernement albanais, qui n'avait ni expérience des choses de la mer ni experts navals auprès de lui, ait eu les réactions et l'attitude qui ont si fortement choqué nos éminents amis britanniques. Du point de vue britannique, l'attitude albanaise était peut-être choquante. Du point de vue albanais, elle est tout à fait normale, et je dois dire que l'ignorant des choses de la mer qui vous parle n'aurait pas eu d'autre réaction première que celle du Gouvernement albanais.

Poursuivons l'examen du raisonnement britannique. Est-il exact qu'un autre élément à retenir contre le Gouvernement albanais soit le refus de ce Gouvernement de coopérer à la recherche de la vérité ? Vous savez bien que non. Ce Gouvernement s'est opposé tout d'abord, comme il avait le droit de le faire, à ce qu'on entreprenne dans ses eaux territoriales une opération à laquelle il n'eût pas été associé.

Mais après un très court délai, après avoir pris le temps de faire une première enquête, de recevoir les premiers renseignements, et après s'être donné un temps très limité pour sa réflexion, dès le 11 novembre, il proposait la création d'une commission mixte chargée de soumettre — je lis ici le texte même de sa communication — « aux deux Gouvernements une solution pratique ».

Est-ce là une preuve de mauvaise foi ? Est-ce un refus caractérisé de collaborer à la recherche de la vérité ? Je ne le pense pas.

Poursuivons, sans idée préconçue, notre examen des faits. Le Gouvernement albanais a saisi les Nations Unies de l'affaire du 22 octobre. Il l'a fait de suite, sans attendre. Peut-être ne s'est-il pas référé exactement à l'article de la Charte des Nations Unies qu'il convenait d'invoquer. C'est fort possible. Nous ne contestons pas — et je pourrais dire que les conseils du Gouvernement albanais contesteront moins que personne — que les services juridiques de ce Gouvernement étaient, à cette époque, très jeunes et très inexpérimentés. Ils ont pu mal formuler la requête par laquelle ils saisissaient les Nations Unies. Mais l'attitude du Gouvernement albanais ne révèle en aucune façon sa culpabilité ; bien au contraire, puisque sa première réaction a consisté à dire : je désire que l'Assemblée des Nations Unies soit saisie de cette affaire et puisse l'examiner.

On est allé, non pas devant l'Assemblée, car l'expérience britannique a rectifié ce qui n'était, somme toute, qu'une erreur d'adresse, mais devant le Conseil de Sécurité.

Devant le Conseil de Sécurité, le débat a pris évidemment un tour politique, et le représentant de l'Albanie s'est conduit en homme politique ; possédant une expérience un peu limitée des conférences internationales, puisque c'était la première fois qu'il participait aux débats d'une assemblée internationale.

Enfin — et j'en aurai fini avec l'examen de son attitude —, devant la Cour internationale de Justice, le Gouvernement albanais a certainement commis des erreurs, des maladresses. Mais rendez-lui cette justice qu'il a fait tout ce qui dépendait de lui pour faciliter la tâche de la Cour. Il a communiqué sans hésitation ni réserve tous les documents qu'on lui demandait.

Si l'on voulait établir le bilan des maladresses et des fautes commises par les deux Parties, on s'apercevrait que la sagesse et l'équité commandent d'établir au moins une compensation entre nos maladresses et nos erreurs et les erreurs du Gouvernement britannique, car la

Grande-Bretagne aussi a commis des erreurs. Peut-être ont-elles été moins apparentes que les nôtres, mais vous avouerez qu'elles sont, aussi, moins excusables. Malgré sa longue expérience de la vie judiciaire et internationale, malgré la réputation si méritée de sa marine et de ses services météorologiques, le Gouvernement britannique a donné au Conseil de Sécurité, puis à la Cour internationale, une série d'informations, évidemment favorables à sa thèse, mais qui avaient le tort d'être inexactes. C'est peut-être une faute, c'est sûrement une erreur.

Quand il s'est agi de calculer la hauteur du soleil en un lieu et en un temps donnés, quand il s'est agi de définir les dimensions et les caractéristiques des mouilleurs de mines yougoslaves, qui avaient pourtant été sous commandement britannique pendant la guerre, quand il s'est agi d'examiner et de vérifier les indications permettant d'établir de façon certaine la route des navires britanniques le 22 octobre, en bien d'autres occasions encore que je pourrais rappeler, il est arrivé que les experts de la petite Albanie, si maladroite et si inexpérimentée, ont fourni les meilleurs calculs.

Il serait discourtois et injuste de renvoyer nos éminents collègues à l'exemple de la paille qu'on voit dans l'œil de son voisin et de la poutre qu'on ne voit pas dans son œil. La Cour n'a pas à distribuer de prix de vertu aux Parties ni de calcul astronomique aux experts. Je dirai simplement qu'on ne saurait trouver dans l'attitude du Gouvernement albanais un indice, une présomption de responsabilité. Nous ne demandons pas à la Cour de retenir à titre de présomption contre lui les fautes du Gouvernement britannique ; nous demandons que la même règle s'applique aux deux Parties en cause.

Je conclus alors sur ce premier indice : l'attitude du Gouvernement albanais ne peut apparaître comme une présomption de culpabilité qu'à la condition de partir de l'idée préconçue que ce Gouvernement était coupable.

Si vous abandonnez cette idée, si vous vous placez dans l'autre hypothèse, si vous supposez au contraire la bonne foi du Gouvernement albanais, alors son attitude fut simplement celle d'un gouvernement ignorant des choses navales et n'ayant pas de la vie politique internationale une bien longue expérience.

Voilà ce que j'avais à dire à propos du premier indice. Voilà pour la première cause du soupçon britannique.

Je pense peut-être qu'il conviendrait ici que j'interrompe mes explications avant de passer à l'examen du second soupçon, ou plus exactement de la seconde base des soupçons invoqués par le Gouvernement du Royaume-Uni à l'appui de sa thèse.

(L'audience est suspendue pendant quelques minutes.)

Je m'excuse d'avoir coupé un peu tôt mes explications, mais comme ma montre s'était arrêtée, j'étais bien obligé de me baser sur de simples indices et des présomptions.

Le second indice, Messieurs, invoqué par le Gouvernement britannique, c'est la position du champ de mines découvert le 13 novembre.

On est ici en présence d'un indice qui peut expliquer le « soupçon » britannique, mais rien d'autre. La position du champ de mines, en effet, s'explique aussi bien, et peut-être mieux, par le désir que certains

États pouvaient avoir de provoquer un incident international utilisable contre l'Albanie, que par la volonté du Gouvernement albanais de barrer la route à une invasion possible de son territoire.

A ce propos, et pour faire ma démonstration, je trouve dans le rapport des experts de la Cour certaines indications fort importantes. Les experts ont examiné ce problème, sans d'ailleurs l'envisager sous tous ses aspects, pour répondre à la quatrième question que vous leur aviez posée. Et voici leur réponse : « Le champ de mines fut placé avec soin, comme s'il avait eu un double objet : 1° un objet offensif : arrêter les navires ayant un tirant d'eau supérieur à dix pieds et les empêcher de passer à travers le canal, 2° un objet défensif : empêcher les navires ayant le même tirant d'eau de pénétrer dans la baie de Saranda. »

Arrêtons-nous sur ces constations. Nous allons voir qu'elles s'accordent assez mal avec la thèse britannique. Elles s'accordent beaucoup mieux avec l'hypothèse que vous présente le Gouvernement albanais.

Considérons, en effet, le caractère défensif du champ de mines. C'est celui qui, à première vue, paraît le plus favorable à la thèse de nos adversaires. Mais réfléchissons un peu : s'il avait été placé pour le compte de l'Albanie ou par l'Albanie, il aurait un aspect tout différent. Demandons-nous contre qui, contre quoi le Gouvernement albanais pourrait avoir songé à défendre la baie de Saranda, même par des moyens illicites.

Évidemment, contre les dangers d'incursions ou d'invasion. De tels problèmes doivent s'envisager, non pas en termes généraux, mais en termes concrets. Nous avons tous appris au cours de la guerre — du moins ceux qui ne le savaient pas auparavant — que des débarquements de troupes ne se font pas avec de gros navires ayant un tirant d'eau supérieur à dix pieds, mais avec des embarcations d'un modèle bien différent et ayant un faible tirant d'eau. Les navires de guerre appuient le débarquement des troupes par le feu de leurs canons. Mais pour ce faire, ils restent à une certaine distance des embarcations qui déposent les soldats sur le rivage. Tant que le débarquement n'a pas eu lieu, ils demeurent au large, et j'ajoute qu'en tout état de cause les navires de guerre importants, même les contre-torpilleurs, n'auraient pu pénétrer dans le port de Saranda, qui est un port de pêche et de cabotage incapable de les accueillir en raison de ses dimensions.

Par conséquent, si le Gouvernement albanais avait voulu établir ou faire établir un barrage défensif le long de sa côte, étant donné les circonstances et ses préoccupations, notamment ses rapports avec le Gouvernement d'Athènes, qu'aurait-il fait ? Il aurait fait mouiller des mines à trois ou quatre pieds de profondeur. Le champ de mines eût alors été efficace, adapté à la situation locale, aux besoins de la défense albanaise. Celui qu'on a découvert ne répondait évidemment pas aux préoccupations du Gouvernement albanais.

Considérons maintenant l'aspect offensif du champ de mines, l'objectif offensif que, d'après les experts, se sont proposé ou ont pu se proposer les auteurs du mouillage des mines. Il faut, en effet, prendre l'avis des experts dans son ensemble. Le champ de mines avait donc bien, du moins en partie, un objet offensif. Peut-on supposer vraiment que le Gouvernement albanais ait été fou au point de vouloir rassembler lui-même devant Saranda, région revendiquée par les Grecs, les éléments d'un incident international qui ne pouvait que l'exposer à de graves dangers ? Peut-on supposer qu'il ait combiné la machination qu'on

nous a décrite, ou tout au moins qu'il l'ait acceptée, avec la seule perspective d'attirer la foudre sur lui ?

Messieurs, la partie de l'Albanie qui borde le canal de Corfou est revendiquée, nous le savons, par le Gouvernement d'Athènes. Il ne s'agit pas d'une simple affirmation avancée, sans preuve pour les besoins de la cause albanaise, mais d'une revendication faite officiellement par le Gouvernement d'Athènes, bien avant 1946, au cours des conférences internationales ou dans les instances internationales, et qui, depuis lors, a été maintenue de façon constante, ainsi que l'indiquent les déclarations de M. Evatt que mon ami Nordmann a citées devant vous.

La région de Saranda dispose, pour sa défense — ou du moins disposait à cette époque —, d'une seule batterie de quatre pouces et d'une demi-douzaine de mitrailleuses, pour un front de soixante kilomètres. Son équipement militaire est pauvre, je pourrais dire primitif. Le capitaine Polena nous l'a indiqué, et les experts de la Cour pourront aisément recueillir sur place tous les renseignements permettant de vérifier ses déclarations si vous le jugez à propos.

Le Gouvernement albanais, dans ces conditions, ne pouvait rien escompter de bon d'un incident international éclatant aux portes de Saranda. Il risquait de voir cette malheureuse ville envahie, pillée, bombardée, pour la quatrième fois en sept ans. Rappelons-nous : trois mille habitants avant l'arrivée des Italiens en 1939 et huit cents aujourd'hui ! La folie eût pu seule expliquer une telle intention, et la folie, Messieurs, ne se présume pas.

J'admets que nos éminents adversaires se trompent sur la signification du champ de mines découvert le 13 novembre. J'admets que, de leur point de vue, la découverte de la position des mines semble un indice et puisse fonder un soupçon. Mais pour accueillir leur raisonnement — je reviens toujours à ce que je disais au début de mes explications —, il faut partir de l'idée préconçue que le Gouvernement albanais est coupable. Si l'on abandonne cette idée préconçue, on s'aperçoit que la disposition du champ de mines suggère, bien au contraire, plutôt la volonté de provoquer dans cette partie du monde un incident international que le projet de servir les intérêts de l'Albanie en améliorant ses défenses devant Saranda.

C'est cela qui semble le plus vraisemblable si l'on ne part pas d'une idée déjà arrêtée sur le sens de l'opération du mouillage illicite devant Saranda.

Arrivons au troisième indice dont se réclame le Gouvernement britannique. C'est l'impossibilité de procéder en secret à une opération de mouillage si près d'une côte habitée et surveillée.

Cette impossibilité avait été le grand cheval de bataille du Royaume-Uni devant le Conseil de Securité.

Le commandant Sworder, dont l'autorité et la compétence sont reconnues de tous en pareille matière, s'expliquant devant le Conseil de Sécurité ou lui remettant une note, avait émis l'opinion suivante que je traduis directement sur le texte anglais que j'ai sous les yeux :

« A mon opinion, » — disait le commandant Sworder — « il serait tout à fait impossible — *quite impossible* — de poser vingt-quatre mines aussi près du rivage que le furent les mines posées dans la baie de Saranda sans éveiller l'attention de la population locale. Certaines de ces mines

furent mouillées seulement à 300 yards de la côte. Quand ce champ de mines fut posé, le bruit des moteurs des navires ou des unités qui procédaient au mouillage aurait été entendu de la côte et le bruit de la chute ou de l'éclaboussement — *splashing* — de mines aussi lourdes (plus de 2000 livres) au moment où ces mines tombaient dans l'eau, aurait éveillé des échos dans toute la baie — *must have echoed all around the Bay.* ».

Telle était à cette époque l'avis du meilleur expert britannique en la matière. On comprend, dès lors, que le Gouvernement britannique ait trouvé une confirmation à ses soupçons dans une déclaration aussi catégorique que celle du commandant Sworder.

Si la Cour, Messieurs, veut bien se reporter aux déclarations de sir Alexander Cadogan, au Conseil de Sécurité, les 18 et 27 février, elle verra quel parti le représentant du Royaume-Uni tirait du fait que les mines avaient été mouillées à 300 yards, moins de 300 mètres, d'une côte habitée, et que le bruit formé par la chute des mines avait éveillé des échos dans toute la baie de Saranda.

Messieurs, nous savons aujourd'hui que les mines n'ont pas été mouillées à 300 yards de la côte mais à une distance très supérieure, et surtout à une distance infiniment plus grande des lieux habités ou des lieux accessibles. Nous savons qu'elles n'ont pas été posées à l'intérieur de la baie. Nous savons que le bruit de leur chute n'a éveillé aucun écho et que, d'après les experts, il a été en toute circonstance et en toute hypothèse impossible même qu'on puisse l'entendre de Saranda. Nous savons aujourd'hui beaucoup de choses que les Membres du Conseil de Sécurité ne pouvaient pas savoir. Je suis d'ailleurs persuadé que les représentants du Gouvernement britannique les ignoraient eux-mêmes.

La Cour a entendu les réponses faites par le commandant Whitford aux questions précises posées en son nom, à cet officier, par Monsieur le Président. La Cour a entendu l'avis et la démonstration faite à cette barre par les experts albanais, et elle a posé de nouveau la question à ses propres experts. Ceux-ci ont procédé à une expérience dont nous connaissons les résultats et aussi, j'insiste sur ce point, les conditions. Ces résultats et ces conditions ont été exposés par les experts dans leur rapport en réponse à la question n° 8 et dans l'annexe n° 2 qu'ils ont ajoutée à leur rapport.

Quelles sont leurs conclusions ? A une distance de 1.200 mètres, il est impossible d'entendre le bruit de la chute des mines ; à cette distance on entend faiblement le bruit des rails.

Mais, Messieurs, je voudrais faire observer à la Cour — c'est ici une des erreurs que nous devons relever dans le travail des experts — que leur expérience a été faite d'une façon telle qu'il faut en corriger les résultats par voie de raisonnement si l'on veut pouvoir les utiliser.

En effet, nous savons par les livres de bord des croiseurs britanniques et par les indications du *Mediterranean Pilot* qu'à l'époque où les mines furent mouillées, c'est-à-dire dans la période qui a précédé le 22 octobre, le vent soufflait généralement pendant la nuit de la terre avec une force de 1 à 3° Beaufort. De telles conditions existaient notamment pendant ce que j'appellerai la nuit suspecte qui est la nuit du 21 au 22 octobre.

Les experts de la Cour — je ne sais pas pourquoi — ont observé, non pas de la côte mais de la mer, le bruit de mines mouillées non pas d'un bateau se trouvant sur la mer, mais d'un navire amarré le long

d'un quai. Ils ont fait cette expérience avec un vent soufflant de terre, c'est-à-dire portant les bruits vers eux avec une force de 1° Beaufort.

Ainsi, Messieurs, le vent portait les bruits vers les experts au lieu de les éloigner d'eux. De plus, les experts font observer que l'écho des constructions et des collines situées derrière les mouilleurs de mines a probablement accru le bruit qu'ils entendaient. Et enfin, Messieurs, l'amiral Moullec vous a indiqué, faisant état des expériences faites par la marine française auxquelles il avait lui-même participé, que le bruit des rails, pour une opération de mouillage discret, était le plus facile à atténuer. Il indiquait qu'il suffisait de prendre la précaution élémentaire de graisser les rails. Les experts ne nous ont pas dit si l'on avait pris cette précaution, au cours de l'expérience, pour atténuer le bruit des rails. Pourtant, c'est bien ce qui a dû être fait s'il a été procédé devant Saranda à un mouillage discret. Il eût été normal de faire deux expériences : l'une avec des marins ne prenant aucune précaution pour dissimuler le bruit du mouillage ; une autre avec les précautions que prendrait un équipage qui ne tient pas à se faire repérer, si je puis ainsi m'exprimer.

Du rapport des experts, corrigé par le bon sens, nous pouvons conclure qu'il était très possible — pour ne pas dire très facile — de mouiller des mines devant Saranda sans être entendu de la côte. Il semble d'ailleurs que nos adversaires britanniques acceptent ce point de vue aujourd'hui. Si la Cour évidemment gardait quelque préoccupation à ce propos, il lui appartiendrait de faire refaire l'expérience par les experts dans des conditions rappelant celles d'un mouillage discret, au point de vue des rails et surtout au point de vue du vent.

Mais ce mouillage pouvait-on le réaliser sans être vu ? Les experts ont aussi examiné ce point sans faire, il est vrai, d'expérience, simplement par la voie du bon sens. Ils sont arrivés à une conclusion qui ne surprendra personne.

« Si le mouillage a été fait dans l'obscurité », écrivent-ils, « il est fort douteux qu'il ait pu être observé de Porto Edda. S'il a été fait à la lumière du jour, on peut dire sans hésiter qu'il a dû être remarqué par les autorités albanaises. » Je ne voudrais pas manquer de respect aux experts, mais il me semble que M. de la Palice n'aurait pas dit mieux.

Les experts soulignent, il est vrai, que *pour établir un champ de mines avec précision*, il était nécessaire de pouvoir prendre certains points de relèvement sur la côte. Rien de plus vrai, pour établir le champ de mines exactement où on l'a trouvé. Les experts ont raison de nous indiquer que, pour faire un mouillage de précision, il fallait pouvoir prendre des points de repère sur la côte. La question change s'il s'agissait de faire un mouillage secret et de créer les éléments d'un incident international. Il s'agissait alors non plus d'un mouillage de précision, accompli dans un endroit bien déterminé pour interdire l'entrée de la baie de Saranda, mais d'un mouillage à faire d'une façon plus approximative, moins précise, pour donner l'impression qu'il avait pour objet de défendre Saranda ou pour provoquer un incident international. Il suffisait alors de passer la nuit dans le Détroit de Corfou en mouillant des mines et les experts disent qu'en pareil cas il n'y avait pas de difficulté à naviguer de nuit.

J'ajoute, et je n'insisterai pas sur ce point — puisqu'en somme nos adversaires ne sont pas tellement en désaccord avec nous —, que les experts ont commis ici une légère erreur. Ils ont indiqué qu'il existait

dans ces parages un seul feu permettant aux navigateurs de se repérer avec exactitude. Or, si l'on se rapporte aux Instructions Nautiques déposées au Greffe et qui ont été citées par l'amiral Moullec, on s'aperçoit qu'il n'y avait pas un feu mais deux feux : le feu du port de Saranda et le feu du phare de Tignoso.

Il faut, au surplus, écarter l'hypothèse d'un mouillage fait de jour pour une simple raison : ce mouillage aurait pu être observé, non seulement par la population de Saranda, ainsi que les experts l'indiquent, mais par les petits bateaux ou les barques de pêche grecques qui passaient fréquemment dans le canal de Corfou. En outre, nous le savons, les Anglais disposaient à Corfou de plus puissants moyens d'observation que les Albanais sur leurs propres côtes, et nous savons enfin que du 17 au 22 octobre, plusieurs navires britanniques se trouvaient en visite dans le port de Corfou.

Si nous tenons compte de tous ces éléments, nous pouvons conclure que le mouillage a été fait de nuit et que, par conséquent, le mouillage, très vraisemblablement — pour ne pas dire certainement —, ne pouvait pas être entendu. Les experts admettent d'ailleurs que le mouillage a pu se faire de nuit, à condition qu'il ne se soit pas agi d'un mouillage de précision.

Il est donc acquis, Messieurs, par le rapport des experts, et je crois reconnu par nos contradicteurs, que le mouillage a pu se faire sans être observé de la côte. L'argumentation britannique n'a pu résister, sur ce point, à la critique et à l'expertise.

Sir Frank Soskice est un homme de grand talent, nous l'avons tous observé ; c'est aussi un homme de ressources. Il a, comme on dit en français, « changé son fusil d'épaule ». Il a modifié l'argumentation britannique présentée au Conseil de Sécurité par sir Alexander et dans les Mémoires britanniques. Il l'a fait de la façon habile, séduisante, mais je crois fausse, que voici :

Il est possible, nous a-t-il dit, que le mouillage n'ait pas été observé par les habitants de Saranda. Il concède que les autorités locales ont fort bien pu ne pas être mises au courant de l'opération ; mais il ajoute qu'un mouillage opéré sans l'assentiment du Gouvernement albanais, est invraisemblable. La raison qu'il donne est la suivante : étant donné la configuration de la côte, l'aspect de la côte, il y avait des risques trop grands d'être pris pour que l'opération fût tentée.

Messieurs, nos experts avaient répondu, par avance, à cet argument. Ils ont fait observer que même si le mouillage avait été entendu ou vu de la côte, ses auteurs ne couraient aucun risque. Les autorités albanaises ne disposaient à Saranda ni de projecteurs, ni de navires de guerre. Par conséquent, ils n'avaient aucun moyen d'identifier les auteurs du crime et surtout de leur mettre la main au collet. Ces conditions étaient évidemment faciles à connaître. Ceux qui voulaient établir le champ de mines clandestin savaient donc qu'ils ne craignaient pas d'être pris. Ils avaient les plus grandes chances de n'être ni vus, ni entendus. Mais surtout ils avaient toutes les chances de n'être ni reconnus, ni arrêtés.

Les conditions les plus favorables au vol sont réunies quand le voleur a les plus grandes chances de réussir son opération, quand il est sûr de ne pouvoir être arrêté par la police et quand il est certain que son identité ne sera pas découverte. Je n'insiste pas sur ce point.

D'autre part sir Frank persiste à affirmer qu'une route permet de se rendre à la pointe Denta. Dès lors, dit-il, on pouvait supposer qu'il existait un poste à cet endroit, qui tient une grande place, me semble-t-il, dans ses préoccupations. La Cour a entendu sur ce point les témoins albanais. Elle a à sa disposition la carte de la région de Saranda. Elle peut consulter cette carte. Il est d'autant plus facile de le faire que c'est une carte où le relief du sol est indiqué non par des hachures, mais par des courbes de niveau.

En consultant la carte, chacun voit qu'il n'existe ni route ni sentier qui permette d'aller à la pointe Denta. Sur une des photographies aériennes présentées par nos adversaires, on aperçoit une route qui se dirige vers Denta. Mais elle ne va pas jusqu'à la pointe, elle s'arrête fort loin de la pointe ; ensuite elle oblique et se dirige derrière la pointe Denta. La carte est formelle sur ce point.

La route portée sur la carte passe en arrière de la colline. C'est un point qu'il sera facile aux experts de vérifier sur place. Les auteurs criminels du mouillage secret le savaient évidemment. Ils avaient tous les moyens de se renseigner sur la topographie de la région et sur l'organisation de la défense albanaise en interrogeant les pêcheurs de Corfou. Quand on fait un mauvais coup, on le prépare, évidemment.

Ils ne pouvaient être arrêtés par la préoccupation de sir Frank.

Tels sont les trois indices invoqués par le Gouvernement du Royaume-Uni. Si l'on part de l'idée préconçue que l'opération a été faite par les Albanais ou pour leur compte, ces indices peuvent être de nature à autoriser des soupçons. Mais si l'on n'admet pas cette idée préconçue, que reste-t-il de l'argumentation britannique ? Peu de chose, et peut-être rien.

Examinons enfin, et ce sera la dernière partie de ces premières observations, le raisonnement par l'absurde présenté par nos adversaires.

J'ai à peine besoin de rappeler que tous les philosophes, tous les logiciens recommandent de se méfier de ce raisonnement, qui est une source d'erreurs fréquentes. Par l'absurde ou par de barbares syllogismes empruntés à la scolastique, on pourrait certainement démontrer que la Cour internationale n'est pas aujourd'hui en séance. De même nous savons qu'on peut aisément démontrer qu'un menteur n'est pas un menteur. Nous avons tous fait de pareils exercices au temps de notre jeunesse. Le plus mauvais élève d'une classe de philosophie est familier avec eux. Mais il sait qu'ils n'ont jamais rien prouvé.

Examinons donc avec précaution le raisonnement sur lequel nos adversaires prétendent fonder leur argumentation. S'agit-il encore d'un soupçon, d'une hypothèse, ou s'agit-il cette fois d'une certitude, qui aurait échappé à l'esprit pourtant vigilant de sir Hartley Shawcross ?

Si je l'ai bien compris, le raisonnement britannique peut se décomposer en trois propositions :

Premièrement : les mines n'ont pu être posées que par un État — et j'ajoute un État ayant des mines et des mouilleurs de mines.

Deuxièmement : le seul État qui ait pu mouiller des mines devant Saranda en 1946 est la Yougoslavie.

Troisièmement : la Yougoslavie n'a pu agir que pour le compte de l'Albanie, ou du moins avec son accord.

Examinons ces propositions.

La première est indiscutable. Nous admettons que les mines n'ont pu être posées que par un État, ou du moins avec les moyens techniques d'un État.

Il est possible que ces moyens aient été employés à l'insu des organes responsables de l'État. Mais cela ne change rien à la situation du point de vue du droit. Un tel fait pourrait constituer une atténuation de responsabilité internationale du point de vue moral, mais pas du point de vue juridique. Par conséquent, nous admettons que les mines ont été mouillées par un État et que l'État dont la marine a mouillé les mines ou qui a fait mouiller les mines par une autre marine est responsable. Je n'insiste pas sur ce point.

Arrêtons-nous un peu plus sur la seconde proposition britannique. La Yougoslavie est-elle le seul État qui ait pu poser les mines découvertes le 13 novembre ? Sir Frank l'affirme avec beaucoup de force. L'a-t-il démontré ? Et a-t-il démontré que dans ce cas la responsabilité de l'État albanais s'ensuivrait forcément ? C'est une autre affaire.

Pour tenter sa démonstration, sir Frank a procédé par éliminations. Quatre États, a-t-il dit, ont pu poser les mines : l'Albanie, la Grande-Bretagne, la Grèce et la Yougoslavie.

L'Albanie est éliminée de ce petit concours. Nos adversaires admettent qu'elle ne disposait pas de mouilleurs de mines ou de mines. C'est seulement en 1947 qu'elle a acheté deux petits dragueurs de mines. Par conséquent, l'Albanie est exclue du champ des hypothèses.

Considérons la Grande-Bretagne. Je suis d'accord avec nos adversaires pour écarter une hypothèse qui, je le reconnais, choque à la fois la raison et nos consciences. Il serait absurde de soutenir que les mines ont été posées par le Gouvernement britannique.

Je voudrais répondre au reproche adressé à ce propos au Gouvernement albanais par sir Frank. Si, au début de la procédure, le Gouvernement albanais a pu envisager comme possible l'action, non pas du Gouvernement du Royaume-Uni, mais d'un service secret britannique, c'était parce qu'il considérait uniquement le cas d'un champ de mines établi postérieurement au 22 octobre, non pas pour provoquer les accidents, mais pour les exploiter à des fins politiques.

Je crains un peu — je le dis avec un sourire, *cum grano salis*, comme disaient les Latins — que dans beaucoup de pays l'*Intelligence Service* britannique soit un peu victime de la légende établie autour de sa très grande efficacité. Elle a été — paraît-il — tellement puissante que certaines personnes se croient encore au temps de Scarlet Pimpernel, confondent la vie avec le roman, ou le passé avec le présent.

Mais pour expliquer l'attitude albanaise, j'indiquerai qu'en raison de sa politique balkanique, en 1946, le Gouvernement britannique — et je le dis simplement — avait moins à craindre un incident international que le Gouvernement de Tirana. C'est une évidence, et je conclus que si nous croyons, nous, à l'innocence absolue de la Grande-Bretagne, alors vous devez au moins, vous, mes chers collègues britanniques, admettre l'hypothèse de l'innocence albanaise.

Considérons ensuite le cas de la Grèce. Ici, nous ne saurions admettre l'affirmation de sir Frank que le champ de mines n'a certainement pas pu être posé par le Gouvernement d'Athènes ou avec sa complicité.

Je n'entends pas apporter à cette barre des accusations que je suis incapable de prouver. Nous ne faisons pas un procès au Gouvernement d'Athènes. Mais je suis bien obligé, pour suivre mon adversaire dans

sa démonstration, d'envisager toutes les hypothèses formulées par lui, même quand il les a repoussées.

Nous connaissons le proverbe latin *is fecit cui prodest*. J'observe qu'il est, aux portes de l'Albanie, un Gouvernement qui se considère encore en guerre contre l'Albanie, qui revendique bruyamment, officiellement, une portion de l'Albanie et qui n'admet pas le maintien des frontières actuelles qui le séparent de l'Albanie. Ce Gouvernement avait intérêt à pousser la Grande-Bretagne à intervenir contre l'Albanie ou du moins à envenimer les relations entre la Grande-Bretagne et l'Albanie.

Sir Frank a parlé de motifs. Si nous envisageons l'hypothèse d'une provocation, si nous nous demandons qui a pu vouloir, dans ce coin du monde, créer les conditions d'un incident international, qui pensait pouvoir être le bénéficiaire d'un tel incident, alors ici et ici seulement nous avons un motif, et l'hypothèse grecque pourrait bien être, à tout prendre, la moins absurde de toutes celles qui furent envisagées par mon savant contradicteur.

Je sais qu'on nous a dit que la Grèce ne possédait pas de mines GY. Mais la Grèce se trouvait, à ce point de vue, exactement dans la même position que la Yougoslavie. Dans les deux cas, à la veille du débarquement allié, les Allemands avaient établi ce qu'on appelle, dans les documents soumis à la Cour, des stocks d'alarme, des stocks de mines à mouiller au dernier moment. Si, comme on le prétend, ces stocks n'ont pas été intégralement utilisés par le commandement allemand en Yougoslavie, il se peut qu'ils ne l'aient pas été davantage en Grèce. Puisque sir Frank retient l'hypothèse yougoslave, alors il faut aussi envisager l'hypothèse grecque.

J'entends bien que la marine britannique a fait l'inventaire du matériel de guerre laissé en Grèce par les Allemands. Mais des commissions alliées ont fait de même en Yougoslavie. J'entends aussi que la marine grecque était placée en 1946 sous le contrôle du commandement britannique. C'est une garantie très sérieuse. Mais quand il s'agit d'une opération à faire avec de petits navires, en quelques heures de navigation, croyons-nous que la garantie soit suffisante pour que l'hypothèse soit écartée d'une façon complète ?

