

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

RECUEIL

DES ARRÊTS, AVIS CONSULTATIFS ET ORDONNANCES

AFFAIRE DU DÉTROIT
DE CORFOU

(FOND)

ARRÊT DU 9 AVRIL 1949

1949

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

REPORTS

OF

JUDGMENTS, ADVISORY OPINIONS AND ORDERS

THE CORFU
CHANNEL CASE

(MERITS)

JUDGMENT OF APRIL 9th, 1949

LEYDE
SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS
A. W. SIJTHOFF



LEYDEN
A. W. SIJTHOFF'S
PUBLISHING COMPANY

Le présent arrêt doit être cité comme suit :
« *Affaire du Détroit de Corfou, Arrêt du 9 avril 1949 :*
C. I. J. Recueil 1949, p. 4. »

This Judgment should be cited as follows :
“*Corfu Channel case, Judgment of April 9th, 1949 :*
I.C.J. Reports 1949, p. 4.”

N° de vente : 15 Sales number

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

ANNÉE 1949

9 avril 1949.

1949.
Le 9 avril.
Rôle général
n° 1.

AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU (FOND)

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

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

ARRÊT

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

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

YEAR 1949.

April 9th, 1949.

1949.
April 9th.
General List
No. 1.

THE CORFU CHANNEL CASE

(MERITS)

International responsibility for explosion of mines in territorial waters.—Connivance with another State ; 'evidence.—Minelaying by persons unknown.—Knowledge of minelaying by State party to proceedings : control of territory as ground for responsibility ; its influence on the choice of means of proof ; indirect evidence, concordant inferences of fact.—Breach of obligations resulting from knowledge of minelaying, grounds for responsibility.—Court's jurisdiction to assess amount of compensation ; interpretation of Special Agreement ; subsequent attitude of Parties.

Right of passage of warships in time of peace through straits connecting two parts of the high seas.—International custom.—Straits in which right of passage exists.—North Corfu Channel.—Innocent passage ; purpose of passage and manner of its execution.—Production of documents at Court's request ; refusal to produce ; Article 49 of Statute of Court and Article 54 of Rules.—Minesweeping undertaken in territorial waters contrary to wish of territorial State ; justification derived from theory of intervention and notion of self-help.—Violation of territorial sovereignty ; international responsibility ; satisfaction in form of a declaration by the Court of violation of right.

JUDGMENT

Present : Acting President GUERRERO ; President BASDEVANT ; Judges ALVAREZ, FABELA, HACKWORTH, WINIARSKI, ZORIČIĆ, DE VISSCHER, Sir Arnold MCNAIR, KLAESTAD, BADAWI PASHA, KRYLOV, READ, HSU MO, AZEVEDO ; M. EČER, Judge ad hoc.

Dans l'affaire du Détroit de Corfou,

entre

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

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

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

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

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

de M. R. O. Wilberforce,

M. J. Mervyn Jones,

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

membres du barreau anglais, comme conseils ;

et

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

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

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

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

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

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

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

LA COUR,

ainsi composée,

rend l'arrêt suivant :

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

In the Corfu Channel case,

between

the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, represented by :

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

The Right Honourable Sir Hartley Shawcross, K.C., M.P., Attorney-General, replaced on November 15th, 1948, by

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

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

Mr. R. O. Wilberforce,

Mr. J. Mervyn Jones, and

Mr. M. E. Reed (of the Attorney-General's Office), members of the English Bar, as Counsel,

and

the Government of the People's Republic of Albania, represented by :

M. Kahreman Ylli, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Albania in Paris, as Agent, replaced on February 14th, 1949, by

M. Behar Shtylla, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Albania in Paris, assisted by

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

Maître Joe Nordmann, of the Paris Bar, as Counsel ; and

Maître Marc Jacquier, of the Paris Bar, and

Maître Paul Villard, of the Paris Bar, as Advocates.

THE COURT,

composed as above,

delivers the following judgment :

By a Judgment delivered on March 25th, 1948 (I.C.J. Reports 1947-1948, p. 15), in the Corfu Channel case, in proceedings instituted on May 22nd, 1947, by an application of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland against the Government of the People's Republic of Albania, the Court gave its decision

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

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

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

et

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

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

1) L'Albanie est-elle responsable, selon le droit international, des explosions qui ont eu lieu le 22 octobre 1946 dans les eaux albanaises, et des dommages et pertes humaines qui en seraient suivis, et y a-t-il le cas de réparations à donner ?

2) Le Royaume-Uni a-t-il violé, selon le droit international, la souveraineté de la République populaire d'Albanie par les actions de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises le 22 octobre 1946 et les 12 et 13 novembre 1946 et y a-t-il lieu à donner satisfaction ?

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

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

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

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

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

on the Preliminary Objection filed on December 9th, 1947, by the latter Government. The Court rejected the Objection and decided that proceedings on the merits should continue, and fixed the time-limits for the filing of subsequent pleadings as follows : for the Counter-Memorial of Albania : June 15th, 1948 ; for the Reply of the United Kingdom : August 2nd, 1948 ; for the Rejoinder of Albania : September 20th, 1948.

Immediately after the delivery of the judgment, the Court was notified by the Agents of the Parties of a Special Agreement, which is as follows :

“The Government of the People’s Republic of Albania, represented by their Agent Mr. Kahreman Ylli, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Albania at Paris ;

and

the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, represented by their Agent, Mr. W. E. Beckett, C.M.G., K.C., Legal Adviser to the Foreign Office ;

Have accepted the present Special Agreement, which has been drawn up as a result of the Resolution of the Security Council of the 9th April, 1947, for the purpose of submitting to the International Court of Justice for decision the following questions :—

(1) Is Albania responsible under international law for the explosions which occurred on the 22nd October 1946 in Albanian waters and for the damage and loss of human life which resulted from them and is there any duty to pay compensation ?

(2) Has the United Kingdom under international law violated the sovereignty of the Albanian People’s Republic by reason of the acts of the Royal Navy in Albanian waters on the 22nd October and on the 12th and 13th November 1946 and is there any duty to give satisfaction ?

The Parties agree that the present Special Agreement shall be notified to the International Court of Justice immediately after the delivery on the 25th March of its judgment on the question of jurisdiction.

The Parties request the Court, having regard to the present Special Agreement, to make such orders with regard to procedure, in conformity with the Statute and the Rules of the Court, as the Court may deem fit, after having consulted the Agents of the Parties.

In witness whereof the above-mentioned Agents, being duly authorized by their Governments to this effect, have signed the present Special Agreement.

Done this 25th day of March, 1948, at midday, at The Hague, in English and French, both texts being equally authentic, in a single copy which shall be deposited with the International Court of Justice.”

On March 26th, 1948 (I.C.J. Reports 1947-1948, p. 53), the Court made an Order in which it placed on record that the Special

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

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

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

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

Agreement now formed the basis of further proceedings before the Court, and stated the questions submitted to it for decision. The Court noted that the United Kingdom Government on October 1st, 1947, that is within the time-limit fixed by the Court, had filed a Memorial with statements and submissions relating to the incident that occurred on October 22nd 1946. It further noted that the Agents, having been consulted, declared that they agreed in requesting that the order and time-limits for the filing of the subsequent pleadings as fixed by the Judgment of March 25th, 1948, be maintained. The Court confirmed this order and these time-limits.

The Counter-Memorial, Reply and Rejoinder were filed within these limits. The case was thus ready for hearing on September 20th, 1948, and the commencement of the oral proceedings was then fixed for November 5th, 1948.

As the Court did not include upon the Bench a judge of Albanian nationality, the Albanian Government availed itself during the proceedings on the Preliminary Objection of the right provided by Article 31, paragraph 2, of the Statute, and chose M. Igor Daxner, Doctor of Law, President of a Chamber of the Supreme Court of Czechoslovakia, as Judge *ad hoc*. On October 28th, 1948, the Registrar was informed that Judge Daxner was prevented by reasons of health from sitting on the date fixed. The Court decided on November 2nd, 1948, to fix a time-limit expiring on November 7th, within which the Albanian Government might notify the name of the person whom it wished to choose as Judge *ad hoc* in place of Dr. Daxner, and to postpone the opening of the hearing until November 9th. Within the time fixed the Albanian Government designated M. Bohuslav Ečer, Doctor of Law and Professor in the Faculty of Law at Brno, and delegate of the Czechoslovak Government to the International Military Tribunal at Nuremberg.

Public sittings were held by the Court on the following dates : November, 1948, 9th to 12th, 15th to 19th, 22nd to 26th, 28th and 29th ; December, 1948, 1st to 4th, 6th to 11th, 13th, 14th and 17th ; January, 1949, 17th to 22nd. In the course of the sittings from November 9th to 19th, 1948, and from January 17th to 22nd, 1949, the Court heard arguments by Sir Hartley Shawcross, K.C., Counsel, Sir Eric Beckett, K.C., Agent and Counsel, and Sir Frank Soskice, K.C., Counsel, on behalf of the United Kingdom ; and by M. Kahreman Ylli, Agent, and MM. J. Nordmann and Pierre Cot, Counsel, on behalf of Albania. In the course of the sittings from November 22nd to December 14th, 1948, the Court heard the evidence of the witnesses and experts called by each of the Parties in reply to questions put to them in examination and cross-examination on behalf of the Parties, and by the President on behalf of the Court or by a Member of the Court. The following persons gave evidence :

Sur présentation par le Royaume-Uni :

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

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

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

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

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

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

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

Sur présentation par l'Albanie :

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

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

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

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

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

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

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

Called by the United Kingdom :

Commander E. R. D. Swarder, O.B.E., D.S.C., Royal Naval Volunteer Reserve, as witness and expert ;

Karel Kovacic, former Lieutenant-Commander in the Yugoslav Navy, as witness ;

Captain W. H. Selby, D.S.C., Royal Navy, as witness ;

Commander R. T. Paul, C.B.E., Royal Navy, as witness ;

Lieutenant-Commander P. K. Lankester, Royal Navy, as witness and expert ;

Commander R. Mestre, French Navy, as witness ;

Commander Q. P. Whitford, O.B.E., Royal Navy, as witness and expert ;

Called by Albania :

Captain Ali Shtino, Albanian Army, as witness ;

First Captain Aquile Poëna, Albanian Army, as witness ;

Khavit Muço, former Vice-President of the Executive Committee of Saranda, as witness ;

Captain B. I. Ormanov, Bulgarian Navy, as expert ;

Rear-Admiral Raymond Moullec, French Navy, as expert.

Documents, including maps, photographs and sketches, were filed by both Parties, and on one occasion by the Parties jointly, both as annexes to the pleadings, and after the close of the written proceedings. On one occasion during the sittings when a photostat of an extract from a document was submitted, the Court, on November 24th, 1948, made a decision in which it reminded both Parties of the provisions of Article 48 and Article 43, paragraph 1, of the Rules of Court ; held that the document in question could be received only if it were presented in an original and complete form ; ordered that all documents which the Parties intended to use should previously be filed in the Registry ; and reserved the right to inform the Parties later which of these documents should be presented in an original, and which in certified true copy, form.

Another decision as to the production of a series of new documents was given by the Court on December 10th, 1948. This decision noted that the Parties were agreed as to the production of certain of these documents and that certain others were withdrawn ; authorized the production of certain other documents ; lastly, in the case of one of these documents, the examination

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

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

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

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

Sur la question 1) du compromis.

Au nom du Gouvernement du Royaume-Uni :

[Traduction.]

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

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

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

of which had been subjected to certain conditions, the Court's decision placed on record the consent of the other Party to its production and, in view of that consent, permitted its production, having regard to the special circumstances ; but the Court expressly stated that this permission could not form a precedent for the future¹.

By an Order of December 17th, 1948, the Court, having regard to the fact that certain points had been contested between the Parties which made it necessary to obtain an expert opinion, defined these points, and entrusted the duty of giving the expert opinion to a Committee composed of Commodore J. Bull of the Royal Norwegian Navy, Commodore S. A. Forshell of the Royal Swedish Navy, and Lieutenant-Commander S. J. W. Elfferich of the Royal Netherlands Navy. These Experts elected Commodore Bull as their chairman, and filed their Report on January 8th, 1949, within the prescribed time-limit. By a decision read at a public sitting on January 17th, the Court requested the Experts to proceed to Sibenik in Yugoslavia and Saranda in Albania and to make on the land and in the waters adjacent to these places any investigations and experiments that they might consider useful with a view to verifying, completing, and, if necessary, modifying the answers given in their report of January 8th. The Experts' second report—in which Commodore Bull did not join, having been unable to make the journey for reasons of health—was filed on February 8th, 1949. On February 10th, three members of the Court put questions to the Experts, to which the Experts replied on February 12th.

At sittings held from January 17th to 22nd, 1949, the representatives of the Parties had an opportunity of commenting orally on the Experts' report of January 8th. They also filed written observations² concerning the further statements contained in the Report of February 8th and the replies of February 12th, as provided in the Court's decision of January 17th.

The Parties' submissions, as formulated by their Agents or Counsel at the end of the hearings on the 18th, 19th, 21st and 22nd January, 1949, are as follows :

Question (I) of the Special Agreement.

On behalf of the United Kingdom :

“The Government of the United Kingdom asks the Court in this case to adjudge and declare as follows :

¹ The list of documents in support produced by the Parties and accepted by the Court will be found in Annex 1 to this Judgment.

² See Annex 2 for the Experts' Report of January 8th, the Court's decision of January 17th, the Experts' second Report of February 8th, the questions put by three members of the Court, and the Experts' replies of February 12th.

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

- (1) That, on October 22nd, 1946, damage was caused to His Majesty's ships *Saumarez* and *Volage*, which resulted in the death and injuries of 44, and personal injuries to 42, 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 May 15th and October 22nd, 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 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 October 22nd, 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 ;

II AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU (FOND)

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

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

Au nom du Gouvernement de l'Albanie :

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

« L'Albanie est-elle responsable selon le droit international des explosions qui ont eu lieu le 22 octobre 1946 dans les eaux albanaises, et des dommages et pertes humaines qui en seraient suivis, et y a-t-il le cas de réparations à donner ? »

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

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

Sur la question 2) du compromis.

Au nom du Gouvernement de l'Albanie :

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

- (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 afore-said ;
- (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. <i>Saunarez</i>	£750,000
Damage to H.M.S. <i>Volage</i>	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"

On behalf of the Albanian Government :

[*Translation.*]

- "(1) Under the terms of the Special Agreement of March 25th, 1948, the following question has been submitted to the International Court of Justice :

'Is Albania responsible under international law for the explosions which occurred on the 22nd October 1946 in Albanian waters and for the damage and loss of human life which resulted from them and is there any duty to pay compensation ?'

The Court would not have jurisdiction, in virtue of this Special Agreement, to decide, if the case arose, on the claim for the assessment of the compensation set out in the submissions of the United Kingdom Government.

- (2) It has not been proved that the mines which caused the accidents of October 22nd, 1946, were laid by Albania.
- (3) It has not been proved that these mines were laid by a third Power on behalf of Albania.
- (4) It has not been proved that these mines were laid with the help or acquiescence of Albania.
- (5) It has not been proved that Albania knew, before the incidents of October 22nd, 1946, that these mines were in her territorial waters.
- (6) Consequently, Albania cannot be declared responsible, under international law, for the explosions which occurred on October 22nd, 1946, in Albanian waters, and for the damage and loss of human life which resulted from them. Albania owes no compensation to the United Kingdom Government."

Question (2) of the Special Agreement.

On behalf of the Albanian Government :

[*Translation.*]

- "(1) Under the terms of the Special Agreement concluded on March 25th, 1948, the International Court of Justice has before it the following question :

« Le Royaume-Uni a-t-il violé, selon le droit international, la souveraineté de la République populaire d'Albanie par les actions de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises le 22 octobre 1946 et les 12 et 13 novembre 1946, et y a-t-il lieu à donner satisfaction ? »

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

Au nom du Gouvernement du Royaume-Uni :

[Traduction.]

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

* * *

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

« 1) L'Albanie est-elle responsable, selon le droit international, des explosions qui ont eu lieu le 22 octobre 1946 dans les eaux albanaises, et des dommages et pertes humaines qui en seraient suivis, et y a-t-il le cas de réparations à donner ? »

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

'Has the United Kingdom under international law violated the sovereignty of the Albanian People's Republic by reason of the acts of the Royal Navy in Albanian waters on the 22nd October and on the 12th and 13th November 1946, and is there any duty to give satisfaction?'

- (2) The coastal State is entitled, in exceptional circumstances, to regulate the passage of foreign warships through its territorial waters.
- (3) This rule is applicable to the North Corfu Channel.
- (4) In October and November, 1946, there existed, in this area, exceptional circumstances which gave the Albanian Government the right to require that foreign warships should obtain previous authorization before passing through its territorial waters.
- (5) The passage of several British warships through Albanian territorial waters on October 22nd, 1946, without previous authorization, constituted a breach of international law.
- (6) In any case that passage was not of an innocent character.
- (7) The British naval authorities were not entitled to proceed, on November 12th and 13th, 1946, to sweep mines in Albanian territorial waters without the previous consent of the Albanian authorities.
- (8) The Court should find that, on both these occasions, the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland committed a breach of the rules of international law and that the Albanian Government has a right to demand that it should give satisfaction therefor."

On behalf of the United Kingdom Government :

"I ask the Court to decide that on neither head of the counter-claim has Albania made out her case, and that there is no ground for the Court to award nominal damages of one farthing or one franc."

* * *

By the first part of the Special Agreement, the following question is submitted to the Court :

"(1) Is Albania responsible under international law for the explosions which occurred on the 22nd October 1946 in Albanian waters and for the damage and loss of human life which resulted from them and is there any duty to pay compensation?"

On October 22nd, 1946, a squadron of British warships, the cruisers *Mauritius* and *Leander* and the destroyers *Saumarez* and *Volage*, left the port of Corfu and proceeded northward through a channel previously swept for mines in the North Corfu Strait. The cruiser *Mauritius* was leading, followed by the destroyer *Saumarez*; at a certain distance thereafter came the cruiser *Leander* followed by the destroyer *Volage*. Outside the Bay of Saranda, *Saumarez* struck a mine and was heavily damaged. *Volage* was

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

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

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

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

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

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

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

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

ordered to give her assistance and to take her in tow. Whilst towing the damaged ship, *Volage* struck a mine and was much damaged. Nevertheless, she succeeded in towing the other ship back to Corfu.

Three weeks later, on November 13th, the North Corfu Channel was swept by British minesweepers and twenty-two moored mines were cut. Two mines were taken to Malta for expert examination. During the minesweeping operation it was thought that the mines were of the German GR type, but it was subsequently established that they were of the German GY type.

The Court will consider first whether the two explosions that occurred on October 22nd, 1946, were caused by mines belonging to the minefield discovered on November 13th.

It was pointed out on behalf of the United Kingdom Government that this minefield had been recently laid. This was disputed in the Albanian pleadings but was no longer disputed during the hearing. One of the Albanian Counsel expressly recognized that the minefield had been recently laid, and the other Counsel subsequently made a similar declaration. It was further asserted on behalf of the Albanian Government that the minefield must have been laid after October 22nd; this would make it impossible at the same time to maintain that the minefield was old. The documents produced by the United Kingdom Government and the statements made by the Court's Experts and based on these documents show that the minefield had been recently laid. This is now established.

The United Kingdom Government contended that the mines which struck the two ships on October 22nd were part of this minefield.

This was contested by the Albanian Government, which argued that these mines may have been floating mines, coming from old minefields in the vicinity, or magnetic ground mines, magnetic moored mines, or German GR mines. It was also contested by them that the explosions occurred in the previously swept channel at the place where the minefield was discovered. The Albanian Government also contended that the minefield was laid after October 22nd, between that date and the minesweeping operation on 12-13th November.

On the evidence produced, the Court finds that the following facts are established:

In October, 1944, the North Corfu Channel was swept by the British Navy and no mines were found in the channel thus swept, whereupon the existence of a safe route through the Channel was announced in November 1944. In January and February,

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

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

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

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

1945, the Channel was check-swept by the British Navy with negative results. That the British Admiralty must have considered the Channel to be a safe route for navigation is shown by the fact that on May 15th, 1946, it sent two British cruisers and on October 22nd a squadron through the Channel without any special measures of precaution against danger from moored mines. It was in this swept channel that the minefield was discovered on November 13th, 1946.

It is further proved by evidence produced by the United Kingdom Government that the mining of *Saumarez* and *Volage* occurred in Albanian territorial waters, just at the place in the swept channel where the minefield was found, as indicated on the chart forming Annex 9 to the United Kingdom Memorial. This is confirmed by the Court's Experts, who consider it to be free from any doubt that the two ships were mined in approximately the position indicated on this chart.

It is established by the evidence of witnesses that the minefield consisted of moored contact mines of the German GY type. It is further shown by the nature of the damage sustained by the two ships, and confirmed by witnesses and experts, that it could not have been caused by floating mines, magnetic ground mines, magnetic moored mines, or German GR mines. The experts of the Court have stated that the nature of the damage excludes the faintest possibility of its cause being a floating mine; nor could it have been caused by a ground mine. They also expressed the view that the damage must have been caused by the explosion of moored contact mines, each having a charge of approximately 600 lbs. of explosives, and that the two ships struck mines of the same type as those which were swept on November 13th, 1946.

The Albanian Government put forward a suggestion that the minefield discovered on November 13th may have been laid after October 22nd, so that the explosions that occurred on this latter date would not have been caused by mines from the field in question. But it brought no evidence in support of this supposition. As it has been established that the explosions could only have been due to moored mines having an explosive charge similar to that contained in GY mines, there would, if the Albanian contention were true, have been at least two mines of this nature in the channel outside the Bay of Saranda, in spite of the sweep in October 1944 and the check-sweeps in January and February 1945; and these mines would have been struck by the two vessels at points fairly close to one another on October 22nd, 1946. Such a supposition is too improbable to be accepted.

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

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

* * *

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

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

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

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

The Court consequently finds that the following facts are established. The two ships were mined in Albanian territorial waters in a previously swept and check-swept channel just at the place where a newly laid minefield consisting of moored contact German GY mines was discovered three weeks later. The damage sustained by the ships was inconsistent with damage which could have been caused by floating mines, magnetic ground mines, magnetic moored mines, or German GR mines, but its nature and extent were such as would be caused by mines of the type found in the minefield. In such circumstances the Court arrives at the conclusion that the explosions were due to mines belonging to that minefield.

* * *

Such are the facts upon which the Court must, in order to reply to the first question of the Special Agreement, give judgment as to Albania's responsibility for the explosions on October 22nd, 1946, and for the damage and loss of human life which resulted, and for the compensation, if any, due in respect of such damage and loss.

To begin with, the foundation for Albania's responsibility, as alleged by the United Kingdom, must be considered. On this subject, the main position of the United Kingdom is to be found in its submission No. 2 : that the minefield which caused the explosions was laid between May 15th, 1946, and October 22nd, 1946, by or with the connivance or knowledge of the Albanian Government.

The Court considered first the various grounds for responsibility alleged in this submission.

In fact, although the United Kingdom Government never abandoned its contention that Albania herself laid the mines, very little attempt was made by the Government to demonstrate this point. In the written Reply, the United Kingdom Government takes note of the Albanian Government's formal statement that it did not lay the mines, and was not in a position to do so, as Albania possessed no navy ; and that, on the whole Albanian littoral, the Albanian authorities only had a few launches and motor boats. In the light of these statements, the Albanian Government was called upon, in the Reply, to disclose the circumstances in which two Yugoslav war vessels, the *Mljet* and the *Meljine*, carrying contact mines of the GY type, sailed southward from the port of Sibenik on or about October 18th, and proceeded to the Corfu Channel. The United Kingdom Government, having thus indicated the argument upon

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

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

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

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

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

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

which it was thenceforth to concentrate, stated that it proposed to show that the said warships, with the knowledge and connivance of the Albanian Government, laid mines in the Corfu Channel just before October 22nd, 1946. The facts were presented in the same light and in the same language in the oral reply by Counsel for the United Kingdom Government at the sittings on January 17th and 18th, 1949.

Although the suggestion that the minefield was laid by Albania was repeated in the United Kingdom statement in Court on January 18th, 1949, and in the final submissions read in Court on the same day, this suggestion was in fact hardly put forward at that time except *pro memoria*, and no evidence in support was furnished.

In these circumstances, the Court need pay no further attention to this matter.

The Court now comes to the second alternative argument of the United Kingdom Government, namely, that the minefield was laid with the connivance of the Albanian Government. According to this argument, the minelaying operation was carried out by two Yugoslav warships at a date prior to October 22nd, but very near that date. This would imply collusion between the Albanian and the Yugoslav Governments, consisting either of a request by the Albanian Government to the Yugoslav Government for assistance, or of acquiescence by the Albanian authorities in the laying of the mines.

In proof of this collusion, the United Kingdom Government relied on the evidence of Lieutenant-Commander Kovacic, as shown in his affidavit of October 4th, 1948, and in his statements in Court at the public sittings on November 24th, 25th, 26th and 27th, 1948. The Court gave much attention to this evidence and to the documentary information supplied by the Parties. It supplemented and checked all this information by sending two experts appointed by it to Sibenik: Commodore S. A. Forshell and Lieutenant-Commander S. J. W. Elfferich.

Without deciding as to the personal sincerity of the witness Kovacic, or the truth of what he said, the Court finds that the facts stated by the witness from his personal knowledge are not sufficient to prove what the United Kingdom Government considered them to prove. His allegations that he saw mines being loaded upon two Yugoslav minesweepers at Sibenik and that these two vessels departed from Sibenik about October 18th and returned a few days after the occurrence of the explosions do not suffice to constitute decisive legal proof that the mines were laid by these two vessels in Albanian waters off Saranda. The statements attributed

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

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

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

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

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

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

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

by the witness Kovacic to third parties, of which the Court has received no personal and direct confirmation, can be regarded only as allegations falling short of conclusive evidence. A charge of such exceptional gravity against a State would require a degree of certainty that has not been reached here.

Apart from Kovacic's evidence, the United Kingdom Government endeavoured to prove collusion between Albania and Yugoslavia by certain presumptions of fact, or circumstantial evidence, such as the possession, at that time, by Yugoslavia, and by no other neighbouring State, of GY mines, and by the bond of close political and military alliance between Albania and Yugoslavia, resulting from the Treaty of friendship and mutual assistance signed by those two States on July 9th, 1946.

The Court considers that, even in so far as these facts are established, they lead to no firm conclusion. It has not been legally established that Yugoslavia possessed any GY mines, and the origin of the mines laid in Albanian territorial waters remains a matter for conjecture. It is clear that the existence of a treaty, such as that of July 9th, 1946, however close may be the bonds uniting its signatories, in no way leads to the conclusion that they participated in a criminal act.

On its side, the Yugoslav Government, although not a party to the proceedings, authorized the Albanian Government to produce certain Yugoslav documents, for the purpose of refuting the United Kingdom contention that the mines had been laid by two ships of the Yugoslav Navy. As the Court was anxious for full light to be thrown on the facts alleged, it did not refuse to receive these documents. But Yugoslavia's absence from the proceedings meant that these documents could only be admitted as evidence subject to reserves, and the Court finds it unnecessary to express an opinion upon their probative value.

The Court need not dwell on the assertion of one of the Counsel for the Albanian Government that the minefield might have been laid by the Greek Government. It is enough to say that this was a mere conjecture which, as Counsel himself admitted, was based on no proof.

In the light of the information now available to the Court, the authors of the minelaying remain unknown. In any case, the task of the Court, as defined by the Special Agreement, is to decide whether Albania is responsible, under international law, for the explosions which occurred on October 22nd, 1946, and to give judgment as to the compensation, if any.

Finally, the United Kingdom Government put forward the argument that, whoever the authors of the minelaying were, it could not have been done without the Albanian Government's knowledge.

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

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

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

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

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

It is clear that knowledge of the minelaying cannot be imputed to the Albanian Government by reason merely of the fact that a minefield discovered in Albanian territorial waters caused the explosions of which the British warships were the victims. It is true, as international practice shows, that a State on whose territory or in whose waters an act contrary to international law has occurred, may be called upon to give an explanation. It is also true that that State cannot evade such a request by limiting itself to a reply that it is ignorant of the circumstances of the act and of its authors. The State may, up to a certain point, be bound to supply particulars of the use made by it of the means of information and inquiry at its disposal. But it cannot be concluded from the mere fact of the control exercised by a State over its territory and waters that that State necessarily knew, or ought to have known, of any unlawful act perpetrated therein, nor yet that it necessarily knew, or should have known, the authors. This fact, by itself and apart from other circumstances, neither involves *prima facie* responsibility nor shifts the burden of proof.