Je me souviens — je le dis avec un sourire — d'une certaine opération faite en pleine guerre, à Terre-Neuve, par les forces navales françaises qui se trouvaient alors dans les ports britanniques et sous commandement britannique, et que la marine britannique a apprise après qu'elle eut été faite.

La marine britannique n'avait pas de représentants dans tous les ports grecs. Les journaux anglais et américains nous apprennent que le Gouvernement d'Athènes a souvent pris des initiatives sans consulter ses amis et qui déplaisaient à ses amis.

Malgré cela, je le répète, je ne viens pas ici en accusateur du Gouvernement d'Athènes. L'Albanie n'accuse personne. Elle se borne à se défendre contre les accusations portées contre elle. Et pour présenter sa défense, je suis conduit à examiner toutes les hypothèses présentées par sir Frank, et à les classer selon leur degré de vraisemblance.

Je dirai simplement que l'hypothèse grecque présente ce double caractère : elle est moralement et politiquement concevable ; si elle est matériellement difficile, elle n'est pas impossible à imaginer du

point de vue matériel. Et cela suffit à mon propos, qui est de vous montrer que le raisonnement de sir Frank n'est pas sans quelques fissures.

Arrêtons-nous enfin à l'hypothèse yougoslave. Le maréchal Tito, mécontent de la solution apportée au problème de Trieste, commençant à faire cavalier seul, cherchant à créer un foyer d'incendie dans l'Adriatique et voulant entraîner à sa remorque la petite Albanie. Ici encore, ce n'est pas nous qui avons formulé cette hypothèse, c'est sir Frank Soskice. Nous la rejetons, nous la repoussons. Mais puisque la question est posée devant la Cour, puisqu'elle fait partie du raisonnement de sir Frank, je suis obligé de l'examiner.

Je le ferai avec toute la courtoisie, toute la réserve qui s'imposent à l'égard d'un État qui n'est pas partie au procès, et d'un Gouvernement qui depuis l'ouverture des débats oraux, depuis que son nom a été jeté dans la discussion — et vous savez avec quelle violence — par nos adversaires, n'a pas cessé de se mettre à la disposition de la Cour pour lui fournir tous les documents, tous les éléments d'information dont elle avait besoin.

On nous a dit que les relations sont aujourd'hui plus mauvaises entre le Gouvernement albanais et le Gouvernement de Belgrade. Je n'ai pas à le savoir et je n'en sais rien. Certains observateurs étrangers escomptent peut-être les critiques qu'un avocat du Gouvernement albanais pourrait adresser au Gouvernement yougoslave. Je ne leur donnerai pas cette joie. Je me bornerai à signaler à la Cour les lacunes de l'argumentation présentée par sir Frank.

Nous aurons l'occasion de voir, dans la seconde partie de ma plaidoirie, que la Grande-Bretagne ne possède absolument rien de sérieux contre la Yougoslavie. Le Gouvernement britannique a été incapable de prouver que les mines avaient été mouillées par des navires yougoslaves, en dépit de la promesse que nous avait faite sir Hartley.

Mais, parvenu à ce point de mon raisonnement, j'ai bien le droit de me demander, pourquoi nos adversaires déclarent invraisemblable l'hypothèse d'une Yougoslavie agissant seule.

Leur argumentation repose en premier lieu sur l'affirmation suivante : les Albanais avaient observé l'arrivée des navires britanniques à Corfou dans la matinée du 17 octobre. Il est par suite vraisemblable qu'ils aient voulu profiter de l'occasion qui s'offrait à eux et demander à leurs amis yougoslaves de mouiller des mines dans le détroit de Corfou.

Sir Hartley avait brossé un tableau fort imagé de la façon dont la « trappe » avait été tendue par les Yougoslaves, à la requête de l'Albanie. Il semblait presque, à l'entendre, qu'il eût été le témoin oculaire des faits. Je n'ai pas eu de mal à vous montrer l'invraisemblance de sa thèse.

Depuis nos premières plaidoiries, nous avons eu le temps d'examiner les livres de bord des navires britanniques, et nous avons constaté que ce n'était pas à la pointe du jour, comme l'avait dit sir Hartley, que les navires britanniques avaient pu être aperçus par les garde-côtes albanais. Les navires britanniques ont mouillé à Corfou à 11 heures du matin. C'est donc seulement vers 10 heures qu'ils auraient pu être aperçus par la défense albanaise. Ce détail rend plus invraisemblable

encore l'hypothèse de sir Hartley sur le complot monté en 24 heures par les Gouvernements de Tirana et d'Athènes.

Sir Frank Soskice a présenté une version atténuée et édulcorée de la thèse de sir Hartley. D'après lui, l'opération de mouillage avait été décidée et préparée depuis longtemps par les deux Gouvernements yougoslave et albanais. Le 17 octobre, le Gouvernement albanais se serait borné à envoyer le signal, à donner le feu vert en télégraphiant à Belgrade : « ils viennent d'arriver, envoyez les mouilleurs de mines ».

Rien, pas l'ombre d'un indice, pour appuyer cette nouvelle hypothèse. Sir Frank l'a bien senti. Il se peut, a-t-il ajouté, que les mines n'aient pas été mouillées dans la nuit du 21 au 22 octobre, mais dans ce cas, a-t-il observé lui-même, tout le récit du commandant Kovacic serait une pure invention. Et sans le témoignage Kovacic, pas de preuve de l'opération yougoslave.

Je pense donc n'avoir pas besoin d'insister sur la valeur de l'argumentation britannique. Quand même les navires britanniques auraient été aperçus au large de Corfou, en quoi cela prouverait-il une complicité albanaise, dans une opération yougoslave ? Rien, en particulier, ne permet de supposer que le Gouvernement albanais ait pu savoir quand repartiraient les navires britanniques et quel itinéraire ils suivraient.

En second lieu l'argumentation de nos adversaires repose sur la communauté des vues politiques qui caractérisait, à l'époque, les relations entre l'Albanie et la Yougoslavie. Après sir Hartley, sir Frank a invoqué le Traité d'amitié et d'assistance mutuelle qui liait les deux Gouvernements. Il en a conclu à l'impossibilité d'une action séparée, d'une opération faite par la Yougoslavie pour son propre compte.

Examinons ce fameux traité. Je l'ai sous les yeux. Que dit-il ?

C'est un simple traité d'amitié et d'assistance mutuelle, comme son nom l'indique. Ce n'est pas un traité établissant une union entre les deux Gouvernements ou un protectorat de l'un sur l'autre. J'ajoute qu'on n'est pas en présence d'un traité secret. Sir Hartley avait indiqué qu'il n'avait probablement pas été enregistré par l'Organisation des Nations Unies. Il se trompait. Le traité a été enregistré et publié par les Nations Unies, comme on peut s'en rendre compte en se reportant aux documents publiés par cette Organisation. Il ne limite en rien la souveraineté de la Yougoslavie ou de l'Albanie. Il ne modifie pas leur statut international. Est-il bien ou mal rédigé — et surtout est-il traduit en bon français ou en mauvais anglais ? Nous n'avons pas à nous en soucier. La Cour sait déjà que les services juridiques albanais n'ont pas beaucoup d'expérience. Mais si nous lisons ce traité — je ne vais pas le faire devant la Cour —, si nous nous reportons à ses différents articles, nous nous apercevons que c'est un traité d'amitié et d'assistance mutuelle semblable à beaucoup d'autres, qu'il se réfère aux Nations Unies et qu'il envisage simplement une action dans le cas où l'une des deux Parties serait, non pas menacée — comme on semblait le dire —, mais « attaquée ».

Dans sa forme, dans son fond, dans son texte, on ne peut pas le considérer comme autre chose que ce qu'il est vraiment.

Sir Hartley et sir Frank ont alors voulu faire état d'autres textes liant les deux États et qui auraient renforcé le traité d'assistance mutuelle. Ils ont cité notamment, en en faisant grand cas, un accord

économique établissant une union douanière et un accord financier entre les deux pays.

Je voudrais, à ce propos, faire deux observations. Voici la première. Sir Hartley — nous l'avons tous regretté — était fort pressé. Il est passé à la Cour de La Haye comme un météore, un brillant météore. Il était si pressé qu'il n'a pas dû avoir le temps de vérifier la date de l'accord économique. S'il l'avait fait, il aurait constaté qu'au moment où les événements se sont passés, l'accord économique était peut-être en préparation, mais qu'il n'était pas encore signé. Il n'existait pas. Il fut signé après les événements dont la Cour est saisie.

Voici ma seconde observation. Il y a beaucoup d'États qui sont liés par des traités d'assistance mutuelle, qui ont même, par exemple, organisé un état-major commun pour leur défense éventuelle et qui d'autre part sont liés par des accords économiques semblables ou comparables à celui qui fut conclu entre l'Albanie et la Yougoslavie. Ici, Messieurs, nous sommes les hôtes d'un pays qui a signé des accords économiques fort étroits avec deux de ses voisins. Pourtant, si demain des navires de guerre hollandais mouillaient des mines devant la côte belge, qui donc pourrait déclarer qu'on peut trouver dans les relations et les textes liant ces deux pays même l'indice d'une responsabilité susceptible de peser sur l'État belge ? Ne faut-il pas faire la même observation pour les États liés par des pactes d'assistance et ayant un état-major commun ? Je le pense. Réfléchissons à tout cela et faisons des comparaisons. Nous conclurons qu'il serait inadmissible de trouver dans les textes qui concrétisaient les relations entre les deux Gouvernements yougoslave et albanais, en 1946, la preuve que forcément, si un acte a été commis par l'un dans les eaux territoriales de l'autre, c'était avec l'assentiment de celui-ci.

Mon savant contradicteur lui-même nous a dit d'une façon dont je lui laisse toute la responsabilité que déjà, à cette époque, il était possible — je ne dis pas autre chose — que la politique yougoslave se fût orientée d'une manière divergente de la politique albanaise. Il était possible, nous a-t-il dit — je ne l'aurais pas déclaré sans lui, mais me permets de le répéter —, que dès cette époque la politique yougoslave eût ses objectifs particuliers qui ne fussent pas exactement les mêmes que ceux de la politique albanaise.

Il était possible — je ne dis pas autre chose — que les Yougoslaves aient eu des intérêts et des préoccupations qui leur fussent propres. Et il est possible qu'ils aient entrepris certaines opérations sans se mettre d'accord avec l'Albanie. Les deux États étaient en bons termes, c'est vrai, mais nous connaissons, Messieurs, l'exemple d'États qui sont en bons termes et qui, sur certains points particuliers, peuvent se trouver en désaccord.

Mon savant contradicteur me permettra de lui dire que je ne connais pas de pays plus liés par leurs conceptions, par leurs souvenirs et par leur culture que nos deux pays. La France et l'Angleterre sont amies. Mais nous savons qu'en matière coloniale, récemment encore, alors que nous menons d'ordinaire avec la Grande-Bretagne une politique commune, nous avions des intérêts et des points de vue différents. Il est arrivé que nos politiques s'opposent, souvent grâce à l'action de certains services locaux, ou même se heurtent.

Je ne veux pas en dire davantage sur ce point.

Je conclus maintenant. Toute l'argumentation de sir Frank Soskice n'arrive pas à démontrer ce qui est important pour sa thèse et non pas pour la nôtre, à savoir qu'il y avait une identité telle entre les intérêts de la Yougoslavie et ceux de l'Albanie que l'on pût inférer de l'action yougoslave la responsabilité juridique de l'Albanie.

Je précise : je n'envisage cette hypothèse que pour répondre à l'argumentation adverse. Nous pensons, nous, que les navires de guerre yougoslaves n'ont jamais quitté les ports yougoslaves. Nous disons qu'aucune preuve n'a été apportée à la Cour de l'opération faite par les Yougoslaves. Voilà notre terrain, mais, le vôtre étant différent, je suis bien obligé d'indiquer que même si la Cour retenait votre hypothèse, il faudrait encore que vous lui démontriez — et vraiment je ne vois pas comment vous pourriez le faire — que l'opération yougoslave a été réalisée en accord avec le Gouvernement albanais et pour le compte de ce Gouvernement.

L'argumentation très subtile de sir Frank Soskice a pu donner le change un instant à ceux qui l'ont écoutée. Elle ne modifie rien au fond des choses. Sir Frank Soskice, en effet, a admis que la Yougoslavie ait pu agir pour son propre compte. Ni le témoin Kovacic ni le témoin Pavlov n'ont apporté quoi que ce soit contre l'Albanie. Il suit donc qu'au regard de l'Albanie, même dans la thèse adoptée en définitive par la Grande-Bretagne, on est simplement en présence d'un soupçon, et non d'autre chose. Ceci est fort important.

J'arrive à la conclusion que je désire présenter à la Cour sur la première partie de ma démonstration.

A la fin de sa plaidoirie, sir Frank passait en revue les cinq hypothèses qui lui paraissaient concevables. Il envisageait cinq possibilités.

Il parlait, premièrement, de la pose des mines par l'Albanie, ou plus exactement par la Yougoslavie agissant pour le compte de l'Albanie. Si cette hypothèse était démontrée, la responsabilité de l'Albanie serait engagée.

Il envisageait en second lieu la pose des mines par la Yougoslavie, non plus à la demande, mais avec le concours de l'Albanie. Dans ce cas aussi la responsabilité de l'État albanais serait engagée.

Troisièmement, il citait l'hypothèse de la pose des mines par la Yougoslavie avec l'assentiment donné à cette opération par l'Albanie.

Ici, Messieurs, je reconnais que si l'assentiment de l'Albanie a été donné à la Yougoslavie avant que l'opération soit effectuée, l'État albanais est responsable.

En somme, dans les trois premières hypothèses considérées comme dignes d'être retenues par mon éminent contradicteur, il y aurait incontestablement responsabilité de l'Albanie et j'ajoute responsabilité conjointe de la Yougoslavie et de l'Albanie.

Mais sir Frank a aussi envisagé deux autres hypothèses. D'abord, la pose des mines par la Yougoslavie seule, celle-ci se bornant à placer l'Albanie devant le fait accompli et à mettre le Gouvernement albanais au courant, après l'opération.

Sir Frank estime qu'en pareil cas aussi la responsabilité de l'État albanais pourrait être mise en cause par le Royaume-Uni.

C'est aller trop vite en besogne. On doit faire ici, à mon avis, une différence du point de vue du droit international. Si l'Albanie avait été mise au courant de l'opération avant les accidents du 22 octobre, et en temps utile pour pouvoir prévenir les navires britanniques et,

de façon plus générale, la navigation, de l'existence de mines dans le Détroit de Corfou, alors la responsabilité de l'État albanais serait engagée, et pourrait être mise en action par nos contradicteurs.

Mais si l'Albanie avait été prévenue après les accidents, la situation serait différente. En pareil cas, l'Albanie aurait commis une faute, manqué à une obligation internationale en ne faisant pas connaître à la navigation l'existence des champs de mines. Mais sa faute serait postérieure aux accidents du *Saumarez* et du *Volage*. Il n'y aurait pas de lien de cause à effet entre son manquement à une obligation internationale et le dommage subi par le Royaume-Uni. C'est à la Yougoslavie et à elle seule que la Grande-Bretagne pourrait s'adresser.

Or, d'après la thèse britannique, les mines auraient été posées dans la nuit du 21 au 22 octobre. Qu'elles n'aient pas été posées au cours de cette nuit, personnellement je le veux bien, mais cela voudrait dire que le commandant Kovacic a menti et que l'argumentation basée sur son témoignage n'a aucune valeur. Dans ces conditions, nous pourrions demander à la Cour, non seulement de lever l'audience dans quelques minutes, mais encore de ne pas prolonger ces débats plus avant.

Si l'on admet l'hypothèse britannique, à savoir que le champ de mines a été posé secrètement dans la nuit du 21 au 22 octobre, il faudrait, pour que le Gouvernement britannique l'emportât dans sa demande contre l'Albanie, qu'il ait démontré que la communication soi-disant faite par le Gouvernement yougoslave au Gouvernement albanais, après la pose des mines, l'a été en quelques heures, et qu'à son tour le Gouvernement albanais avait dans ce court laps de temps la possibilité de prévenir les navires britanniques.

Je crois pouvoir le dire, cette démonstration n'a pas été faite.

Si vous envisagez la quatrième hypothèse formulée par sir Frank Soskice, il faut donc faire une différence. L'Albanie a pu, dans ce cas, manquer à une obligation internationale, mais il n'est pas certain que ce manquement ait eu lieu dans des conditions telles que sa responsabilité puisse être engagée à l'égard du Royaume-Uni.

Enfin, dernière hypothèse qu'envisage (il a raison de le faire) notre éminent contradicteur : la pose des mines par la Yougoslavie seule pour les besoins de sa politique et sans que l'Albanie ait jamais été prévenue.

Sir Frank admet l'éventualité de cette hypothèse. Il admet aussi que la responsabilité de l'État albanais n'est pas engagée dans ce cas. Cette admission, loyalement faite par sir Frank, suffit à démontrer qu'en l'état actuel des choses nous sommes toujours sur le plan du soupçon. Il n'y a pas de preuve que la responsabilité de l'État albanais soit engagée. Puisque nos adversaires eux-mêmes reconnaissent qu'au moins une hypothèse sur quatre — la quatrième hypothèse — pouvait prêter à deux interprétations, leur demande n'est pas fondée.

Si à ces cinq hypothèses présentées par sir Frank Soskice nous ajoutons — ce qui est une bien faible exigence — une sixième, celle d'une action de la Grèce que l'on n'a certes pas le droit d'écarter complètement, on s'aperçoit que dans deux cas sur six — et peut-être même dans trois cas sur six — d'après nos adversaires eux-mêmes, la responsabilité de l'État albanais ne serait pas engagée.

Voici, alors, ma conclusion. Au début des débats oraux, sir Hartley Shawcross vous le disait, le Gouvernement britannique avait des soup-

çons. Il avait des soupçons fondés sur des hypothèses. Eh bien, nous en sommes toujours à la période du soupçon. On n'en est pas à la période de la certitude ou de la conviction. Nous soupçonnons les Grecs, vous soupçonnez les Yougoslaves, et dans le cas où le soupçon sur la Yougoslavie — nous traiterons cette question cet après-midi — serait justifié, vous soupçonnez les Albanais d'avoir participé à cette opération. Pour que la responsabilité de l'État albanais soit engagée, deux soupçons devraient se transformer en preuve. Mais ces soupçons restent à l'état de soupçons. Voilà tout ce que la Grande-Bretagne peut déduire des indices apportés à l'appui de sa thèse : un double soupçon.

Comme le disait sir Hartley Shawcross, le Royaume-Uni a alors essayé de transformer ses soupçons en certitude. Il a voulu passer du plan des indices au plan des preuves. Il a essayé de prouver que la Yougoslavie avait mouillé les mines. Or, sir Frank admet que, même dans cette hypothèse, la Yougoslavie a pu poser des mines pour son propre compte, et vous le savez, ni le commandant Kovacic ni le marin Pavlov n'ont rien apporté à cet égard. A l'égard de l'Albanie, tout au moins, on en est encore et toujours au stade du soupçon. Le Royaume-Uni n'a pas fait la preuve qui lui incombait. Il n'a pas fait la preuve du manquement par la Yougoslavie à une obligation internationale.

Je me résume. On nous apporte trois indices. Si on les envisage avec le préjugé britannique, ces indices autorisent les soupçons. Si on se place dans l'hypothèse inverse, c'est-à-dire l'hypothèse d'une Albanie n'ayant pas participé à la pose des mines, les indices n'ont plus la même signification. Ils deviennent, au contraire, plus favorables à notre thèse qu'à la thèse britannique.

Après avoir tourné et retourné le problème sous tous ses aspects, recherché et exposé tous les arguments favorables à leur demande contre l'Albanie, les juristes de Sa Majesté sont obligés de vous dire : il y a cinq hypothèses matériellement possibles, vraisemblables, non pas ayant toutes le même degré de vraisemblance, mais toutes les cinq concevables et possibles ; dans deux hypothèses sur cinq, la responsabilité de l'État albanais n'est pas engagée. Voilà où nous en sommes.

Messieurs, j'ai fini. La preuve par indices, la preuve par les circonstances aboutit — sir Hartley Shawcross avait raison — à des soupçons.

Nous passerons cet après-midi, si la Cour y consent, à la seconde partie de mes observations. Nous aurons à voir si par les témoignages du commandant Kovacic et la déposition du marin Pavlov on a transformé ces soupçons en certitudes, si on l'a fait à l'égard de la Yougoslavie et si on l'a fait à l'égard de l'Albanie.

[*Séance publique du 21 janvier 1949, après-midi.*]

Monsieur le Président, j'aborde la seconde partie des explications que je dois à la Cour sur la première question du compromis. Cette seconde partie va nous permettre de voir si le Gouvernement britannique est passé du plan des soupçons à celui de la certitude.

Le Gouvernement britannique a bien voulu nous donner les informations les plus complètes sur la façon dont on avait, selon lui, procédé au mouillage des mines dans les eaux albanaises.

Sir Hartley nous a fait un récit détaillé de l'opération. Il n'a rien laissé dans l'ombre. Nous connaissons l'itinéraire suivi par les navires

yougoslaves, le temps qu'il faisait à Sibenik, la méthode et le temps de chargement des mines et la longueur du bras du mât de charge. Si j'osais, je dirais que, hormis l'âge du capitaine, nous savons tout. Il reste à nous demander si ce que nous savons correspond à la vérité.

Pour ce faire, j'examinerai surtout le témoignage du commandant Kovacic. J'examinerai ensuite le témoignage adjacent ou complémentaire du marin Pavlov.

Mais avant de procéder à ces examens, je dois m'étonner que le Gouvernement du Royaume-Uni accuse le Gouvernement yougoslave sans avoir dirigé contre lui son action et sans lui avoir donné le droit et la possibilité de se défendre.

Ainsi, les observations que je présenterai au cours de la présente audience vous permettront d'examiner trois questions.

Le Gouvernement britannique a fort bien compris que son attitude à l'égard de la Yougoslavie serait critiquée par nous. Sir Frank a voulu répondre par avance aux reproches que je devais lui adresser.

Qu'a dit Sir Frank ? Deux choses.

Premièrement, a-t-il déclaré, lorsque l'instance a été engagée par le Gouvernement britannique, nous ignorions que les mines avaient été mouillées par la marine yougoslave. Deuxièmement, quand nous avons connu la vérité, par le commandant Kovacic, il aurait été dangereux d'abandonner nos poursuites contre l'Albanie, car la Yougoslavie n'est pas soumise à la juridiction de la Cour internationale. Nous tenions un des deux coupables. Nous ne pouvions pas le laisser échapper.

Sir Frank avait mal compris ma première plaidoirie, ou bien il avait mal deviné mes intentions. Nous n'avons jamais reproché au Gouvernement britannique de ne pas s'être désisté de son instance contre le Gouvernement albanais pour attaquer le Gouvernement yougoslave après avoir découvert le commandant Kovacic. Nous lui reprochons — ce qui est différent — de plaider en fait contre le Gouvernement yougoslave, sans même avoir essayé de faire comparaître ce Gouvernement devant la Cour internationale, afin qu'il puisse présenter, comme il en a le droit, non seulement du point de vue juridique mais du point de vue moral, ses moyens de défense.

On ne pouvait, dit-on, citer devant la Cour internationale le Gouvernement yougoslave quand on a découvert sa participation au mouillage des mines. Que vaut cet argument ?

La Yougoslavie, Messieurs, se trouve par rapport à la justice internationale dans la même situation juridique que l'Albanie. L'Albanie n'a pas hésité à comparaître devant vous. La Yougoslavie aurait eu moins de raisons que l'Albanie de refuser un compromis d'arbitrage l'amenant à votre barre et la soumettant à votre jugement. Elle appartient, en effet, aux Nations Unies, ce qui n'est pas le cas de l'Albanie. Mais le Gouvernement britannique s'est bien gardé de lui faire la moindre proposition en ce sens. Après avoir eu, en octobre 1947, je crois bien, connaissance de la déposition Kovacic, il n'a fait aucune démarche pour que vous puissiez juger la Yougoslavie, non pas la Yougoslavie seule, mais la Yougoslavie avec l'Albanie. Tout s'est passé comme si le Gouvernement britannique avait redouté la présence du Gouvernement yougoslave, comme s'il avait craint son intervention dans la procédure. Tout s'est passé — tout se passe encore — comme si le Gouvernement britannique préférait ne pas voir trop de lumière apportée dans cette affaire par le Gouvernement yougoslave. Est-ce là, Messieurs, l'attitude

d'un gouvernement préoccupé de ses intérêts, ce qui est normal, mais préoccupé avant tout de découvrir la vérité ? Je ne le pense pas.

On a dit : le Gouvernement yougoslave pouvait intervenir devant la Cour. Sans doute. Pourquoi ne l'a-t-il pas fait ? Je l'ignore. Je ne plaide ni pour la Yougoslavie ni contre elle, mais pour l'Albanie. Voulez-vous mon avis personnel ? C'est l'habitude et le privilège des avocats français de pouvoir parler en leur nom personnel et sans engager leur client. Je vais utiliser ce privilège. J'aurais, je le déclare pour ma part, vivement souhaité l'intervention, dans le débat, de la Yougoslavie. Je le dis franchement, c'eût été notre intérêt. Mais j'ajoute que je comprends parfaitement l'attitude du Gouvernement yougoslave. Ce Gouvernement pouvait redouter qu'une intervention de sa part fût interprétée comme une sorte d'aveu de responsabilité. En tout cas, nul ne saurait lui faire grief de son attitude, surtout quand il n'est pas là pour l'expliquer et pour se défendre.

Mais si nous comparons sur ce point l'attitude du Gouvernement yougoslave à celle du Gouvernement britannique, quelle différence ! Le Gouvernement yougoslave a tout fait pour faciliter la besogne de la Cour internationale. J'entends bien que ce faisant il défendait ses intérêts moraux. Il se défendait contre l'accusation portée contre lui. Mais je suis en mesure de constater qu'aucun document ne lui fut demandé qu'il ait refusé de produire. Il a offert lui-même ses documents. Il a offert ses témoins. Il offre encore les uns et les autres, tandis que le Gouvernement britannique a tout fait pour que la Cour ne puisse pas vérifier les accusations qu'il portait contre la Yougoslavie.

Est-ce que j'exagère en disant cela ? Rappelez-vous ce qui s'est passé au cours des débats. Chaque fois — je dis bien chaque fois — que nous avons voulu communiquer à la Cour des informations ou des documents relatifs aux soi-disant voyages des navires yougoslaves, chaque fois que nous avons voulu présenter des informations permettant à la Cour de contrôler les dires du commandant Kovacic, nous nous sommes heurtés à l'opposition de nos adversaires. Il a fallu lutter, il a fallu faire appel à l'autorité de la Cour pour que les pièces soient versées aux débats. Le Gouvernement albanais — peut-être est-ce une marque de sa maladresse, dans ce cas je m'en félicite, la maladresse étant alors une preuve de la naïveté et la naïveté, dans ce cas, une manifestation de la bonne foi — ne s'est jamais opposé à la production de nouveaux documents britanniques. Le Gouvernement du Royaume-Uni, au contraire, n'a jamais accepté de son plein gré la communication de pièces susceptibles de porter atteinte à ses intérêts. Qui donc, Messieurs, a rempli le mieux le devoir qui s'impose à tous les États de faciliter sa tâche à la Cour internationale ?

Sir Frank m'a reproché d'avoir voulu discerner une arrière-pensée politique dans le fait que le Gouvernement britannique s'est abstenu de poursuivre la Yougoslavie. Peut-être ai-je eu tort, je le reconnais volontiers, de déformer le mot fameux de Pascal en disant : la politique britannique a ses raisons que la raison ne connaît pas. Il ne faut jamais faire de citations approximatives. Je prends un engagement : la prochaine fois je citerai ce que disait lord Byron de l'Angleterre et de l'Albanie.

Le reproche de sir Frank m'oblige à chercher une explication qui ne soit pas politique, au comportement britannique. Voici cette explication : Le Gouvernement britannique n'a pas voulu que le Gouvernement yougoslave puisse démolir complètement et facilement les dépositions

du commandant Kovacic et du marin Pavlov. Pour savoir si mon interprétation de l'attitude britannique est exacte, nous n'avons qu'à examiner ces témoignages ; ce qui nous conduit alors à la deuxième partie, qui sera hélas la plus longue, de mes observations.

Prenant le contre-pied des déclarations de sir Hartley Shawcross, sir Frank disait il y a deux jours à la Cour : le témoignage Kovacic n'est pas essentiel à la démonstration britannique. Messieurs, je ne sais pas si je dois dire que j'ai le regret ou l'honneur, dans cette affaire, d'être plus d'accord avec l'attorney-general qu'avec le solicitor-general, ce qui, je crois, me place bien dans la hiérarchie judiciaire du Royaume-Uni.

J'ai déjà eu l'occasion de dire que le témoignage du commandant Kovacic était, selon moi, la clef de voûte de l'argumentation de nos adversaires. Si la clef de voûte vient à céder, toute la construction s'écroule. Si vous ne pouvez pas retenir le témoignage Kovacic, il ne reste rien de sérieux et de consistant pour justifier la demande du Royaume-Uni. Il ne reste que des soupçons et des soupçons qui, sur un point particulièrement important — l'intervention des mouilleurs de mines yougoslaves — seraient à peu près réduits à néant.

La question qui se pose à la Cour est de savoir si la déposition du commandant Kovacic offre des garanties suffisantes pour justifier la condamnation morale de la Yougoslavie ou juridique de l'Albanie. Dans le système de l'intime conviction, c'est le juge qui doit apprécier la valeur des moyens de preuve. Mais je voudrais appeler l'attention de la Cour sur les points suivants :

1° le témoignage Kovacic est suspect ;

2° la vérification effectuée par les experts de la Cour et plus encore peut-être les vérifications anxquelles ils procéderont à Sibenik ont permis et permettront de mieux apprécier encore le caractère suspect de ce témoignage ;

3° le témoignage Kovacic est contredit par les documents fournis par le Gouvernement yougoslave et dont rien ne permet de contester l'authenticité et la pertinence.

Le premier point de mon argumentation est que le témoignage du commandant Kovacic est suspect. J'invoquerai contre lui quatre motifs de suspicion.

Tout d'abord, nous sommes en présence d'un émigré et, techniquement parlant tout au moins, d'un déserteur.

Si le Gouvernement yougoslave était intervenu dans l'instance, il aurait insisté sur ce point. Il nous avait communiqué un certain nombre de documents relatifs à l'activité du commandant Kovacic et à ses liaisons avec des services secrets étrangers. J'indique à la Cour que j'ai personnellement déconseillé au Gouvernement albanais de verser ces pièces aux débats, et d'alourdir ainsi la procédure. En effet, ce n'est pas un procès de personne que nous faisons au commandant Kovacic.

Mais je suis bien obligé de constater les faits. Le commandant Kovacic nous a dit lui-même avoir émigré pour des raisons de sécurité personnelle et de désaccord politique avec le Gouvernement de son pays. Cela me suffit. A-t-il tort ou a-t-il raison ? Je n'ai pas à m'en occuper. Je considère simplement que la passion politique a pu l'entraîner et qu'un témoin passionné n'est pas impartial.

Au cours de ma première plaidoirie, j'avais indiqué qu'il y aurait danger à condamner un gouvernement, quelles que soient ses tendances, sa forme, son orientation, sur les dépositions d'un adversaire politique.

J'ai depuis entendu le commandant Kovacic. Je n'ai pas changé d'avis. Quand nous lui opposions une attestation contraire à sa thèse, il répondait : « elle émane d'un commissaire politique ». Je n'ai pas autre chose à dire, et je ne ferai pas de commentaire sur la première cause de suspicion que nous invoquons contre lui.