On the other hand, the fact of this exclusive territorial control exercised by a State within its frontiers has a bearing upon the methods of proof available to establish the knowledge of that State as to such events. By reason of this exclusive control, the other State, the victim of a breach of international law, is often unable to furnish direct proof of facts giving rise to responsibility. Such a State should be allowed a more liberal recourse to inferences of fact and circumstantial evidence. This indirect evidence is admitted in all systems of law, and its use is recognized by international decisions. It must be regarded as of special weight when it is based on a series of facts linked together and leading logically to a single conclusion.

The Court must examine therefore whether it has been established by means of indirect evidence that Albania has knowledge of minelaying in her territorial waters independently of any connivance on her part in this operation. The proof may be drawn from inferences of fact, provided that they leave *no room* for reasonable doubt. The elements of fact on which these inferences can be based may differ from those which are relevant to the question of connivance.

In the present case, two series of facts, which corroborate one another, have to be considered: the first relates to Albania's attitude before and after the disaster of October 22nd, 1946; the other concerns the feasibility of observing minelaying from the Albanian coast.

1. It is clearly established that the Albanian Government constantly kept a close watch over the waters of the North Corfu Channel, at any rate after May 1946. This vigilance is proved

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

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

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

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

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

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

by the declaration of the Albanian Delegate in the Security Council on February 19th, 1947 (*Official Records of the Security Council*, Second Year, No. 16, p. 328), and especially by the diplomatic notes of the Albanian Government concerning the passage of foreign ships through its territorial waters. This vigilance sometimes went so far as to involve the use of force: for example the gunfire in the direction of the British cruisers *Orion* and *Superb* on May 15th, 1946, and the shots fired at the U.N.R.R.A. tug and barges on October 29th, 1946, as established by the affidavit of Enrico Bargellini, which was not seriously contested.

The Albanian Government's notes are all evidence of its intention to keep a jealous watch on its territorial waters. The *note verbale* addressed to the United Kingdom on May 21st, 1946, reveals the existence of a "General Order", in execution of which the Coastal Commander gave the order to fire in the direction of the British cruisers. This same note formulates a demand that "permission" shall be given, by the Albanian authorities, for passage through territorial waters. The insistence on "formalities" and "permission" by Albania is repeated in the Albanian note of June 19th.

As the Parties agree that the minefield had been recently laid, it must be concluded that the operation was carried out during the period of close watch by the Albanian authorities in this sector. This conclusion renders the Albanian Government's assertion of ignorance *a priori* somewhat improbable.

The Court also noted the reply of Captain Ali Shtino to a question put by it; this reply shows that the witness, who had been called on to replace the Coastal Defence Commander for a period of thirteen to fifteen days, immediately before the events of October 22nd, had received the following order: "That the look-out posts must inform me of every movement [in the Corfu Channel], and that no action would be taken on our part."

The telegrams sent by the Albanian Government on November 13th and November 27th, 1946, to the Secretary-General of the United Nations, at a time when that Government was fully aware of the discovery of the minefield in Albanian territorial waters, are especially significant of the measures taken by the Albanian Government. In the first telegram, that Government raised the strongest protest against the movements and activity of British naval units in its territorial waters on November 12th and 13th, 1946, without even mentioning the existence of a minefield in these waters. In the second, it repeats its accusations against the United Kingdom, without in any way protesting against the laying of this minefield which, if effected without Albania's consent, constituted a very serious violation of her sovereignty.

Another indication of the Albanian Government's knowledge consists in the fact that that Government did not notify the

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

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

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

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

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

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

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

presence of mines in its waters, at the moment when it must have known this, at the latest after the sweep on November 13th, and further, whereas the Greek Government immediately appointed a Commission to inquire into the events of October 22nd, the Albanian Government took no decision of such a nature, nor did it proceed to the judicial investigation incumbent, in such a case, on the territorial sovereign.

This attitude does not seem reconcilable with the alleged ignorance of the Albanian authorities that the minefield had been laid in Albanian territorial waters. It could be explained if the Albanian Government, while knowing of the minelaying, desired the circumstances of the operation to remain secret.

2. As regards the possibility of observing minelaying from the Albanian coast, the Court regards the following facts, relating to the technical conditions of a secret minelaying and to the Albanian surveillance, as particularly important.

The Bay of Saranda and the channel used by shipping through the Strait are, from their geographical configuration, easily watched ; the entrance of the bay is dominated by heights offering excellent observation points, both over the bay and over the Strait ; whilst the channel throughout is close to the Albanian coast. The laying of a minefield in these waters could hardly fail to have been observed by the Albanian coastal defences.

On this subject, it must first be said that the minelaying operation itself must have required a certain time. The method adopted required, according to the Experts of the Court, the methodical and well thought-out laying of two rows of mines that had clearly a combined offensive and defensive purpose : offensive, to prevent the passage, through the Channel, of vessels drawing ten feet of water or more ; defensive, to prevent vessels of the same draught from entering the Bay of Saranda. The report of the Experts reckons the time that the minelayers would have been in the waters, between Cape Kiephali and St. George's Monastery, at between two and two and a half hours. This is sufficient time to attract the attention of the observation posts, placed, as the Albanian Government stated, at Cape Kiephali and St. George's Monastery.

The facilities for observation from the coast are confirmed by the two following circumstances : the distance of the nearest mine from the coast was only 500 metres ; the minelayers must have passed at not more than about 500 metres from the coast between Denta Point and St. George's Monastery.

Being anxious to obtain any technical information that might guide it in its search for the truth, the Court submitted the following question to the Experts appointed by it :

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

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

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

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

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

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

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

"On the assumption that the mines discovered on November 13th, 1946, were laid at some date within the few preceding months, whoever may have laid them, you are requested to examine the information available regarding (a) the number and the nature of the mines, (b) the means for laying them, and (c) the time required to do so, having regard to the different states of the sea, the conditions of the locality, and the different weather conditions, and to ascertain whether it is possible in that way to draw any conclusions, and, if so, what conclusions, in regard to :

(1) the means employed for laying the minefield discovered on November 13th, 1946, and

(2) the possibility of mooring those mines with those means without the Albanian authorities being aware of it, having regard to the extent of the measures of vigilance existing in the Saranda region."

As the first Report submitted by the Experts did not seem entirely conclusive, the Court, by a decision of January 17th, 1949, asked the Experts to go to Saranda and to verify, complete and, if necessary, modify their answers. In this way, observations were made and various experiments carried out on the spot, in the presence of the experts of the Parties and of Albanian officials, with a view to estimating the possibility of the minelaying having been observed by the Albanian look-out posts. On this subject reference must be made to a test of visibility by night, carried out on the evening of January 28th, 1949, at St. George's Monastery. A motor ship, 27 metres long, and with no bridge, wheel-house, or funnel, and very low on the water, was used. The ship was completely blacked out, and on a moonless night, i.e., under the most favourable conditions for avoiding discovery, it was clearly seen and heard from St. George's Monastery. The noise of the motor was heard at a distance of 1,800 metres, and the ship itself was sighted at 670 metres and remained visible up to about 1,900 metres.

The Experts' Report on this visit stated that :

"The Experts consider it to be indisputable that if a normal look-out was kept at Cape Kiephali, Denta Point, and St. George's Monastery, and if the look-outs were equipped with binoculars as has been stated, under normal weather conditions for this area, the minelaying operations shown in Annex 9 to the United Kingdom Memorial must have been noticed by these coastguards."

The Court cannot fail to give great weight to the opinion of the Experts who examined the locality in a manner giving every guarantee of correct and impartial information. Apart from the existence of a look-out post at Cape Denta, which has not been proved, the Court, basing itself on the declarations of the Albanian Government that look-out posts were stationed at Cape Kiephali and St. George's Monastery, refers to the following conclusions

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

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

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

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

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

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

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

in the Experts' Report : (1) that in the case of minelaying from the North towards the South, the minelayers would have been seen from Cape Kiephali ; (2) in the case of minelaying from the South, the minelayers would have been seen from Cape Kiephali and St. George's Monastery.

From all the facts and observations mentioned above, the Court draws the conclusion that the laying of the minefield which caused the explosions on October 22nd, 1946, could not have been accomplished without the knowledge of the Albanian Government.

The obligations resulting for Albania from this knowledge are not disputed between the Parties. Counsel for the Albanian Government expressly recognized that [*translation*] "if Albania had been informed of the operation before the incidents of October 22nd, and in time to warn the British vessels and shipping in general of the existence of mines in the Corfu Channel, her responsibility would be involved....".

The obligations incumbent upon the Albanian authorities consisted in notifying, for the benefit of shipping in general, the existence of a minefield in Albanian territorial waters and in warning the approaching British warships of the imminent danger to which the minefield exposed them. Such obligations are based, not on the Hague Convention of 1907, No. VIII, which is applicable in time of war, but on certain general and well-recognized principles, namely : elementary considerations of humanity, even more exacting in peace than in war ; the principle of the freedom of maritime communication ; and every State's obligation not to allow knowingly its territory to be used for acts contrary to the rights of other States.

In fact, Albania neither notified the existence of the minefield, nor warned the British warships of the danger they were approaching.

But Albania's obligation to notify shipping of the existence of mines in her waters depends on her having obtained knowledge of that fact in sufficient time before October 22nd ; and the duty of the Albanian coastal authorities to warn the British ships depends on the time that elapsed between the moment that these ships were reported and the moment of the first explosion.

On this subject, the Court makes the following observations. As has already been stated, the Parties agree that the mines were recently laid. It must be concluded that the minelaying, whatever may have been its exact date, was done at a time when there was a close Albanian surveillance over the Strait. If it be supposed that it took place at the last possible moment, i.e., in the night of October 21st-22nd, the only conclusion to be drawn would

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

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

En conséquence, la Cour est arrivée à la conclusion que l'Albanie est responsable, selon le droit international, des explosions qui ont eu lieu le 22 octobre 1946 dans les eaux albanaises, et des dommages et pertes humaines qui en suivirent, et qu'il y a lieu pour l'Albanie de donner réparation au Royaume-Uni.

* * *

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

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

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

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

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

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

be that a general notification to the shipping of all States before the time of the explosions would have been difficult, perhaps even impossible. But this would certainly not have prevented the Albanian authorities from taking, as they should have done, all necessary steps immediately to warn ships near the danger zone, more especially those that were approaching that zone. When on October 22nd about 13.00 hours the British warships were reported by the look-out post at St. George's Monastery to the Commander of the Coastal Defences as approaching 'Cape Long, it was perfectly possible for the Albanian authorities to use the interval of almost two hours that elapsed before the explosion affecting *Saumarez* (14.53 hours or 14.55 hours) to warn the vessels of the danger into which they were running.

In fact, nothing was attempted by the Albanian authorities to prevent the disaster. These grave omissions involve the international responsibility of Albania.

The Court therefore reaches the conclusion that Albania is responsible under international law for the explosions which occurred on October 22nd, 1946, in Albanian waters, and for the damage and loss of human life which resulted from them, and that there is a duty upon Albania to pay compensation to the United Kingdom.

* * *

In the final submissions contained in its oral reply, the United Kingdom Government asked the Court to give judgment that, as a result of the breach by the Albanian Government of its obligations under international law, it had sustained damages amounting to £875,000.

In the last oral statement submitted in its name, the Albanian Government, for the first time, asserted that the Court would not have jurisdiction, in virtue of the Special Agreement, to assess the amount of compensation. No reason was given in support of this new assertion, and the United Kingdom Agent did not ask leave to reply. The question of the Court's jurisdiction was not argued between the Parties.

In the first question of the Special Agreement the Court is asked :

- (i) Is Albania under international law responsible for the explosions and for the damage and loss of human life which resulted from them, and
- (ii) is there any duty to pay compensation ?

This text gives rise to certain doubts. If point (i) is answered in the affirmative, it follows from the establishment of respons-

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

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

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

ibility that compensation is due, and it would be superfluous to add point (ii) unless the Parties had something else in mind than a mere declaration by the Court that compensation is due. It would indeed be incompatible with the generally accepted rules of interpretation to admit that a provision of this sort occurring in a special agreement should be devoid of purport or effect. In this connexion, the Court refers to the views expressed by the Permanent Court of International Justice with regard to similar questions of interpretation. In Advisory Opinion No. 13 of July 23rd, 1926, that Court said (Series B., No. 13, p. 19): "But, so far as concerns the specific question of competence now pending, it may suffice to observe that the Court, in determining the nature and scope of a measure, must look to its practical effect rather than to the predominant motive that may be conjectured to have inspired it." In its Order of August 19th, 1929, in the Free Zones case, the Court said (Series A., No. 22, p. 13): "in case of doubt, the clauses of a special agreement by which a dispute is referred to the Court must, if it does not involve doing violence to their terms, be construed in a manner enabling the clauses themselves to have appropriate effects"

The Court thinks it necessary to refer to the different stages of the procedure. In its Resolution of April 9th, 1947, the Security Council recommended that the two Governments should immediately refer "the dispute" to the Court. This Resolution had without doubt for its aim the final adjustment of the whole dispute. In pursuance of the Resolution, the Government of the United Kingdom filed an Application in which the Court was asked, *inter alia*, to "determine the reparation or compensation", and in its Memorial that Government stated the various sums claimed. The Albanian Government thereupon submitted a Preliminary Objection, which was rejected by the Court by its Judgment of March 25th, 1948. Immediately after this judgment was delivered, the Agents of the Parties notified the Court of the conclusion of a Special Agreement. Commenting upon this step taken by the Parties, the Agent of the Albanian Government said that in the circumstances of the present case a special agreement on which "the whole procedure" should be based was essential. He further said [*translation*]: "As I have stated on several occasions, it has always been the intention of the Albanian Government to respect the decision taken by the Security Council on April 9th, 1947, in virtue of which the present Special Agreement is submitted to the International Court of Justice."

Neither the Albanian nor the United Kingdom Agent suggested in any way that the Special Agreement had limited the competence of the Court in this matter to a decision merely upon the principle of compensation or that the United Kingdom Government had abandoned an important part of its original claim. The main

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

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

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

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

object both Parties had in mind when they concluded the Special Agreement was to establish a complete equality between them by replacing the original procedure based on a unilateral Application by a procedure based on a Special Agreement. There is no suggestion that this change as to procedure was intended to involve any change with regard to the merits of the British claim as originally presented in the Application and Memorial. Accordingly, the Court, after consulting the Parties, in its Order of March 26th, 1948, maintained the United Kingdom's Memorial, filed previously, "with statements and submissions". These submissions included the claim for a fixed sum of compensation.

The subsequent attitude of the Parties shows that it was not their intention, by entering into the Special Agreement, to preclude the Court from fixing the amount of the compensation. In its Reply (paragraph 71) the United Kingdom Government maintained the submissions contained in paragraph 96 of its Memorial, including the claim for a fixed amount of reparation. This claim was expressly repeated in the final United Kingdom submissions. In paragraph 52 of its Counter-Memorial, the Albanian Government stated that it had no knowledge of the loss of human life and damage to ships, but it did not contest the Court's competence to decide this question. In the Rejoinder, paragraph 96, that Government declared that, owing to its claim for the dismissal of the case, it was unnecessary for it to examine the United Kingdom's claim for reparation. [*Translation.*] "It reserves the right if need be, to discuss this point which should obviously form the subject of an expert opinion." Having regard to what is said above as to the previous attitude of that Government, this statement must be considered as an implied acceptance of the Court's jurisdiction to decide this question.

It may be asked why the Parties, when drafting the Special Agreement, did not expressly ask the Court to assess the amount of the damage, but used the words: "and is there any duty to pay compensation?" It seems probable that the explanation is to be found in the similarity between this clause and the corresponding clause in the second part of the Special Agreement: "and is there any duty to give satisfaction?"

The Albanian Government has not disputed the competence of the Court to decide what kind of *satisfaction* is due under this part of the Agreement. The case was argued on behalf of both Parties on the basis that this question should be decided by the Court. In the written pleadings, the Albanian Government contended that it was entitled to apologies. During the oral proceedings,

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

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

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

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

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

* * *

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

« 2) Le Royaume-Uni a-t-il violé, selon le droit international, la souveraineté de la République populaire d'Albanie par les actions de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises le 22 octobre 1946 et les 12 et 13 novembre 1946, et y a-t-il lieu à donner satisfaction ? »

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

Counsel for Albania discussed the question whether a pecuniary satisfaction was due. As no damage was caused, he did not claim any sum of money. He concluded [*translation*]: "What we desire is the declaration of the Court from a legal point of view...."

If, however, the Court is competent to decide what kind of *satisfaction* is due to Albania under the second part of the Special Agreement, it is difficult to see why it should lack competence to decide the amount of *compensation* which is due to the United Kingdom under the first part. The clauses used in the Special Agreement are parallel. It cannot be supposed that the Parties, while drafting these clauses in the same form, intended to give them opposite meanings—the one as giving the Court jurisdiction, the other as denying such jurisdiction.

As has been said above, the Security Council, in its Resolution of April 9th, 1947, undoubtedly intended that the whole dispute should be decided by the Court. If, however, the Court should limit itself to saying that there is a duty to pay compensation without deciding what amount of compensation is due, the dispute would not be finally decided. An important part of it would remain unsettled. As both Parties have repeatedly declared that they accept the Resolution of the Security Council, such a result would not conform with their declarations. It would not give full effect to the Resolution, but would leave open the possibility of a further dispute.

For the foregoing reasons, the Court has arrived at the conclusion that it has jurisdiction to assess the amount of the compensation. This cannot, however, be done in the present Judgment. The Albanian Government has not yet stated which items, if any, of the various sums claimed it contests, and the United Kingdom Government has not submitted its evidence with regard to them.

The Court therefore considers that further proceedings on this subject are necessary; the order and time-limits of these proceedings will be fixed by the Order of this date.

* * *

In the second part of the Special Agreement, the following question is submitted to the Court:

"(2) Has the United Kingdom under international law violated the sovereignty of the Albanian People's Republic by reason of the acts of the Royal Navy in Albanian waters on the 22nd October and on the 12th and 13th November 1946 and is there any duty to give satisfaction?"

The Court will first consider whether the sovereignty of Albania was violated by reason of the acts of the British Navy in Albanian waters on October 22nd, 1946.

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

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

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

On May 15th, 1946, the British cruisers *Orion* and *Superb*, while passing southward through the North Corfu Channel, were fired at by an Albanian battery in the vicinity of Saranda. It appears from the report of the commanding naval officer dated May 29th, 1946, that the firing started when the ships had already passed the battery and were moving away from it ; that from 12 to 20 rounds were fired ; that the firing lasted 12 minutes and ceased only when the ships were out of range ; but that the ships were not hit although there were a number of "shorts" and of "overs". An Albanian note of May 21st states that the Coastal Commander ordered a few shots to be fired in the direction of the ships "in accordance with a General Order founded on international law".

The United Kingdom Government at once protested to the Albanian Government, stating that innocent passage through straits is a right recognized by international law. There ensued a diplomatic correspondence in which the Albanian Government asserted that foreign warships and merchant vessels had no right to pass through Albanian territorial waters without prior notification to, and the permission of, the Albanian authorities. This view was put into effect by a communication of the Albanian Chief of Staff, dated May 17th, 1946, which purported to subject the passage of foreign warships and merchant vessels in Albanian territorial waters to previous notification to and authorization by the Albanian Government. The diplomatic correspondence continued, and culminated in a United Kingdom note of August 2nd, 1946, in which the United Kingdom Government maintained its view with regard to the right of innocent passage through straits forming routes for international maritime traffic between two parts of the high seas. The note ended with the warning that if Albanian coastal batteries in the future opened fire on any British warship passing through the Corfu Channel, the fire would be returned.

The contents of this note were, on August 1st, communicated by the British Admiralty to the Commander-in-Chief, Mediterranean, with the instruction that he should refrain from using the Channel until the note had been presented to the Albanian Government. On August 10th, he received from the Admiralty the following telegram : "The Albanians have now received the note. North Corfu Strait may now be used by ships of your fleet, but only when essential and with armament in fore and aft position. If coastal guns fire at ships passing through the Strait, ships should fire back." On September 21st, the following telegram

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

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

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

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

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

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

was sent by the Admiralty to the Commander-in-Chief, Mediterranean: "Establishment of diplomatic relations with Albania is again under consideration by His Majesty's Government who wish to know whether the Albanian Government have learnt to behave themselves. Information is requested whether any ships under your command have passed through the North Corfu Strait since August and, if not, whether you intend them to do so shortly." The Commander-in-Chief answered the next day that his ships had not done so yet, but that it was his intention that *Mauritius* and *Leander* and two destroyers should do so when they departed from Corfu on October 22nd.

It was in such circumstances that these two cruisers together with the destroyers *Saumarez* and *Volage* were sent through the North Corfu Strait on that date.

The Court will now consider the Albanian contention that the United Kingdom Government violated Albanian sovereignty by sending the warships through this Strait without the previous authorization of the Albanian Government.

It is, in the opinion of the Court, generally recognized and in accordance with international custom that States in time of peace have a right to send their warships through straits used for international navigation between two parts of the high seas without the previous authorization of a coastal State, provided that the passage is *innocent*. Unless otherwise prescribed in an international convention, there is no right for a coastal State to prohibit such passage through straits in time of peace.

The Albanian Government does not dispute that the North Corfu Channel is a strait in the geographical sense; but it denies that this Channel belongs to the class of international highways through which a right of passage exists, on the grounds that it is only of secondary importance and not even a necessary route between two parts of the high seas, and that it is used almost exclusively for local traffic to and from the ports of Corfu and Saranda.

It may be asked whether the test is to be found in the volume of traffic passing through the Strait or in its greater or lesser importance for international navigation. But in the opinion of the Court the decisive criterion is rather its geographical situation as connecting two parts of the high seas and the fact of its being used for international navigation. Nor can it be decisive that this Strait is not a necessary route between two parts of the high seas, but only an alternative passage between the Ægean and the Adriatic Seas. It has nevertheless been a useful route for international maritime traffic. In this respect, the Agent of the United Kingdom Government gave the Court the following information relating to the

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

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

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

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

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

period from April 1st, 1936, to December 31st, 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." There were also regular sailings through the Strait by Greek vessels three times weekly, by a British ship fortnightly, and by two Yugoslav vessels weekly and by two others fortnightly. The Court is further informed that the British Navy has regularly used this Channel for eighty years or more, and that it has also been used by the navies of other States.

One fact of particular importance is that the North Corfu Channel constitutes a frontier between Albania and Greece, that a part of it is wholly within the territorial waters of these States, and that the Strait is of special importance to Greece by reason of the traffic to and from the port of Corfu.

Having regard to these various considerations, the Court has arrived at the conclusion that the North Corfu Channel should be considered as belonging to the class of international highways through which passage cannot be prohibited by a coastal State in time of peace.

On the other hand, it is a fact that the two coastal States did not maintain normal relations, that Greece had made territorial claims precisely with regard to a part of Albanian territory bordering on the Channel, that Greece had declared that she considered herself technically in a state of war with Albania, and that Albania, invoking the danger of Greek incursions, had considered it necessary to take certain measures of vigilance in this region. The Court is of opinion that Albania, in view of these exceptional circumstances, would have been justified in issuing regulations in respect of the passage of warships through the Strait, but not in prohibiting such passage or in subjecting it to the requirement of special authorization.

For these reasons the Court is unable to accept the Albanian contention that the Government of the United Kingdom has violated Albanian sovereignty by sending the warships through

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

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

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

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

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

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

the Strait without having obtained the previous authorization of the Albanian Government.

In these circumstances, it is unnecessary to consider the more general question, much debated by the Parties, whether States under international law have a right to send warships in time of peace through territorial waters not included in a strait.

The Albanian Government has further contended that the sovereignty of Albania was violated because the passage of the British warships on October 22nd, 1946, was not an *innocent passage*. The reasons advanced in support of this contention may be summed up as follows: The passage was not an ordinary passage, but a political mission; the ships were manoeuvring and sailing in diamond combat formation with soldiers on board; the position of the guns was not consistent with innocent passage; the vessels passed with crews at action stations; the number of the ships and their armament surpassed what was necessary in order to attain their object and showed an intention to intimidate and not merely to pass; the ships had received orders to observe and report upon the coastal defences and this order was carried out.

It is shown by the Admiralty telegram of September 21st, cited above, and admitted by the United Kingdom Agent, that the object of sending the warships through the Strait was not only to carry out a passage for purposes of navigation, but also to test Albania's attitude. As mentioned above, the Albanian Government, on May 15th, 1946, tried to impose by means of gunfire its view with regard to the passage. As the exchange of diplomatic notes did not lead to any clarification, the Government of the United Kingdom wanted to ascertain by other means whether the Albanian Government would maintain its illegal attitude and again impose its view by firing at passing ships. The legality of this measure taken by the Government of the United Kingdom cannot be disputed, provided that it was carried out in a manner consistent with the requirements of international law. The "mission" was designed to affirm a right which had been unjustly denied. The Government of the United Kingdom was not bound to abstain from exercising its right of passage, which the Albanian Government had illegally denied.

It remains, therefore, to consider whether the *manner* in which the passage was carried out was consistent with the principle of innocent passage and to examine the various contentions of the Albanian Government in so far as they appear to be relevant.

When the Albanian coastguards at St. George's Monastery reported that the British warships were sailing in combat formation and were manoeuvring, they must have been under a misapprehension. It is shown by the evidence that the ships were not proceeding in combat formation, but in line, one after the other,

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

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

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

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

and that they were not manoeuvring until after the first explosion. Their movements thereafter were due to the explosions and were made necessary in order to save human life and the mined ships. It is shown by the evidence of witnesses that the contention that soldiers were on board must be due to a misunderstanding probably arising from the fact that the two cruisers carried their usual detachment of marines.

It is known from the above-mentioned order issued by the British Admiralty on August 10th, 1946, that ships, when using the North Corfu Strait, must pass with armament in fore and aft position. That this order was carried out during the passage on October 22nd is stated by the Commander-in-Chief, Mediterranean, in a telegram of October 26th to the Admiralty. The guns were, he reported, "trained fore and aft, which is their normal position at sea in peace time, and were not loaded". It is confirmed by the commanders of *Saumarez* and *Volage* that the guns were in this position before the explosions. The navigating officer on board *Mauritius* explained that all guns on that cruiser were in their normal stowage position. The main guns were in the line of the ship, and the anti-aircraft guns were pointing outwards and up into the air, which is the normal position of these guns on a cruiser both in harbour and at sea. In the light of this evidence, the Court cannot accept the Albanian contention that the position of the guns was inconsistent with the rules of innocent passage.

In the above-mentioned telegram of October 26th, the Commander-in-Chief reported that the passage "was made with ships at action stations in order that they might be able to retaliate quickly if fired upon again". In view of the firing from the Albanian battery on May 15th, this measure of precaution cannot, in itself, be regarded as unreasonable. But four warships—two cruisers and two destroyers—passed in this manner, with crews at action stations, ready to retaliate quickly if fired upon. They passed one after another through this narrow channel, close to the Albanian coast, at a time of political tension in this region. The intention must have been, not only to test Albania's attitude, but at the same time to demonstrate such force that she would abstain from firing again on passing ships. Having regard, however, to all the circumstances of the case, as described above, the Court is unable to characterize these measures taken by the United Kingdom authorities as a violation of Albania's sovereignty.

The Admiralty Chart, Annex 21 to the Memorial, shows that coastal defences in the Saranda region had been observed and reported. In a report of the commander of *Volage*, dated Octo-

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

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

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

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

* * *

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

ber 23rd, 1946—a report relating to the passage on the 22nd—it is stated: “The most was made of the opportunities to study Albanian defences at close range. These included, with reference to XCU....”—and he then gives a description of some coastal defences.

In accordance with Article 49 of the Statute of the Court and Article 54 of its Rules, the Court requested the United Kingdom Agent to produce the documents referred to as XCU for the use of the Court. Those documents were not produced, the Agent pleading naval secrecy; and the United Kingdom witnesses declined to answer questions relating to them. It is not therefore possible to know the real content of these naval orders. The Court cannot, however, draw from this refusal to produce the orders any conclusions differing from those to which the actual events gave rise. The United Kingdom Agent stated that the instructions in these orders related solely to the contingency of shots being fired from the coast—which did not happen. If it is true, as the commander of *Volage* said in evidence, that the orders contained information concerning certain positions from which the British warships might have been fired at, it cannot be deduced therefrom that the vessels had received orders to reconnoitre Albanian coastal defences. Lastly, as the Court has to judge of the innocent nature of the passage, it cannot remain indifferent to the fact that, though two warships struck mines, there was no reaction, either on their part or on that of the cruisers that accompanied them.