La seconde cause de suspicion est plus grave. Il ne s'agit plus, cette fois, de *témoin*, mais de *témoignage*.

Au cours de sa déposition, l'amiral Moullec a examiné l'aspect général du témoignage Kovacic. Il a comparé ce qu'on peut appeler les marques d'origine — je n'irai pas jusqu'à dire les marques de fabrique — des rapports établis par des officiers de formation intellectuelle différente et de nationalités différentes.

Ce qui frappe dans les déclarations du commandant Kovacic, c'est le mélange constant de deux méthodes intellectuelles et de deux processus intellectuels presque opposés, ou en tout cas nettement différents. Devant la Cour, son témoignage est imprécis quand il s'agit des choses de son métier. A Whitehall, sa déposition avait une précision remarquable, comparable — je ne dis pas autre chose — à celle des officiers d'état-major britanniques.

Il y a, dans ce mélange, dans cette opposition, ample matière à réflexion et à méditation.

Sur quoi portent les imprécisions du commandant Kovacic ? Précisément sur ce qui devrait être le plus précis dans son esprit, sur les choses de son métier et de son travail. Il est incapable de donner le nom officiel des mouilleurs de mines à bord desquels il faisait exécuter des travaux alors qu'il établissait de sa propre main — nous le savons aujourd'hui — les fiches de travail sur lesquelles figuraient ces noms.

Même imprécision sur l'état des navires alors qu'ils se trouvaient à l'atelier de Sibenik. Il déclare avoir visité ces navires alors qu'il y faisait exécuter des réparations. Il les connaissait bien, puisqu'il dit avoir navigué sur l'un d'entre eux, pendant la guerre. Il nous indique que les navires étaient amarrés juste devant le mess des officiers où chaque jour il déjeunait. Il prenait ses repas avec l'état-major de l'atelier de Sibenik, qui ne devait pas être très nombreux, et l'on parlait évidemment métier. Quand des hommes du même métier sont ensemble, c'est généralement ce qu'ils font. Et, pourtant, il est incapable de dire si les feux des navires étaient allumés — ce qui est toujours visible même pour un profane — et si l'on faisait des réparations aux chaudières.

Même imprécision — et c'est encore plus surprenant — en ce qui concerne le nom de l'officier qui dirigeait l'atelier de réparation de Sibenik. Il est incapable de nous dire si c'est bien le capitaine Branco, signataire d'une attestation contredisant son témoignage, qui dirigeait cet atelier. Il ignore, a-t-il dit, le nom de son directeur.

Je pourrais multiplier ces exemples ; mais je ferais perdre son temps à la Cour.

J'observe simplement qu'à l'imprécision des choses concernant son métier, son travail, s'oppose la précision des renseignements capables d'étayer la thèse britannique. Il a ici tout noté et tout retenu. Ce n'est plus le même homme. Il a même observé l'angle fait par le soleil avec le quai de Panikovac, pour un observateur passant à 16 h. 15, le 18 octobre 1946, à cinq cents mètres de ce quai. C'est vraiment magnifique. La Cour me permettra de remarquer que certaines de ces précisions dont nous serions heureux de féliciter le commandant Kovacic sont

fondées, non pas sur des souvenirs, mais sur les données d'ailleurs inexactes que l'on possédait à Londres. C'est ce qui s'est produit à propos de la capacité de chargement des mouilleurs yougoslaves. Kovacic a donné un chiffre ; ce chiffre est contraire à la réalité ; mais il se conforme aux indications d'ailleurs fausses que l'on trouve dans les publications britanniques du *Jane's*. C'est ce qui s'est produit à propos de l'heure d'été ; c'est ce qui s'est produit à propos des possibilités d'observation et de vision qui existaient à Sibenik en octobre à 18 h. 30.

La Cour conclura sans doute que ce curieux mélange de précision britannique et d'imprécision slave oblige à considérer avec beaucoup de prudence les dires d'un tel témoin. Je pense simplement qu'il a voulu mélanger les deux méthodes. Le mélange a conduit à un résultat qu'en tout état de cause nous ne pouvons pas prendre tout à fait au sérieux.

Ma troisième cause de suspicion résulte des contradictions, des erreurs et des rectifications qu'on peut relever dans les explications du commandant Kovacic. Là encore, je me bornerai à quelques exemples. Chaque fois — pour ne pas exagérer je dirai presque chaque fois — que nous avons pu vérifier les affirmations du témoin, nous les avons trouvées inexactes.

Première inexactitude : l'heure d'été.

Le commandant Kovacic, comme le service météorologique britannique — je ne dis pas à cause du service, mais comme le service —, a affirmé que l'heure d'été existait en Yougoslavie. Nous avons prouvé que ce n'est pas vrai. Nos amis britanniques l'ont reconnu. Le témoin Kovacic s'est embrouillé et a fini par persévérer dans son erreur. Quelle étrange chose de la part d'un chef d'atelier connaissant l'heure à laquelle commençait et finissait le travail !

Seconde inexactitude : la position du navire dans la baie de Panikovac.

Interrogé à une audience de l'après-midi, le commandant Kovacic avait déclaré que les deux navires se trouvaient côte à côte au quai nord-ouest de l'anse de Panikovac. A ma demande, il avait rédigé un croquis qui se trouve au Greffe et qui montre les navires exactement l'un à côté de l'autre. Ceci se passait l'après-midi. La nuit porte conseil. Le commandant Kovacic a compris que si les navires avaient été dans cette position, on n'aurait pas pu charger les mines, tout au moins sans de longs délais et de grandes difficultés. Qu'à cela ne tienne ! Le lendemain, il a fait un autre croquis, plaçant les navires en biseau.

Troisième inexactitude : l'heure à laquelle il se trouvait sur la terrasse de son ami Keric, quand il a vu que les navires — capables de recevoir vingt mines — en avaient cinquante à bord. Il avait déclaré, à Whitehall : Il était environ 18 h. 30 — je note le terme « environ ». L'indication aurait été tout à fait normale si le ministère de l'Air britannique avait bien calculé la hauteur du soleil à 18 h. 30. Mais comme le calcul britannique était inexact, à 18 h. 30 il faisait nuit noire. Et Kovacic n'avait pu rien voir. C'est une coïncidence, mais vraiment il n'avait pas de chance !

Peu importe ! Le lendemain matin, le commandant Kovacic rectifiait sa déclaration en disant : je me suis trompé d'environ trois quarts d'heure à une heure.

Ja sais bien que mon savant ami sir Frank a trouvé cette erreur naturelle. Pour un peu — voyez les comptes rendus du 27 novembre — il aurait félicité le commandant Kovacic d'avoir fait une erreur qui lui permettait une rectification. Ce fut vraiment touchant. J'observe,

en passant, que la rectification tout à fait spontanée a suivi la démonstration faite par nos experts et acceptée le soir même par les experts britanniques, que le soleil s'était couché une heure plus tôt qu'on le croyait au ministère de l'Air britannique. Il va de soi qu'entre l'aveu des experts britanniques et la rectification du commandant Kovacic il n'y avait qu'une simple coïncidence ! Pas de doute à ce propos !

Mais à qui fera-t-on croire que l'erreur était explicable, ou plutôt qu'elle n'avait absolument aucun lien avec les calculs britanniques ?

Pour préciser ses souvenirs, le commandant Kovacic — cet homme si précis en certains cas — avait deux points de repère : la fin de son travail, l'heure à laquelle il rentrait chez lui, puis l'heure de son dîner, vers 19 heures.

Nous savons tous, nous avons tous eu l'occasion de faire cette expérience, que nous précisons les souvenirs à l'aide de points de repère. Si nous ne disposons pas de points de repère, le souvenir est flou. Mais si nous en avons, nous arrivons à une certaine précision.

Dans ces conditions, il est surprenant que le commandant Kovacic se soit trompé si grossièrement. Ou bien, si sa mémoire a de ces défaillances, quel crédit accorder à sa déposition ?

Quatrième et dernière inexactitude : la capacité de chargement des mouilleurs de mines. Je n'avais pas l'intention de parler de ce point de détail, mais j'ai été sensible — je l'avoue — au reproche que m'adressait sir Frank dans sa plaidoirie. J'ai vérifié la déposition de Kovacic, et, n'en déplaise à mon savant ami, entre lui et moi, c'est moi qui avais raison. Kovacic a été beaucoup plus précis que ne l'a dit sir Frank. Voici ce qu'il écrivait au paragraphe 11 de son affidavit[1] : « chacun des navires pouvait porter de quarante à cinquante mines », et au paragraphe 9, il fournissait une indication supplémentaire : vers le milieu du temps qu'il estimait nécessaire pour leur chargement, « les deux navires étaient partiellement chargés de mines et chacun d'eux contenait environ vingt mines ». On est ici dans le domaine de la précision, mais de la précision calculée à l'aide des erreurs du *Jane's*.

Les experts sont catégoriques. Les navires de la classe M pouvaient emporter vingt mines — non pas quarante ou cinquante — je précise vingt mines. Le commandant Kovacic connaissait bien ces navires ; pendant la guerre il avait navigué sur l'un d'eux. Son erreur est du simple au double. Aux yeux de sir Frank, elle est sans importance. Je crains un peu que ce soit le témoignage de Kovacic qui soit sans importance.

Voilà pour les contradictions et les inexactitudes de Kovacic. J'arrive à la dernière cause de suspicion qui est peut-être la plus grave, car elle a une incidence juridique directe. Quand il s'agit de l'essentiel, c'est-à-dire de la question de savoir non pas ce qu'il a vu à Sibenik, le temps qu'il faisait, ou la disposition de l'appartement Keric, mais du voyage des mouilleurs de mines, quand il s'agit de ce qui compte pour nous, le témoignage du commandant Kovacic devient un témoignage de seconde et même de troisième main.

Au paragraphe 17 de sa déposition, il dit en substance ceci : le lieutenant Blazevic a confié à un officier qui me l'a répété, que les mouilleurs de mines étaient allés faire une opération secrète.

Messieurs, nous sommes en présence d'un témoignage par ouï-dire, *by hearsay*, comme disent nos amis anglais. De tels témoignages sont toujours accueillis avec beaucoup de réserve par les tribunaux. Celui-ci

[1] Voir vol. V.

est d'un genre tout particulier : non seulement il s'agit d'un témoignage par ouï-dire au deuxième degré, mais le commandant Kovacic ne donne pas le nom de son informateur. Nous voudrions vérifier cette information ; impossible ! Le 26 novembre, à l'audience du matin, il disait : si je donnais son nom, je pourrais l'exposer à des représailles.

C'est un noble scrupule en effet. Nous nous inclinons tous devant ce scrupule. Mais je voudrais présenter une petite observation. Ce n'est pas la personne qui a répété les confidences de Blazevic qui risque le plus d'être inquiétée, c'est évidemment Drago Blazevic lui-même, à qui l'on pourrait reprocher d'avoir parlé d'une opération secrète. Or, le commandant Kovacic n'hésite pas à nous donner le nom et tous les états de service de son ami Blazevic. Dans la mesure où le commandant Kovacic dit la vérité, cet homme scrupuleux expose son ami aux représailles du Gouvernement yougoslave.

Sir Frank nous a fait observer que Blazevic ne risquait rien parce qu'il est, paraît-il, en excellents termes avec le parti du maréchal Tito. Excusez-moi d'avoir oublié, en effet, que chaque fois qu'une déclaration gênait le commandant Kovacic, il l'attribuait à un homme en bons termes avec le Gouvernement du maréchal Tito. Je suis impardonnable. Je me déclare convaincu par sir Frank, mais je ne suis pas sûr que la Cour le soit.

La Cour retiendra simplement qu'en refusant de citer le nom de son soi-disant informateur qui aurait reçu les confidences de Blazevic, le commandant Kovacic ne l'a pas mis en mesure d'exercer son pouvoir de contrôle et de vérifier le cas échéant ce témoignage, qui est, vous le remarquerez, le seul se rapportant directement à notre procès.

Messieurs, voici bien des causes de suspicion légitimes. Je dois le dire, j'ai l'impression tout au moins de pouvoir le dire, devant n'importe quel tribunal du monde, de tels motifs de suspicion suffiraient pour faire écarter le témoignage du commandant Kovacic. Il s'agit en l'espèce d'une décision à prendre qui risque de déshonorer — pour ne pas dire plus — un et même deux États. Comment la Cour internationale pourrait-elle fonder sa condamnation sur un témoignage aussi peu sérieux ?

J'arrive alors à une autre partie de mes observations. Nous devons maintenant examiner quelles conséquences on doit tirer pour apprécier la crédibilité du témoignage Kovacic, non plus de ses contradictions internes, mais des constatations déjà effectuées par les experts de la Cour, et de celles que les experts pourront faire à Sibenik.

C'est la deuxième partie des explications que je compte consacrer à l'examen critique du témoignage Kovacic.

Pour répondre à la sixième question qui leur était posée par vous, les experts se sont demandé ce que le commandant Kovacic avait pu voir à 16 h. 15 en passant devant la baie de Panikovac, et à 17 h. 35 lorsqu'il se trouvait sur la terrasse de la maison Keric.

Ils ont fait des expériences de visibilité, et ils nous ont donné à ce propos des indications très utiles ; mais, pour être utilisé par la Cour, leur travail doit être complété et, peut-être, corrigé. En effet, les experts eux-mêmes ont reconnu que pour faire ce qu'ils ont appelé, je cite le texte anglais, *a more definitive statement*, une « inspection de la localité » s'imposait. La Cour les a invités à procéder à cette inspection des lieux, et nous devons évidemment attendre les résultats de cette inspection.

D'autre part, les experts ont commis quelques petites erreurs matérielles, fort compréhensibles, fort explicables, mais que je voudrais signaler à la Cour afin qu'il soit possible de les rectifier.

Cela dit, Messieurs, envisageons les conditions de visibilité qui existaient à 17 h. 35, lorsque le commandant Kovacic se trouvait sur la terrasse de la maison Keric. Ces conditions étaient fonction de trois éléments : l'heure à laquelle l'observation du commandant Kovacic fut faite, la distance séparant la baie de Panikovac de la maison Keric, enfin et surtout les obstacles pouvant masquer la vue de l'observateur et qui se trouvaient sur une ligne droite, tirée entre l'observateur situé sur la terrasse de la maison Keric et la baie de Panikovac où se trouvaient les navires.

Examinons ces éléments.

Les experts ont conduit leur expérience comme si l'observation avait été faite à 17 h. 35. La Cour, Messieurs, observera que ce chiffre avait été donné par M. le juge Ečer dans une question posée par lui au cours des débats, non pas comme l'heure la plus probable de l'observation, mais — je le pense du moins — comme l'heure minima à laquelle Kovacic avait pu se trouver sur la terrasse de la maison Keric. Mais Kovacic, pressé de questions, avait admis que son observation avait dû se faire « un peu avant six heures ».

Les experts ont donc conduit leur expérience dans les conditions de visibilité les plus favorables à Kovacic, et ainsi leurs conclusions ne sauraient être contestées par nos adversaires.

Considérons le second élément. Ici les experts ont commis une erreur matérielle assez sérieuse. Parmi les pièces versées au débat figure un plan cadastral de la ville de Sibenik et une carte de la région de Sibenik. Ces documents sont à la disposition de la Cour, et ils ont été acceptés comme base de leurs calculs par les experts britanniques. Si nous mesurons — ce que chacun peut faire — sur le plan cadastral la distance séparant la maison Keric du quai et sur la carte la distance séparant ce quai de l'anse de Panikovac, nous obtenons une distance de plus de 1.300 mètres, 1.340 mètres exactement, ainsi d'ailleurs que les experts pourront le vérifier sur place.

Or, si nous consultons l'annexe 1 au rapport des experts, nous constatons qu'ils ont fait leur expérience de visibilité à une distance maximum de 1.000 mètres.

Je n'ai pas besoin d'indiquer à la Cour que 25 minutes après le coucher du soleil une différence de 340 mètres est fort importante. On peut distinguer faiblement certains objets à 1.000 mètres et ne plus les voir à 1.300 mètres. Pour savoir si le commandant Kovacic a dit la vérité, il faudra donc recommencer l'expérience. Les experts y procéderont sur place, ce qui aura l'avantage de leur épargner la peine de faire le calcul des distances sur la carte.

Prenons enfin le troisième élément, la troisième condition qui commandait la visibilité. C'est la question de savoir si l'on pouvait apercevoir les navires de la maison Keric. Cette question dépend de la configuration du terrain, elle dépend, à la fois, des obstacles pouvant séparer la maison Keric du quai de Panikovac, et aussi de la longueur du quai existant sur la partie nord-est et l'anse de Panikovac et au long duquel, d'après Kovacic, se trouvaient amarrés les navires. Suivant que le quai est plus ou moins long, les navires étaient plus ou moins enfoncés dans l'anse, et plus ou moins masqués à la vue d'un observateur situé à Sibenik.

La Cour a suffisamment présente à l'esprit la configuration générale des lieux pour comprendre ce que je veux dire, même sans regarder la carte.

Pour des raisons qu'ils n'ont pas cru devoir nous indiquer et qui par suite échappent à notre critique, ce qui n'a pas d'importance, mais aussi au contrôle de la Cour, ce qui a plus d'importance, les experts de la Cour ont estimé que les explications fournies par les experts britanniques, sur la configuration générale des lieux, étaient plus admissibles que les renseignements, photographies, plans ou croquis fournis par le Gouvernement yougoslave. Ils déclarent que si les explications britanniques sont admises, « les silhouettes des navires ont pu être partiellement vues de la maison Keric ». Et c'est à cette occasion qu'ils ajoutent la phrase que j'ai déjà citée : seule une inspection sur place permettrait *a more definitive statement.*

Nous souhaitons vivement que cette inspection soit faite. Nous verrons alors si l'interprétation donnée à une photographie aérienne par le commandant Sworder doit l'emporter sur l'interprétation conforme aux données de la carte et à d'autres photographies, présentées par le Gouvernement yougoslave. En tout cas, quand la vérification aura été faite, il sera possible de savoir si le témoin Kovacic a pu apercevoir les navires.

Mais ici vous me permettrez d'ouvrir une petite parenthèse, et, si vous voulez toute ma pensée, de prendre une petite précaution.

J'ai lu dans la plaidoirie de sir Frank une phrase qui m'a un peu inquiété, car je la rattache à une autre phrase qui se trouvait dans le rapport si bien fait (je ne sais pas si c'était le deuxième ou le troisième, car il a été tellement souvent rectifié) du commandant Sworder, que les experts semblent avoir adopté.

Sir Frank disait : Il est bien évident que la question n'est pas de savoir si l'on a pu voir les navires lorsqu'ils étaient amarrés au long du quai. Les navires, en effet, avaient pu, après chargement, être placés en dehors de la baie, et dans ce cas-là évidemment on pouvait les voir de la maison Keric.

Le commandant Sworder déjà nous avait dit cela, et je crains un peu — excusez-moi d'être méfiant —, si je ne prends pas une petite précaution, qu'on ne procède, sur place, à l'expérience de visibilité en plaçant les navires non pas le long du quai, mais dans une position différente, un peu plus au sud et à l'est. J'aimerais faire plaisir à nos amis britanniques. Je serais très content que cette expérience fût faite. Nous pourrions alors vérifier si, comme je le crois, dans la position choisie par le commandant Sworder et par sir Frank, les navires pouvaient être vus de la terrasse Keric. Si vous voulez avoir la vérification de ce point, je n'y vois aucun inconvénient. Mais à une petite condition que je vais me permettre de mettre à mon assentiment, c'est que l'expérience soit faite aussi dans des conditions — excusez-moi — sérieuses. Je veux m'expliquer sur ce terme. Il s'agit de contrôler, non pas les théories du commandant Sworder, mais la déposition du témoin Kovacic. Celui-ci a placé les navires non pas comme a fait le commandant Sworder, non pas en déclarant qu'ils avaient quitté le quai et avaient été amarrés plus près de la ville de Sibenik, mais dans une position qu'il a définie lui-même en faisant un croquis qui se trouve déposé au Greffe de la Cour.

Alors, en étant très heureux, parce qu'il faut accepter ce qui fait plaisir aux adversaires, qu'on puisse faire une expérience en adoptant la position qui intéresse le commandant Sworder ou qui intéresse

sir Frank, je demande aussi, je pense que c'est mon droit, qu'on veuille bien vérifier la déposition Kovacic. Je demande qu'on fasse une expérience en plaçant les navires exactement dans la position où ils se trouvent sur le croquis de Kovacic. Car c'est cela qui importe. Il ne s'agit pas de savoir si, les navires étant placés dans une position différente, on pouvait les voir, car dans ce cas-là on pourrait aussi les mettre au milieu de la baie et dire que l'on va vérifier s'il est possible de les voir. Ce n'est pas le problème. C'est peut-être le problème pour nos amis britanniques, mais cela ne m'intéresse pas ; ce qui m'intéresse, c'est que l'on fasse l'expérience avec les navires placés exactement dans la position où le témoin Kovacic prétend les avoir vus quand il se trouvait sur la terrasse de Keric. C'est cela qu'il s'agit de contrôler ; c'est cela que nous demandons à la Cour de faire contrôler, c'est ce que les experts feront certainement, car il faudrait, autrement, qu'ils retournent une fois de plus à Sibenik, ce qui serait évidemment fâcheux pour eux et désagréable pour tous.

Considérons maintenant les conditions de visibilité telles qu'elles existaient non pas à 18 heures mais vers 16 h. 15. Là encore, les experts ont fait une expérience de visibilité ; mais là encore leur travail doit être rectifié, car il contient une incertitude à dissiper et peut-être même une petite erreur à corriger.

L'erreur est la suivante, et j'avoue ne pas la comprendre. Les experts ont fait leur expérience dans les conditions d'éclairage et de lumière qu'ils décrivent à l'annexe 1 de leur rapport, où je lis : hauteur au-dessus de l'horizon, 15° ; situation par rapport à l'observateur dans le plan horizontal, environ 35°.

Quand j'ai lu ces chiffres, j'ai pensé que peut-être j'avais de mauvaises lunettes ou qu'il y avait une erreur de dactylographie. Mais le croquis joint à l'annexe confirme ces deux chiffres, notamment le second. Si bien que je ne sais si c'est moi qui me suis trompé ou si ce sont les experts, et je voudrais bien qu'on vérifie ce point, car je veux espérer que c'est moi qui ai mal lu, ou que c'est la dactylographe qui a reproduit le rapport qui s'est trompée.

En effet, nous avons longuement, très longuement discuté devant la Cour à propos de la position du soleil. En fin de compte, les experts britanniques et albanais se sont mis d'accord pour estimer qu'à l'heure du passage du commandant Kovacic devant Panikovac vers 16 h. 20, le soleil se trouvait, non pas à 15° au-dessus de l'horizon, mais à 7 ou 8°. Les experts de la Cour ont donc fait une erreur du simple au double, que je n'arrive pas à comprendre, sinon par une confusion résultant de nos trop longues discussions. Je leur demande de bien vouloir prendre le chiffre sur lequel les experts britanniques ont été d'accord, et de ne pas trop nous en vouloir si ce chiffre était celui que nous avions, nous-mêmes, apporté les premiers devant la Cour.

D'autre part, la position du soleil dans le plan vertical commande sa position dans le plan horizontal. Le soleil, en effet, je m'excuse de ces vérités premières, dans la seconde partie de sa course quotidienne, ne se borne pas à descendre, il se dirige vers l'ouest. Lorsque le commandant Kovacic a pu observer l'anse de Panikovac après son travail, le soleil, étant donné qu'il n'était pas à 15° au-dessus de l'horizon, mais à 7°, se trouvait donc plus à l'ouest. Par suite, c'est également l'angle sur le plan horizontal qu'il faut corriger. Le soleil était plus à droite, et, en réalité, l'observation faite par le commandant Kovacic a été faite dans

des conditions de visibilité moins bonnes, puisqu'il s'est passé une fraction de temps moins longue avant qu'il ait le soleil en plein dans les yeux et qu'il ne puisse plus observer. Le commandant Kovacic me semble n'avoir disposé que de 10 à 20 secondes pour pouvoir faire son observation, car il a été presque immédiatement aveuglé par les rayons du soleil. Pour qu'il ait vu tout ce qu'il nous a dit, les détails, les antennes, etc., il faudrait qu'il ait agi avec une rapidité bien étrange. De plus, dès le début de son observation il a été gêné par le fait que les rayons du soleil étaient à peu près parallèles à la surface de la terre.

Nous sommes très heureux d'avoir le rapport des experts par ce qu'il indique et surtout par ce qu'il n'indique pas. Mais si l'on veut connaître le degré de vraisemblance de la déposition Kovacic, il faut corriger l'erreur des experts sur la position du soleil. Telle est, sur ce point, ma première remarque.

Ma seconde remarque est plus importante encore. J'ai dit, je crois l'avoir dit ce matin déjà, qu'il y avait dans le rapport des experts un élément d'incertitude qu'il fallait dissiper. Cet élément d'incertitude est double.

D'une part, les experts de la Cour ont examiné les trois hypothèses qui leur avaient été soumises par les experts des Parties au sujet du trajet suivi par la vedette de service qui transportait le commandant Kovacic du lieu de son travail à la ville de Sibenik.

Suivant que la vedette est passée plus ou moins près de Panikovac, les conditions de visibilité ont été plus ou moins bonnes. On voit mieux à 500 mètres qu'à 750 mètres ; il n'est pas besoin d'un expert pour s'en rendre compte. Pour que le commandant Kovacic ait pu apercevoir « bien que faiblement » (disent les experts) les antennes des mines et les rails qui se trouvaient sur les bateaux, il faudrait, d'après le rapport des experts, que la vedette ne fût pas allée directement à Sibenik, mais qu'elle eût fait un crochet vers Panikovac. Et l'on explique ce crochet par le fait que la vedette venait prendre des passagers à la pointe de Kulina. Après quoi d'ailleurs on ajoute encore un crochet supplémentaire, dont j'avoue ne pas bien voir la vraisemblance, car les vedettes de service ne sont pas destinées à ajouter aux itinéraires réguliers des promenades en mer ; elles ont un itinéraire fixe. C'est comme si l'on disait qu'un autobus qui va d'un endroit à un autre a, à un moment donné de sa course, fait un crochet et que, ce crochet étant vraisemblable, on a pu voir des choses que sans cela on n'aurait pas vues.

Les experts — qui ont raisonné sur le trajet faisant ce crochet un peu curieux, qui, en tout cas, ont raisonné en fonction du fait que la vedette de service accostait à la pointe de Kulina, ce qui était dans la déclaration du commandant Kovacic — pourront vérifier à Sibenik quel est le trajet normal de la vedette de service. La vérification est facile. En effet, l'hypothèse du crochet ne s'explique, et encore assez mal, que si la vedette est venue, après avoir quitté les ateliers, accoster pour prendre d'autres personnes à la pointe de Kulina avant de se diriger vers la ville de Sibenik. Je pense ne pas avoir besoin de carte, tellement maintenant les uns et les autres nous sommes familiers avec tous ces détails.

Même dans ce cas, le crochet supplémentaire reste improbable, mais il est matériellement possible.

Pour sortir de l'incertitude où nous sommes et où ils sont eux-mêmes, puisqu'ils disent qu'il y a trois trajets possibles, il sera facile aux experts de vérifier si l'on peut accoster à la pointe de Kulina. Le Gouvernement

yougoslave prétend que c'est impossible à cause des destructions faites par les Allemands. Il n'y a d'ailleurs pas à Kulina de bureaux, dont l'existence seule expliquerait l'arrêt de la vedette de service, et de plus, l'arrêt est matériellement impossible, car il n'y a pas de quai. Si l'on vérifie l'état de Kulina, on sortira de l'incertitude, et nous saurons alors qui dit la vérité : le Gouvernement yougoslave ou le commandant Kovacic. Par conséquent, cette vérification doit être faite.

Une autre vérification s'impose encore : c'est la longueur du quai de Panikovac. Je me permets d'insister sur ce point, car la question de savoir si le quai est celui que nous avons indiqué, ou si ce quai a été prolongé par ce que je crois que l'on a appelé un *built up quay* permettra de contrôler toute la déposition Kovacic.

Si, en effet, comme le pense l'amiral Moullec, le quai a 45 mètres seulement, il est évident que la position indiquée par le commandant Kovacic pour les mouilleurs de mines est invraisemblable. C'est tellement vrai que tout l'effort de nos amis britanniques a consisté à se persuader eux-mêmes et à essayer de nous faire admettre qu'il y avait une prolongation du quai.

C'est bien simple : les experts examineront sur place et nous fixeront sur ce point. Le Gouvernement yougoslave prétend que le quai n'a que 45 m. En ce cas, toute la déposition de Kovacic s'effondre. Les navires ne pouvaient avoir été placés dans les positions qu'il a indiquées, pas plus à 16 h. 15 qu'à 18 heures. La démonstration faite par l'amiral Moullec a toute sa valeur.

Il est encore un autre point sur lequel, à mon avis, il est désirable de procéder à une vérification sur place.

Puisque les experts vont se rendre à Sibenik, nous allons leur demander — s'il plaît à la Cour — de vérifier les dimensions du tunnel de Panikovac. Il est intéressant de savoir si ces dimensions permettent de considérer que ce tunnel avait un entrepôt de mines GY.

Sur ce point de vue, Messieurs, et je m'en excuse pour l'ordre de mon raisonnement, la Cour me permettra d'ouvrir une parenthèse pour y mettre une information que j'aurais dû donner ce matin.

Ayant eu — je l'ai déjà dit — des ennuis avec ma montre, je n'ai pu fournir à la Cour une indication qui aurait fortifié ma démonstration du matin et vient encore à l'appui de celle de l'après-midi.

Il s'agit, en effet, de savoir s'il est vraiment démontré qu'il existait en Yougoslavie des mines GY. Le commandant Kovacic l'affirme et le commandant Sworder est venu étayer cette affirmation de son autorité au cours de la déposition qu'il a faite devant vous à titre d'expert et de témoin. Le commandant Sworder, dont les affirmations sont parfois péremptoires, s'est référé à des documents allemands qu'il a déposés au Greffe. Dans le contre-interrogatoire auquel j'ai procédé, j'étais un peu gêné, car mes connaissances de l'allemand sont encore plus mauvaises que ma prononciation de l'anglais. Le commandant Sworder affirmait que, d'après les documents qu'il avait sous la main, les Yougoslaves avaient trouvé à Trieste un stock de 171 mines GY, parce que ce stock — nous l'avons vu sur les inventaires allemands — figurait comme « existant » à la date du 25 avril 1945.

Nos experts ont examiné attentivement et scrupuleusement les documents allemands. Ils ont constaté que le commandant Sworder avait négligé d'indiquer un détail à la Cour. Dans son esprit, celui-ci n'avait sans doute pas d'importance, mais à notre avis il en a beaucoup.

Le stock de mines GY existant le 25 avril à Trieste figurait sur les documents allemands sous la rubrique suivante : « Stock d'alarme. » Il s'agissait de mines destinées à être mouillées à l'approche des Alliés pour tenter d'entraver leur avance.

Nos experts ont remarqué que dans les pages suivantes de ces documents allemands figurent des indications portées au crayon d'une façon hâtive, permettant de conclure que les mouillages des stocks d'alarme ont bien été faits notamment les 25 et 27 avril 1945 dans certains ports aujourd'hui yougoslaves, comme Arsa ou Cittanova, c'est-à-dire dans de petits ports d'Istrie situés à l'est de Trieste.

Nous savons également — non pas par les documents, car ceux-là ne nous ont pas été communiqués, et ce n'est pas un reproche mais un fait — par les indications données par les Anglais qu'au moment où les Alliés s'approchaient de la Grèce, les Allemands ont exécuté les mêmes consignes et utilisé les stocks d'alarme, destinés précisément à être mouillés à partir du moment où se révélait un danger imminent de débarquement.