With regard to the observations of coastal defences made after the explosions, these were justified by the fact that two ships had just been blown up and that, in this critical situation, their commanders might fear that they would be fired on from the coast, as on May 15th.

Having thus examined the various contentions of the Albanian Government in so far as they appear to be relevant, the Court has arrived at the conclusion that the United Kingdom did not violate the sovereignty of Albania by reason of the acts of the British Navy in Albanian waters on October 22nd, 1946.

* * *

In addition to the passage of the United Kingdom warships on October 22nd, 1946, the second question in the Special Agreement relates to the acts of the Royal Navy in Albanian waters on November 12th and 13th, 1946. This is the minesweeping operation called “Operation Retail” by the Parties during the proceedings. This name will be used in the present Judgment.

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

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

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

After the explosions of October 22nd, the United Kingdom Government sent a note to the Albanian Government, in which it announced its intention to sweep the Corfu Channel shortly. The Albanian reply, which was received in London on October 31st, stated that the Albanian Government would not give its consent to this unless the operation in question took place outside Albanian territorial waters. Meanwhile, at the United Kingdom Government's request, the International Central Mine Clearance Board decided, in a resolution of November 1st, 1946, that there should be a further sweep of the Channel, subject to Albania's consent. The United Kingdom Government having informed the Albanian Government, in a communication of November 10th, that the proposed sweep would take place on November 12th, the Albanian Government replied on the 11th, protesting against this "unilateral decision of His Majesty's Government". It said it did not consider it inconvenient that the British fleet should undertake the sweeping of the channel of navigation, but added that, before sweeping was carried out, it considered it indispensable to decide what area of the sea should be deemed to constitute this channel, and proposed the establishment of a Mixed Commission for the purpose. It ended by saying that any sweeping undertaken without the consent of the Albanian Government outside the channel thus constituted, i.e., inside Albanian territorial waters where foreign warships have no reason to sail, could only be considered as a deliberate violation of Albanian territory and sovereignty.

After this exchange of notes, "Operation Retail" took place on November 12th and 13th. Commander Mestre, of the French Navy, was asked to attend as observer, and was present at the sweep on November 13th. The operation was carried out under the protection of an important covering force composed of an aircraft carrier, cruisers and other war vessels. This covering force remained throughout the operation at a certain distance to the west of the Channel, except for the frigate *St. Bride's Bay*, which was stationed in the Channel south-east of Cape Kiephali. The sweep began in the morning of November 13th, at about 9 o'clock, and ended in the afternoon near nightfall. The area swept was in Albanian territorial waters, and within the limits of the channel previously swept.

The United Kingdom Government does not dispute that "Operation Retail" was carried out against the clearly expressed wish of the Albanian Government. It recognizes that the operation had not the consent of the international mine clearance organizations, that it could not be justified as the exercise of a right of innocent passage, and lastly that, in principle, international law does not allow a State to assemble a large number of warships in the

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

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

La Cour ne considère pas cet argument comme convaincant.

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

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

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

territorial waters of another State and to carry out minesweeping in those waters. The United Kingdom Government states that the operation was one of extreme urgency, and that it considered itself entitled to carry it out without anybody's consent.

The United Kingdom Government put forward two reasons in justification. First, the Agreement of November 22nd, 1945, signed by the Governments of the United Kingdom, France, the Soviet Union and the United States of America, authorizing regional mine clearance organizations, such as the Mediterranean Zone Board, to divide the sectors in their respective zones amongst the States concerned for sweeping. Relying on the circumstance that the Corfu Channel was in the sector allotted to Greece by the Mediterranean Zone Board on November 5th, i.e., before the signing of the above-mentioned Agreement, the United Kingdom Government put forward a permission given by the Hellenic Government to resweep the navigable channel.

The Court does not consider this argument convincing.

It must be noted that, as the United Kingdom Government admits, the need for resweeping the Channel was not under consideration in November 1945; for previous sweeps in 1944 and 1945 were considered as having effected complete safety. As a consequence, the allocation of the sector in question to Greece, and, therefore, the permission of the Hellenic Government which is relied on, were both of them merely nominal. It is also to be remarked that Albania was not consulted regarding the allocation to Greece of the sector in question, despite the fact that the Channel passed through Albanian territorial waters.

But, in fact, the explosions of October 22nd, 1946, in a channel declared safe for navigation, and one which the United Kingdom Government, more than any other government, had reason to consider safe, raised quite a different problem from that of a routine sweep carried out under the orders of the mineclearance organizations. These explosions were suspicious; they raised a question of responsibility.

Accordingly, this was the ground on which the United Kingdom Government chose to establish its main line of defence. According to that Government, the *corpora delicti* must be secured as quickly as possible, for fear they should be taken away, without leaving traces, by the authors of the minelaying or by the Albanian authorities. This justification took two distinct forms in the United Kingdom Government's arguments. It was presented first as a new and special application of the theory of intervention, by means of which the State intervening would secure possession of evidence in the territory of another State, in order to submit it to an international tribunal and thus facilitate its task.

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

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

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

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

The Court cannot accept such a line of defence. The Court can only regard the alleged right of intervention as the manifestation of a policy of force, such as has, in the past, given rise to most serious abuses and such as cannot, whatever be the present defects in international organization, find a place in international law. Intervention is perhaps still less admissible in the particular form it would take here; for, from the nature of things, it would be reserved for the most powerful States, and might easily lead to perverting the administration of international justice itself.

The United Kingdom Agent, in his speech in reply, has further classified "Operation Retail" among methods of self-protection or self-help. The Court cannot accept this defence either. Between independent States, respect for territorial sovereignty is an essential foundation of international relations. The Court recognizes that the Albanian Government's complete failure to carry out its duties after the explosions, and the dilatory nature of its diplomatic notes, are extenuating circumstances for the action of the United Kingdom Government. But to ensure respect for international law, of which it is the organ, the Court must declare that the action of the British Navy constituted a violation of Albanian sovereignty.

This declaration is in accordance with the request made by Albania through her Counsel, and is in itself appropriate satisfaction.

The method of carrying out "Operation Retail" has also been criticized by the Albanian Government, the main ground of complaint being that the United Kingdom, on that occasion, made use of an unnecessarily large display of force, out of proportion to the requirements of the sweep. The Court thinks that this criticism is not justified. It does not consider that the action of the British Navy was a demonstration of force for the purpose of exercising political pressure on Albania. The responsible naval commander, who kept his ships at a distance from the coast, cannot be reproached for having employed an important covering force in a region where twice within a few months his ships had been the object of serious outrages.

PAR CES MOTIFS,

LA COUR,

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

par onze voix contre cinq,

Dit que la République populaire d'Albanie est responsable, selon le droit international, des explosions qui ont eu lieu le 22 octobre 1946 dans les eaux albanaises et des dommages et pertes humaines qui en sont suivis ;

par dix voix contre six,

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

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

par quatorze voix contre deux,

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

à l'unanimité,

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

FOR THESE REASONS,

THE COURT,

on the first question put by the Special Agreement of March 25th, 1948,

by eleven votes to five,

Gives judgment that the People's Republic of Albania is responsible under international law for the explosions which occurred on October 22nd, 1946, in Albanian waters, and for the damage and loss of human life that resulted therefrom ; and

by ten votes to six,

Reserves for further consideration the assessment of the amount of compensation and regulates the procedure on this subject by an Order dated this day ;

on the second question put by the Special Agreement of March 25th, 1948,

by fourteen votes to two,

Gives judgment that the United Kingdom did not violate the sovereignty of the People's Republic of Albania by reason of the acts of the British Navy in Albanian waters on October 22nd, 1946 ; and

unanimously,

Gives judgment that by reason of the acts of the British Navy in Albanian waters in the course of the Operation of November 12th and 13th, 1946, the United Kingdom violated the sovereignty of the People's Republic of Albania, and that this declaration by the Court constitutes in itself appropriate satisfaction.

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

Le Président en fonction,

(Signé) J. G. GUERRERO.

Le Greffier de la Cour,

(Signé) E. HAMBRO.

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

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

Done in French and English, the French text being authoritative, at the Peace Palace, The Hague, this ninth day of April, one thousand nine hundred and forty-nine, in three copies, one of which will be placed in the archives of the Court and the others transmitted to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and of the People's Republic of Albania respectively.

(Signed) J. G. GUERRERO,

Acting President.

(Signed) E. HAMBRO,

Registrar.

Judge BASDEVANT, President of the Court, whilst accepting the whole of the operative part of the Judgment, feels bound to state that he cannot accept the reasons given by the Court in support of its jurisdiction to assess the amount of compensation, other reasons being in his opinion more decisive.

Judge ZORIČIĆ declares that he is unable to agree either with the operative clause or with the reasons for the Judgment in the part relating to Albania's responsibility ; the arguments submitted, and the facts established are not such as to convince him that the Albanian Government was, or ought to have been, aware, before November 13th, 1946, of the existence of the minefield discovered on that date. On the one hand, the attitude adopted by a government when confronted by certain facts varies according to the circumstances, to its mentality, to the means at its disposal and to its experience in the conduct of public affairs. But it has not been contested that, in 1946, Albania had a new Government possessing no experience in international practice. It is therefore difficult to draw any inferences whatever from its attitude. Again, the conclusion of the Experts that the operation of laying the mines must have been seen is subject to an express reservation : it would be necessary to assume the realization of several conditions, in particular the maintenance of normal look-out posts at Cape

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

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

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

(Paraphé) J. G. G.

(Paraphé) E. H.

Kiephali, Denta Point and San Giorgio Monastery, and the existence of normal weather conditions at the date. But the Court knows neither the date on which the mines were laid nor the weather conditions prevailing on that date. Furthermore, no proof has been furnished of the presence of a look-out post on Denta Point, though that, according to the Experts, would have been the only post which would necessarily have observed the minelaying. On the other hand, the remaining posts would merely have been able to observe the passage of the ships, and there is no evidence to show that they ought to have concluded that the ships were going to lay mines. According to the Experts, these posts could neither have seen nor heard the minelaying, because the San Giorgio Monastery was 2,000 m. from the nearest mine and Cape Kiephali was several kilometres away from it. As a result, the Court is confronted with suspicions, conjectures and presumptions, the foundations for which, in Judge Zoričić's view, are too uncertain to justify him in imputing to a State the responsibility for a grave delinquency in international law.

Judge ALVAREZ, whilst concurring in the Judgment of the Court, has availed himself of the right conferred on him by Article 57 of the Statute and appended to the Judgment a statement of his individual opinion.

Judges WINIARSKI, BADAWI PASHA, KRYLOV and AZEVEDO, and Judge *ad hoc* EČER, declaring that they are unable to concur in the Judgment of the Court, have availed themselves of the right conferred on them by Article 57 of the Statute and appended to the Judgment statements of their dissenting opinions.

(Initialled) J. G. G.

(Initialled) E. H.

ANNEXE 1

LISTE DES DOCUMENTS SOUMIS A LA COUR

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

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

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

ANNEX 1.

LIST OF DOCUMENTS SUBMITTED TO THE COURT.

I.—ANNEXES DEPOSITED BY THE GOVERNMENT
OF THE UNITED KINGDOM.A.—*During the written proceedings :*

1. Admiralty Chart No. 206 showing the Corfu Strait.
2. Section of German Mine Information Chart.
(This is a chart which was captured by the Allies, showing the North Corfu Channel and the position of mines laid by the Axis there ; the original chart has been filed with the Registry.)
3. International Agreement between the Governments of the United Kingdom, France, U.S.S.R. and the United States, setting up the Mine Clearance Boards and dated November 22nd, 1945.
4. Affidavit by despatch clerk at the Admiralty proving despatch of Medri Charts to Albania (August 20th, 1947).
5. Section of Medri Index Chart showing North Corfu swept channel and the international highway established therein together with Medri pamphlets for use with the Index Chart.
(Single copy of the entire Chart and of the complete pamphlets numbered 5, 9 and 12 have been filed with Registry.)
6. Diplomatic correspondence between the Government of the United Kingdom and Albania regarding the right of navigation in the Strait of Corfu.
7. Admiralty tracings showing the North Corfu swept channel and the position and tracks of H.M.S. *Orion*, *Superb*, *Leander*, *Saumarez* and *Mauritius*, passing through the North Corfu Channel on May 15th, 1946, and on October 22nd, 1946.
8. Photographs of H.M.S. *Saumarez* (below water line) and *Volage* (bows blown off) taken shortly after the explosion on October 22nd, 1946.
9. Admiralty tracing showing position of H.M. ships at the time of the explosion.
10. Report on damage to H.M.S. *Saumarez* (December 8th, 1946).
11. Report on damage to H.M.S. *Volage* (November 30th, 1946).
12. List of sailors killed, with statement of pensions, etc., payable to dependants.
13. List of sailors injured, with statement of expenses, pensions, etc.
14. Statement of cost of repairs to the *Volage* and cost of replacement of the *Saumarez*.
15. Minutes of Mine Clearance Boards.
16. Reports of Capitaine Mestre (November 16th and 23rd, 1946).
(There were two reports, both in French. The reason why there were two reports was that Capitaine Mestre wished to make certain corrections in his second report of certain statements which he had made in his first report.)
17. Reports on Operation Retail by Rear-Admiral Kinahan and Commander Whitford. (The minesweeping operation of November 13th, 1946.)

133 AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU (FOND) (ANNEXE 1)

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

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

a) *Avant les audiences :*

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

18. Chart showing position in which mines were found on November 13th, 1946.
19. Photographs of the mines.
20. Report on mines examined at Admiralty Mining Establishment, Leigh Park House, Hants.
21. Chart showing the defences of Saranda.
22. Affidavit of Skipper Bargellini regarding the incident of U.N.R.R.A. barges on October 29th, 1946 (December 31st, 1946).
23. Documents and records of the Security Council, etc., relative to the dispute.
24. Third Interim Report of the Central Mine Clearance Board in European Waters after the war (October 1st, 1946—June 30th, 1947).
25. Mine Information Chart No. 27II.
26. Two signals relating to the sweeping in October 1944 of the Corfu Channel.
27. Extracts from *Hansard* (Parliamentary Debates), containing Statements by the Secretary of State for Foreign Affairs regarding Albania.
28. Telegram from Flag Officer Commanding 15th Cruiser Squadron, describing the incident of May 15th, 1946.
29. Photostat copies of extracts from Political Report of July 29th, 1945, portions of which appear in Annex 11 of the Albanian Counter-Memorial.
30. Text of Admiral Willis's statement of October 26th, 1946.
31. Photograph of *Saumarez* omitted from Annex 8 of United Kingdom Memorial.
32. Extract from Third Interim Report of Central Mine Clearance Board in European waters after the war.
33. Affidavit by Commanding Officer of *Skipjack* identifying mines brought to Malta with those found at Corfu (September 5th, 1947).
34. Chartlet showing areas swept on November 12th, 1946.
35. Minutes of the Central Mine Clearance Board in European waters after the war (May 25th, 1945—May 19th, 1948).
36. Minutes of the Mediterranean Zone Mine Clearance Board (November 5th, 1945—May 11th, 1948).
37. Extracts from the Minutes of the First Meeting of the Mediterranean Zone Mine Clearance Board (November 5th, 1945), and of the Fourth Meeting (Second Sitting—February 27th, 1946).