Si vous tenez compte de tout cela, vous conclurez sans doute que tout permet de supposer — je ne dis pas autre chose — que le stock d'alarme de Trieste a également rempli son but. Autrement dit, il a été mouillé probablement vers le 29 ou le 30 avril, au moment où les Alliés sont arrivés dans les faubourgs de Trieste.

Pour qu'il en fût autrement, il faudrait imaginer — ce qui n'est guère vraisemblable — que dans tous les ports de la Méditerranée, la consigne du commandement allemand a été appliquée, les stocks d'alarme ont été utilisés, sauf à un endroit : à Trieste.

On n'est pas allé jusqu'à dire que c'était pour permettre aux Yougoslaves de tendre une trappe par la suite contre les navires britanniques et commencer ainsi à prendre leur revanche de la défaite.

Mais nous ne saurions nous placer, Messieurs, dans le domaine des improbabilités ou des impossibilités. Il n'existe aucune raison pour que les choses ne se soient pas passées à Trieste comme ailleurs.

Voilà le motif pour lequel je disais ce matin que la situation de la Yougoslavie, en ce qui concerne les mines GY, était identique à celle de la Grèce. La Cour a d'ailleurs, sur ce point, comme sur tous les autres, les moyens de demander au Gouvernement yougoslave de lui adresser des informations et, au besoin, des justifications.

Mais lorsque le commandant Kovacic affirme sans le prouver l'existence de mines GY en Yougoslavie, je constate que les seuls documents venant confirmer ses dires sont des documents allemands prouvant qu'il existait des stocks d'alarme à Trieste, le 25, avant le débarquement.

Je constate aussi que ces mêmes documents nous montrent que partout où une vérification a été possible, on a utilisé les stocks d'alarme.

A défaut de preuve par les Britanniques, nous pouvons considérer que les consignes relatives aux stocks d'alarme l'ont été partout, car les militaires allemands sont des gens systématiques. D'où il suit qu'il n'y a pas plus de chances pour qu'il y ait eu des mines GY en Yougoslavie qu'en Grèce.

Voilà les indications que je désirais donner à la Cour pour montrer, d'une part, que les dires du commandant Kovacic sont contradictoires, et qu'il suffit de les considérer pour leur refuser tout crédit ; que, d'autre part, le rapport des experts confirme la suspicion qui s'attache à la déposition du commandant Kovacic.

J'arrive au troisième point de mon argumentation : Les affirmations du commandant Kovacic sont contredites de la façon la plus catégorique et la plus complète par les documents versés au débat par le Gouvernement yougoslave.

Ou bien le commandant Kovacic a dit la vérité, ou bien les documents yougoslaves sont dignes de foi. Il n'y a pas de conciliation possible entre les deux points de vue.

Si nous prenons au sérieux les déclarations du commandant Kovacic et si dans votre arrêt, Messieurs, vous les retenez, il faut dire que le Gouvernement yougoslave a menti, que les documents produits devant vous sont des faux, et que les attestations venant expliquer, éclairer ou confirmer ces documents, sont mensongères. Et il faut dire cela sans avoir donné au Gouvernement yougoslave le moyen de se justifier.

Nous voilà en présence du point le plus important du débat : la confrontation du témoignage Kovacic avec les documents yougoslaves, et comme cette confrontation demande de ma part un effort d'attention particulier, je vous prie, Monsieur le Président, de bien vouloir m'autoriser à interrompre mon exposé pendant quelques minutes.

Le PRÉSIDENT. Parfaitement.

Je veux profiter de cette interruption pour indiquer ceci. Vous avez signalé un certain nombre de points sur lesquels, de l'avis du Gouvernement albanais, il serait utile que portât l'examen des experts qui se rendront à Sibenik.

D'après les décisions de la Cour, il appartenait à chaque Partie de faire des suggestions à cet égard. La Cour se trouve donc ici en présence de semblables suggestions, la mission des experts restant, bien entendu, définie par l'ordonnance initiale.

Le compte rendu de la présente séance sera donc remis aux experts pour qu'ils aient entre les mains l'indication précise des points que vous avez soulevés.

M. Pierre COT. Je me permets, Monsieur le Président, d'indiquer, suivant d'ailleurs l'invitation qui nous avait été faite, que nous avons remis je crois — ou nous allons remettre — à M. le Greffier une note spécifiant, d'une façon plus précise, les points à envisager.

Le PRÉSIDENT. Ce procédé est préférable, et je vous en remercie. Nous suspendons pour quelques minutes l'audition de votre exposé.

(L'audience est suspendue quelques instants.)

Monsieur le Président, Messieurs, le troisième point de mon argumentation, et le plus important, est que le témoignage Kovacic est contredit par des documents dont rien ne permet de mettre en cause la véracité.

Ici, au seuil de mes observations, permettez-moi une observation générale.

Nos adversaires se sont efforcés de *démonétiser* ces documents. Pour quel motif ? Simplement parce qu'ils émanent du Gouvernement yougoslave.

Je répondrai qu'aux yeux de la justice internationale les documents yougoslaves ont la même valeur que les documents britanniques. Les attestations des officiers et fonctionnaires yougoslaves, à moins qu'on

n'établisse qu'elles sont contraires à la vérité, ont *prima facie*, comme disent nos adversaires, le même prix que les attestations des officiers et fonctionnaires britanniques. Si l'on pouvait faire des discussions de ce point de vue entre les États, les nations ou même les régimes, il n'y aurait plus de justice internationale.

Il y a, nous fait-on observer, des officiers et des commissaires politiques dans la marine yougoslave. Il se peut, Messieurs. Il y a aussi des officiers appartenant aux services de renseignements dans la marine britannique. Nous ne leur avons jamais fait l'injure de soupçonner en raison de cette qualité leur indépendance d'esprit.

On ajoute que les auteurs des attestations yougoslaves n'ont pas été, comme les témoins britanniques, soumis au feu d'un contre-interrogatoire qui, d'après mes adversaires, aurait été un interrogatoire minutieux, je dirai plutôt, songeant à celui que j'ai dirigé : prolongé et souvent maladroit.

Mais si nos éminents collègues voulaient interroger les auteurs de ces dépositions, rien ne les empêchait de les faire citer. Je me permets de leur faire observer que nous attribuons la même importance aux déclarations de l'amiral Kinahan ou de l'amiral Willis, que nous n'avons pas entendus, qu'aux dépositions du commandant Sworder ou du commandant Whitford que nous avons eu l'occasion d'interroger. Si nous regrettions aujourd'hui de n'avoir pu interroger l'amiral Kinahan, c'est à nous-mêmes que nous en ferions le reproche, et non pas à eux. Je me permets de le dire à nos adversaires. Nous battrions notre coulpe sur notre propre poitrine et non pas sur leur robe d'avocat.

Enfin, la Cour pouvait, par application de son Règlement et de son Statut — elle peut encore —, nous « inviter à lui présenter », ce sont les mots mêmes de ces textes, les témoins dont elle avait besoin, et, en particulier, les témoins yougoslaves, si elle croyait utile de leur faire confirmer leurs déclarations. Elle pouvait aussi et elle peut encore faire demander au Gouvernement yougoslave tous les renseignements dont elle pourrait avoir besoin.

Maintenant, Messieurs, examinons les documents et les attestations du Gouvernement yougoslave.

Mon examen sera rapide. J'ai déjà eu l'occasion de le faire devant la Cour à une audience précédente, en indiquant les conclusions que j'entendais tirer de ces documents, et je ne veux pas revenir sur les explications données à ce moment. Je me propose simplement ou principalement de répondre aux objections présentées par sir Frank, et surtout de renvoyer, le cas échéant, la Cour aux documents eux-mêmes.

Les documents yougoslaves permettent d'établir les quatre points suivants, qui sont en contradiction directe avec les affirmations du commandant Kovacic et, particulièrement, avec ses affirmations concernant le voyage secret des mouilleurs de la classe M. Voici ces points :

1° le lieutenant Blazevic, contrairement aux affirmations du commandant Kovacic, n'a jamais existé ;

2° les navires de la classe M sont demeurés à l'atelier de Sibenik pendant tout le mois d'octobre. Ils s'y trouvaient, en particulier, le 23 octobre ;

3° les navires, pendant tout ce temps, avaient leurs chaudières en réparation. Il aurait donc été impossible, l'eût-on voulu, de pouvoir les utiliser pour une opération improvisée et décidée sur l'heure ;

4° les navires n'ont pas été vus à Boka Kotorska, pendant tout le mois d'octobre 1946, et ils ne s'y sont pas ravitaillés.

Reprenons ces points. J'indique à la Cour que c'est le second, le plus important, qui retiendra la plus grande attention.

Que disent, Messieurs, les documents yougoslaves sur le premier point ?

Le sous-lieutenant Drago Blazevic n'existe pas. Il n'a jamais existé dans la marine yougoslave. Je rappelle à la Cour, d'un mot, l'importance de cet homme : c'est celui qui aurait fait la confidence à l'officier inconnu. Nous avons sur ce point une attestation formelle du directeur du personnel de la marine yougoslave. Le commandant Kovacic nous a dit : Il s'agit d'un civil, et d'un commissaire politique, il ne s'agit pas d'un marin.

Messieurs, je ne sais pas si j'ose, après cette déclaration, indiquer que pendant très longtemps nous avons eu, au ministère de la Guerre et au ministère de la Marine, en France, des civils comme directeurs du personnel.

On dit : C'est un commissaire politique. Mais la véracité, non seulement la véracité de la signature, mais la véracité du fait indiqué par le directeur du personnel, est certifiée par l'amiral Černi. Or, le commandant Kovacic nous a dit qu'il avait le plus grand respect pour l'amiral Černi. Dans ces conditions, il est difficile de penser que la déclaration est mensongère. On peut effectivement l'imaginer. On peut tout imaginer. Mais rien ne permet, en tout cas, de l'affirmer ou même de le supposer.

Sir Frank nous a donné une explication : l'amiral Černi a pu être abusé par une erreur d'orthographe dans la traduction du nom. Il indiquait même que le Gouvernement yougoslave avait fort bien pu profiter d'une erreur d'orthographe. D'après lui, l'erreur d'orthographe avait été faite à Londres et avait une cause très naturelle. Elle provenait du fait que les machines à écrire britanniques ne possèdent pas toute la gamme des accents qui ornementent, si je puis ainsi m'exprimer, les langues slaves. Rien de plus vrai. Mais on ne saurait tirer de ce petit fait les conclusions de sir Frank. Il faudrait pour le suivre supposer la mauvaise foi du Gouvernement yougoslave. Il est bien évident — je me suis permis de poser la question moi-même, je l'indique à la Cour et je n'ai d'autre argument à lui présenter sur ce point — que l'on a vérifié toutes les orthographes possibles du mot Blazevic et que, quand on nous dit qu'il n'y a pas, qu'il n'y a jamais eu de Drago Blazevic dans la marine yougoslave, cela a un sens précis et bien net ; d'autant plus précis et d'autant plus net que le nom de Blazevic est, paraît-il, un nom slovène des plus courants qui s'orthographie toujours de la même façon, et que la recherche était, par suite, extrêmement facile. A moins donc de supposer la mauvaise foi du Gouvernement yougoslave et de l'amiral Černi, il n'y a pas de doute à ce propos : Drago Blazevic n'existe pas. L'amiral Černi n'est évidemment pas allé lui-même voir les fiches du personnel. Il a fait vérifier par ses officiers les renseignements qu'on lui communiquait, et il se porte garant d'un document qu'il n'aurait évidemment pas envoyé en disant qu'il l'avait certifié sans le faire. J'ajoute enfin, et j'en aurai fini, que si la Cour le croyait nécessaire, elle pourrait demander des informations supplémentaires et orthographier de toutes les façons possibles le nom de Blazevic ; mais jusqu'à preuve du contraire, on doit considérer que Blazevic n'existe pas. Ses prétendues confidences à l'ami anonyme du commandant Kovacic n'ont sans

doute pas existé davantage, car les gens qui n'existent pas ne peuvent évidemment pas rapporter les faits dont ils n'ont pas été témoins.

Deuxièmement, les documents yougoslaves établissent que les trois navires de la classe M sont entrés à l'atelier de Sibenik le 27 septembre et y sont demeurés pendant toute la période suspecte, c'est-à-dire pendant tout le mois d'octobre. Ce fait est le plus important. Pour l'établir, nous avons plusieurs documents ; si un seul de ces documents est authentique, la déclaration du commandant Kovacic devient sans valeur.

Nous avons tout d'abord le fameux registre d'atelier, le registre général qui est à la disposition complète de la Cour et dont nos adversaires et nous-mêmes avons été autorisés à voir les pages qui nous intéressaient. Nos adversaires veulent bien constater que l'authenticité de ce document n'est pas niable, et il suffit de le voir pour s'en rendre compte.

Ce registre est formel. Les trois navires sont entrés en chantier le même jour, et non pas à des dates différentes, ainsi que le disait le commandant Kovacic. Les navires sont restés dans l'atelier pendant une longue période, plusieurs mois, jusqu'au printemps ; c'est tout à fait naturel, s'agissant de navires qui sont déjà vieux et fatigués, qui sortaient de la campagne d'été et qui n'allaient pas avoir l'occasion, j'y reviendrai dans un instant, de travailler avant le printemps. Voilà le premier document.

Deuxième document ou deuxième jeu de documents : ce sont les fiches de travail des trois navires pour le mois d'octobre. Les fiches débordent un peu sur le mois de novembre, mais je les considère simplement pour le mois d'octobre, qui est, je le répète, la période suspecte.

Ces documents sont également formels. Ils indiquent, d'une façon très nette, le travail qui a été fait jour par jour sur les mouilleurs de mines.

De plus, ces documents sont confirmés par une déclaration signée par deux directeurs du chantier de Sibenik, et la véracité de cette déclaration est certifiée par le commandant naval de l'Adriatique centrale. La déclaration répète que les trois navires sont bien restés à Sibenik pendant la période suspecte.

Enfin, dernier jeu de documents : ce sont les rapports établis par la Commission de vérification qui a vu les navires à deux reprises, au mois d'octobre et au début de novembre. Il se trouve que la Commission de vérification a eu l'occasion de les inspecter tous les trois à la date du 23 octobre. Or, à cette date, si les déclarations de Kovacic étaient exactes, les navires se seraient trouvés quelque part entre Saranda et Boka Kotorska : ils ont fait leur mauvais coup dans la nuit du 21 au 22, et ensuite ils sont rentrés, puisque Pavlov les a vus le lendemain à Boka Kotorska.

Voilà des documents qui ne laissent aucun doute ; et pourtant sir Frank a contesté leur valeur, et je dois répondre aux arguments qu'il vous a présentés.

Tout d'abord, mon éminent contradicteur déclare que les fiches de travail peuvent fort bien concerner des travaux effectués à l'atelier en l'absence des navires. Il vous a donné son explication. Je réponds que cette explication n'est pas plausible. Il suffit de consulter les fiches pour s'en apercevoir. Elles indiquent que tous les corps de métier ont participé aux travaux. Il s'agit donc bien de travaux

généraux exécutés à bord des bâtiments et non de la réparation de telle ou telle pièce détachée que l'on pouvait envoyer dans un atelier d'ajustage.

Si vous tenez compte en plus du fait que les travaux indiqués sur le registre d'atelier ou sur les fiches indiquant les réparations à faire sont des travaux aux chaudières et aux tubes de chaudières, il devient encore plus évident que l'explication de sir Frank est invraisemblable. De tels travaux se font sur place, ils ont été faits sur place, et il n'est pas douteux que pendant ce temps les navires étaient indisponibles, puisque des ouvriers appartenant aux différents corps de métier travaillaient en même temps aux travaux de réparation.

Quant à la déclaration des deux directeurs du chantier, sir Frank fait observer qu'elle se réfère aux indications du registre de travail et qu'elle est ainsi libellée : « conformément aux mentions du registre de travail, les navires de la classe M n'ont pas quitté Sibenik ».

C'est vrai. Si nous n'avions que ce document, on pourrait peut-être ergoter. Mais il est également vrai que les fonctions des deux signataires de la déclaration prouvent que les énonciations du registre correspondaient à la réalité, sans quoi, évidemment, ils n'auraient pas rédigé leur déclaration en ce sens. D'où il résulte que nous avons là une pièce qui, par elle seule, ne serait pas suffisante, mais qui vient confirmer d'abord que les travaux portés sur le registre s'appliquent bien — car on l'avait nié — aux travaux effectués dans les ateliers de Sibenik et ensuite que les navires étaient là, sans quoi les directeurs ne l'auraient pas dit.

J'ajoute que, d'après les indications du commandant Kovacic, l'atelier de Sibenik est un petit arsenal et qu'on ne peut pas supposer que le directeur d'un tel chantier n'était pas au courant de toutes les entrées de bateaux dans son chantier.

Sir Frank est plus embarrassé pour expliquer le rapport de la Commission de vérification. Il s'étonne qu'il y ait eu deux visites des navires. Il semble au contraire naturel à l'ignorant que je suis que, des réparations ayant été effectuées aux chaudières, la Commission ait fait deux visites des bâtiments, la première les feux éteints et la chaudière ouverte, la seconde la chaudière mise sous pression. Nous savons en effet que le lendemain du jour où a été effectuée la seconde inspection les navires étaient en état de prendre la mer.

Il n'est donc pas possible, si les déclarations des membres de la Commission sont exactes, de nier que les mouilleurs de mines se trouvaient bien à Sibenik le 23 octobre 1946, puisque à cette date ils ont été visités par la Commission.

On nous a dit que la coïncidence était étrange. Elle est étrange pour ceux qui, je le répète, croient, avec une idée préconçue, que tout s'est passé ainsi que l'a déclaré le commandant Kovacic. Mais elle n'est qu'une coïncidence pour ceux qui tiennent compte des nombreuses erreurs et contradictions qui émaillent la déposition du commandant Kovacic.

Je signale enfin que la Commission comprenait trois membres, et que parmi eux se trouvait M. Adam Armanda, professeur de construction navale à l'Université de Zagreb, qui pourrait être appelé à témoigner si la Cour l'estimait nécessaire, ou auquel on pourrait demander une précision; il dirait que le document qu'il a signé correspond à la vérité,

que lui et ses collègues de la Commission ont bien constaté la présence des trois bateaux à Sibenik à la date qu'il a indiquée.

Enfin, et c'est là que nos adversaires espéraient nous accabler, sir Frank a prétendu opposer aux déclarations du Gouvernement yougoslave des documents figurant aux archives du Comité Medzon et dont certains auraient été des documents émanant du Comité yougoslave lui-même.

Pour établir la contradiction entre les affirmations du Gouvernement yougoslave et les archives du Comité Medzon et pour apporter, si je puis dire, un surcroît de valeur à sa thèse, il a commencé par nous donner une interprétation tendancieuse, je dirai même inexacte, au communiqué du Gouvernement yougoslave.

Il a dit qu'aux termes de ce communiqué *toute* la flotte de mouilleurs de mines yougoslave était indisponible du 27 septembre au 9 novembre 1946 parce qu'elle se trouvait en réparation à Sibenik.

Or, nous a dit sir Frank, d'après les déclarations du commandant Kovacic, le fait est impossible, car la flotte des mouilleurs de mines comprenait environ douze bâtiments, et les ateliers de Sibenik n'auraient pu en recevoir que trois ou quatre.

Il est vrai que, d'après les documents du Comité Medzon, la flotte de mouilleurs de mines yougoslave se composait au total de douze bateaux. Mais nous possédons également la décomposition de cette flotte : trois navires à vapeur — trois seulement — de la classe M, et neuf *motor fishing vessels*, c'est-à-dire d'anciens bateaux de pêche à moteur transformés. Le communiqué du Gouvernement yougoslave, qui ne parle pas d'ailleurs — si mes souvenirs sont exacts — de toute la flotte, mais seulement des mouilleurs de mines, se rapportait évidemment aux navires à vapeur. Il ne concernait que les trois navires de la classe M, puisqu'il indiquait que la flotte de mouilleurs de mines se trouvait immobilisée par des réparations de chaudière. Il ne s'appliquait donc pas aux neuf petits bâtiments à moteur qui n'avaient pas de chaudières ; ceux-ci restaient disponibles ou en tout cas n'étaient pas à Sibenik.

Cette précision me permet d'ailleurs d'écarter une autre objection de sir Frank sur l'impossibilité de faire réparer en même temps dans les ateliers de Sibenik plus de trois ou quatre navires. En réalité, si nous allons au fond des choses, nous trouvons que toute cette affaire est parfaitement normale.

Il n'existe aucune contradiction entre les documents yougoslaves et ceux du Comité Medzon. Il est exact que toute la flotte de mouilleurs de mines, dont les bâtiments avaient besoin de faire réparer leurs chaudières, se trouvait à Sibenik. Mais il est également vrai que toute cette flotte de bateaux à chaudières comprenait en tout et pour tout trois unités.

D'autre part, sir Frank affirme que, d'après les compte rendus du Comité Medzon en date du 22 octobre, les navires yougoslaves de la classe M se trouvaient à cette époque à Susak, près de Fiume, je crois, et non pas à Sibenik.

Cette interprétation, ou plutôt cette affirmation, nous a un peu étonnés. Nous sommes allés aussitôt consulter les archives du Comité Medzon qui sont entre les mains de M. le Greffier. Nous avons fait notre travail plus lentement, mais peut-être plus à fond que sir Frank. Et voici le résultat de nos observations :

On vous dit que le 22 octobre le représentant yougoslave aurait indiqué au Comité Medzon que les bateaux de la classe M se trouvaient à Susak. Si nos chers adversaires veulent bien lire le compte rendu de la séance du 22 octobre, ils s'apercevront que le représentant du Gouvernement yougoslave ne s'y trouvait pas ; il n'avait donc fourni aucun rapport.

En examinant le procès-verbal de cette séance, qui fut la neuvième, ils pourront lire, au paragraphe 91, au sujet de l'absence du représentant yougoslave : « Le Président regrette cette absence. Le Comité aurait souhaité connaître les progrès de déminage en Yougoslavie. »

Par conséquent, non seulement on n'a pas dit à ce moment-là que les navires étaient à Susak, mais on n'a rien indiqué : il n'y avait pas de représentant yougoslave et il n'y a pas eu d'indication donnée.

Il y a plus. Si l'on tourne quelques pages, on s'aperçoit de ceci. A la séance suivante, le 10 décembre 1946, le représentant du Gouvernement yougoslave — présent ce jour-là — a protesté parce qu'il n'avait pas été convoqué à la neuvième séance, c'est-à-dire le 22 octobre. Sa protestation — je vous donne toutes les précisions — figure au paragraphe 7 du compte rendu. Au cours de cette séance tenue au mois de décembre, il a rendu compte des travaux de déminage effectués en Yougoslavie, du mois d'août au mois de décembre 1946. Vous trouverez ces renseignements aux paragraphes 26, 31 et 35. Il n'a en aucune façon parlé, ce jour-là, des navires de la classe M.

Ainsi, aucun renseignement sur la position des navires utilisés pour le déminage n'avait été fourni au Comité Medzon le 22 octobre. Les indications qui figurent au tableau annexé au compte rendu de ce jour sont, en ce qui concerne les bâtiments yougoslaves, celles qui avaient été fournies au Comité Medzon, à sa séance précédente, tenue le 27 août 1946 ; c'est leur reproduction, le 22 octobre, qui a causé l'erreur de sir Frank. On a reproduit en annexe les indications relatives aux travaux effectués avant le mois d'août 1946. Et le fait n'est contesté par personne que, pendant la période antérieure à leur entrée à l'atelier de réparation, les navires de la classe M opéraient dans l'Adriatique et étaient basés à Susak.

Mais au mois d'octobre, il n'en est absolument pas question dans le compte rendu, et c'est simplement par quee le Comité Medzon — excusez-moi cette expression — n'avait pas autre chose à se mettre sous la dent qu'il a, en annexe, repris le compte rendu antérieur au 27 août. Avant le 27 août, les navires étaient effectivement à Susak, mais au mois de septembre ils sont à Sibenik.

Ainsi, ces documents figurant aux procès-verbaux du Comité Medzon ne sont pas contraires — du moins à mon point de vue — aux affirmations du Gouvernement de Belgrade, et l'on ne peut pas tirer de cette prétendue contradiction le moindre argument contre les documents produits par ce Gouvernement.

Troisième fait démontré par les documents yougoslaves. Ces documents montrent que des réparations ont été faites aux chaudières des trois navires, au cours de la même période suspecte. Cette précision montre qu'en tout état de cause, au mois d'octobre, les navires, non seulement ne pouvaient pas avoir leurs feux allumés — vous vous souvenez des discussions à ce propos —, mais n'étaient pas en état de prendre rapidement la mer. C'est seulement le 9 novembre que la Commission de contrôle a constaté que les chaudières étaien non pas en

parfait état, mais en état de fonctionner avec une pression normale. Avant cette date, ils étaient, ce que nous pouvons appeler en France indisponibles. Si l'on parlait d'hommes, on dirait qu'ils n'étaient pas mobilisables. Après le 9 novembre, ils ne sont pas en très bonne condition, mais on aurait pu les utiliser.

En tout cas, à moins que les membres de la Commission de contrôle n'aient menti, pendant le mois d'octobre et jusqu'au 9 novembre, on n'aurait même pas pu les utiliser si on avait voulu le faire.

Tel est le troisième fait qui découle de l'analyse et de l'étude attentive des documents yougoslaves.

Enfin, Messieurs, vous trouverez au dossier une pièce qui établit mon quatrième point. Les navires de la classe M n'ont pas passé à Boka Kotorska au cours de la période suspecte. Les autorités navales de Boka Kotorska le déclarent de la façon la plus nette. Cette déclaration nous est précieuse, non seulement pour apprécier le témoignage Kovacic, mais encore le témoignage complémentaire de Pavlov.

Il est évident que deux navires de guerre n'auraient pu venir à Boka Kotorska se ravitailler sans que le signataire de cette déclaration, le commandant Ivon Vulin, commandant la base navale de Boka Kotorska, en ait eu connaissance. Or, il affirme formellement qu'aucun navire de la classe M n'est passé à Boka Kotorska pendant le mois d'octobre 1946.

Il est vrai que sir Frank, voulant ne rien laisser dans l'ombre, a bâti une argumentation qui m'a un peu surpris ; en l'écoutant, ou plutôt en la lisant, je me disais : s'il en est réduit à cette extrémité, c'est vraiment que sa thèse est bien mauvaise.

Raisonnant sur la traduction anglaise du document, il a fait observer que le texte déclarait que les navires seraient passés *through*, à travers Boka Kotorska. On ne peut évidemment pas passer à travers une baie fermée, nous a-t-il dit ; donc, la déclaration du commandant Vulin doit être rejetée ; elle ne prouve pas que les navires ne soient venus à Boka Kotorska.

J'ai pour la langue anglaise un très grand respect et une très vive admiration, mais la déclaration du commandant Vulin n'a pas été faite en anglais. C'est certainement une erreur, mais les Yougoslaves ne font pas cette déclaration en anglais. Ils ont tort. Cela rappelle l'histoire de cette dame anglaise qui, débarquant sur le Continent et voyant que l'on conduisait les véhicules à droite, disait : Ici, ils conduisent du mauvais côté.

En Yougoslavie, les intéressés font leurs déclarations dans une langue qui n'est pas l'anglais. Il est donc possible que la traduction anglaise, leur faisant dire que les navires ne sont pas passés à travers Boka Kotorska, soit incorrecte.

J'ai pris le texte français. Il constitue, lui aussi, une traduction du texte yougoslave et présente par là-même la même valeur. On dit, en français, qu'ils ne sont pas passés par Boka Kotorska. Si je raisonne comme sir Frank, je suis obligé de reconnaître que ce n'est pas vrai. Ils n'ont pas passé PAR Boka Kotorska, mais nous nous exprimons de cette façon en français.

Dans ces conditions, je pense que cette petite querelle de mots ou de virgules prouve — dans ce cas il faut en féliciter sir Frank — que les adversaires du Gouvernement albanais ont fait leur devoir pour défendre la thèse de leur Gouvernement, avec une conscience rigoureuse et parfaite, allant jusqu'à utiliser la cédille qui peut manquer au nom de

Blazevic, ou le fait que M. le Greffier — je m'en excuse auprès de lui — a indiqué que des navires étaient passés *through* Boka Kotorska, alors qu'on pouvait probablement employer un autre terme en anglais. Cela prouve qu'on a, comme on dit en français, « fait flèche de tout bois ». Je ne pense pas que nous devions nous attacher plus longtemps aux petits arguments orthographiques soulevés par sir Frank. Ils n'ont convaincu personne, pas même lui, j'espère.

J'arrive au bout des explications que je voulais consacrer au témoignage Kovacic, et aux documents yougoslaves. Il n'est pas douteux, pour n'importe quel esprit de bonne foi, que ces documents sont en parfaite contradiction avec la déposition du témoin Kovacic. Ou bien le témoin Kovacic a dit la vérité, et dans ce cas les attestations qu'on nous donne sont un tissu de mensonges, ou bien les documents sont authentiques, et, partant, le témoin Kovacic n'a pas dit la vérité. Messieurs, que peut faire la Cour en présence de cette contradiction absolue ?

La Cour n'a pas à prendre parti dans le différend qui oppose le Gouvernement yougoslave aux émigrés yougoslaves. Nul ne lui demande de le faire. Il y a plus. Nul ne demande à la Cour de se prononcer sur la valeur respective des affirmations contradictoires qui lui ont été soumises.

J'ai mon opinion sur ce point, et j'ai l'impression qu'il n'y a pas de commune mesure entre elles. Mais je voudrais, Messieurs, préciser que vous n'avez nul besoin de prendre parti, à ce propos, pour établir votre arrêt. La Cour peut simplement constater la contradiction existant entre les moyens de preuve apportés devant elle par les Parties. La conclusion qui découle de cette contradiction est que la Grande-Bretagne n'a pas apporté la preuve suffisante des faits allégués par elle à l'appui de sa demande.

Je dirai si vous voulez, prenant une autre expression qui n'est pas très juridique mais qui rendra mieux ma pensée, que la Grande-Bretagne n'a pas apporté de preuve « *utilisable* » par vous des faits allégués par elle à l'appui de sa demande, puisque vous ne pourriez utiliser le témoignage Kovacic qu'en déclarant du même coup que le Gouvernement yougoslave a menti, ce que personne, même pas je crois les représentants du Gouvernement britannique, ne vous demande.

J'arrive au dernier point à examiner ce soir devant vous. Il s'agit de la déposition complémentaire, si je puis dire, de Zivan Pavlov, marin sur le bateau de commerce *Timok*. Cette déposition suffit-elle à donner un caractère plus véridique au témoignage du commandant Kovacic ? Peut-elle apporter, à la dernière heure, un peu de lustre au malheureux témoignage de Kovacic ? Je ne le pense pas, et je voudrais justifier ma façon de voir par de brèves observations.

Première observation : il s'agit, ici encore, d'une déposition faite par un émigré yougoslave, qui déclare lui aussi être en désaccord politique avec le Gouvernement yougoslave. J'ai dit avec quelle précaution — je ne dis pas autre chose — il fallait recueillir et surtout retenir de telles dépositions. Je n'insiste pas sur ce point.

Deuxième observation : Pavlov dit avoir vu passer un navire de guerre d'assez loin (un kilomètre environ). A cette distance, il est bien certain, alors que le navire n'était pas chargé de mines, que rien n'était susceptible d'attirer son attention et de l'amener à reconnaître qu'il s'agissait d'un bâtiment de la classe M plutôt que de l'un quelconque des petits

navires lui ressemblant. Nous savons, en effet, que les mouilleurs de mines n'ont pas de caractéristiques bien définies. Le fait que Pavlov ait jadis navigué à bord de ce bateau est un élément important, mais ce n'est pas un élément essentiel, puisque le commandant Kovacic, qui est beaucoup plus qualifié, par sa formation, son grade et ses fonctions, et qui a, lui aussi, navigué sur un des mouilleurs de mines, se trompe du simple au double quand il s'agit d'apprécier la capacité de charge de ces bâtiments.

Troisième observation : le témoignage Pavlov, lui aussi, est en contradiction absolue avec les documents et les attestations yougoslaves. Il est, de ce point de vue, dans la même situation que le témoignage Kovacic. L'admettre serait admettre que les fiches de travail des navires de la classe M et les procès-verbaux des Commissions de contrôle de Sibenik sont des faux. Ce serait admettre que les déclarations des commandants de l'arsenal de Sibenik et celles des autorités navales de Boka Kotorska sont mensongères. Ce serait, dans ce débat, attribuer plus de crédit aux affirmations des émigrés yougoslaves qu'aux affirmations des fonctionnaires yougoslaves. Quelle raison nous a-t-on donnée de le faire ? Aucune. Toutes les vérifications auxquelles on a procédé depuis le début de ces audiences sur la hauteur du soleil, sur la disposition des lieux, sur la capacité des navires et sur tant d'autres points, ont montré que le Gouvernement yougoslave disait la vérité.

On peut aimer ou ne pas aimer ce Gouvernement, mais nous devons reconnaître que dans l'instance actuelle sa correction a été parfaite. Il s'est conduit d'une façon qu'on ne peut critiquer. Sur quel plan devons-nous alors nous placer pour pouvoir indiquer que toutes ses déclarations et tous ses documents doivent céder le pas parce que deux émigrés, respectables c'est entendu, mais deux témoins contredits par d'autres, viennent déclarer que tout cela est faux ?

Ma quatrième observation sera plus générale que les précédentes. Mais je voudrais la présenter et indiquer à la Cour qu'elle a un intérêt plus psychologique que juridique, mais qui permet d'apprécier la déposition du témoin Pavlov.

Ce témoin a été découvert à la dernière heure. Il vient en renfort du témoin Kovacic. Sa déclaration a été versée aux débats après que le commandant Kovacic ait dû rectifier sur plusieurs points sa déclaration faite à Whitehall. Elle est destinée à essayer de redorer un peu le prestige du commandant Kovacic.

Je marquerai simplement ma surprise que, si les faits sont tels qu'on nous les présente, si les mouilleurs de mines yougoslaves ont vraiment fait l'opération, on n'ait pas trouvé d'autre témoin, découvert d'autres Kovacic ou d'autres Pavlov. Dans l'époque troublée où nous vivons, ils abondent à n'en pas douter. Les services de renseignements britanniques sont réputés dans le monde entier pour leur adresse et leur expérience. Ils connaissaient par les communiqués de l'agence maritime yougoslave les noms des bateaux de commerce qui se trouvaient en octobre 1946, soit à Sibenik, soit, comme le *Timok*, à Boka Kotorska. Nul doute que, depuis un an ou un an et demi, et surtout depuis trois mois, ils aient mis leurs meilleurs limiers en campagne. Si, après les défaillances du commandant Kovacic, on a recueilli simplement les généralités du marin Pavlov, c'est qu'il n'existe vraiment pas, même sur des bateaux composés d'équipages hostiles au Gouvernement yougoslave, même parmi les émigrés,

de témoins capables de fournir de nouveaux indices confirmant le fameux voyage des navires yougoslaves.

Aller de Sibenik à Saranda et revenir de Saranda à Sibenik, ce n'est pas une opération qui se fait en secret, surtout lorsqu'une escadre aussi importante que l'escadre de l'amiral Kinahan se trouve à Corfou, surtout quand le commandement britannique exerce le contrôle de ces voies de navigation. A qui fera-t-on croire que le voyage des navires yougoslaves, s'il avait existé, aurait échappé à toute observation ?

Je voudrais faire une remarque semblable en ce qui concerne la région de Saranda.

Là encore, croyez-vous que, si les choses s'étaient passées comme le présentent nos adversaires britanniques, on n'aurait pas pu recueillir un écho ou trouver un témoin ? La région de Saranda, nous le savons tous, contient une importante minorité grecque. A travers la côte, les agents étrangers peuvent se glisser, des marins et des pêcheurs circulent, les bruits et les rumeurs se propagent avec facilité. Il y a des Grecs à Saranda et des émigrés albanais à Corfou. A qui fera-t-on croire, si la thèse britannique correspondait à la réalité, que les services de renseignements n'auraient trouvé aucun témoin parmi les Grecs de Saranda ? Allons donc, c'est invraisemblable !

Sir Frank parlait de la vraisemblance et de l'invraisemblance des hypothèses. Je crois pouvoir dire que le fait de ne pas avoir trouvé d'autre témoin qu'un Kovacic et un Pavlov démontre d'une façon suffisante que nos éminents contradicteurs ont été incapables de transformer les soupçons en certitudes.

J'arrive au terme de ma discussion sur la première affaire et aux conclusions que je voudrais présenter à la Cour.

Ni le raisonnement par l'absurde de sir Frank Soskice, ni les indices et surtout l'interprétation des indices qu'il vous a présentés, ni les témoignages produits par le Gouvernement britannique contre le Gouvernement yougoslave, en un mot, rien ne permet d'affirmer que c'est le Gouvernement yougoslave qui a fait poser au large de Saranda les mines qui ont provoqué les accidents du *Saumarez* et du *Volage*. La preuve que le Gouvernement yougoslave a fait poser les mines n'a pas été rapportée devant vous.

Je crois avoir montré au surplus que, même si l'intervention yougoslave avait été prouvée d'une façon indiscutable, il ne vous serait pas possible pour autant et par cela seul de condamner l'Albanie. Même dans ce cas, la pose du champ de mines aurait pu être réalisée sans que l'Albanie en ait eu connaissance. Sir Frank l'admet comme une hypothèse peu vraisemblable, mais comme une hypothèse qui n'est pas impossible. Il y a plus. Même si la Yougoslavie avait prévenu l'Albanie après avoir procédé au mouillage, celle-ci n'aurait pas été prévenue en temps utile pour pouvoir prévenir l'escadre de l'amiral Kinahan. Si, en effet, le mouillage des mines avait été opéré par le Gouvernement yougoslave, si cette absurdité avait été faite, elle l'eût été dans la nuit du 21 au 22. Alors la preuve ne serait pas faite que le Gouvernement albanais aurait manqué à une obligation internationale d'une façon telle que son manquement eût causé les dommages dont se plaint le Gouvernement du Royaume-Uni. Seule la responsabilité de la Yougoslavie serait, en ce cas, engagée.

Si l'Albanie avait connu l'existence du champ de mines postérieurement à l'accident du 22 octobre, elle aurait commis une faute en ne

procédant pas alors aux notifications prévues par la Convention de La Haye. Mais il est bien certain que sa faute ne serait pas la cause génératrice de l'accident survenu au *Saumarez* et au *Volage*. Dans cette hypothèse même, l'Albanie ne pourrait être déclarée responsable des conséquences de cet accident.

Messieurs, me voici à peu près au terme de ma plaidoirie. Que devons-nous penser de tout cela ? Me sera-t-il permis de résumer mon argumentation ? Je le ferai par une simple question posée aux magistrats qui composent la Cour.

Sommes-nous encore et toujours sur le plan du soupçon ? Sommes-nous sur le plan de la certitude ? Si nous étions parvenus au plan de la certitude à l'endroit de la Yougoslavie, — ce que ma raison ne saurait même envisager, étant donné les contradictions et les démentis du témoignage Kovacic, — aurait-on par hasard démontré à la Cour que la Yougoslavie n'aurait pu dans cette affaire agir autrement que pour le compte de l'Albanie ? N'est-il pas dans ce cas possible — je ne dis pas plus — que la politique yougoslave ait eu dès 1946 ses desseins et ses objectifs propres ?

On a parlé des Puissances amies de l'Albanie. Les événements n'ont-ils pas démontré qu'entre ces Puissances amies, déjà en 1946, certaines divergences pouvaient se manifester ? Ce sont là des questions que sans doute la Cour se posera. Pour nous, c'est sur un autre terrain que nous nous plaçons. Nous prétendons que la Yougoslavie, dans cette affaire, n'a rien à se reprocher, pas plus d'ailleurs que l'Albanie.

Je voudrais alors, avant de vous lire mes conclusions elles-mêmes, ajouter quelques mots personnels, si la Cour et mes collègues me le permettent, et m'adresser plus particulièrement aux représentants du Gouvernement britannique.

Certains, dans la presse étrangère, se sont étonnés de voir des juristes et des experts français prêter leur concours à l'Albanie dans son différend avec le Royaume-Uni.

Mes collègues britanniques, et je l'espère vous tous, Messieurs, voudront bien, je pense, reconnaître que nous avons conduit ce débat de telle façon que nos amitiés pour le peuple britannique ne soient pas affectées.

Je le dis nettement, tant que la France existera, on y trouvera des juristes pour présenter devant les tribunaux internationaux la cause des petits quand ils sont accusés à tort ou même à raison par des grands.

En terminant, je voudrais m'adresser à ceux qui m'écoutent, simplement comme un homme parlant à d'autres hommes. Me le permettez-vous ? La question que tous, dans le secret de nos consciences, depuis deux mois, nous nous posons, est la suivante : Qui a pu faire cela ?

Qui donc a commis ce crime odieux et inexcusable : poser secrètement des mines devant Saranda ? Honnêtement, franchement, je l'ignore. Nous l'ignorons tous, et je ne pense pas qu'il y ait dans cette salle d'audience un seul homme, connaissant le dossier, ayant pesé les incertitudes de ce dossier, qui puisse se lever et dire : « Je connais le coupable, le voici, condamnez-le avec sérénité. » Si cet homme existait, je me demanderais s'il faudrait l'envier ou le plaindre.

Nous avons des soupçons et nous faisons des hypothèses. Nous n'avons pas de certitude, et sans doute faudra-t-il encore beaucoup de temps pour connaître la vérité. Alors, faut-il se résigner à ce que l'arrêt de la Cour soit une sorte d'aveu d'impuissance, à ce qu'il soit un procès-verbal de

carence ? Non pas, Messieurs. Nous demandons simplement à la Cour de dire qu'en l'état actuel des documents qui lui sont soumis, la preuve n'est pas suffisamment faite pour que l'on puisse accepter sans réserve les conclusions du Royaume-Uni.

Votre Statut et votre Règlement prévoient la revision de vos arrêts lorsque des faits de nature à exercer une influence décisive sur l'esprit viennent à être découverts. Ces faits seront-ils un jour découverts ? Je n'en sais rien. Mais j'affirme qu'en l'état actuel la certitude n'existe pas, il n'y a que des soupçons, et l'on ne peut pas condamner les États sur des soupçons.

Voici, pour me conformer aux habitudes de nos collègues britanniques et je crois à celles de la Cour, les conclusions que je me permets de lui soumettre :

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

« L'Albanie est-elle responsable, selon le droit international, des explosions qui ont eu lieu le 22 octobre 1946 dans les eaux albanaises et des dommages et pertes humaines qui en seraient suivis, et y a-t-il le cas de réparations à donner ? »

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

2. Il n'est pas établi que les mines qui ont causé les accidents du 22 octobre 1946 aient été posées par l'Albanie.

3. Il n'est pas établi que ces mines aient été posées par une tierce Puissance pour le compte de l'Albanie.

4. Il n'est pas établi que ces mines aient été posées avec le concours ou l'acquiescement de l'Albanie.

5. Il n'est pas établi que l'Albanie ait su avant les accidents du 22 octobre 1946 que ces mines se trouvaient dans ses eaux territoriales.

6. En conséquence, l'Albanie ne peut être déclarée responsable selon le droit international des explosions qui ont eu lieu le 22 octobre 1946 dans ses eaux et des dommages et pertes humaines qui en ont été la conséquence. Elle ne doit pas de réparations au Gouvernement du Royaume-Uni.

Nous sommes, je le répète, sur le terrain du soupçon et non de la certitude. Je pense qu'en y restant, vous rendrez service au Royaume-Uni lui-même, car la Grande-Bretagne ne désire certainement pas être exposée au risque d'obtenir un arrêt injuste. La grandeur de l'esprit humain, c'est de connaître ses limites ; c'est de savoir quand il faut dire : Ici commence le domaine des certitudes, ici règne encore le doute.

Je pense que tous nous devons reconnaître que la Grande-Bretagne n'a pu nous faire sortir du domaine du doute.

Sir Eric, vous et moi, nous sommes des juristes, nous sommes des honnêtes gens qui ont fait leur travail en toute conscience. Permettez-moi de le constater en terminant : Il y a sous les cieux des Balkans, peut-être en Grèce ou dans les archives secrètes de certaines Puissances inconnues, plus de choses que n'en a pu découvrir notre philosophie.

Si la Cour veut bien me permettre de prendre la seconde affaire demain matin, j'aurai certainement terminé dans l'audience du matin

[Séance publique du 22 janvier 1949, matin.]

Monsieur le Président, Messieurs. Les observations que je voudrais présenter à la Cour aujourd'hui ont trait à la seconde question du compromis. Auparavant, je voudrais présenter quelques brèves remarques, ayant trait à d'autres sujets, s'il plaît à la Cour de me le permettre.

Je désire, en premier lieu, rectifier une indication que j'avais donnée hier en examinant un point du rapport des experts de la Cour. J'avais indiqué, peut-être à tort, que les experts avaient adopté purement et simplement l'opinion du commandant Sworder sur l'existence d'un prolongement du quai à Panikovac. En même temps, d'ailleurs, j'avais signalé la réserve qu'ils avaient faite : on ne saurait, disaient-ils, sans une inspection des lieux, faire une réponse plus précise à la question qui nous a été posée.

On m'a fait observer que les experts avaient adopté à titre de simple hypothèse les indications du commandant Sworder « relativement à la configuration du terrain » — je me réfère ici au paragraphe 2 de la réponse donnée à la sixième question posée par la Cour.

Et l'on doit, paraît-il, conclure de là qu'ils ne se sont pas prononcés sur l'existence de la prolongation du quai. La prolongation du quai, j'avais probablement mal interprété ce passage de leur rapport, ne fait pas partie de la configuration du terrain. Cette interprétation du rapport des experts est plus conforme à leur pensée ; elle est aussi plus favorable que l'autre à la thèse du Gouvernement albanais ; je suis doublement heureux de la présenter à la Cour.

Au surplus, mon observation n'a pas d'importance pratique, puisque les experts reconnaissent qu'il leur faudra vérifier sur place l'existence du prolongement du quai. Mais j'ai considéré qu'il était de mon devoir de loyauté envers eux de vous la faire ce matin.

Mes autres observations seront une réponse à celles présentées par sir Eric Beckett au sujet de la communication des documents demandés par la Cour au Gouvernement albanais.

Sur le fond même des documents qui vous sont maintenant soumis, sir Eric s'est, je crois, déclaré satisfait. Il s'agit d'un rapport établi sur l'incident du 15 mai par le commandant de la première division d'infanterie et adressé par lui à l'état-major de Tirana.

Le Gouvernement albanais avait versé au débat simplement le rapport du colonel commandant le 1er régiment d'infanterie pour la seule raison que ce rapport était plus long, plus complet que celui du commandant de la division, basé — comme il arrive généralement — sur le rapport de son subordonné.

Nous avions, si je puis employer cette expression, voulu donner le document de première main.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion, grâce à la question de la Cour, de verser également le rapport du commandant de la division qui contient en effet une phrase très intéressante, qui précise la pensée et l'état d'esprit des officiers albanais. Voici ce que dit le commandant de la division en envoyant son rapport basé sur celui du colonel :

« Je me suis assuré qu'aucun obus n'a touché les navires et qu'il n'y a pas eu une telle intention de la part de nos batteries. »

Ce qui confirme, selon moi, que lorsque l'on a envoyé quelques obus — le colonel dans une autre phrase dit qu'il s'en est assuré également —, on a tiré autour des navires et non sur eux.

Les autorités albanaises n'avaient jamais eu l'intention de faire autre chose que de signaler aux navires britanniques leur désir de les voir s'écarter de la baie de Saranda.

D'un autre côté, sir Eric a adressé quelques critiques au Gouvernement albanais. Tout d'abord, il a demandé des précisions, des renseignements sur les numéros d'enregistrement portés sur les documents. Il s'est étonné de leur numérotage, et sans dire tout à fait que ce numérotage pouvait laisser soupçonner une fraude, il nous a demandé une explication. Je dois la lui fournir. Elle est extrêmement simple. La voici.

Nous sommes en présence de deux lettres. La première, écrite le 15 mai 1946 par le commandant du 1er régiment d'infanterie, est partie du régiment sous le numéro 02-67, et elle a été adressée au commandant de la division. Cette lettre a été transmise par le commandant de la division, le 20 mai, sous le n° 27-5, au commandement général à Tirana. Celui-ci, recevant la lettre le 22 mai, a enregistré cette lettre provenant du régiment et qui avait suivi ce que nous appelons la voie hiérarchique, sous le n° 46. Voilà pour la première lettre: partie le 15 mai, elle passe par la division et arrive à Tirana le 22 mai.

La seconde lettre, celle du commandant de la division, a été écrite le 16 mai, postérieurement à la première, et sans doute sur les indications fournies par la première. Elle est inscrite sous le n° 02-III dans le carnet d'enregistrement de la division, signée par le commandant de la division et adressée au commandement général à Tirana. Là on l'enregistre à son arrivée le 18 mai — avant l'arrivée de la première — sous le n° 39.

Voilà toute l'explication. Sir Eric s'étonne que la lettre transmise le 20 mai porte un numéro inférieur — 02-67 — au n° 02-III qui figure sur la lettre du 16 mai.

C'est simplement — je lui avais donné l'explication hier soir en privé, et je pense qu'elle le satisfait — qu'il a oublié de noter que le numéro 02-67 a été donné le 15 mai par le régiment, alors que l'autre numéro 02-III a été donné par la division. Nous avons une lettre du régiment et une lettre de la division. On ne peut évidemment pas comparer les numéros d'enregistrement au départ de deux autorités différentes. Cette petite erreur a, malheureusement, conduit sir Eric à nous dire qu'il y avait eu III — 67, c'est-à-dire une cinquantaine de lettres adressées à la première division pendant cette période. Ceci indiquait une grande activité de l'armée albanaise.

En réalité, Messieurs, nous n'avons aucune indication de cet ordre, parce que nous n'avons qu'un numéro du régiment et qu'un numéro de la division. Vous allez voir, au contraire, que nous avons une indication très intéressante sur l'activité d'ensemble de l'armée albanaise à cette époque.

Les numéros d'enregistrement à l'état-major de l'armée prouvent que pendant cette période, qui aurait dû être une période de grande activité, si les hypothèses britanniques étaient fondées, en quatre jours, le commandant suprême à Tirana a reçu en tout sept lettres !

Ayant commis cette première erreur, sir Eric en a commis une autre, me semble-t-il. Il a prétendu, en effet, trouver dans la comparaison des chiffres la preuve que les autorités albanaises possédaient ce qu'il

a. appelé « un système complet et élaboré de documentation pour leurs archives ». C'est l'expression même qu'il a employée. Qu'on ne parle plus, a-t-il dit, après cela, d'une petite contrée sans expérience ayant du mal à s'y reconnaître dans l'enchevêtrement de ces événements qui la dépassent.

La vérité, Messieurs, est que, si nous faisons comme sir Eric, si nous regardons tous les numéros portés sur ces documents, nous nous apercevons que le système d'enregistrement de la correspondance révélé par les documents albanais, est le plus simple qui soit au monde. On ne peut pas en imaginer de plus simple. En effet, si vous examinez les chiffres d'enregistrement, vous remarquerez partout les quatre lettres PROT, qui représentent le début du mot albanais *Protocol*, et qui signifient Registre ; il s'agit du registre de référence, c'est-à-dire du livre d'enregistrement du courrier. On note aussi, ce qui est naturel, que le régiment et la division ont tous les deux indiqué le numéro, au départ, de la section d'origine de la lettre. Il s'agit dans les deux cas du numéro 02. Cela indique les deuxièmes sections du régiment et de la division qui doivent être, dans cette armée comme dans beaucoup d'autres, les sections « Renseignements ».

Il est normal que, quand un événement touchant à la vie internationale est constaté par des unités de l'armée, ce soit la section « Renseignements » qui l'enregistre. C'est ce qui explique que, dans les deux cas, nous trouvons sur les lettres ce mot : PROT, et au-dessous 02. Le numéro de la lettre au régiment est 02-67. Le chiffre 67 est le numéro d'enregistrement au départ du régiment. Au bas de la lettre, nous trouvons le numéro d'enregistrement à l'arrivée à Tirana. C'est le numéro 46. Il y a également un numéro d'enregistrement de la division pour la transmission de la lettre du régiment à Tirana.

Voilà tout le système compliqué. Je n'imagine pas qu'il soit possible d'en trouver un plus simple. Il est bien évident — à moins de supposer, ce que nous n'avons pas dit, que l'armée albanaise n'a aucun ordre — qu'on enregistre les lettres au départ, à l'arrivée, et quand on les transmet. Je me permets de donner cette petite explication. Je suis maire d'une commune de 500 habitants. C'est l'instituteur qui fait le secrétariat de mairie. Quand il envoie une lettre à la préfecture, il l'inscrit sous un numéro. Il fait la même chose quand il reçoit la réponse. Et pourtant nous n'avons pas du tout de pensées machiavéliques.

Quelle conclusion tirer de tout ceci ? Ceci, qui est très intéressant : du 18 au 22 mai, le commandement général à Tirana a reçu — voyez les numéros d'arrivée — 46 — 39, soit sept lettres en tout. Ce n'est vraiment pas énorme, et cela ne révèle pas une activité très grande dans le commandement de cette armée pendant cette période.

D'autre part — et cette autre indication a aussi son importance —, au 22 décembre 1948 les archives du ministère de la Défense nationale donnent comme numéro d'enregistrement au départ de la lettre accompagnant les documents adressés à la Cour, le numéro d'enregistrement 358. Si, comme dans tous les pays, on tient des numéros par année, 358 pour un an démontre une activité de l'état-major albanais qui n'est pas excessive. Nous sommes en présence d'une organisation qui existe, dont je ne veux pas nier les mérites, mais qui n'est pas une organisation

extrêmement compliquée, secrète et ayant des « systèmes élaborés », comme disent nos adversaires.

Enfin, je dois répondre au dernier argument présenté à ce propos par sir Eric. Voulant excuser son Gouvernement d'avoir refusé à la Cour la communication de XCU, ou plutôt voulant expliquer ce refus (ceci n'était peut-être pas une tâche commode pour l'avocat du Gouvernement du Royaume-Uni), sir Eric a fait observer que le Gouvernement britannique avait déjà produit beaucoup de documents, beaucoup plus de documents que le Gouvernement albanais, et qu'il a également envoyé beaucoup plus de témoins. Il s'est plaint que le Gouvernement albanais n'ait pas versé, lui, aux débats plus de documents, notamment en ce qui concerne ce qu'il a appelé l'ordre général qui aurait été donné à l'artillerie de la défense côtière, et en ce qui concerne le résultat des enquêtes auxquelles on a dû procéder sur place, après le 22 novembre et le 13 mai.

En citant une phrase de la lettre de la division qui vient de parvenir à la Cour, j'ai montré que le Gouvernement albanais, en effet, avait oublié de déposer un document qui pourtant était en sa faveur. Mais surtout, je ferai remarquer que ce Gouvernement a fourni tous les documents qui étaient demandés par nos adversaires ; il a donné toutes les explications et amené à la Cour tous les témoins qu'on lui a demandé de produire. Si le Gouvernement britannique désirait plus de documents ou d'informations, il pouvait — je pense pouvoir dire qu'il devait — les demander au Gouvernement albanais. Mais il ne l'a pas fait. Nous aurions bien volontiers déféré à son désir. Ce n'est pas au moment où nous ne pouvons plus verser aucun document, sauf si la Cour les demande — et dans ce cas, nous les verserons —, qu'un tel reproche doit nous être adressé.

Quant aux témoins, sir Eric s'est plaint du fait qu'ils n'avaient pas pu dire grand'chose, et sir Frank nous avait déjà fait le même reproche. Je pense que nous devons être très francs les uns avec les autres, et je vais dire à mon éminent collègue britannique comment les témoins albanais ont été choisis. C'est nous-mêmes, Me Nordmann et moi, qui avons dit : voici ceux qui devraient venir. Nous ne pouvions faire défiler devant vous toute la population de Saranda. Nous devions faire un choix et limiter ce choix, car il n'est pas très commode de faire venir des gens de Saranda. Nous avons pensé que si nous faisions venir le commandant de la défense, pour expliquer le système de la défense côtière, le commandant du port, et l'homme qui est l'équivalent du président du conseil municipal et qui est le mieux à même de dire les réactions de la population, nous pourrions donner satisfaction à toutes les questions qui nous seraient posées. Le président du Conseil municipal était indisponible. Je crois que c'est un homme très âgé. Nous avons alors demandé qu'on envoie à sa place le vice-président de l'assemblée locale en fonction à cette époque. C'est ce qu'on a fait. J'ajoute que si nous avions su que le capitaine Polena s'était trouvé en permission le 22 octobre, nous lui aurions tout de même demandé de venir vous expliquer l'organisation de la défense ; mais nous aurions fait citer, à côté de lui, l'aspirant qui lui était adjoint, pour nous parler du 22 octobre. Je dois dire que nous ignorions ce détail qui, d'ailleurs, n'est pas très important.

Nos collègues se sont plaints que les témoins avaient souvent répondu : « Monsieur le Président, je ne sais pas, si je le savais, je le dirais, je ne suis pas au courant. » Évidemment, ils n'ont pas pu dire qu'on avait entendu de Saranda poser les mines, parce que ce n'était pas vrai ; ils n'ont pas pu vous dire que les mouilleurs de mines yougoslaves étaient à

Saranda le 21 octobre, parce qu'ils ne s'y trouvaient pas ; même, pour faire plaisir à sir Frank, ils n'ont pas pu parler d'une route passant par la pointe Denta, parce qu'il n'y en a pas. Voilà pourquoi ils ont fait des réponses qui ont choqué nos adversaires, mais qui correspondaient à la vérité.

Nos témoins ont donné à la barre l'impression de gens sains, honnêtes et simples. Ils ont dit ce qu'ils savaient, ce qu'ils pensaient. Mais il est toujours très difficile de trouver des témoins pour des choses qui n'ont pas existé. J'indique qu'il ne s'est pas trouvé dans la minorité grecque de Saranda, ou même dans l'émigration albanaise qui se trouve en Grèce ou ailleurs, un seul témoin qui soit venu confirmer les hypothèses britanniques. Il n'y a pas de Kovacic ou de Pavlov en Albanie, nous en sommes tous heureux. Mais ceci aussi doit être signalé à la Cour. Dans un pays tel que Saranda, où près de .... % de la population est grecque, où les contacts entre cette minorité grecque et les habitants de Corfou sont constants, on n'a pas trouvé un seul homme qui soit venu se mettre à la disposition du Gouvernement britannique, pour signaler des bruits ou des rumeurs suspects. Pourquoi ? Parce que l'accusation britannique est sans fondement.

J'arrive maintenant à l'objet principal des observations que je présenterai ce matin.

Hier, à la fin de ma plaidoirie, j'ai eu l'occasion de faire allusion à la situation troublée qui existait en 1946 dans le sud-est européen, et ces considérations me fournissent une transition naturelle pour aborder la seconde question du compromis.

Pour apprécier la conduite du Gouvernement britannique les 22 octobre et 13 novembre, il faut évidemment tenir compte des circonstances.

Le Gouvernement d'Athènes se considérait en état de guerre avec l'Albanie. Il revendiquait ouvertement la région de Saranda. Des incidents de frontière indiquaient l'état de tension politique et de fièvre. Des groupements d'émigrés s'agitaient, comme ils le font toujours, et nourrissaient on ne sait quels espoirs de restauration. Dans tous les Balkans les services secrets de plusieurs Puissances déployaient leur activité. Sur le territoire albanais, les plaies de la guerre n'étaient pas encore pansées. Ainsi, le malheur, la souffrance et surtout les querelles d'influence des grandes Puissances autour — sinon à propos — de l'Albanie risquaient une fois de plus de compromettre la tranquillité de cette malheureuse région du monde, de ce sud-est européen qui, vous le savez, au cours de l'histoire récente, a toujours été si prompt à s'enflammer, et qui fut souvent une pomme de discorde dans les jeux politiques des grands États.

Tout cela obligeait ceux qui voulaient passer par le canal de Corfou à beaucoup de prudence. Le Gouvernement du Royaume-Uni et surtout ses agents locaux ont-ils toujours fait preuve de cette prudence ? C'est la question que nous devons examiner.

Dans la seconde affaire soumise à la Cour, le Gouvernement albanais est demandeur. Il demande à la Cour de constater que le Royaume-Uni a manqué à ses obligations internationales. C'est donc à lui, cette fois, de faire la preuve de ces manquements.

Le Gouvernement albanais prétend que le Gouvernement britannique a manqué par deux fois à une obligation internationale reconnue par le droit des gens. Nous allons donc examiner à tour de rôle ces deux

manquements. Mais avant de le faire, la Cour me permettra de préciser d'abord les bases juridiques de la demande albanaise, tout au moins quant à l'affaire du passage innocent. Ce sera l'objet de la première partie de mes observations.

Ayant exposé ces bases juridiques au cours de la plaidoirie que j'avais prononcée en novembre dernier, je me bornerai à rappeler les principes invoqués par le Gouvernement albanais et à répondre, à ce sujet, aux arguments de sir Eric. Ainsi, ces observations juridiques ont pour seul but de me permettre de placer le problème sur son véritable terrain.

Le Gouvernement albanais invoque trois règles de droit international.

La première concerne le droit de passage des navires de guerre dans les eaux territoriales étrangères.

Nous considérons que ce droit de passage n'est pas un véritable droit dont on puisse exiger l'application. C'est une simple règle de courtoisie internationale, dépendant du *comitas gentium*, et dont l'application non seulement peut, mais doit être laissée à l'appréciation de l'État riverain.

Pour cette appréciation, l'État riverain dispose d'un pouvoir discrétionnaire — je ne dis pas « arbitraire », mais « discrétionnaire ». Dans la pratique de la vie internationale, il est bon que les navires de guerre puissent passer librement à travers les eaux territoriales étrangères. Mais on ne saurait ériger sans danger cette pratique en règle absolue, et le droit positif ne l'a jamais fait. Pour apprécier dans quelle mesure un État doit laisser passer le long de ses côtes les navires de guerre étrangers, cet État doit pouvoir tenir compte des circonstances de temps et de lieu, et lui seul peut le faire.

Ainsi, l'État riverain peut faire une discrimination entre les navires de guerre étrangers suivant leur pavillon. Il peut limiter le nombre des navires admis à la fois dans ses eaux. Il peut restreindre ou même supprimer le droit de passage, notamment en cas de guerre, de menace de guerre, de troubles, et plus généralement quand il estime se trouver en présence de ce qu'on appelle, par un mot que chacun comprend, des circonstances exceptionnelles.

La liberté de l'État pour autoriser ou pour interdire le passage des navires de guerre étrangers dans ses eaux territoriales est donc la première règle invoquée par le Gouvernement albanais.

Le Gouvernement du Royaume-Uni n'admet pas l'existence de cette règle. On doit choisir entre sa thèse et celle du Gouvernement albanais. Ce sera à la Cour de décider si le droit de passage est ou non un véritable droit. Tout ce que je pourrais dire à ce propos serait non seulement superflu, mais déplacé, plaidant devant vous, Monsieur le Président, et devant la Cour internationale.

Le Gouvernement albanais reconnaît, il est vrai, qu'il y a des exceptions à la première règle dont il demande l'application. Mais ces exceptions résultent du fait que certaines parties de la mer territoriale sont soumises à un régime particulier établi par des conventions internationales ou par la coutume. Si nous ne nous trouvons pas en présence d'un régime international particulier, c'est le droit commun qui doit s'appliquer.