B.—*After the closure of the written proceedings.*

(a) *Before the hearing:*

38. Affidavit sworn in London on October 4th, 1948, by Karel Kovacic, former Lieutenant-Commander in the Yugoslav Navy.
39. Chart annexed to above affidavit, showing the route probably followed by the vessels in going from Sibenik to Boka Kotorska and to Corfu Channel.

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

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

39. *bis.* Tracing made from sketch of Panikovac from the Yugoslav Hydrographic Institute, November 20th, 1948 (filed by Albanian Government's Agent), showing the position of M-minesweepers in Panikovac Cove.
40. Copy of a note from the Ministry for Foreign Affairs to the British Embassy, Athens, August 13th, 1948.
41. Affidavit by Commander Swarder (October 22nd, 1948) regarding minesweeping in the Corfu Channel in October 1944, January and February, 1945.
42. Extract from Admiralty Instructions on minesweeping in war time.
43. Chart showing sectors swept in October 1944.
44. Affidavit by D. G. Jacobs, First Lieutenant of BYMS 2009 of the 153rd Minesweeping Flotilla, in October 1944 (October 22nd, 1948).
45. Affidavit by Commander Swarder showing the manner in which Medri Charts were drawn up (October 22nd, 1948).
46. Log-books of the *Volage*, *Mauritius* and *Leander*.
47. Affidavit by Lieutenant Godsall, Officer of the Watch on board the *Saumarez* on October 22nd, 1946, from 14.00 hours to 14.53 hours (October 22nd, 1948).
48. Report of a Board of Enquiry set up on the arrival of the *Saumarez* at Corfu (October 24th, 1946).
49. Chart prepared by the Members of the above-mentioned Board of Enquiry, showing the route followed by the *Saumarez*.
50. Affidavit by Commander Paul, in command of the *Volage* on October 22nd, 1946 (October 22nd, 1948).
51. Track-chart of the *Volage* prepared by Commander Paul.
52. Certified true copy of the letter of the Commander-in-Chief, Mediterranean, to the Admiralty of August 15th, 1946, transmitting the programme for the autumn cruise of his Fleet.
53. Photostat copy of Report of Proceedings of *Volage*, by Commander Paul (October 23rd, 1946).
54. Photostat copy of Report of Proceedings of *Saumarez*, by Captain Selby (October 23rd, 1946).
55. Photostat copy of Report of Proceedings of *Leander*, by Captain Otway Ruthven (October 23rd, 1946).
56. Photostat copy of Report of Proceedings of *Ocean*, by Captain John (October 24th, 1946).
57. Certified true copy of Report of Rear-Admiral Kinahan, Commanding First Cruiser Squadron in H.M.S. *Mauritius*, on the explosions caused on board the *Saumarez* and *Volage* by mines (October 23rd, 1946).
58. Original copy of a German chart captured by the Allies at the German Admiralty, Berlin (Ionian Sea and Gulf of Taranto, south-western coast of Greece).
59. Affidavit by Commander Whitford, Senior Officer of the 5th Minesweeping Flotilla from March to December, 1946, explaining the difference between mines recently laid and those that have been long in the water (October 22nd, 1948).

135 AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU (FOND) (ANNEXE 1)

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

60. Photographs M 1, 2 and 3 of a German mine that had been two years in the water, with a certificate by Colonel Golemis.
61. Photographs M 4, 5, 6, 7 and 8 of a German mine that had been five years in the water, with a certificate by Commander Littleboy.
62. Telegrams passing between the Commander-in-Chief, Mediterranean, and the Admiralty, prior to the incident of October 22nd, 1946, embodying the instructions of the Admiralty regarding the passage of H.M. ships through the Corfu Channel.
63. Telegrams passing between the Commander-in-Chief, Mediterranean, and the Admiralty, embodying the instructions of the Admiralty regarding Operation Retail.
64. Affidavit by Professor J. E. Harris, Professor of Zoology in the University of Bristol, concerning the state of the mines swept in the Corfu Channel on November 13th, 1946 (October 27th, 1948).
65. Affidavit by Mr. N. I. Hendey, of the Admiralty Central Metallurgical Laboratory, Emsworth, giving the reasons for the absence of fouling on mines in the Black Sea (October 25th, 1948).
66. Affidavit by Commander Moloney, certifying that no dumps of German mines had been left in Greece (October 29th, 1948).

(b) *At the hearing :*

67. Photograph of Panikovac Cove.
68. Copies of two telegrams from the British Admiralty dated November 9th, 1948, relating to the *Mljet* and *Meljine*.
69. Copy of two telegrams from the Air Ministry, United Kingdom, dated November 8th, 1948, and concerning weather conditions and the angle of the sun at Sibenik on October 16th, 17th and 18th, 1946.
70. *Jane's Fighting Ships* 1946-1947.
71. Photographs of mines found during the sweep on November 13th, 1946. (These photographs had been submitted to the Security Council in 1947 and were marked VI (b) and VI (c).)
72. Treaty of Friendship and Mutual Assistance between Yugoslavia and Albania (July 9th, 1946.—The date did not appear on the copy filed).
73. Economic Agreement between Yugoslavia and Albania (November 27th, 1946.—The date did not appear on the copy filed).
74. *Marinkalender* 1947.
75. *School and College Atlas* (London : G. W. Bacon & Co.).
76. *Leopold's Wereldatlas* (The Hague : H. P. Leopold).
77. *Serial Map Service Atlas* (London, 1947).
78. *The Citizen's Atlas of the World* (Edinburgh & London, 1944).
79. Rough copy of log of the *Mauritius*.
80. Document showing the differences between the entries in the log-book (fair copy) and the rough log of the *Mauritius*.
81. Three fragments of the mine which struck *Volage*.
82. Extract from Report dated May 29th, 1946, from Rear-Admiral Kinahan, addressed to the Commander-in-Chief of the Mediter-

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

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

- anean, reporting the proceedings of the squadron under his command for the period April 29th to May 25th, 1946 (paragraph 23, relating to the passage of the squadron through the Corfu Channel on May 15th, 1946).
83. *Warships of the World*, Victory Edition, U.S.A.
 84. Two sketches made by Commander Kovacic at the hearing on November 24th, 1948, morning, showing one of the Yugoslav ships with the rails and minelaying mechanism.
 85. Photograph of Panikovac Cove on which Commander Kovacic drew an arrow showing the entrance to the tunnel used as a mine store (hearing on November 24th, 1948, morning).
 86. Two plans of the region of Sibenik on which Commander Kovacic had marked : (a) the course followed in the launch and the place from which he could recognize the mines ; (b) the jetty from which the photograph of Panikovac Cove was probably taken (hearing on November 24th, 1948, morning).
 87. Report of the 153rd Minesweeping Flotilla (October 8th, 1944) on the sweeping of the Korcula and Scedro Channels, with a tracing showing the minesweeping operations.
 88. File relating to mines laid by the Germans (German documents).
 89. German files relating to mine stocks.
 90. Original of the Report of Proceedings of the *Leander*, made by Captain Otway Ruthven (October 23rd, 1946) (a photocopy had already been filed), with signature certified by Captain Selby.
 91. Tracing showing course followed by the *Leander* on October 22nd, 1946, dated October 23rd, 1946, and attached to the Report of Captain Otway Ruthven (this tracing replaces the track-chart made on December 26th, 1946, and filed as Annex 7 to the United Kingdom Memorial).
 92. Typewritten copy of the Report of the *Volage* made on October 23rd, 1946, by Commander Paul (a photocopy had already been filed), with certificate by Commander Paul.
 93. Original of Report sent by Rear-Admiral Kinahan on May 29th, 1946, to Commander-in-Chief, Mediterranean, on proceedings of his Squadron from April 29th to May 25th, 1946, with signature certified by Commander Whitford.
 94. Sketch made by Lieutenant-Commander Kovacic at the hearing on the morning of November 26th, 1948, showing the position of *Mljet* and *Meljine* as he saw them on the evening of October 17th or 18th, 1946, about 18.30 hours.
 95. Plan of environs of Sibenik, on which Commander Kovacic marked the site of the house from which he saw the *Mljet* and the *Meljine* on October 17th or 18th, 1946, about 18.30 hours (hearing on morning of November 26th, 1948).
 96. Sketch made by Lieutenant-Commander Kovacic at the hearing in the afternoon of November 25th, 1948, showing the position of *Mljet* and *Meljine* in relation to the mouth of the tunnel at Panikovac Cove, on October 17th or 18th, about 16.30 hours.

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

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

97. Two sketches made by Lieutenant-Commander Kovacic at the hearing in the afternoon of November 26th, 1948, showing the manoeuvre made by the *Mljet* and *Meljine* to facilitate the loading of the mines, and the position of the two vessels during the loading.
98. Sketch showing a minesweeper with its cable cutting the mooring of a mine, and a mine already swept (sketch made by Commander Swarder and shown to the Court at the hearing in the morning of November 22nd, 1948).
99. Diagram showing sweeps of moored mines, 100% safe (made by Commander Swarder and shown to the Court at the hearing on the morning of November 22nd, 1948).
100. Photograph showing *Mauritius* and *Saumarez* after the explosion (this photograph was submitted to the Security Council in 1947, and was numbered II (a), A. 4).
101. Two extracts from Yugoslav illustrated papers, showing two photographs of a minelayer with its derrick.
102. Map of Sibenik, from U.S. Army (scale 1/50,000).
103. Admiralty Chart No. 1581: Approach to Sibenik harbour.
104. Air photograph (No. 4025) of Sibenik and Panikovac Cove.
105. Page of an illustrated paper, showing the view over the sea from a house situated near Keric's house.
106. Tracing of Panikovac Cove, made by Yugoslav Hydrographic Institute, November 20th, 1940 (original filed by Albania).
107. Telegram received from Rome by United Kingdom Delegation, concerning weather reports published at Sibenik on October 17th and 18th, 1946 (November 24th, 1948).
108. Reply by the United Kingdom experts to questions put to the Mixed Committee of Experts by Judge Ečer on November 30th, 1948: (1) Was the light sufficient at 17.35 hours to enable Lieutenant-Commander Kovacic to see the vessels moored in Panikovac Cove? (2) If the light was sufficient, would the view have been interrupted by the lie of the land?
109. Letter from Commander Swarder to Rear-Admiral Moullec, dated December 8th, 1948, forwarding a revision of the common reply to question 5 of the Questionnaire by the agents submitted on November 26th, 1948, to the experts of the two Parties.
110. Affidavit by M. Zivan Pavlov (December 10th, 1948), certifying that between October 23rd and 26th, 1946, in the Gulf of Kotor, he saw a Yugoslav minelayer of the *Meljine* class, moving towards the fuel refilling points at Boka Kotorska (original in Serb-Croat, with English translation).
111. Membership card of the Yugoslav Seamen's and Port-workers' Union, bearing name of Zivan Pavlov (in Serbo-Croat language, with English translation of pertinent passages).
112. Instructions for rendering Safe Underwater Weapons—German Buoyant Mines—1943.

138 AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU (FOND) (ANNEXE 1)

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

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

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

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

- 113. Air photograph of the environs of Saranda, showing certain paths and roads (1943).
- 114. Map of Saranda District (1/50,000 Albania sheet 26-IV Saranda).
- 115. Amendments submitted by the United Kingdom naval experts to the replies they had given to questions by Judge Ečer.
- 116. Six copies of photographs of H.M.S. *Mauritius* (photographs Nos. A 1, A 2, A 3 and A 4 are additional copies of photographs appearing in Supplement 6 to Minutes of the Security Council, and are bad reproductions).

II.—ANNEXES DEPOSITED BY THE ALBANIAN GOVERNMENT.

A.—*During the written proceedings :*

- 1. Letter from the Greek Representative to the Secretary-General of the United Nations (March 10th, 1947).
- 2. Declaration by Captain Avdi Mati (October 4th, 1947).
- 3. Letter from the Head of the United Kingdom Military Mission in Albania to the Albanian Army General Staff (January 25th, 1946).
- 4. Minutes of the Meeting of the Mediterranean Zone Mine Clearance Board, held on July 2nd, 1946.
- 5. Report on the incident of May 15th, 1946.
- 6. Letter from the Albanian Representative to the Secretary-General of the United Nations, April 12th, 1947.
- 7. Report on the incident of October 22nd, 1946.
- 8. Reuter's communiqué of October 26th, 1946.
- 9. Article 3 of the Albanian-Yugoslav Maritime Arrangement of September 10th, 1946.
- 10. Report on the occurrences on November 12th and 13th, 1946.
- 11. Report by General Hodgson (July 29th, 1945) on Greek provocation.
- 12. Chart showing passage of British war squadron on October 22nd, 1946.
- 13. Map of Albanian coast ; Saranda and environs.
- 14. Report of the Commander of the Yugoslav Navy on German minefields.
- 15. List of cases of vessels that have struck mines, published by Lloyds.
- 16. "Aggressive acts of the Greek monarcho-fascist Government against Albania."
- 17. "War provocation by the Greek monarcho-fascist Government against Albania."
- 18. Full text of the Albanian-Yugoslav Maritime Arrangement of September 10th, 1946.
- 19. Message from General Maitland Wilson, Allied Commander-in-Chief, Mediterranean, to Colonel-General Enver Hoxha (November 12th, 1944).
- 20. Message from Mr. Cordell Hull (November 28th, 1943).
- 21. Message from Mr. Edward Stettinius (May 22nd, 1945).

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

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

a) *Avant les audiences :*

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

b) *Au cours des audiences :*

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

22. Declaration by Mr. Winston Churchill (November 4th, 1943).
23. Declaration by Mr. Cordell Hull (undated).
24. Letter from General Hodgson congratulating General Enver Hoxha on the general elections (December 4th, 1945).
25. Photocopies of parts of Medri Charts, M.6502 : No. 3, December 17th, 1945 ; No. 8, May 6th, 1946 ; No. 12, August 26th, 1946, showing the route through the North Corfu Channel on those dates. The map of December 17th, 1945, gives to the route the number 18/54.
26. Telegram from harbour-master of Saranda, October 22nd, 1946.
27. Letter from the Albanian Army General Staff to the Foreign Ministry, Tirana, August 30th, 1948.
28. Summary of an article in the "Red Star", appearing in the *Bashkimi* newspaper, May 18th, 1947.
29. Letters from two Greek sailors to the United Nations Commission of Enquiry in Greece (February 15th, 1947).
30. Report on the possibility of secret minelaying.
31. Tracing of track-chart of *Mauritius*, taken from British Chart Annex 7, and position of mines according to British Chart, Annex 9.

B.— *After the closure of the written proceedings :*

(a) *Before the hearing :*

32. Note from the Yugoslav Legation at The Hague to the Agent for the Albanian Government, dated November 8th, 1948, and forwarding a communiqué of the Yugoslav Government concerning Lieutenant-Commander Kovacic's evidence.
33. Tracing of swept channel and normal route for shipping through the middle of the North Corfu Channel.
34. Tracing of swept channel and of the North Corfu Channel Zone not deeper than 25 fathoms.
35. Tracing of respective positions of German channel and swept channel.
36. Tracing of position of the minefield and track of *Mauritius*, *Leander*, *Superb* and *Orion*.
37. Minutes of the Security Council, First Year, Second Series, Supplement No. 4.

(b) *At the hearing :*

38. Report by M. Jacques Chapelon, Professor of Analysis at the École polytechnique, Paris, concerning the passage of *Mauritius* through a minefield.
39. Extract from Order No. 892 of the Yugoslav Ministry of National Defence, dated November 17th, 1945, concerning minesweepers M 1, M 2 and M 3 (in Serbo-Croat, with French translation certified correct by Yugoslav Legation at The Hague).
40. Sworn statement, dated November 17th, 1948, relating to repair of ships of the M class and type in Sibenik dockyard, between September 27th and November 9th, 1946 (in Serbo-Croat, with

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

- French translation certified correct by Yugoslav Legation at The Hague).
41. Photocopy of a page of the Repairs Register of Sibenik dockyard (copy, with French translation of the entries concerning the M 1, M 2 and M 3 vessels, certified correct by Yugoslav Legation at The Hague).
 42. Calculation made by Captain Ormanov of height of sun at Sibenik on October 18th, 1946, at 15.15 hours.
 43. Sworn statement concerning the officer Drago Blazevic, dated November 17th, 1948 (in Serbo-Croat, with French translation certified correct by Yugoslav Legation at The Hague).
 44. Certificate concerning movements of ships of the M-class and type in October 1946, dated November 17th, 1948 (in Serbo-Croat, with French translation certified correct by Yugoslav Legation at The Hague).
 45. British Admiralty Chart No. 1581: Approach to Sibenik harbour.
 46. Sketch of Panikovac by Yugoslav Hydrographic Institute, dated November 20th, 1948.
 47. Cadastral plan of town of Sibenik.
 48. Photographs Nos. I, II and III of Panikovac, taken from Cipad quay, or near by.
 49. Photographs Nos. IV and V, looking towards Panikovac from the terrace on which Lieutenant-Commander Kovacic was.
 50. Italian map of Sibenik (No. 558).
 51. Report of the Yugoslav "Commission" concerning the non-availability of the M 1, M 2 and M 3 (three original documents dated November 11th, 1946, with French translations certified correct by Yugoslav Legation at The Hague).
 52. Work dockets of Sibenik dockyard for Orders Nos. 920, 921 and 922, relating to ships M 1, M 2 and M 3 (original documents in Serbo-Croat, with French translations certified correct by Yugoslav Legation at The Hague).
 53. Work docket concerning ship M 1, signed by Lieutenant-Commander Kovacic (original in Serbo-Croat, with French translation certified correct by the Yugoslav Legation at The Hague).
 54. "Work Orders" Nos. 920, 921 and 922, addressed to the Directorate of Sibenik Dockyard, dated September 26th, 1946, and concerning repairs to be done to the boilers of the ships M 1, M 2 and M 3 (three original documents in Serbo-Croat, with French translations certified correct by Yugoslav Legation at The Hague).
 55. Affidavit by the Presidency of the Government of the People's Federal Republic of Yugoslavia, on the subject of legal time in Yugoslavia (in Serbo-Croat, dated November 27th, 1948, with French translation certified correct by Yugoslav Legation at The Hague).
 56. Reply by the experts of the Albanian Delegation (December 4th 1948) to questions put by Judge Ečer to the Mixed Committee of Experts on November 30th, 1948: (1) Was there sufficient light

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

était-elle suffisante à 17 h. 35 pour permettre au capitaine de corvette Kovacic de voir les navires mouillés dans l'anse de Panikovac ? 2) Si la lumière était suffisante, la terre aurait-elle pu arrêter la vue ?

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

III. — PIÈCES DÉPOSÉES CONJOINTEMENT PAR LES PARTIES.

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

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

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

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

at 17.35 hours to enable Lieutenant-Commander Kovacic to see the vessels moored in Panikovac Cove? (2) If the light was sufficient, would the lie of the land have obstructed the view?

57. Nautical instructions for the East Mediterranean (Imprimerie nationale, 1945).
58. Sketch showing part of a vessel of the M-class that might have been seen from the coast at night from an altitude of 15 feet, the vessel being: (1) 550 metres from the shore; (2) $1\frac{1}{2}$ miles from the shore (sketch made by Captain Ormanov and shown to the Court at the hearing on the afternoon of December 8th, 1948).
59. Register of the naval dockyard at Sibenik.
60. Map of "Europe and North Africa", sheet 4, published by the French National Geographical Institute in 1941—showing shipping routes.
61. Four photographs of the coast near Saranda.
62. Sketch showing roughly the hills around Panikovac Cove towards Sibenik (sketch made by Rear-Admiral Moullec).
63. Observations by Rear-Admiral Moullec on the Reports of Commander Sworder as to the position of the ships in Panikovac Bay.
64. Original of Report of Commander of First Infantry Regiment, dated May 15th, 1946.
65. Original of letter of May 16th, 1946, addressed to Tirana.
66. Original of Captain Ali Shtino's Report, dated October 23rd, 1946 (concerning events on October 22nd, 1946).

III.—ANNEXES DEPOSITED JOINTLY BY THE PARTIES.

A.—*During the written proceedings:*

1. Special Agreement between Albania and the United Kingdom, dated March 25th, 1948.

B.—*During the hearing:*

2. Questionnaire prepared by M. Pierre Cot and Sir Eric Beckett, and submitted to the experts of the two Parties on November 26th, 1948: height of the sun at Sibenik on October 17th and 18th, 1946.
3. Replies established jointly by the Parties to above Questionnaire (November 27th, 1948).
4. Two diagrams showing the moment when a shadow would have fallen on the jetty where the mines were being loaded.
5. Sketch of the environs of Sibenik showing nearest points from which the jetty would have been visible during the journey of the motor-boat that Lieutenant-Commander Kovacic was in. (Three possible routes are given in the Questionnaire.)
6. Joint Note of United Kingdom and Albanian experts on the questions put by Judge Ečer to the Mixed Committee of Experts on November 30th, 1948: (1) Was there sufficient light at 17.35 hours to enable Lieutenant-Commander Kovacic to see the vessels moored in Panikovac Cove? (2) If the light was sufficient, would the lie of the land have obstructed the view?

ANNEXE 2

RAPPORT DES EXPERTS EN DATE DU 8 JANVIER 1949

[Traduction.]

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

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

a) de l'emplacement du chenal déminé.

1) a) RÉPONSE :

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

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

b) de l'efficacité du déminage antérieurement effectué.

1) b) RÉPONSE :

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

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

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

ANNEX 2.

EXPERTS' REPORT OF JANUARY 8th, 1949.

The Committee of Naval Experts appointed by the International Court of Justice on December 17th, 1948, have the honour to submit to the Court the following unanimous answers to the questions put to them:

Question (1). You are requested to examine the situation in the North Corfu Strait immediately before October 22nd, 1946, from the point of view of

(a) the position of the swept channel.

(1) (a) ANSWER:

The German track shown in Annex 2 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 Mine-field 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 Corfu Channel without doing unnecessary sweeping of Mine-field 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.

(b) the effectiveness of the mineclearance previously carried out.

(1) (b) ANSWER:

In order to decide whether the sweeping operations which were carried out in October 1944 and January 1945 were effective, it is necessary to study the minesweeping reports. The latter, however, could not be produced. But bearing in mind:

- 1st. That the Royal Navy had a great experience in mineclearing;
- 2nd. That the sweeping of a moored minefield is far easier than sweeping a ground minefield;
- 3rd. That the sweeping of a moored minefield, if carried out in the proper way, can be considered 100% safe;

Note.—Speaking strictly, a channel can only be declared safe at the time when it is cleared. One cannot guarantee that the channel in the future will remain so. Some evil person may lay mines—as in fact has been done in this case—and there is also the very remote possibility of a mine which went to the bottom when laid, rising to “correct” depth later on.

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

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

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

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

1) c) RÉPONSE :

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

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

Autant que nous le sachions, il n'a pas été prouvé catégoriquement que plus d'un seul navire ¹ suivant un itinéraire en ligne droite (comme c'était le cas pour le *Saumarez* et le *Volage*) ait été endommagé par une mine flottante, bien que des milliers de celles-ci aient été mises à l'eau au cours des deux grandes guerres.

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

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

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

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

D'un examen approfondi des documents allemands il ressort :

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

¹ Le *Betty Hindley*, 7 octobre 1947.

But if such eventualities were to be taken into account, it would mean that no waters could be declared safe, and mined areas could never be used any more ;

- 4th. That this channel was swept for troopships and supplies to pass through for the Italian front,

we assume that the clearing was carried out with the greatest possible care.

and (c) the risk of encountering floating mines in this channel owing to the proximity of the old minefields, and to study the German documents in order to obtain information from them concerning the types of mines laid in those minefields.

(I) (c) ANSWER :

The presence of moored Italian minefields off Corfu explains the possibility of floating mines in this area. We cannot see, however, that the possible presence of floating mines could be connected with the mining of H.M.S. *Saumarez* and H.M.S. *Volage*, as the nature of the damage sustained by the above ships excludes the faintest possibility of its cause being a floating mine.

It is often thought that floating mines are a serious danger to shipping. This is entirely wrong.

To our knowledge, it has not been definitely proved that more than one single ship¹, steaming on a straight course (as was the case with *Saumarez* and *Volage*), has been damaged by a floating mine, although thousands have been afloat during the two great wars.

Admittedly, there are ten more cases of ships having been struck by *alleged* floating mines ; but these cases have not been proved.

Apart from other obvious reasons, such as the very minute space of sea occupied by a mine, the ease with which it is seen in daylight and its normally harmless condition, there is the fact that the bow wave brushes the mine clear of the ship.

Extensive practical tests have proved that it is impossible to ram a floating mine, however hard one tries.

Whatever the possibility may be of two mines from the old German minefield floating about, it is, as stated above, of no interest in this case, as the damage done to the two ships could not possibly be caused by floating mines.

A close study of the German documents shows :

1. That until October 23rd, 1944, only Italian mines were laid in the North Corfu Channel area ;

¹ The *Betty Hindley*, October 1947.

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

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

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

2) RÉPONSE :

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

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

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

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

3) RÉPONSE :

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

2. That GY types of mines were available at Trieste on April 25th, 1945 ;
3. No manufacturer's numbers are shown in these documents.

Note.—Each mine has a number stamped on the bottom plate. The Germans had a very elaborate system of tabulating all particulars of the mines on so-called *Kennkarten*. If those cards could be traced for the Adriatic Zone, one could compare the numbers on the bottom plates of the swept mines with these *Kennkarten* in order to find out the place of origin of the mines that were laid in North Corfu Channel.

Question (2). You are requested to examine the information and documents available concerning the navigation of the *Mauritius*, the *Saumarez* and the *Volage*, in order to ascertain what conclusions, if any, may be drawn concerning the identity of the type of mines which struck the two last-named vessels with the type of mines discovered on November 13th, 1946, and to state how far, in your opinion, these conclusions can be regarded as valid.

(2) ANSWER :

Although the log-books of *Mauritius*, *Leander* and *Volage* show some inaccuracies in speed and course, 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.

Even if both ships were mined nearer the northern edge of the channel, they would still have been victims of the two lines of mines shown in Annex 9.

Our conclusion, therefore, is definite : that both ships were struck by the type of mine which was swept on November 13th, 1946.

Question (3). You are requested to examine the information and documents available relating to the damage suffered by the *Saumarez* and the *Volage*, and to the fragments of a mine found in the *Volage*, with a view to ascertaining what conclusions, if any, may be drawn regarding the type of mines which struck these vessels, and how far these conclusions can, in your opinion, be regarded as valid.

(3) ANSWER :

As far as it is possible to estimate the damage sustained by *Saumarez* and *Volage*, which were ships of modern construction, this damage must have been caused by the explosion of a moored contact mine of approximately 600 lb. charge. The reasons for this are :

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

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

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

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

4) RÉPONSE :

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

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

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

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

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

5) RÉPONSE :

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

- 1st. A ground mine would not cause this type of damage, and certainly not at this depth of water ;
- 2nd. A floating mine can be excluded altogether, as previously explained ;
- 3rd. The only remaining possibility is a moored contact mine.

Of the fragments found in *Volage*, the two small, slightly curved pieces are obviously not parts of a mine shell ; for they are of cast iron. The third piece, which is part of a horn adapter, fits closely to the horns and elements of a GY mine or of a GR mine, the adapters of these two types of mine being identical.

Question (4). You are requested to examine the questions whether it is possible to draw (a) from the position of the mines swept on November 13th, 1946 ; (b) from the fact that a complete mineclearance of the Albanian waters in this area had not yet been carried out at that time ; and (c) from the passage of the Mauritius on the 22nd October, 1946, without striking any mine, any conclusions, and, if so, what conclusions, regarding the existence of a methodically laid minefield and the object for which, in the light of the disposition of the mines, they appear to have been laid.