Le droit international positif a souvent établi des exceptions, notamment au droit commun, en faveur des grandes routes internationales ou de certains détroits.

Mais la thèse du Gouvernement albanais sur ce point est que l'existence de l'exception, l'obligation pour l'État riverain de laisser passer à

travers ses eaux territoriales tous les navires de guerre sans pouvoir limiter leur passage, ne peut découler que d'un statut particulier établi par des conventions ou tout au moins par la coutume internationale. Pour que l'exception existe, il faut que les routes maritimes en faveur desquelles elle est établie, les détroits notamment, aient été grevées d'une servitude internationale instituée au profit de la navigation.

Au cours de l'histoire, toutes les grandes routes internationales à grand trafic, tous les passages nécessaires ont été dotés d'un semblable régime, et, comme l'établissement des routes maritimes internationales varie avec le développement de la civilisation et les progrès de la technique de la navigation, il est nécessaire qu'il en soit ainsi. Mais tous les auteurs qui ont étudié de près ce problème reconnaissent qu'il n'a pas été possible jusqu'ici d'établir un régime unique applicable à tous les détroits et à tous les lieux de passage nécessaires à la navigation. La complexité des problèmes, les différences de situation, l'évolution même des grands courants économiques de la navigation, tout cela s'oppose à l'établissement d'un tel régime. Il y a détroits et détroits, a-t-on dit. De plus, au temps où la navigation entre les différents pays se faisait presque par des barques à rames, par de tout petits navires, certains petits détroits le long de la côte pouvaient être importants alors qu'avec les procédés de la navigation actuelle et le développement de la civilisation moderne, ce sont les grandes routes directes de la navigation qui sont importantes.

Le régime des détroits ne peut être uniforme ; il doit varier avec les circonstances et avec le temps.

En d'autres termes, le Gouvernement albanais soutient qu'il n'existe pas dans le droit positif un droit commun des détroits s'opposant au droit commun de la mer territoriale. Il n'y a qu'un droit commun de la mer territoriale dont j'ai rappelé les règles essentielles applicables au passage des navires de guerre. C'est seulement lorsqu'on se trouve en présence d'une exception sanctionnée, reconnue par le droit international, que le droit commun de la mer territoriale ne s'applique pas. Et il ne peut en être autrement, car les différentes règles qui déterminent le statut des détroits et des grandes routes internationales de la navigation, ne peuvent pas être les mêmes partout.

D'où la conclusion qu'en l'absence d'un statut juridique particulier établi par la convention ou par la coutume, les parties d'un détroit qui sont situées dans la mer territoriale d'un ou plusieurs États sont soumises au droit commun de la mer territoriale.

Sur cette question, nous sommes, vous le savez, en complet désaccord avec nos éminents adversaires, et là encore c'est la Cour qui tranchera ce désaccord.

Sir Eric Beckett a soutenu, au nom du Royaume-Uni, que le passage des navires de guerre ne pouvait jamais être interdit à travers les détroits constituant des routes maritimes internationales, quelle que soit leur importance. Il a cité notamment, à l'appui de sa thèse, l'*Observation* au projet d'article 12 de la Conférence de La Haye. Cette observation, d'après lui, correspondait à l'état du droit existant à ce moment-là, et elle donne un certain poids à sa thèse.

Je persiste à penser que la thèse britannique devance, à tout le moins, le droit international positif, et que les choses ne sont pas si simples. L'histoire du droit des gens nous montre que le droit de passage des navires de guerre à travers les détroits internationaux n'a jamais été

établi et réglementé que par des conventions internationales. C'est cela, le droit positif. La pratique et le bon sens montrent de leur côté qu'on est en présence de situations différentes les unes des autres et qui ne peuvent être soumises à une règle uniforme.

Nous pensons, n'en déplaise à sir Eric, qu'il y a une distinction à faire entre les détroits compris dans les routes internationales à grand trafic et dont le statut a été réglé d'une façon particulière par le droit des gens, et les autres. Nous pensons qu'il y a un droit commun de la mer territoriale, comportant des exceptions établies au profit de certains détroits et non pas un droit commun des détroits, applicable à tous les détroits et s'opposant au droit commun de la mer territoriale.

Voilà les observations de droit que je voulais faire. Je voudrais les compléter par une remarque de fait relative à l'importance réelle du détroit de Corfou.

Depuis deux mois, nous avons concentré nos esprits et presque nos regards sur le détroit de Corfou. Il est au centre du procès et, partant, de nos préoccupations. Nous avons vécu en contemplant la carte placée, par nos amis britanniques, dans cette salle d'audience. Mais si nous jetons un regard sur un atlas de géographie ramenant le détroit de Corfou à ses véritables proportions, nous nous apercevons qu'il n'est pas le nombril du monde et que son importance est fort limitée, du moins au regard de la navigation internationale, et l'on comprend qu'il n'ait pas été soumis à un statut particulier. Je ne voudrais pas faire de la peine à l'agent du Gouvernement albanais, mais je dirai qu'en réalité l'importance commerciale de ce détroit est minime. Il est une frontière plutôt qu'une voie maritime.

On nous a dit, il est vrai, que le port de Corfou était important et qu'il avait reçu 2.884 navires pendant une période de 31 mois. Mais on ne nous a pas indiqué le tonnage de ces navires, et nous savons, étant donné l'état de civilisation de ces régions — ce n'est pas un terme de mépris, je veux dire la vie économique de ces régions — que l'immense majorité d'entre eux devaient être des caïques ou des barques de pêche. On a également oublié, semble-t-il, d'observer que le trafic de Corfou, qui est un port grec, se fait surtout avec les autres ports grecs et que, par suite, le trafic n'emprunte le canal nord que dans des cas beaucoup plus restreints. Or, c'est le passage à travers le canal nord qui nous intéresse.

Ce que nos adversaires ne contesteront pas, et cela me suffit, c'est que le canal de Corfou n'a jamais justifié par son importance politique ou économique l'institution d'un régime particulier. Pendant la guerre, son importance stratégique — car on en a parlé — provenait précisément du fait qu'il était une voie secondaire, détournée, défilée, et non pas une grande route de trafic maritime. Après la guerre, si on a pris soin de le déminer, ce fut surtout, nous le savons d'après le commandant Sworder, pour assurer les besoins de la navigation locale, pour desservir Corfou et Saranda. Nous savons aussi, grâce à une question posée par la Cour aux Gouvernements du Royaume-Uni et d'Albanie, que depuis la fin des hostilités jusqu'au 15 mars 1946 il n'a jamais été emprunté par des navires de guerre.

Nous en concluons que le canal de Corfou est un détroit fort peu important et qu'il est soumis au droit commun de la mer territoriale et non au droit exceptionnel applicable à certains détroits. C'est vous, Messieurs, qui direz si nous avons raison.

Abordons une autre question de principe. Le Gouvernement albanais invoque la règle d'après laquelle le passage des navires de guerre étrangers à travers les eaux territoriales, quand il est autorisé soit par un statut particulier soit par l'État riverain, doit être un passage innocent. Cette règle s'appliquerait même au cas où l'on reconnaîtrait le bien-fondé de la thèse britannique relative à la nature juridique du détroit de Corfou. S'il n'est pas innocent, le passage d'un navire de guerre étranger constitue une violation de la souveraineté de l'État riverain et par suite un manquement à une obligation du droit des gens.

Qu'est-ce que le passage innocent ? Les deux termes de la formule sont très clairs. C'est, d'une part, un *passage*, c'est-à-dire le fait de se rendre d'un point à un autre. D'autre part le mot « innocent » oblige le navire de guerre à ne pas inquiéter par son passage les populations riveraines, à ne pas apporter de trouble à l'ordre public ou à la sécurité de l'État riverain.

De cette définition très simple résulte tout d'abord l'interdiction faite au navire de guerre de se livrer à toute opération ou manœuvre que ne rendrait pas nécessaire le cours normal de sa navigation lorsqu'il effectue le passage. Le navire de guerre doit *passer*, sans rien faire d'autre. Par exemple, il ne saurait se livrer à des exercices militaires et, à plus forte raison, à des démonstrations de force. Il ne saurait se livrer à des opérations de sondage ou relever les défenses côtières. Il ne saurait, à plus forte raison, se livrer à des opérations plus compliquées encore, telles que modification ou création de routes maritimes, enlèvement d'obstacles, travaux de déminage, établissement de chenaux de navigation, pose ou enlèvement de balises. Tout cela n'est évidemment pas du passage, et tout cela rentre normalement dans la compétence exclusive de l'État riverain. Voilà ce qu'indique le mot « passage ».

D'autre part, le passage doit être innocent ou inoffensif ; c'est sur la portée de ce second terme que j'ai le regret de ne pas être tout à fait d'accord avec notre éminent ami sir Eric.

D'après lui, pour que le passage soit innocent, il suffit que le navire de guerre s'abstienne de troubler par des actes directs et positifs la sécurité ou l'ordre public de l'État riverain. Je suis d'accord sur cette formule générale, qui est d'ailleurs celle qui fut adoptée par la Conférence de La Haye en 1930. Mais je pense que sir Eric a essayé de lui donner un sens restrictif qu'elle n'a pas et qui serait incompatible avec la notion d'ordre public. Cette notion est plus compréhensive, plus large, plus complexe qu'il ne paraît l'indiquer, et son contenu doit varier selon les circonstances.

Pour que le passage du navire étranger ne trouble pas l'ordre public, il ne suffit pas que le navire s'abstienne de toute provocation directe et volontaire, ou de toute intervention dans les affaires de l'État riverain. Pour interdire de telles actions, de telles interventions au cours du passage, on n'aurait pas eu besoin d'employer le mot « innocent », le premier terme de la formule, le mot « passage » aurait été suffisant. Ajouter à la formule le qualificatif « innocent » signifie que l'on exige davantage du navire étranger. Dans l'expression « passage innocent » se trouve l'idée que le navire de guerre ne doit pas — même sans faire autre chose qu'un simple passage — porter une atteinte même légère à la sécurité de l'État ou à l'ordre public. Son passage ne doit avoir aucun effet sur la sécurité et l'ordre public. L'ordre public de l'État riverain serait troublé si le passage s'effectuait d'une façon telle qu'il

fût interprété comme une menace à la sécurité et à l'ordre publics. Autant que possible, le navire de guerre doit perdre le caractère menaçant qui lui est propre, pour employer ici la formule si souvent citée de Elihu Root. Il doit se présenter dans les eaux territoriales de façon que son passage ne prête à malentendu, ou du moins à un malentendu tel que l'ordre public soit troublé. Car si l'ordre public est troublé, le passage est contraire au droit international.

De ce point de vue, comment apprécier le *caractère innocent* du passage ? On doit le faire en considérant l'apparence et le comportement du ou des navires engagés dans les eaux territoriales ; il n'y a pas d'autre méthode applicable.

Un navire de guerre qui défilerait devant un port étranger avec des canons braqués vers la côte, avec des hommes aux postes de combat, n'effectuerait pas un passage innocent, car il porterait atteinte à la tranquillité publique, surtout dans une période de troubles locaux. Il en serait de même si le navire exécutait des exercices de tir, des sentences capitales ou se livrait à toute autre manifestation intempestive, bruyante et visible. L'opinion publique pourrait alors s'alarmer, s'inquiéter. Il pourrait y avoir malentendu, et le passage ne serait plus innocent.

On est ici, je le sais, sur un terrain délicat, car il s'agit, en somme, d'apprécier les apparences du passage. Mais la coutume internationale a dégagé peu à peu les signes extérieurs auxquels on reconnaît, sans doute possible, que le passage est innocent. Le navire qui se conforme à ces règles ne risque pas de troubler l'ordre public et de violer le droit international. Il est à l'abri de tout soupçon et de toute critique.

Nous connaissons ces règles. L'armement en totalité doit être mis dans l'axe du navire. Les hommes doivent être, de préférence, placés à ce que l'amiral Moullec appelait d'un joli mot « le poste d'admiration ». C'est là une règle de courtoisie française, que nous sommes heureux de trouver dans la marine de notre pays. En tout cas, on ne doit pas placer les hommes d'une façon apparente et ostentatoire, si je puis dire, aux postes de combat, on ne doit pas les mettre en tenue de combat, surtout sur des croiseurs ou des navires pouvant transporter des compagnies de débarquement. Les canons seront, de préférence, « tapés et capotés », suivant l'expression consacrée, afin de bien montrer qu'on n'a pas l'intention de s'en servir, que l'on se borne à passer et qu'on ne songe ni à intervenir, ni à menacer.

Au cours d'un passage innocent — s'il est vraiment innocent —, on répondra évidemment à toutes les demandes de renseignement des autorités locales ; on se conformera avec courtoisie à toutes les consignes qui pourraient être données le cas échéant par les autorités. On prendra toutes les précautions pour éviter tout malentendu et toute confusion sur l'objet du passage. On se conduira en invité, en hôte de l'État qui autorise le passage dans ses eaux.

En bref, il ne faut pas qu'on puisse imaginer que le navire de guerre se propose autre chose que de passer sans faire rien de plus. Sans quoi, l'ordre pourrait être troublé et le passage pourrait alors être considéré comme n'étant plus innocent.

Je voudrais compléter ces observations par trois remarques, qui feront, je l'espère, plaisir à mon ami sir Eric.

La première remarque est pour marquer, à nouveau, mon complet accord avec lui — je croyais l'avoir déjà fait — quand il dit que le

caractère innocent du passage doit s'apprécier *objectivement* et non *subjectivement*. Ce qui importe, c'est l'apparence du navire, c'est son comportement réel, et non l'état d'âme du commandant, ses opinions sur les habitants du pays ou ses sentiments à l'égard de l'État dont il traverse les eaux territoriales.

D'où il suit — n'est-il pas vrai, sir Eric — que l'amiral le plus débonnaire de la flotte britannique, mettons l'amiral Kinahan, pourrait ne pas effectuer un passage innocent, même avec les meilleures intentions du monde. Il lui suffirait, pour cela, de faire défiler devant un petit pays inquiet, nerveux, et à juste titre, une puissante escadre dont l'apparence troublerait la paix publique.

Dans ce cas l'amiral Kinahan, tout en étant animé des meilleures intentions du monde, effectuerait un passage qui ne serait pas innocent. Je suis tout à fait d'accord sur la question du caractère objectif du passage innocent.

La seconde remarque est pour souligner qu'on doit prendre en considération non seulement l'apparence de chaque navire, mais leur nombre, quand ils passent en groupe, pour déterminer le caractère du passage. Le passage d'un navire isolé peut ne pas troubler l'ordre public, alors que le passage d'une escadre peut troubler l'ordre public, même si chaque bâtiment de l'escadre, pris à part, a l'apparence pacifique et se conduit bien.

Pour plaire à sir Eric, je vais citer — tout à fait correctement cette fois — un passage du rapport Schücking que j'avais, paraît-il, maltraité, en le citant de mémoire lors de ma première plaidoirie.

Voici la déclaration du Dr Schücking : « Naturellement, il ne doit s'agir que d'un passage inoffensif. Du caractère pacifique du passage on peut certainement douter plus facilement quand il s'agit d'une grande flotte de guerre, qui entre, en temps de tension politique entre les États, dans une mer territoriale d'un État étranger, que quand il s'agit d'un simple bateau de commerce. Mais cette circonstance ne change en rien le principe juridique que, même au profit des navires de guerre, un droit d'usage commun existe dans la mer territoriale étrangère, qui ne peut être restreint arbitrairement, mais simplement pour des raisons de conservation nationale. »

Cette fois-ci, la citation est tout à fait exacte, et je la crois plus en faveur de ma thèse que celle que j'avais donnée. On est toujours puni quand on fait des citations inexactes. J'avais eu tort de me fier un peu trop à ma mémoire au cours de ma première plaidoirie.

« Pour des raisons de conservation nationale », on peut modifier et restreindre le droit de passage des navires de guerre. La présence d'une escadre importante, surtout en cas de tension politique entre les États, peut donner une impression tout à fait différente de celle d'un bateau de commerce ou même d'un navire de guerre. Voilà qui me convient tout à fait !

Ma troisième remarque découle de celle que je viens de présenter. La voici: Les règles du passage innocent doivent s'interpréter non seulement de façon objective, mais en fonction des circonstances, du temps et du lieu.

Pour apprécier le caractère innocent du passage, le juge international doit se demander si l'ordre public a été troublé, si la sécurité de l'État riverain a été atteinte ou menacée, si sa souveraineté a été compromise. Tout cela varie selon les cas et les circonstances. Puisqu'il s'agit de juger

d'après les apparences du navire et les résultats du passage, on pourra se montrer moins exigeant au cas de navires appartenant à une Puissance amie, et à plus forte raison alliée. Il n'est pas douteux que si l'escadre de l'amiral Kinahan avait défilé devant un port français, même avec ses hommes au poste de combat, l'ordre public n'aurait pas été troublé. Nous aurions, au contraire, été tout à fait heureux de l'admirer. Mais défiler dans les mêmes conditions devant un petit État dont la côte est précisément revendiquée par un autre État, c'est une autre affaire. C'est défiler dans une circonstance différente qu'il faut prendre en considération. De même sera-t-on peu rigoureux à l'égard d'un bâtiment faiblement armé qui passe le long des côtes d'un État puissant et bien défendu.

Par contre, on doit se montrer plus exigeant s'il s'agit d'une escadre nombreuse et forte, dans une région historiquement exposée à des invasions, revendiquée par un État voisin et soumise à des incidents de frontière, et dont les habitants ont encore à l'esprit — comme cela est naturel — les souvenirs des invasions qu'elle a subies dans les dernières années.

L'application des règles du passage innocent en fonction des circonstances, tel est le second principe de droit international dont le Gouvernement albanais demandera l'application.

Arrivons au troisième principe juridique — c'est le dernier que j'examinerai devant vous — qui servira de base à notre argumentation.

Nous prétendons qu'un État n'a jamais le droit de faire des opérations de police judiciaire sur le territoire d'un autre État qui n'a pas autorisé ces opérations. Nous demanderons l'application de ce principe dans l'examen de l'opération Retail, mais, traitant ici les questions juridiques, je veux immédiatement préciser notre position. L'usage de la force et même la menace de la force, pour imposer à un État de telles mesures de police judiciaire auxquelles il n'avait pas consenti, est une atteinte à sa souveraineté, et par suite un manquement à une obligation internationale.

Cette règle est fort simple, et nous avons la naïveté de la croire très forte.

Mais nous avons entendu, à ce propos, les théories ingénieuses de l'éminent avocat du Royaume-Uni. A l'en croire, vous devez être fort heureux, Messieurs, que les États entreprennent, en vos lieu et place, et pour vous servir, certaines opérations d'information et de police judiciaires. Si de telles opérations ne pouvaient être entreprises, a-t-on dit, vous seriez presque réduit à l'impuissance. Mais grâce à la théorie de mon savant collègue, vous voilà assurés de rendre la justice toujours et dans tous les cas, du moins au bénéfice des puissants, qui seuls peuvent aller chercher ces preuves contre les faibles qui ne disposent pas, eux, des mêmes possibilités. Personne, en effet, ne peut se faire d'illusions sur ce point : les preuves qu'on vous apporterait par des opérations du genre Retail — si la thèse britannique était consacrée — ne seraient jamais que les preuves favorables aux auteurs de ces opérations, c'est-à-dire aux puissants dans leurs rapports avec les faibles. Nous ne pouvons pas pousser la naïveté jusqu'au point d'avoir beaucoup de doute à ce propos.

Je modifierai pour l'appliquer ici la parole de Beaumarchais, en disant qu'il faut se hâter de sourire de certaines conceptions juridiques, de crainte d'être obligé de s'en irriter.

On pourrait, si l'on avait mauvais caractère, s'irriter et trouver choquante la prétention de faire sanctionner par la Cour internationale de Justice une règle qui permettrait aux puissants de se trouver, toujours devant vous, en situation de supériorité.

Comment sir Eric a-t-il présenté sa thèse, plus exactement comment a-t-il essayé de l'expliquer ? Il l'a fait d'une façon très ingénieuse, séduisante, du point de vue des idées, mais inacceptable en droit.

J'observe, en premier lieu, que sir Eric lui-même ne nie pas que sa thèse n'ait jamais été admise par le droit international public. Permettez-moi, pour ne pas trahir sa pensée, de le citer dans sa propre langue, malgré mon mauvais accent. Voyons d'abord ce qu'il demande :

« When State A has suffered damage and State A has good reason to suspect that State B has committed against it a serious offence—an illegality under international law—and State A wishes to bring that offence before the appropriate international organization, if the evidence justifies its suspicion, State A may take action—which in other circumstances would be an infringement of the right of B—to investigate the cause of the damage and to preserve the evidence if it is found, if State A has good reasons to think that if he does not do this, State B will cause the evidence to disappear, provided that the action is not disproportionated to the suspected offence. »

Sir Eric reconnaît que cette thèse n'a jamais été appliquée par le droit positif. Nous sommes ici, a-t-il dit, en présence d'un « premier cas » soumis aux tribunaux internationaux.

Je pourrais arrêter ici ma critique. La Cour est chargée d'appliquer les règles du droit international et non de les modifier. Nous savons que sa jurisprudence contribue à l'évolution et même à la formation du droit positif, et il est nécessaire qu'il en soit ainsi. Mais la Cour ne peut, de propos délibéré, aller à l'encontre des fondements actuels du droit positif.

Ce serait lui demander ce qui, je crois, serait en dehors de sa compétence. C'est pourtant ce qu'on lui demande de faire.

On prétend rajeunir, en limitant son application au cas précisé par sir Eric, la fameuse théorie de l'intervention. On demande à la Cour de permettre à un État de se substituer à un autre État dans l'exercice de ses droits souverains. Pour ce faire, on invoque, il est vrai, les meilleurs prétextes. Mais on a toujours invoqué les meilleurs prétextes pour justifier l'intervention des grands États dans les affaires des autres.

Sir Eric reconnaît d'ailleurs que le terme « intervention » a mauvaise réputation, ce qui ne l'empêche pas de persévérer dans son entreprise. « Si vous admettez ma thèse », dit-il, « les juristes, plus tard, en trouveront un autre. » Je répondrai que c'est la chose et pas seulement le mot qui a mauvaise réputation. Ce qu'il nous propose, c'est bien une « intervention » — car l'intervention, c'est la substitution temporaire du pouvoir d'un État au pouvoir d'un autre État. C'est la formule dont se sert Accioli, qui ajoute : « C'est l'ingérence dans les affaires intérieures d'un autre État, avec l'obligation d'obliger ce dernier à procéder conformément à la volonté du premier. » Malgré son ingéniosité, sir Eric ne peut pas échapper à cette définition. Il nous a dit, il est vrai, que la formule d'Accioli comprenait les mots « dans les affaires intérieures » et non pas « l'ingérence dans les affaires extérieures », et il a ainsi pensé répondre aux objections que je lui avais faites dans ma première plaidoirie.

Messieurs, j'ai la naïveté de penser que des opérations de police judiciaire à opérer sur le territoire d'un État, même pour une affaire pouvant avoir des répercussions internationales, sont des « affaires intérieures ». La recherche des criminels est une affaire intérieure. J'ai aussi la naïveté de croire que, dans la vie internationale, l'intervention a parfois été un fait justifié par des circonstances politiques aux yeux du politique ou même du moraliste, mais qu'elle n'a jamais été un droit, et qu'il serait dangereux de proclamer qu'elle peut être un droit.

J'entends bien que certains actes assimilables à l'intervention ou voisins de l'intervention sont reconnus par le droit des gens. Il en est ainsi de la légitime défense. Mais on se trouve alors en présence d'une exception à la règle commune, et les exceptions, nous le savons, sont de droit strict. Ce qu'on vous demande, c'est de créer une nouvelle exception, c'est d'improviser un régime nouveau, et il ne semble pas qu'on soit fondé, ni en droit ni en fait, à demander cela.

A ces arguments de pure doctrine juridique, je voudrais, en effet, ajouter quelques très brèves considérations de fait.

Mon savant contradicteur vous propose de définir les conditions d'application de l'exception qu'il voudrait voir créer. Il veut limiter ou réglementer le droit de l'État à recueillir les preuves dont il a besoin. J'observerai tout d'abord qu'il propose d'étendre ce droit aux nécessités de la mise en œuvre, non pas simplement de la justice internationale, mais de ce qu'il appelle « l'organisation internationale appropriée »; ce qui est, me semble-t-il, singulièrement dangereux. Imaginons, par exemple, un désaccord entre deux États sur une question de législation industrielle ou sur les conditions de travail dans un pays déterminé, dans le cas où ces conditions auraient fait l'objet d'un accord international. L'organisation internationale appropriée pourrait être le Bureau international du Travail ou le Conseil économique et social. Supposons-le tout au moins. Vous voyez à quoi entraînerait la proposition britannique, si nous la prenions, même limitée, suivant la formule de mon savant contradicteur.

Mais restons, Messieurs, dans la sphère d'application de la justice internationale. Sir Eric n'a évidemment convaincu personne que sa formule serait applicable aussi bien par les faibles que par les forts. Il a cité une hypothèse : celle d'un petit État qui pourrait saisir un avion ou un navire appartenant à un grand État. C'est une hypothèse d'école, sans rapport avec la réalité. Il n'est pas besoin d'un grand effort de réflexion pour se rendre compte qu'un petit État qui voudrait saisir par exemple un avion appartenant aux États-Unis, à l'Angleterre, à la France ou à telle autre Puissance importante, se trouverait un peu gêné pour le faire et se trouverait exposé, le lendemain, à des mesures de représailles qui seraient évidemment fâcheuses. Il n'est pas besoin d'un grand effort de réflexion pour se rendre compte que la théorie de sir Eric aurait les résultats suivants :

Premièrement, seuls les États forts pourraient la mettre en œuvre. Ils ne pourraient l'appliquer que dans leurs relations avec des États très faibles.

Deuxièmement, l'application de cette théorie ne donnerait à la justice internationale aucune garantie d'impartialité. On ne saurait être assuré que les grands États livreraient toujours à la justice les

documents et les preuves qui leur seraient défavorables. Imaginez qu'on ait trouvé dans le détroit de Corfou une copie égarée de XCU. Nous savons que l'Angleterre ne l'eût pas apportée à la barre. Pourtant, d'après sir Eric — et il a raison —, il n'est pas au monde d'État plus respectueux de la justice internationale que la Grande-Bretagne. Donc, si la Grande-Bretagne effectuait des opérations de police, nous savons qu'elle n'apporterait pas certains documents, jugés importants par la Cour internationale, devant votre juridiction. Une justice qui accorderait plus de facilités aux forts qu'aux faibles dans la recherche des éléments de preuve dont ils ont besoin serait singulièrement boiteuse.

Voulez-vous me permettre une parenthèse ? Par expérience personnelle, Me Nordmann et moi pouvons vous affirmer que les petits États sont déjà en état fort sérieux d'infériorité quand ils ont à plaider contre les grands. Leurs services techniques sont imparfaits ; des documents qui pourtant sont en faveur de leurs thèses, comme celui que nous avons vu tout à l'heure, ne sont pas produits parce qu'on les oublie ; leurs conseils et leurs experts sont peu nombreux. Messieurs, il ne faut pas accroître ces infériorités dont souffrent déjà les petits États. Permettez-moi de dire à nos adversaires — et je voudrais pouvoir indiquer que ces observations ne figurent pas au procès-verbal — qu'ils ont eu, pour la préparation de leurs dossiers déjà beaucoup plus de facilité que nous. Un seul exemple : notre principal expert naval, l'amiral Moullec, a été touché par moi l'avant-veille du jour où les débats ont commencé : le samedi qui a précédé l'audience du lundi, à laquelle ont commencé les débats oraux du procès. Il a eu moins de temps que ses collègues britanniques pour se préparer et moins de facilités pour se documenter. Ainsi les grands États sont déjà favorisés par rapport aux petits. C'est un fait certain. Quand on ne peut pas éviter les inégalités, il faut les accepter. Mais il ne faut pas les accroître. Le droit international ne doit pas en créer de nouvelles qui viendraient s'ajouter à celles dont les petits États souffrent déjà.

Troisièmement, si la théorie de sir Eric était adoptée pour la recherche des éléments de preuve et des pièces à conviction — c'est-à-dire pour l'information —, il n'y aurait aucune raison de ne pas l'étendre aux procédures d'exécution. Il y a certainement plus de raisons de permettre à un État de poursuivre par la force l'exécution d'une sentence rendue à son profit que de lui permettre de rassembler les preuves dont il a besoin. Si la sentence a été rendue par un juge examinant deux dossiers établis dans des conditions d'égalité aussi grande que possible, il peut être considéré comme normal de permettre au bénéficiaire de cette sentence d'exécuter lui-même la sentence.

Pourtant, Messieurs, le droit des gens a toujours répugné à admettre de telles voies d'exécution. Cette répugnance s'explique à la fois par des raisons de doctrine et par des raisons d'opportunité. Je n'ai pas besoin de rappeler les discussions classiques, historiques même, qui ont eu lieu quand il s'est agi de faire exécuter par certains États de l'Amérique latine des obligations pécuniaires. Si l'on a reconnu qu'il y avait danger à permettre à l'État de se faire lui-même l'agent d'exécution d'une décision internationale, à plus forte raison faut-il reconnaître qu'il y a danger à donner à l'État le droit de rassembler les preuves dont il a besoin pour présenter sa thèse et défendre sa cause devant la justice.

Quatrièmement, la doctrine de sir Eric est contraire au Pacte des Nations Unies. Elle est aussi contraire à la tendance générale de la politique internationale et du droit international, qui est de substituer l'action collective à l'action individuelle et la coopération internationale à la loi du plus fort. Cette tendance, Messieurs, est peut-être encore faible, mais c'est tout notre espoir. Si vous sanctionniez la théorie de sir Eric, vous iriez à l'encontre de la tendance progressive qui semble prévaloir dans la vie internationale actuelle : l'interdiction à l'État de se faire justice lui-même, l'interdiction de l'intervention individuelle, et, par voie de corollaire, le développement des procédures d'interventions collectives qui présentent au moins certaines garanties d'impartialité plus grande.

Je voudrais, s'il veut bien me le permettre, conseiller à mon éminent ami sir Eric de reprendre sa thèse qui est très intéressante, de la modifier et de la transformer, afin qu'elle aboutisse à une proposition du Gouvernement britannique aux Nations Unies pour l'organisation d'une procédure d'information judiciaire rapide. Il est souhaitable que des opérations de police judiciaire faites sous le contrôle de la Cour ou sous le contrôle d'une organisation internationale puissent être entreprises. Nous serions très heureux qu'une procédure internationale pût voir le jour et se développer à ce propos. Mais il est évident que seule une procédure internationale, comportant des garanties d'impartialité complète, est ici concevable et désirable.

Pour toutes ces raisons de droit et de fait, le Gouvernement albanais vous demande de maintenir la règle traditionnelle suivant laquelle nul n'a le droit de se faire justice. Nul n'a le droit de fausser le cours de la justice — ou de risquer de la fausser — en conduisant lui-même et sans contrôle une information judiciaire dont il serait seul bénéficiaire. Grands et petits États ont le devoir de collaborer à votre œuvre. Mais pas plus les grands que les petits n'ont le droit de se substituer à vous.

En discutant l'opération Retail, j'aurai l'occasion de revenir sur certains aspects de la thèse britannique. Mais à ce moment de ma discussion, j'ai voulu me borner à vous exposer les principes dont nous entendons réclamer l'application.

Il me reste à examiner en fait, dans les deux autres parties de mon exposé, l'affaire du 22 octobre et l'opération Retail. Si la Cour veut bien m'y autoriser, je vais lui demander quelques minutes d'interruption.

Monsieur le Président, j'arrive à la seconde partie de mes observations. La Grande-Bretagne a-t-elle respecté les règles du droit international en faisant passer des navires de guerre, le 22 octobre 1946, dans les eaux territoriales de l'Albanie ? A-t-elle, au contraire, manqué à une obligation internationale reconnue par le droit positif ?

Voilà la question. Pour faire la démonstration qui m'incombe, j'examinerai les questions suivantes :

L'escadre de l'amiral Kinahan pouvait-elle pénétrer sans autorisation dans les eaux albanaises ?

Les conditions dans lesquelles fut exécuté le passage du 22 octobre permettent-elles de le considérer comme un passage innocent ?

Quels furent les résultats de ce passage ?

Demandons-nous, en premier lieu, si l'escadre Kinahan se trouvait légitimement, le 22 octobre 1946, dans les eaux albanaises.

Je ne le pense pas. D'une part, l'amiral Kinahan ne « passait » pas dans les eaux albanaises. Il accomplissait, avec ses navires, une mission d'un caractère bien différent. D'autre part, le Gouvernement albanais avait fait connaître sa volonté de subordonner l'admission des navires de guerre étrangers, dans ses eaux territoriales, à une autorisation préalable. Cette notification liait le Gouvernement britannique.

Reprenons ces deux arguments.

Le premier risque de sembler plutôt un élément d'appréciation de la conduite britannique qu'un argument juridique proprement dit.

Mais, Messieurs, c'est par la nécessité de la navigation internationale que le « droit de passage » a toujours été justifié. Au cours de sa première plaidoirie, sir Eric Beckett n'a pas donné d'autre fondement logique à sa thèse. Il me permettra bien de le combattre avec ses propres armes. Si les besoins de la navigation lui font considérer le droit de passage des navires de guerre comme un droit véritable, alors, en tant que droit, ce droit est limité aux besoins de la navigation ; on ne peut l'étendre au delà.

La logique — qui est un défaut français, vous le savez — a ses exigences. Si le droit de passage se limite aux besoins de la navigation, aux besoins du passage, ce droit n'existe plus lorsque la présence des navires de guerre étrangers s'explique par des raisons qui n'ont pas de rapport avec la navigation, avec le passage, c'est-à-dire la nécessité de traverser des eaux territoriales étrangères pour aller d'un point à un autre. En ce cas, la présence des navires de guerre peut avoir une autre justification ; mais on ne peut pas alors invoquer le droit de passage.

Or, nous savons, par les télégrammes échangés entre l'Amirauté et le commandant en chef des forces navales britanniques en Méditerranée, que les navires de l'escadre Kinahan n'avaient nul besoin de « passer » par le détroit de Corfou. Plus exactement, nous savons qu'ils ne sont pas passés dans ce canal, pour des raisons de navigation, mais pour accomplir une mission politique.

Les navires devaient se rendre de Corfou à Argostoli. Ils allongeaient leur route en passant devant Saranda. On a dit, il est vrai, que l'amiral Kinahan avait décidé de faire des manœuvres au nord de Corfou. Mais si nous examinons le programme général de la croisière d'automne des forces britanniques, qui a été versé aux débats, si nous considérons ce texte pour découvrir la vérité, nous nous apercevons que le passage n'a pas été décidé parce que l'on devait exécuter des manœuvres ; ce sont les manœuvres qui ont été ordonnées pour justifier, le cas échéant, le passage.

Cela n'est pas douteux si nous observons, en premier lieu, qu'une partie des navires engagés dans la manœuvre et qui étaient à Corfou, quitta ce port par une route différente. Le passage à travers les eaux albanaises était donc inutile. D'autre part, des manœuvres entre un porte-avions, des croiseurs et des torpilleurs pouvaient se faire n'importe où. La mer est vaste. Il n'y avait donc aucune raison tirée, soit de la navigation normale, soit même du désir de faire manœuvrer les navires pour passer devant Saranda. Ce passage compliquait les choses au lieu de les simplifier.

La véritable raison du passage nous est fournie par les documents britanniques. Par dépêche du 21 septembre 1946, l'Amirauté avait fait savoir au commandant en chef en Méditerranée que « le Gouvernement britannique désirait savoir si le Gouvernement albanais avait

appris à se bien conduire ». La dépêche ajoutait : « 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. »

Le 22 septembre, le commandant en chef répondait : « Ils ne l'ont pas encore fait, mais mon intention est que l'amiral Kinahan, arborant son pavillon sur le *Mauritius* et accompagné du *Leander* et de deux contre-torpilleurs, s'y rende quand il quittera Corfou, le 22 octobre. »

Les ordres donnés par son chef direct à l'amiral Kinahan n'ont pas été versés aux débats. Nous ne les demandons pas. De même l'ordre établi par l'amiral Kinahan pour exécuter sa mission, le fameux XCU, n'a pas été communiqué, malgré la demande formelle de la Cour et malgré notre renonciation au droit que nous avions de pouvoir examiner cet ordre.

En l'état actuel des documents dont nous disposons, nous avons le droit de conclure que l'ordre donné à l'amiral Kinahan n'était pas de faire des manœuvres, mais simplement de passer, pour se rendre compte de l'attitude du Gouvernement albanais. Après quoi, cette mission accomplie, il irait rejoindre ses autres navires dans la mer libre, et les manœuvres commençaient. Mais il « passait » devant Saranda pour savoir si le Gouvernement albanais avait appris à se bien conduire. Ce n'est pas la faute du Gouvernement albanais, ni celle de la Cour, si nous devons nous borner à cette explication. Il peut y en avoir une autre dans XCU ou dans les ordres donnés par l'amiral Willis. Nous sommes obligés, par courtoisie pour vous et par respect de la vérité, de raisonner sur les documents que vous avez mis au dossier, et non sur ceux que vous avez refusé d'y mettre.

Sir Eric a tenté d'expliquer en fait l'action de son Gouvernement. La question, nous a-t-il dit, de l'établissement des relations diplomatiques avec l'Albanie s'étant posée à nouveau après l'incident du 15 mai, il était naturel que le Gouvernement du Royaume-Uni s'informât des dispositions du Gouvernement albanais. Les deux Gouvernements n'étaient pas d'accord sur la question du passage. Le Gouvernement britannique avait évidemment le droit de suspendre sa décision sur le rétablissement des relations diplomatiques jusqu'à ce que le Gouvernement albanais ait modifié son point de vue. Messieurs, nous n'avons jamais nié ce droit, mais parmi les moyens normaux dont dispose un gouvernement pour sonder les dispositions d'un autre gouvernement, l'emploi et l'envoi d'une escadre importante n'ont jamais figuré.

Le Gouvernement britannique avait agi jusqu'alors par voie diplomatique. Il pouvait continuer à le faire. On a dit : « Cela n'eût guère avancé les choses, on était au point mort et chacun restait sur ses positions. » Mais alors l'envoi d'une escadre, le passage de navires de guerre contrairement à la position prise par le Gouvernement albanais, à tort ou à raison — je le dis pour les besoins de la discussion —, n'était pas simplement un moyen de s'informer. C'était un moyen de pression, et voilà qui éclaire la fameuse formule employée par l'Amirauté : « Allez donc voir si ces gens-là ont appris à se bien conduire. »

L'amiral Willis, homme intelligent et qui comprend à demi-mot, ne s'est pas trompé sur le sens de cette formule. Il n'a pas répondu : « A l'occasion, quand les besoins de la navigation l'exigeront, nous

ferons passer un navire de guerre, en prenant les précautions d'usage, ou en avertissant le Gouvernement albanais de ce passage, pour sonder ses intentions. »

S'il avait répondu ainsi, on lui aurait sans doute répondu qu'un amiral anglais devrait être plus intelligent et mieux comprendre le sens des formules employées dans les télégrammes de l'Amirauté.

Il avait fort bien compris, et il a répondu : « L'amiral Kinahan se rendra dans le détroit de Corfou, avec quatre navires de guerre, le 22 octobre. » Il avait si bien compris les desseins de l'Amirauté, qu'on lui a laissé carte blanche et que l'amiral Kinahan a exécuté la mission ainsi décidée par l'amiral Willis.

L'Amirauté a donc accepté que ce soit une escadre importante qui aille constater si le Gouvernement albanais avait appris à se bien conduire.

J'aurais mauvaise grâce à insister sur ce point. Sir Eric Beckett a bien voulu reconnaître que le passage du 22 octobre fut un *test* politique. Il ajoute, il est vrai, que le passage « was not only to be a test ». Mais il admet qu'il fut un *test* au moins pour partie. Et cette admission me suffit.

Dans la mesure où il fut un *test* politique, le passage de l'escadre Kinahan ne constituait pas un « passage » au sens juridique du terme. L'escadre Kinahan accomplissait une mission politique. Peut-être ai-je choqué mes éminents adversaires en disant que cette mission avait pour objet de faire pression sur le Gouvernement albanais. Je n'ai pas, je le reconnais, à qualifier la mission Kinahan. La Cour n'a pas davantage besoin de le faire. Mais il suffit d'observer qu'il s'agissait d'une mission, et que l'on était par conséquent sorti de la sphère d'application du droit de passage.

Considérons le second argument. Il est plus important, et sa valeur est plus certaine, je le reconnais volontiers.

Le soi-disant passage de l'amiral Kinahan était contraire au droit des gens, parce qu'il était contraire aux conditions mises par le Gouvernement albanais à l'admission de navires de guerre étrangers dans ses eaux territoriales.

On a beaucoup parlé de l'incident du 15 mai, qu'on paraît avoir grossi à plaisir. J'en parlerai fort peu, pour la simple raison que la Cour n'a pas à statuer sur cet incident. J'ignore ce que nous aurions plaidé les uns et les autres et surtout ce que la Cour aurait décidé si l'incident du 15 mai avait été déféré à la juridiction internationale. Il ne l'est pas. Je me conformerai à ce qui, je pense, est le désir de la Cour, en plaidant uniquement le procès dont elle est saisie et non pas celui que le Gouvernement britannique n'a pas soumis à son examen.

Mais j'indique au passage — un passage bien innocent — que le Gouvernement albanais a déféré au désir de la Cour et a communiqué, à propos de l'incident du 15 mai, tous les documents qu'elle avait bien voulu nous demander. Et, vous l'avez vu, je n'y reviens pas, ces documents montrent bien quelle était la volonté des autorités albanaises et quel est le sens qu'il faut donner aux coups de canons malheureux, déplacés, je le reconnais, — et je ne veux pas dire parlà que je regrette qu'ils n'aient pas été placés sur les croiseurs —, qui ont été tirés le 15 mai par un officier maladroit.

Mais ce que l'incident du 15 mai a permis de fixer, ce sont les positions respectives des Gouvernements britannique et albanais à l'égard du droit de passage. C'est cela qui importe.

Le 29 mai 1946, le chef d'état-major albanais adressait au représentant des États-Unis une note dont on a voulu tirer argument contre l'Albanie. La note interdisait aux navires de guerre, et aux navires marchands, je le reconnais volontiers, le droit de pénétrer sans notification et sans autorisation préalable dans les eaux territoriales albanaises. L'interdiction s'adressait à tous les navires étrangers, et le représentant des États-Unis était prié de la communiquer aux autorités britanniques et grecques.

Que cette note ait contenu une erreur de droit ou peut-être simplement de terminologie, je n'éprouve aucune peine à l'admettre. Il est possible que le commandant en chef albanais ait employé l'expression « eaux territoriales » dans un sens qui était celui que lui donnaient jadis d'excellents juristes et qu'il ait voulu parler d'eaux intérieures. De plus, j'ai trouvé dans la plaidoirie de sir Eric un passage dans lequel il nous indique que les marins britanniques peuvent faire des erreurs de droit, moins graves, disait-il, que celles qu'il ferait lui-même s'il devait piloter un navire de Sa Majesté. Nous savons tous que lorsque les militaires manient les textes de droit, il leur arrive de ne pas le faire exactement comme nous, et, à plus forte raison, que les juristes du Gouvernement britannique. Si vous voulez bien, pour en finir avec l'erreur du commandant en chef albanais, nous dirons que ce qui est excusable chez les marins britanniques doit l'être aussi chez les soldats albanais.

Mais ce qui est important, c'est la position prise par le Gouvernement albanais dans la correspondance diplomatique échangée après l'incident. Le Gouvernement albanais proclame sa volonté de se conformer aux règles du droit international. Là encore, je dirai volontiers qu'il a employé peut-être des formules qui ne sont pas tout à fait celles de la diplomatie traditionnelle, parce que, quand un gouvernement a deux ans d'existence, sa tradition n'est pas encore tout à fait bien établie au point de vue de l'emploi des formules diplomatiques, qui sont si nuancées et si compliquées.

Mais il marque sa position d'une façon bien nette. Il déclare qu'il respectera le droit international et ne mettra pas d'obstacles à la navigation. Par contre, il n'accepte pas la thèse britannique sur le droit de passage absolu et inconditionné. Étant donné les circonstances qu'il invoque et qui sont exceptionnelles, étant donné les incursions des bateaux grecs, il subordonne l'entrée des navires étrangers dans ses eaux à une autorisation préalable. Cette fois, il s'agit à n'en pas douter des navires de guerre, puisqu'on se réfère aux règles du droit international et qu'en fait on n'a jamais exigé la moindre autorisation pour le passage des navires de commerce.

La décision du Gouvernement albanais était légitime. Elle était parfaitement justifiée par les circonstances exceptionnelles où se trouvait cette partie du monde, notamment par la tension politique existant entre la Grèce et l'Albanie. En supposant même que les torts aient été du côté de l'Albanie, la tension politique n'est pas niable, les délégués du Gouvernement d'Athènes la proclament.

Il est impossible de soutenir que cette décision du Gouvernement albanais ne fut pas prise *bona fide*. Elle ne constituait pas un acte arbi-

traire, encore moins un acte contraire au droit international. C'était simplement l'exercice légitime, par le Gouvernement albanais, de son pouvoir d'appréciation des circonstances.

Cette décision s'imposait au Gouvernement britannique. Connaissant la position albanaise, le Gouvernement britannique n'avait pas le droit de faire entrer ses navires sans autorisation préalable.

Le Gouvernement albanais lui avait dit quelle était la véritable raison de cette décision : éviter tout malentendu semblable à celui du 15 mai, ne pas risquer qu'à nouveau un artilleur improvisé ou jeune confonde un navire britannique et un navire grec et risque de tirer cette fois non pas seulement en dehors du but, pour dire au commandant du navire de s'éloigner, mais sur le but. Il n'est pas douteux que la décision du Gouvernement albanais était une décision de sagesse. En tout cas, le Gouvernement britannique étant informé de cette décision et le Gouvernement albanais ayant pris le soin d'invoquer les circonstances exceptionnelles pour la justifier, le Gouvernement britannique était lié, il ne pouvait pas envoyer ses navires dans les eaux albanaises sans autorisation préalable. C'est pourtant ce qu'il a fait. Il a violé ainsi une obligation internationale bien définie. Il a donc engagé sa responsabilité internationale.

Abordons maintenant la seconde question : le « passage » du 22 octobre, à supposer qu'il mérite ce nom, fût-il innocent ? Je me suis longuement expliqué sur ce point au cours de ma plaidoirie. Je me bornerai à rappeler en termes généraux mon argumentation, pour avoir l'occasion de répondre aux principaux arguments présentés par mon savant contradicteur sir Eric.

D'abord, les circonstances exceptionnelles invoquées par le Gouvernement albanais imposaient, en tout cas, la prudence aux autorités britanniques. Peut-être l'amiral Kinahan ignorait-il la correspondance diplomatique échangée entre les deux Gouvernements ; mais il connaissait bien la situation politique et l'état des relations entre le Gouvernement d'Athènes et celui de Tirana. Si vous vous reportez aux documents communiqués par le Gouvernement britannique, vous constaterez qu'après avoir passé dans les eaux albanaises, l'amiral Kinahan s'était rendu en Grèce — on l'indique dans les comptes rendus — pour accomplir une mission de caractère politique, comportant notamment des entretiens avec les membres du Gouvernement d'Athènes et avec les ambassadeurs de différents pays représentés auprès de ce Gouvernement.

Cet homme particulièrement averti de la situation politique locale a-t-il pris les précautions nécessaires pour éviter tout malentendu ? A-t-il donné un caractère innocent au passage de ses navires ? Assurément pas.

Pour apprécier le caractère de ce passage, il suffit de prendre en considération un certain nombre de circonstances qui sont les suivantes :

Premièrement, l'importance de l'escadre. J'ai rappelé, à ce propos, l'opinion du Dr Schücking. La force de l'escadre britannique, si on la compare aux maigres défenses albanaises, avait de quoi terrifier les populations de Saranda, surtout si l'on tient compte de leur hantise justifiée de l'invasion. Au cours de ma première plaidoirie, j'avais comparé l'artillerie des navires britanniques à l'armement de la côte albanaise. Les indications servant de base à cette comparaison sont empruntées au *Jane's*, et chacun peut les vérifier.

Deuxièmement, les traditions et les coutumes fixant la pratique du passage innocent ne furent pas respectées. Les hommes étaient non pas au « poste d'admiration », mais aux « postes de combat ». Certains hommes, à tout le moins, se trouvaient sur le pont, en tenue de campagne, puisqu'ils étaient munis de casques, aux dires du commandant Lankester.

On nous a dit que les navires n'avaient jamais été en formation de combat, mais qu'ils avaient navigué en deux files parallèles. Je ne mettrai certainement pas en doute la parole des officiers britanniques qui ont donné ces indications, mais je voudrais indiquer ce qui a pu donner, aux gardes albanais, une impression différente.

Les témoins britanniques nous ont révélé qu'un des contre-torpilleurs avait eu une avarie à ses appareils de direction et qu'il s'était trouvé déporté pendant un moment de sa route normale. Si vous tenez compte du fait — que j'ai appris ici — que les navires de guerre ne font jamais de courbes, qu'ils suivent toujours des lignes droites séparées par des angles assez brusques, si vous tenez compte également du fait que le *Leander*, qui était derrière le *Mauritius*, suivait non pas exactement la même route mais une route parallèle, vous aurez l'explication de l'erreur commise de bonne foi par les gardes albanais.

Ils ont vu d'abord, avec leur optique, manœuvrer le navire, puisqu'on reconnaît qu'un navire est revenu à sa base. De l'endroit où ils étaient, ils ont vu un navire venir vers Saranda et tourner. Ils ont vu un second navire qui n'était pas dans son axe. Ils ont vu ensuite l'autre groupe de navires qui n'étaient pas exactement dans le sillage des premiers mais qui suivaient une voie parallèle. Ils ont pu s'y tromper. Ils ont été de bonne foi, comme les officiers britanniques sont de bonne foi.

Mais leur erreur prouve que les navires se sont présentés aux yeux des observateurs albanais, sans évidemment que l'amiral Kinahan y soit pour quelque chose, avec une apparence telle que les gardes albanais ont cru, et ne pouvaient croire autrement, que ces navires manœuvraient et prenaient une formation de combat en approchant de Saranda. Cela prouve que l'escadre de l'amiral Kinahan, qui déjà était trop nombreuse, n'avait pas pris les précautions suffisantes pour avoir un aspect innocent.

Troisièmement, j'appellerai l'attention de la Cour sur la position des canons du *Mauritius* — je ne puis parler que de lui, puisque nous n'avons pas les photographies des autres bâtiments — le 22 octobre.

Nous avons démontré, à l'aide de la photographie britannique, que tous les canons du *Mauritius* n'étaient pas dans l'axe longitudinal du navire. Et pourtant, dans un télégramme daté du 10 août 1946, l'Amirauté avait prescrit, au cas où des navires devraient passer dans le canal de Corfou, de faire mettre « l'armement dans l'axe longitudinal du navire ». L'armement, cela veut dire tous les canons, du moins tous les canons pouvant être placés dans cette position.

On nous a dit que les canons qui n'étaient pas dans l'axe étaient des canons de défense anti-aérienne. Je voudrais à ce propos faire trois observations :

1. Nous le savons par les indications du *Jane's* et la confirmation du commandant Lankester, tous les canons du *Mauritius* pouvaient être placés dans l'axe. Or, la dépêche du 10 août, n'en déplaise à sir Eric, était formelle et générale, elle ne comportait pas d'exception. « L'arme-

ment », cela veut dire l'armement. Vous dites qu'il ne s'agissait que des grosses pièces. Non. Les grosses pièces sont toujours dans l'axe quand on ne tire pas. A la position de repos, elles ne peuvent être autrement. Quand on dit « mettez l'armement dans l'axe », cela veut donc dire : « conformez-vous strictement à l'usage en matière du droit de passage et mettez *tous* vos canons dans l'axe ». Sans quoi, pour ces gros canons, l'ordre ne serait pas nécessaire.

2. Les canons de 4 pouces à bord d'un croiseur sont normalement employés pour la défense anti-aérienne, mais ils peuvent être aussi employés pour tirer sur d'autres objectifs. Ils constituent en réalité toute l'artillerie moyenne des croiseurs. Quand les Albanais ont vu ces canons pointés vers la côte, vers leur ville — cette ville qui fut bombardée si souvent au cours des dix dernières années —, il est normal qu'ils se soient inquiétés et que cette inquiétude ait troublé la paix publique.

Il est normal qu'ils se soient inquiétés pour la simple raison qu'au moment où le *Mauritius* était près de Saranda, s'il avait voulu ouvrir le feu sur la ville, à cette distance ce sont précisément les canons de 4 pouces qu'il aurait utilisés ; et ces canons étaient en direction de la côte.

3. L'amiral Moullec, examinant de près la photographie britannique, la seule dont nous disposions pour trancher le débat entre les témoins albanais et les Britanniques, a fait observer que sur les quatre batteries de quatre pouces du *Mauritius*, une était dans l'axe longitudinal et les autres dans une direction perpendiculaire à cet axe. Dans sa plaidoirie, sir Eric a bien voulu le reconnaître. Sans doute, a-t-il dit, avait-on été obligé de manœuvrer les canons pour mettre une embarcation à l'eau. Il se peut. Je n'en sais rien, et lui non plus. Mais il se peut aussi, ne l'oubliez pas, qu'on ait mis la batterie en position de tir vers l'arrière du bateau (qui à ce moment s'éloignait vers Kiephali), c'est-à-dire en direction de Saranda. Pour que la Cour sache quelle hypothèse, celle de sir Eric ou la mienne, est la bonne, il faudrait qu'elle pût consulter le XCU. Comme le Gouvernement britannique a refusé la communication de ce précieux document, la Cour est fondée à penser qu'elle doit se borner à considérer des faits et non des explications.

Le fait, c'est qu'une batterie n'est pas dans le même axe que les autres. Le fait, c'est qu'au moment où la photographie fut prise, cette batterie a ses canons braqués vers Saranda, et qu'une autre batterie de 4 pouces a les siens braqués vers Limioni. Si nous avions ce document XCU, nous pourrions penser que l'explication de sir Eric est logique. Mais comme nous ne l'avons pas, nous sommes obligés de constater le fait, de voir sur la photographie qu'une des batteries n'est pas dans la même direction que les autres, et l'explication la plus logique, c'est qu'une batterie était tenue prête à ouvrir le feu sur les Albanais.

D'autre part, ce qui doit préoccuper la Cour, c'est l'impression produite sur les habitants de Saranda quand ils ont vu manœuvrer les canons de cette batterie. Dans les circonstances où se trouvait l'escadre, la manœuvre des canons était contraire aux règles du passage innocent, puisqu'elle risquait d'alarmer les populations, et qu'en fait elle a alarmé les populations.

4. On a profité du passage à travers les eaux albanaises pour relever les fortifications de ce pays.

Le commandant Paul, ce marin magnifique, a donné à ce propos une explication, en réponse à une question posée par sir Frank.

Sir Frank disait qu'on avait presque accusé le commandant Paul d'espionnage. Celui-ci s'est défendu ; il a bien fait. Sir Frank avait été habile tacticien et je l'en félicite.

Mais nous n'avions jamais accusé le commandant Paul d'espionnage ! Le commandant Paul avait rédigé un rapport dans lequel il déclarait qu'on « avait utilisé au maximum l'occasion d'observer les défenses albanaises », ajoutant que les observations avaient été faites par référence et conformément à XCU. Cette phrase du rapport avait frappé non seulement les Albanais mais la Cour, et M. le Président a bien voulu poser une question au commandant Paul à propos de cette phrase de son rapport.

Quelle fut la réponse du commandant Paul ? En réponse à sir Frank, il avait dit : je ne faisais pas d'espionnage. J'ai été obligé par la nécessité de prendre un certain nombre de relevés sur la côte. En réponse à M. le Président, il a dit : « L'expression XCU a trait à un document de service que l'on m'a demandé, en tant qu'officier en service, de ne pas discuter. Je vous prie donc, Monsieur le Président, de me permettre de ne pas discuter cette question. » La réponse était naturelle, et nous avons tous respecté le silence du commandant Paul. De même, nous avons respecté le silence du commandant Lankester, répondant en termes analogues à une question relative au fameux XCU et se conformant à la même consigne.

Mais pour que la consigne donnée à ces officiers pût être trouvée naturelle, il aurait fallu que le Gouvernement britannique se fût réservé de verser lui-même aux débats le fameux document XCU.

Or, il ne l'a pas fait. Nous le lui avons demandé ; la Cour également, mais sans succès. Sir Eric nous a expliqué pourquoi ; il nous a déclaré que son Gouvernement avait le droit de se conduire ainsi. Le Gouvernement britannique avait peut-être le droit de refuser la communication demandée par la Cour de Justice. Mais je voudrais que sir Eric reconnût que le Gouvernement britannique avait aussi le devoir moral, le devoir de conscience de placer ces documents sous les yeux de la Cour. Placé entre son droit de se défendre et son devoir de contribuer à la recherche de la vérité et de faciliter la tâche de la Cour, le Gouvernement du Royaume-Uni a choisi.

Il reste à nous demander — ce sera la dernière partie des explications consacrées à l'affaire du 22 octobre — quelles furent, tant dans l'ordre juridique que dans l'ordre pratique, les conséquences du passage exécuté par l'amiral Kinahan.

Pour répondre à cette dernière question, je présenterai trois observations et répondrai ensuite à l'argument formulé par mon éminent ami sir Eric.

D'abord, il est certain que le passage de l'escadre Kinahan a été fait en violation de la souveraineté albanaise. Admettons même, pour les besoins de l'argumentation, qu'il ait existé un véritable droit de passage à travers le détroit de Corfou pour les navires de guerre étrangers. L'État albanais, en pareil cas, n'avait pas le droit d'interdire le passage, mais il avait celui de le réglementer. Le droit de passage à travers les détroits

n'a jamais été considéré comme pouvant s'exercer sans aucun contrôle des États riverains, nous le savons tous.

Dans la correspondance diplomatique que j'ai citée, le Gouvernement albanais avait affirmé sa volonté de ne pas « entraver la navigation dans la mer ouverte ou dans le détroit de Corfou ». Ce sont les termes mêmes qu'il avait employés le 19 juin 1946.

Étant donné les circonstances, pour éviter tout malentendu, il s'était simplement réservé le droit de contrôler, dans chaque cas, le passage des navires de guerre étrangers. Rien de plus naturel. Si, en présence d'une demande d'autorisation qu'il se réservait, à tort ou à raison, de donner ou de refuser, le Gouvernement albanais eût répondu : en tous cas, et même si vous êtes prêts à vous soumettre aux conditions que je fixerai, je refuse votre demande, j'interdis le passage de vos navires, je comprendrais l'objection de sir Eric. Le Gouvernement albanais eût alors agi de façon arbitraire. Mais le Gouvernement albanais n'a jamais tenu ce langage. Il indiquait, au contraire, que si l'on avait tiré — il s'en excusait et le regrettait — sur les navires britanniques le 15 mai, c'est parce qu'on n'avait pas reconnu leur nationalité. Si l'on avait su qu'il s'agissait d'eux, on les aurait laissé passer. Passer sans prévenir, sans demander les conditions de passage, sans faire savoir que l'on se soumettra aux consignes de l'État souverain — qui n'aurait certainement pas admis la présence simultanée de quatre navires de guerre —, c'était porter atteinte à la souveraineté de l'État riverain.

D'autre part, la Grande-Bretagne a porté atteinte à la sécurité de l'État albanais. Elle l'a fait temporairement, pendant le temps où ses navires dominaient de toute leur puissance la côte albanaise. Elle l'a fait de façon plus grave et plus durable en relevant les défenses côtières, non seulement autour de Saranda, mais tout au long de la côte. Sir Eric ne se fait pas, je pense, la moindre illusion sur la valeur des explications qu'il nous a données à propos des fortifications relevées par d'autres que le commandant Paul. Quels que soient la date et les relevés, qu'il s'agisse du mois de mai ou d'une autre époque, ils existent. Ils sont portés sur les cartes britanniques. C'est une atteinte à la sécurité de l'Albanie. Aucun État souverain n'a jamais admis que des navires de guerre étrangers puissent se livrer à de telles opérations, relever les fortifications, les faire figurer sur des cartes, qu'il peut ensuite, s'il lui plaît, répandre dans le monde entier.

Enfin, la Grande-Bretagne a troublé l'ordre public albanais. Il est bien évident que le passage de l'escadre Kinahan a profondément troublé et inquiété la population de Saranda. Étant donné ces craintes, ces souvenirs, les revendications grecques, comment en aurait-il été autrement ? C'est précisément pour éviter ce trouble inutile de l'opinion publique que le Gouvernement albanais avait demandé aux navires de guerre de ne pas passer sans avis et sans permis.

Sir Eric a essayé de démontrer qu'en réalité les choses n'avaient pas été aussi graves que nous l'avions soutenu. Bien sûr, il n'y a pas eu la révolution à Saranda ! Le trouble de l'opinion publique aurait été causé, nous a-t-il dit, non pas par le passage lui-même, mais par les manœuvres rendues nécessaires par les accidents survenus au *Saumarez* et au *Volage*.

C'est avoir une singulière opinion de l'ordre public et des sentiments d'une foule craintive. Comment tracer une ligne de démarcation entre la préoccupation, l'inquiétude, la crainte ? Comment dire à quelle

heure l'ordre public a été troublé ? Comment dire à quel moment la tranquillité des gens de Saranda a été atteinte ?

Nous savons — les documents l'indiquent et les témoins l'ont confirmé — que les habitants de Saranda ont eu l'impression que les navires se dirigeaient vers leur pays. On nous a expliqué qu'ils étaient obligés de donner cette impression pour se maintenir dans la route de Médri. Mais ils donnaient cette impression, voilà ce qui compte. Ils la donnaient parce qu'ils étaient quatre, et parce qu'on a vu, à bord des navires, des hommes casqués et harnachés, des canons dirigés vers la côte, un déploiement inusité de forces navales. Comment cela aurait-il pu ne pas troubler l'ordre public ? Mais c'est à cause de tout cela, parce que l'ordre public était déjà troublé, que les paisibles habitants de Saranda n'ont rien compris à ce qui se passait au moment de l'explosion du *Saumarez* et à la suite de cette explosion que leur inquiétude n'a cessé de croître et qu'ils ont cru au danger d'une invasion nouvelle.

Je vais vous citer un petit détail qui illustre ma thèse. Lorsque le commandant du port a pris la mer dans sa vedette pour aller demander des explications aux navires qui se trouvaient tout près du port, qu'a-t-il fait ? Il a hissé le drapeau blanc. Il était tellement persuadé qu'il s'agissait déjà d'opérations de guerre qu'il a hissé le drapeau blanc. Et c'est ainsi qu'il s'est dirigé vers les bâtiments pour savoir ce qui allait se produire. Vous dites que l'ordre public n'était pas troublé ! Comment accorder cette explication avec la réalité ?

Le Gouvernement britannique a si bien compris qu'il avait violé les règles du droit international qu'il a fait plaider par son éminent avocat ce que vous me permettrez d'appeler les circonstances atténuantes. Sir Eric a soutenu que l'amiral Kinahan avait dû prendre des précautions et se départir de la coutume et de la tradition, en raison de l'incident du 15 mai. C'est également en invoquant cet incident qu'il s'est efforcé de justifier le relevé des défenses albanaises.

Sir Eric me permettra de répondre à son argument par une observation de droit et par une considération de fait.

En droit, ce que sir Eric a invoqué, c'est ce que les juristes appellent l'état de nécessité. Vous savez avec quelle prudence, quelles précautions, j'allais dire quelle répugnance, les auteurs du droit des gens admettent que l'état de nécessité puisse atténuer ou supprimer la responsabilité de l'État qui manque à une obligation internationale. De nombreuses études ont été faites sur cette question, qui se rattache d'ailleurs étroitement à celle de la responsabilité internationale de l'État. Je me bornerai à emprunter une citation à un excellent article de M. van Hille, paru en 1929, dans la *Revue de Droit international et de Législation comparée.*

« Nous croyons pouvoir résumer les résultats acquis jusqu'à présent en cette matière, en disant que l'état de nécessité n'est une cause de justification et d'excuse que pour autant qu'il se confond avec la légitime défense. Dès qu'il sort des limites étroites de cette dernière notion, il devient un abus et peut même être une cause d'aggravation de la responsabilité. »

Et M. van Hille cite à l'appui de cette thèse l'opinion d'éminents juristes.

Il est bien évident que l'amiral Kinahan ne se trouvait pas en état de légitime défense quand il a préparé son fameux XCU et l'a fait exécuter. Et nous savons que les défenses ont été relevées et sans doute les canons mis dans une certaine position conformément à l'XCU. C'est à cause de XCU et non pas parce qu'on était en cas de légitime défense que ces opérations irrégulières furent accomplies.

Continuons à citer M. van Hille :

« Il y a légitime défense seulement quand l'attaque est imminente et présente un si pressant danger qu'elle ne laisse d'autres ressources que le recours à la force. »

Mais je n'insiste pas ; mes éminents contradicteurs n'ont pas invoqué l'état de légitime défense. Je conclus que, sur le terrain du droit, leur argumentation est sans fondement.

Je voudrais présenter alors une simple remarque en fait. Il est évident — pas de discussion sur ce point — qu'il y avait une disproportion énorme entre les moyens mis en œuvre par l'amiral Kinahan et les nécessités d'une défense éventuelle. C'est cette disproportion qui permet de caractériser l'opération XCU et de dire qu'elle fut une démonstration de puissance, une mission politique dont je n'apprécie pas les motifs, mais qui s'est présentée comme une application, faite à l'Albanie, des méthodes de la politique coloniale de certaines grandes Puissances dans ce qu'elles ont eu de plus détestable : la manifestation de force et de puissance militaire.

Ce qui permet de caractériser l'opération XCU comme une manifestation de puissance militaire et non comme un simple passage, c'est la disproportion des forces, l'emploi inusité, l'emploi déraisonnable, d'une puissance militaire qui n'avait aucune justification.

L'amiral Moullec a complété sur ce point les explications que j'avais données à la Cour lors de ma première plaidoirie. Il a indiqué les précautions discrètes, invisibles qu'un marin aurait prises s'il avait voulu simplement se tenir « paré » — je crois que c'est l'expression des marins — à toute éventualité ; s'il avait voulu ne pas risquer d'être attaqué sans pouvoir riposter, sans pour cela donner au défilé de son escadre un caractère provoquant.

Je ne reviendrai pas sur les explications qu'il a données à la Cour. Il a dit qu'il aurait suffi d'avoir calculé par avance les éléments de tir, ou au besoin de mettre aux postes de combat l'armement d'une pièce, dans une tourelle, pour être prêt à toute éventualité. Il a ajouté encore ce détail intéressant à retenir pour juger l'attitude britannique : un seul croiseur, même sans avoir ses hommes aux postes de combat, aurait pu envoyer en moins d'une minute toutes ses décharges sur Saranda, c'est-à-dire écraser non seulement tous ce qui se trouvait là, mais tout ce que la plus folle imagination pouvait supposer devoir exister comme défense !

Des observations semblables doivent être faites à propos du relevé des défenses côtières. Ces défenses ont été observées par référence à XCU. A la rigueur, l'état de nécessité — que nous n'admettons pas — pouvait justifier qu'on les observât au moment où l'on se trouvait sur place. Mais l'état de nécessité ne pouvait certainement pas justifier qu'on les relevât et qu'on gardât ces relevés. Il pouvait justifier le calcul par les officiers de tir des navires britanniques des éléments d'une riposte éventuelle. Mais rien ne peut justifier — sinon XCU — qu'on

ait porté sur une carte d'état-major les observations ainsi faites et qu'on les ait conservées.

En terminant, permettez-moi de résumer mon argumentation sur le caractère offensif, illégal, du passage opéré le 22 octobre.

L'état de nécessité justifie les manœuvres entreprises par le *Volage* pour secourir le *Saumarez*. C'est évident. Nous n'avons pas critiqué ces manœuvres, nous les avons saluées comme un acte dont la marine britannique a le droit d'être fière. Le commandant Paul — nous l'avons tous dit — est un grand marin qui fait honneur à son pays.

Mais l'état de nécessité ne justifie pas qu'on ait voulu faire défiler quatre navires britanniques, dans le canal nord de Corfou, le 22 octobre, sans demander au Gouvernement albanais à quelles conditions devait se faire le passage.

L'état de nécessité ne justifie pas le passage en force, la démonstration de force : quatre navires de guerre — les hommes aux postes de combat — et certains, tout au moins, en tenue de campagne — les canons, ou du moins certains canons, démuselés et braqués vers la côte.

L'état de nécessité ne justifie pas qu'on ait relevé les défenses de l'Albanie tout le long de la côte, c'est-à-dire qu'on ait commencé les observations avant les accidents survenus aux contre-torpilleurs. L'état de nécessité ne justifie pas qu'on ait, conformément à XCU, soigneusement indiqué ces défenses sur les cartes d'état-major britanniques, où elles figurent toujours, d'où il résulte que le manquement à l'obligation internationale se poursuit, et qu'on est en présence d'une sorte d'illégalité continue, comparable au « délit continu » du droit pénal.

En droit comme en fait, l'opération conduite dans les eaux albanaises par l'amiral Kinahan est injustifiée. Elle est contraire aux règles du droit international. Elle constitue un manquement caractérisé à des obligations reconnues par le droit des gens. Elle engage, par suite, la responsabilité du Gouvernement de la Grande-Bretagne.

Me voici parvenu, Messieurs, à la troisième et dernière partie des observations que je dois présenter à la Cour dans cette affaire. Je m'aperçois que je reste à peu près dans les limites que j'avais indiquées, car je les dépasserai peut-être d'une dizaine de minutes, pas davantage.

Nous n'avons plus, en effet, qu'à apprécier l'opération Retail, que nous connaissons déjà, en fonction des règles du droit des gens.

J'éprouve un certain scrupule à présenter — surtout si tard — des remarques à propos de cette opération. Je crains qu'elles soient inutiles. En effet, si la Cour n'admet pas l'ingénieuse théorie de sir Eric, elles sont certainement superflues. Car mon savant contradicteur a bien voulu admettre que les règles du passage innocent ne sauraient justifier l'opération Retail. Si le Royaume-Uni n'avait pas le droit de substituer sa souveraineté à celle de l'Albanie, pour rassembler les preuves dont il avait besoin, il est bien évident que le Gouvernement britannique a violé le droit international ; ayant l'accord de mon contradicteur, j'aurai à peine besoin de m'expliquer sur ce point.

Je demande pourtant à la Cour de m'autoriser à répondre aux arguments présentés de façon si brillante par l'éminent avocat du Gouvernement britannique, d'abord par courtoisie pour lui, et ensuite pour qu'elle puisse apprécier le caractère abusif de l'emploi fait par le Gouvernement britannique de la force, lorsqu'il a procédé à une opération qui, d'après moi — et quelle que soit l'explication donnée —, demeure un manquement aux règles du droit international.

Je grouperai mes réponses au Gouvernement britannique autour de trois idées centrales. En premier lieu, je dois répondre à un reproche personnel que m'a adressé sir Eric. Il m'en veut, et cela m'ennuie, de n'avoir pas consacré plus de temps à enfoncer ce qu'il appelle sa première ligne de défense. Il m'excusera d'employer le même langage militaire que lui — nous sommes deux vieux combattants de la guerre de 1914 — en disant que j'ai franchi sa ligne de défense sans m'en apercevoir.

Je n'ai pas eu l'impression de recevoir le moindre coup de feu. Je ne pense pas, en effet, qu'on doive attribuer une grande importance au fait que le Gouvernement grec aurait autorisé la Grande-Bretagne à procéder au déminage du canal de Corfou. On ne peut céder à autrui un droit qu'on ne possède pas. Si l'opération Retail avait été faite par la marine grecque, elle aurait également constitué une illégalité, un manquement à une obligation internationale.

J'ai eu l'occasion de poser au commandant Sworder un certain nombre de questions quand il est venu déposer, à la fois en qualité de témoin et en qualité d'expert. Je suis heureux de le voir ici, et je veux m'excuser un peu auprès de lui. Je pense qu'il s'est mépris sur mes intentions quand je posais mes questions. Il pensait que je voulais l'amener à dire que les autorités britanniques avaient confié à la Grèce, pour des raisons politiques, la responsabilité du déminage des eaux albanaises.

Messieurs, si j'avais cru cela, je n'aurais pas eu la naïveté de poser mes questions au commandant Sworder. Mon propos était différent. Le commandant Sworder a fait exactement les réponses que j'espérais et dont j'avais besoin pour mon argumentation. Je suis heureux de l'en remercier.

De la déposition faite par le commandant Sworder, on peut en effet, Messieurs, tirer les conclusions que voici.

En premier lieu, les « hommes en bleu », comme il dit, qui ont procédé à la répartition des zones de déminage, ne se sont pas posé de problèmes de droit international. Je conclus de cela que s'ils n'ont pas posé ces problèmes, ils ne les ont pas résolus non plus. La question juridique de savoir si l'on pouvait charger ou non la Grèce de procéder à des opérations dans les eaux albanaises n'a été ni posée ni résolue. La question supplémentaire de savoir si une décision conférant à la Grèce un tel pouvoir vaudrait encore après reconnaissance de l'État albanais, ne fut-elle non plus ni posée ni résolue.

Je ne voudrais pas, ne serait-ce que par déférence pour l'État albanais, qui a été choqué par la comparaison qui a été faite au nom du Royaume-Uni entre la condition juridique de l'Albanie et celle des États ennemis, examiner de façon approfondie ce dernier point. Mais il me semble indiscutable que, même si, lorsque l'État albanais n'était pas encore reconnu, une décision pouvait être valablement prise sur le déminage de ses eaux territoriales, nous aurions à nous poser la question de savoir si cette décision eût été valable après la reconnaissance de l'Albanie par les Alliés.

En second lieu, le commandant Sworder nous a dit quelque chose de plus intéressant encore. Il a bien voulu nous dire que si la responsabilité du canal de Corfou avait été confiée à la Grèce, ce n'est pas pour des raisons politiques, c'était parce que les champs de mines se trouvaient dans les eaux grecques et là seulement — à l'exception

d'un tout petit élément sans importance, signalé au cours de sa plaidoirie par sir Eric. On confiait à la Grèce la responsabilité du canal parce qu'il fallait bien la confier à quelqu'un. Mais on n'envisageait pas que la Grèce eût à procéder, en fait, à des opérations dans les eaux albanaises. On savait, par les documents allemands, qu'il n'y aurait aucune opération de dragage à faire dans les eaux albanaises du canal de Corfou.

Cette interprétation est pleinement confirmée par le fait que lorsqu'il s'est agi d'attribuer la responsabilité de la zone 17, qui était située dans les eaux albanaises, la décision a été ajournée. On n'a rien voulu faire tant que le statut de l'Albanie n'était pas déterminé. Et quand il s'est agi de faire des opérations dans cette zone, on a consulté le Gouvernement albanais. Je rends donc hommage aux « hommes en bleu » ; jamais ils n'ont envisagé qu'on pourrait faire ou faire faire par la Grèce des opérations dans les eaux territoriales de l'Albanie. Sans consulter le Gouvernement albanais, on a placé le détroit de Corfou sous responsabilité grecque, parce que ces eaux albanaises étaient déjà déminées. La Grèce était responsable. Cela signifie que, si quelque chose s'était produit dans le canal de Corfou, elle aurait dû avertir les autorités de l'Organisation de déminage, mais jamais il n'a été dans l'esprit même des membres britanniques de l'Organisation de déminage que la Grèce pouvait faire — sans l'autorisation de l'Albanie tout au moins — des opérations de dragage dans les eaux albanaises.

En troisième lieu, nous trouvons une confirmation supplémentaire de ma thèse, si nous nous reportons aux procès-verbaux du Comité de déminage Medzon et du Comité central. Chaque fois qu'il s'est agi de procéder à des opérations dans les eaux albanaises, ces Comités ont dit : « Il faut évidemment avoir le concours de l'Albanie. » C'est fort net, Messieurs. C'est en tout cas fort net pour la période antérieure au début de 1947 et même encore, je crois, pendant une longue période en 1947, c'est-à-dire pour la période qui nous intéresse. Les représentants britanniques et grecs à ces Comités ont été d'accord avec tout le monde : « On ne peut pas opérer dans les eaux albanaises sans l'assentiment de l'Albanie. »

Voilà, sir Eric, ma réponse. D'une part, on n'a jamais statué sur la question de savoir si l'on pouvait attribuer à l'État grec le droit de faire des opérations dans les eaux albanaises. Les Comités de déminage, les Alliés eux-mêmes, ne pouvaient évidemment prendre une semblable décision qui eût été contraire au droit international. D'autre part, on n'a même pas eu à se poser ce problème, car il n'y avait pas dans le détroit de Corfou de mines à enlever avant l'événement du 13 novembre ; d'ailleurs, quand il s'est agi d'opérer dans les eaux albanaises, on a consulté l'Albanie. Enfin, jusqu'à l'opération Retail, je constate qu'on n'a jamais rien fait dans le détroit de Corfou sans l'assentiment de l'Albanie.

Je voudrais répondre à un dernier argument de droit présenté par mes adversaires. Dans sa dernière plaidoirie, sir Eric reprend un membre de phrase de la Réplique britannique qui, je l'avoue, à ma confusion, avait échappé à mon attention. La prétention du Gouvernement britannique, c'est que « the just recognition of Albania's independence in that month was clearly intended to be on the desire that she accepted arrangements such as this which the Allied Powers had unanimously made ».

Messieurs, nous n'avons pas à attribuer aux « désirs » du Gouvernement britannique une portée juridique qu'ils ne sauraient avoir. J'ignore quelles furent les intentions du Gouvernement britannique quand il reconnut l'indépendance de l'Albanie, mais je n'ai pas trouvé, dans les documents versés aux débats, la moindre trace de l'acceptation par le Gouvernement albanais d'une servitude établie sur ses eaux et permettant aux Alliés d'opérer librement dans ses eaux territoriales. De telles servitudes ne se présument pas. Si le Gouvernement albanais en avait accepté une de quelque nature que ce soit, on n'aurait pas manqué de le prouver par un document précis.

Voilà les observations que je devais présenter sur la « première ligne de défense » du Gouvernement britannique.

Serai-je aussi heureux en montant à l'assaut de la position de résistance ? C'est ce qui me reste à examiner.

Messieurs, je le répète, mon argumentation est ici surtout juridique. Je m'en tiendrai sur ce point aux observations que j'ai déjà faites. Nous sommes en présence — comme dit Accioli dans un texte que j'ai déjà cité — d'une « ingérence » de l'État britannique dans les « affaires intérieures d'un autre État », car c'est une affaire intérieure que de procéder à des opérations de déminage dans ses propres eaux territoriales. Nous sommes en présence, comme dit La Fayette Pereira, en présence d'une « substitution à la souveraineté de la nation qui la subit, de celle de l'intervenant » ou, comme il ajoute, d'une « véritable usurpation d'attributions ». Car il était dans les attributions de l'État albanais, de l'État souverain albanais, de faire déminer ses eaux. Vous avez exercé ses attributions sans son consentement. Vous les avez donc usurpées.

Toute la subtilité de sir Eric, Messieurs, viendra se briser, semble-t-il, sur le roc de cette règle internationale qui est absolument certaine. Mais, pour ne pas laisser sa plaidoirie sans réponse, je voudrais résumer l'argumentation de fait, présentée, à propos de l'opération Retail, par le Gouvernement albanais. Je n'aurai vraiment pas de peine à le faire, car les faits ne sont pas contestables et, d'ailleurs, à peine contestés.

Premièrement, l'opération Retail a été décidée sans qu'on ait même envisagé la participation de l'Albanie, qui proposait la création d'une commission mixte pour faire procéder au déminage du canal. On nous a dit : « Cette proposition n'était rien qu'une manœuvre dilatoire. » Qu'en savez-vous ? La proposition albanaise est du 11 novembre, et l'opération Retail est du 13 novembre. Le Gouvernement britannique, quand il a reçu la proposition de créer une commission mixte, pouvait au moins répondre : « J'accepte, mais à la condition qu'on ne perde aucun temps. » S'il avait exposé sa crainte de voir les mines munies de ces *floating devices*, qui n'ont d'ailleurs jamais existé, qui sont une possibilité théorique, mais dont on ne connaît pas d'exemples au monde, le Gouvernement albanais aurait sans doute accepté. S'il avait refusé, la Grande-Bretagne pourrait dire aujourd'hui : « J'ai tout essayé. » Mais les faits sont bien différents. La Grande-Bretagne n'a pas voulu négocier avec l'Albanie pour faire une opération rapide, donnant à tout le monde, et à la Cour aujourd'hui, des garanties d'impartialité. Dès le 22 octobre, elle avait décidé d'agir seule. Dans sa première note elle, ne dit pas au Gouvernement albanais : « Je vous propose de nous mettre d'accord. » Elle dit : « L'opération sera faite par moi — par moi seule. » Elle a voulu agir toute seule, qu'elle supporte aujourd'hui les consé-

quences de sa décision. C'est ainsi que font les grandes personnes dans la vie, et la Grande-Bretagne n'est pas seulement une grande personne, c'est aussi une grande dame, nous le savons.

En second lieu, la Grande-Bretagne a agi contrairement aux avis des Comités de déminage. Sur ce point, les textes que nous avons cités sont, je crois, plus convaincants que la plaidoirie de sir Eric. Les décisions du Comité Medzon et du Comité central montrent que ces organes n'envisageaient pas que l'opération pût se faire contre la volonté du Gouvernement albanais. Je suis obligé de constater — parce que c'est la vérité — que le Gouvernement britannique a essayé de faire croire au Gouvernement albanais que l'opération devait se faire par application d'une décision de l'Organisation de déminage. Je suis obligé de constater que le Comité central de déminage a adopté, à l'unanimité, une décision constatant que la presse — et vous savez laquelle — avait mal informé ses lecteurs en disant que l'opération Retail avait été faite par son ordre et sous ses auspices. Les représentants du Royaume-Uni ont par la suite protesté contre la communication à la presse de cette décision. C'était leur droit — je dirai même que c'était leur devoir— vis-à-vis de leur Gouvernement. Mais ils ont aussi rempli leur devoir de conscience en rétablissant la vérité. Et j'espère bien que remplir un devoir de conscience, pour un officier britannique, c'est aussi une façon de remplir son devoir envers son pays, sinon toujours envers son Gouvernement. Voilà, Messieurs, les faits ; ils sont, je le reconnais, fâcheux pour la réputation du Gouvernement britannique. Nous ne demandons pas à la Cour de les relever expressément dans son arrêt, nous lui demandons d'en tenir compte évidemment dans son délibéré. Pour intimider l'Albanie, le Gouvernement britannique a essayé de se couvrir d'une décision internationale qui n'existait pas.

En troisième lieu, l'opération Retail fut entreprise sans tenir compte des intérêts et des sentiments de la population albanaise. On s'est conduit envers les Albanais comme les Puissances coloniales se conduisirent parfois avec les populations soumises à leur domination — et comme elles eurent si grand tort de le faire. L'amiral Kinahan n'a rien fait pour apaiser les inquiétudes que ne pouvaient manquer de produire, à Saranda, la présence et l'action de ses navires au large de la côte. Il n'a pas donné à ses subordonnés l'ordre de rechercher le contact avec les autorités albanaises locales. Le commandant Whitford nous a répondu : « Si on m'avait demandé d'accepter un observateur, je l'aurais fait. »

Messieurs, comment imaginer le pauvre petit officier de Saranda osant demander au représentant de cette force navale importante, qu'il voyait dans ses eaux ou tout près de ses eaux, d'accepter la présence, à son bord, d'un observateur albanais ? Il avait, devant lui, une flotte de combat, d'une puissance telle que jamais encore on n'en avait vu se rassembler dans ce coin de la Méditerranée. L'amiral Kinahan a ignoré les craintes et les sentiments de ces hommes, ces femmes, ces enfants, qui voyaient avec angoisse ces navires passer et repasser devant leur petit port. Ces gens étaient si troublés, on vous l'a dit, que la plupart ont cru qu'il s'agissait d'une invasion : une fois de plus, l'invasion — l'invasion qui vient de la mer.

Il se peut que mes reproches, à ce propos, dans ma première plaidoirie aient semblé excessifs à mes contradicteurs. Peut-être ont-ils raison. Il faut blâmer l'excès en tout. Mais je pense que l'excès d'indifférence

de l'amiral Kinahan à l'égard des habitants de Saranda est plus blâmable que l'excès des reproches que j'ai eus à lui adresser.

J'appelle l'attention de la Cour sur l'état d'esprit de la population de Saranda, dans la journée du 13 novembre. Sir Frank a bien voulu admettre — et je le remercie de sa loyauté — que les habitants de Saranda n'avaient pas été mis au courant ou avaient pu tout au moins ne pas être mis au courant du mouillage des mines. Comment d'ailleurs auraient-ils été mis au courant de ce mouillage : leur Gouvernement l'ignorait et le mouillage fut exécuté en secret. Aujourd'hui, entre nous, nous sommes tous d'accord pour estimer qu'en tout cas les gens de Saranda, eux, ne savaient pas ce qui s'était passé dans leurs eaux territoriales avant le 13 novembre. Dans ces conditions, il est naturel que le 13 novembre, non seulement l'ordre public ait été troublé par les opérations de la flotte britannique, mais qu'un début de panique ait eu lieu. De pauvres gens, se souvenant de la guerre et de l'avant-guerre, se sont enfuis de Saranda en emportant dans leurs bras leurs pauvres petites richesses. L'amiral Kinahan n'avait évidemment pas pensé à cela.

En quatrième lieu, ce n'est pas seulement en faisant manœuvrer ses mouilleurs de mines et sa corvette de commandement dans les eaux albanaises, sans expliquer l'objet de sa présence et de ces manœuvres, que l'amiral Kinahan a donné à l'opération Retail un caractère provocant, et cela sans aucune excuse et sans aucune explication, c'est aussi en faisant croiser et défiler devant la côte albanaise cette force considérable de croiseurs, de sous-marins, de contre-torpilleurs, d'avions de guerre dont nous avons donné le détail. La présence de cette force, Messieurs, n'a aucune justification.

On nous a dit : « Elle n'a pas pénétré, à l'exception du *St. Bride's Bay*, dans les eaux albanaises .» Je veux bien le croire, mais sir Eric admet qu'elle était à trois milles des eaux albanaises. Elle était donc visible. En fait, elle fut vue tout au long de la journée. Si vous voulez bien vous reporter à la carte donnée par nos amis britanniques, vous vous apercevrez que l'escadre de l'amiral Kinahan a manœuvré à quatre milles du cap Kiephali, et à sept milles de la ville de Saranda. La flotte britannique de l'amiral Kinahan était plus nombreuse que la flotte envoyée par Mussolini, en 1939, pour envahir Saranda. Les allées et venues devant Saranda de la flotte mobilisée par l'amiral Kinahan, les manœuvres de ces navires de guerre puissants et de ces avions, prêts à intervenir, à supposer qu'elles se soient déroulées au delà des eaux territoriales, mais à la bordure de ces eaux, ont ému les gens de Saranda.

Comment se présentait à leurs yeux l'opération Retail ? Comme une opération de police judiciaire, faite au compte de la justice internationale, ou comme une opération militaire de caractère menaçant ?

Les gens de Saranda voyaient tout près d'eux, dans leurs eaux, des bateaux dont chacun avait à bord un canon. Ils entendaient des détonations et des coups de feu. On tirait en effet sur les mines. Ils ne savaient par sur quoi l'on tirait. Et, dans le lointain, en liaison avec les navires occupés dans leurs eaux à une besogne qu'ils ne comprenaient pas, ils voyaient la plus puissante flotte de combat qu'ils aient jamais vue. Ils ne soupçonnaient même pas sans doute qu'il pût y avoir au monde tant de gros navires de guerre prêts à intervenir. Et vous dites que l'ordre public pouvait ne pas être troublé ? Comment ne l'aurait-il pas été ?

Et pourquoi tout cela ? Pourquoi inquiéter ces gens ? Nous avons en France une expression qui, peut-être, est applicable en ce cas : Montrer la force pour ne pas avoir à s'en servir.

Mais c'est un adage inventé par un colonial et applicable à la politique coloniale. Nos amis britanniques se sont conduits à Saranda comme nous, Français, parfois nous nous sommes conduits dans nos colonies, comme peut-être, je n'ai pas à accuser mon pays, nous étions parfois excusables de le faire, mais comme nous nous sommes conduits en engageant des actions qui, nous le savons tous, n'étaient pas conformes au droit international.

Montrer la force pour n'avoir pas à s'en servir, c'est la méthode des puissants quand ils veulent exercer une pression sur les faibles. C'est de la politique de force, ce n'est pas du droit.

Sir Eric l'a fort bien senti. « Nous ne savions pas », a-t-il dit, « de combien de canons nous pourrions avoir besoin, car nous ne savions pas combien de canons nous pourrions trouver en face de nous. Nous ne savions pas quelles batteries pourraient avoir été envoyées de Yougoslavie ou d'ailleurs pour fortifier la côte albanaise. » Allons donc !

Sir Eric connaît trop bien l'état des forces employées par l'amiral Kinahan pour avoir le moindre doute sur la valeur de sa réponse. La supposition que la Yougoslavie avait mobilisé ses forces pour permettre à l'Albanie de s'opposer à l'opération de déminage est une supposition gratuite. J'ajoute que c'est une supposition absurde. On n'envoie pas des batteries lourdes par la poste, même de Yougoslavie en Albanie. Il aurait fallu beaucoup de temps pour les transporter et les installer.

A qui fera-t-on croire que si l'amiral Kinahan avait eu de tels soupçons dans son entreprise, il n'aurait pas fait procéder à des reconnaissances aériennes ? J'imagine que cet amiral de la flotte britannique connaît les règles élémentaires de l'art militaire. On ne prépare pas une opération militaire sans se renseigner. Si l'opération Retail avait été une opération de couverture, de protection, elle eût été préparée comme une opération militaire, c'est-à-dire précédée par les reconnaissances usuelles en pareil cas. Et dès lors on aurait constaté qu'il n'y avait pas de batteries yougoslaves ou autres sur la côte albanaise, et que l'emploi d'une force considérable n'était par conséquent pas justifié par la menace éventuelle que sir Eric, à l'imagination fertile, a sans doute été contraint d'inventer — et je ne le lui reproche pas — pour essayer de justifier l'abus de force de l'amiral Kinahan. Mais je suis bien persuadé que l'amiral Kinahan n'avait jamais songé lui-même aux batteries yougoslaves, transportées, sans doute, sur un tapis magique, jusqu'à Saranda.

Tout conduit donc à penser que l'opération Retail était autre chose, ou du moins n'était pas rien qu'une opération de couverture. Telle qu'elle a été conçue et menée, elle apparaît en réalité comme une opération de force, comme une mesure de pression appliquée par l'amiral Kinahan au Gouvernement albanais.

Mais à quelles préoccupations, nous a dit sir Eric, aurait répondu cette opération ? Que pouvait espérer le Gouvernement britannique ? Modifier le cours de la politique albanaise ? Certainement pas, nous a-t-il dit.

Messieurs, je n'ai pas à connaître ces desseins politiques de la Grande-Bretagne. Je n'ai pas à savoir quelles étaient ses préoccupations en 1946.

Je suis tout prêt à admettre que le Gouvernement de Londres a ignoré les détails de l'opération Retail et le déploiement de force auquel

elle avait donné lieu. Je veux renoncer à considérer dans ma plaidoirie, même à titre d'hypothèse, le désir que pouvait avoir la Grande-Bretagne, étant donné sa politique en Grèce, à cette époque, de montrer sa force à l'Albanie pour « apprendre au Gouvernement albanais à se bien conduire ». Je veux bien croire que l'initiative est venue de l'amiral Kinahan. Un amiral est toujours très heureux d'avoir l'occasion de rassembler beaucoup de bateaux ainsi que de les faire manœuvrer. Je suis bien certain que si mon éminent ami sir Eric avait été consulté ou simplement informé, il aurait déconseillé l'usage de semblables méthodes. Je pense que ce sont les autorités britanniques en Méditerranée qui ont pris les décisions qui ont affolé les populations albanaises et troublé l'ordre public. L'amiral Kinahan, une fois de plus, avec l'entêtement des gens de sa race et de son métier, a voulu voir si le Gouvernement albanais avait appris à se bien conduire. Peut-être a-t-il simplement manqué d'humour en prenant trop au sérieux la formule, au moins étrange, utilisée par l'Amirauté, dans sa dépêche du mois d'août relative au Gouvernement albanais.

Quoi qu'il en soit, par une action menée sans finesse, sans doigté, avec une brutalité inutile et déconcertante, l'amiral Kinahan a engagé la responsabilité internationale du Royaume-Uni.

Que le Royaume-Uni ait agi pour le compte de la Grèce ou pour son propre compte, en tout état de cause, sa responsabilité se trouve engagée, et par l'initiative qu'il a prise et par la façon dont il a conduit l'opération Retail.

Dans ces conditions, nous demandons à la Cour d'adopter les conclusions suivantes :

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

> « Le Royaume-Uni a-t-il violé, selon le droit international, la souveraineté de la République populaire d'Albanie par les actions de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises le 22 octobre 1946 et les 12 et 13 novembre 1946, et y a-t-il lieu à donner satisfaction ? »

2. L'État riverain a le droit, en cas de circonstances exceptionnelles, de réglementer le passage des navires de guerre étrangers dans ses eaux territoriales.

3. Cette règle est applicable au détroit nord de Corfou.

4. Il existait dans cette région, en octobre et novembre 1946, des circonstances exceptionnelles qui justifiaient le droit du Gouvernement albanais d'exiger une autorisation préalable pour le passage des navires de guerre étrangers dans ses eaux territoriales.

5. Le passage dans les eaux territoriales albanaises le 22 octobre 1946 de plusieurs navires de guerre britanniques sans autorisation préalable constituait une infraction au droit international.

6. En tout état de cause, ce passage n'avait pas un caractère innocent.

7. Les autorités navales britanniques n'avaient pas le droit de faire procéder les 12 et 13 novembre 1946 à des opérations de déminage dans

les eaux territoriales albanaises sans l'agrément préalable des autorités albanaises.

8. La Cour doit constater qu'en ces deux circonstances le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a commis des infractions aux règles du droit international et que le Gouvernement albanais est fondé à lui demander satisfaction de ce chef.

Messieurs, telles sont les conclusions du Gouvernement albanais sur la seconde question du compromis.

Au terme de ces explications, je voudrais reprendre la formule de l'Amirauté britannique : « Apprendre à se bien conduire. »

Tous les États, petits ou grands, ont besoin d'apprendre à se mieux conduire. Mais c'est la Cour internationale de Justice qui seule a qualité pour nous donner, à nous et à vous, de semblables leçons.