(4) ANSWER :

The position of the mines swept on the 13th November, 1946, strongly indicates that the mines were methodically laid in two rows.

Any previous minesweeping in the Medri Route Channel would necessarily have detected such mines, if they had been laid at that time.

The minefield was skilfully placed, as if its combined object was : (1) offensive : to stop ships drawing some 10 feet or more from passing through the channel ; (2) defensive : to stop ships of the same draught from entering Saranda Bay.

That *Mauritius* passed unmolested through the minefield only shows she had good luck. There is nothing strange in a ship getting through a minefield with a density of mines as indicated by the sweep.

Question (5). From the state of the mines swept on November 13th, 1946, can you draw any conclusions, and, if so, what conclusions, as to the date on which they were moored, and, in particular, on the question whether they were moored before or after the 22nd October, 1946 ?

(5) ANSWER :

The condition of the mines swept during the sweeping operation on the 13th November, 1946, as shown in Supplement No. 6 of the Security Council Official Records, leads to the conclusion that the mines should be considered as recently laid.

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

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

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

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

6) RÉPONSE :

On aurait pu observer :

I. A 16 h. 15 :

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

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

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

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

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

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

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

We are not in a position to give even an approximate *date* for the minelaying. The amount of barnacles, growth, rust, etc., is dependent on many factors which vary considerably with prevailing conditions. Only actual tests at the same time of the year and in the same waters could give sufficient information to afford a rough estimate of the age of the minefield.

With nothing more than general information, all we are prepared to state with certainty is that the mines cannot possibly belong to a minefield laid during the war.

The question whether the mines were laid before or after the 22nd October, 1946, cannot possibly be answered. The state of the mines would certainly not alter noticeably from the 21st to the 23rd of October.

Question (6). *Having regard to the replies given, by agreement between the Parties, to the questions concerning the position of the sun at Sibenik on October 17th and 18th, 1946, and on the basis of the documents in the case, does the examination of the factual circumstances concerning (a) the date, (b) the time of day, (c) the lie of the land, (d) the conditions of visibility, (e) the position of the objects (ships, mines, horns, rails), (f) their form, colour and dimensions, lead you to the conclusion that, in the circumstances in which the witness Kovacic was situated, it was possible for him to see the loading and the presence of GY mines on board two ships of the "M"-class in Panikovac Cove and the rails on the ships?*

(6) ANSWER :

The following could have been seen :

I. At 16.15 hours :

- (a) The two ships of the "M"-class, if moored at Panikovac Cove ;
- (b) the mine-bodies and sinkers on board these ships ;
- (c) the loading of the mines.

These observations could easily have been made, whichever of the three courses indicated on map N.I.D. 14/32/48, Annex C in File E.II/1/72, was followed by the launch.

Provided that the ships were moored on the northern side of the Cove, as stated by the witness Kovacic, also :

- (d) that the mines were newly painted (the gloss).

If the launch had followed course (i), it would have passed within about 450 metres of the Cove, and then

- (e) horns and rails could have been seen, although faintly.

If either of courses (ii) or (iii) was followed, we think it must have been impossible to see horns or rails.

II. A 17 h. 35 :

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

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

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

Obstacles ayant pu arrêter la vue :

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

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

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

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

Question 7). Déterminer :

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

7) a) RÉPONSE :

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

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

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

7) b) RÉPONSE :

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

¹ Non reproduite.

II. *At 17.35 hours :**Given no obstacles in the line of sight :*

- (f) It would perhaps be possible from Keric's house to see the silhouettes of the ships loaded with mines.

The above conclusions (a) to (f) are based upon tests made at "Naval Base A" (see Annex 1¹) which were carried out at a time corresponding to 17.28 hours in Sibenik, on October 18th, 1946, and under similar circumstances.

Possible obstructions to the line of sight :

Three different opinions have been given by the Parties as to the possible position of the ships at 17.35 hours.

1. Ships moored along the south-western pier. In this case the configuration of the land would prevent the ships from being seen.
2. Ships moored in the most westerly part of the north-eastern pier, where they also would have been hidden.
3. Ships moored along the "built-up" extension of the north-eastern quay.

From the documents filed with the Court—especially Annex 4 (V), File E.II/1/77—we think that the statement made by the United Kingdom expert in Appendix 2 to Annex 1, File E.II/1/89, as to the configuration of the land, appears to be the more correct. In that case the silhouettes of the ships may partly have been seen from Keric's house.

A more definite statement cannot be made without inspection of the locality.

Question (7). You are requested to state your opinion as to

- (a) *the number of GY mines which a minelayer of the "M"-class could load.*

(7) (a) ANSWER :

We assume that the "M"-class ships are of about 130 tons, in which case the dimensions given in the Swedish *Marinkalender* would be approximately correct.

According to these dimensions, the number of GY mines these minelayers can take would be twenty, if stability allowed for this top weight.

- (b) *the time required by two ships of this class, each possessing a derrick and a steam winch, and lying approximately in the positions indicated by the witness Kovacic, to take their complete load of mines.*

(7) (b) ANSWER :

Under normal conditions, it should be possible to load one mine with one derrick in 1½ minutes' time. This time is based upon a great number

¹ Not reproduced.

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

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

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

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

7) c) RÉPONSE :

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

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

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

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

8) i) RÉPONSE :

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

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

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

of actual reports from our three navies, and the times are remarkably consistent.

Under less favourable conditions, the time required should not be more than 3 minutes per mine per derrick.

We assume that the full load of mines could have been taken on board within an hour.

and (c) whether GY mines are normally fitted with horns when they are loaded on ships, or whether, on the contrary, they normally have to be fitted with the horns at the time when they are moored.

(7) (c) ANSWER :

Guards to the horns are not fitted to GY mines.

These mines are loaded with or without horns in place, according to the rules laid down by the authorities concerned. In our opinion, the safest procedure would be to unscrew the bakelite covers and screw in the horns after the mines were on board.

This requires approximately 5 minutes per mine per unskilled person and could be done at any time before the mines are laid.

Question (8) (i). *On the assumption that the mines discovered on November 13th, 1946, were laid at some date within the few preceding months, whoever may have laid them, you are requested to examine the information available regarding (a) the number and the nature of the mines, (b) the means for laying them, and (c) the time required to do so, having regard to the different states of the sea, the conditions of the locality, and the different weather conditions, and to ascertain whether it is possible in that way to draw any conclusions, and, if so, what conclusions, in regard to—(i) the means employed for laying the minefield discovered on November 13th, 1946.*

(8) (i) ANSWER :

There is no doubt that the 24 or more GY mines which were laid at Saranda, were placed in their position by means of surface craft. The laying of GY mines is not done by submarine or by aircraft.

The time necessary to lay those mines is approximately the same as the time taken to steam the distance between the points where the mine barrage is to be laid, plus the necessary time to approach and leave the area of vigilance and to take fixes.

The total time that the minelayers would be in the waters between Cape Kiephali and San Giorgio Monastery amounts to about two and a half hours at a speed of six knots, if the ships are approaching from the North and leaving towards the North.

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

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

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

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

8) ii) RÉPONSE :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

If they approached from the South the time would be about two hours from the neighbourhood of Barchetta Rock to the northern end of the minefield, provided they left towards the South.

If the ships approached the area of vigilance from the North and left towards the South, the time necessary between Cape Kiephali and San Giorgio Monastery would be about two hours.

If the ships approached from the South and left towards the North, the time would be about two hours.

Question (8) (ii). and to (ii) the possibility of mooring those mines with those means without the Albanian authorities being aware of it, having regard to the extent of the measures of vigilance existing in the Saranda region.

(8) (ii) ANSWER :

The possibility of seeing the operation. The Corfu Channel can be navigated with no great difficulty, when it is a question of simply passing through. But to place a minefield accurately, as was done, requires a reasonably good visibility so that definite cross-bearings on the coast can be taken, as there is only one lighthouse in the vicinity.

The necessary landmarks would probably be at a greater distance away than the distance from the fix (taken before starting the mine-laying) to the shore : for instance, the Monastery and Limion Point might be selected. Incidentally, one row of mines does actually point to both of these landmarks. Another bearing might be taken on the north-west promontory of Denta Point. Of course, objects can be seen much more clearly when looking seawards than when looking landwards.

The minelayer must have passed at about 500 metres off the coast between Denta Point (an obvious place for a look-out) and the San Giorgio Monastery.

From this part of the coast the minelaying could easily have been observed by a look-out with ordinary binoculars.

The ships would probably have kept to the swept channel and might therefore also have been seen from Cape Kiephali and even more so from the San Giorgio Monastery ; for if the eastern line of mines was laid from the South, the minelayer must probably have been within half a mile of the Monastery.

If the minelaying was done in darkness, it is doubtful whether it could have been observed from Porto Edda.

If done in daylight, it can unhesitatingly be said that the operation must have been noticed by the Albanian authorities.

The possibility of hearing. The most favourable conditions for hearing a minelaying operation would be :

(a) dead quiet in the immediate vicinity of the observer ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Non reproduite.

- (b) wind blowing off shore (no surf) ;
- (c) wind force 3 or less (scale Beaufort) ;
- (d) people ashore suspecting some action to be going on, and being on the alert ;
- (e) people on board minelayers not skilful (unnecessary lights and noises) ;
- (f) where echoes strengthen the sound.

Tests which we have carried out at "Naval Base B" (see Annex 2¹) under similar conditions to those stated above show that rail noise could be heard faintly at a distance of about 1,200 metres, while a splash could be heard faintly only at about 650 metres.

Additional noises quickly reduce the audibility.

Accordingly, under favourable conditions it would be possible to hear the minelaying operation from Limion Point and from the coast between Denta Point and San Giorgio Monastery, but not from Porto Edda.

Under less favourable conditions it would, however, be impossible to hear the minelaying from any of the positions mentioned.

We are not in the possession of sufficient information as to conditions when the mines were laid to give a more definite statement.

This Report was drawn up in English in one copy, at the Peace Palace, The Hague, this eighth day of January, one thousand nine hundred and forty-nine.

(Signed) S. ELFFERICH. J. BULL. AND. FORSHELL.

(Signed) S. T. CROSS,
Secretary of the Committee.

¹ Not reproduced.

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

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

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

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

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

DECISION OF THE COURT, DATED JANUARY 17th, 1949,
REGARDING AN ENQUIRY ON THE SPOT.

The Court requests the Experts appointed by the Order of the 17th December, 1948, to proceed to Sibenik and Saranda, and to make, on the land and in the waters adjacent to these two places, any investigations and, so far as possible, any experiments which they may consider useful with a view to verifying, completing and, if necessary, modifying the answers given in their Report filed by them on January 8th, 1949.

The Parties shall have the right to make suggestions to the Experts regarding the points to which their investigations and experiments should be directed.

The Registrar, with the authority of the President, shall make the preparations required for the journey of the Experts and for ensuring that they will receive all the facilities essential to the due and prompt accomplishment of their mission.

Within one week of the filing of the complementary Report of the Experts in the Registry, the Parties may file in the Registry their observations upon any new statements which it may contain.

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

[Traduction.]

LES EXPERTS NAVALS

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

Les investigations ont porté sur les points suivants :

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

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

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

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

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

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

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

EXPERTS' REPORT DATED FEBRUARY 8th, 1949, ON THE INVESTIGATIONS AND TESTS AT SIBENIK AND SARANDA.

THE NAVAL EXPERTS

appointed by Order of Court of December 17th, 1948, visited Sibenik and Saranda in pursuance of the Court's decision of January 17th, 1949. They have the honour to submit to the Court a report on the observations made and tests carried out by them.

Investigations were made as to the following points :

I. *At Sibenik on January 24th and 25th, 1949 :*

- (a) Length of the quays at Panikovac Cove ;
- (b) existence of a "built-up quay" ;
- (c) depth of water alongside the quays in Panikovac Cove ;
- (d) existence of a wreck or of obstructions alongside the south-western quay ;
- (e) configuration of the land at Panikovac Cove ;
- (f) general lay-out of the tunnels at Panikovac Cove ;
- (g) what could be seen of an "M"-class minelayer moored in Panikovac Cove, during the course of the journey by motor boat past the Cove, following :

- (1) route (i),
- (2) route (iii),

as these routes are described in Annex C to the document filed in the Registry on November 27th, 1948, and headed : "Agreed answers to questions in connexion with state of sun at Sibenik" ;

- (h) possibility of mooring a motor launch at Kulina Point ;
- (i) a general inspection of "M 2" ;
- (j) the line of sight from Keric's terrace, and what could be seen from the terrace in broad daylight, and at the end of civil twilight on January 24th, 1949 (17.30 hours) ;
- (k) the time required for walking from Molo Krka, via Kovacic's house, to Keric's house ;

II. *At Saranda on January 28th and 29th, 1949 :*

- (a) Survey of the coast from Limion Hill to San Giorgio Monastery ;
- (b) visit to the Monastery by land ;
- (c) visit to Denta Point by land ;
- (d) possibility of observing, from the San Giorgio Monastery, the passage of a ship by night along the line on which the eastern row of mines was laid (as shown in Annex 9 of the United Kingdom Memorial) ;
- (e) a landing at Denta Point to check the accuracy of observations made of this area from the sea ;

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

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

* * *

DÉTAIL DES INVESTIGATIONS ÉNUMÉRÉES DANS LA SECTION I.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Non reproduite.

- (f) survey of the coast from Saranda to Cape Kiephali;
- (g) visit to Limion Hill;
- (h) visit to Saranda lighthouse.

The attached sketch (Annex I¹) shows the situation as it was found to be at Panikovac Cove.

* * *

DETAILS OF INVESTIGATION MENTIONED UNDER I.

I (a) The quays were measured and the dimensions found to be approximately as given by Admiral Moullec (dimensions are shown in Annex I¹).

At the north-eastern quay, standard small-gauge rails and mine-transport cars were observed; the latter were evidently not of the type used to transport German GY mines.

I (b) No "built-up quay" was observed, nor were any remnants seen such as would indicate the previous existence of such a quay.

I (c) Soundings of the depth of water alongside the quays were taken at low tide, and are shown in Annex I¹. Difference between high and low water: approximately 60 cm.

I (d) There were no traces of any wrecks or obstructions alongside the south-western quay.

I (e) The configuration of the land was such that, at 16.06 hours on January 24th, 1949, a ship moored anywhere in Panikovac Cove would be in the shade. On this day and at this time, the altitude of the sun was 7° 6'.

Note.—16.06 hours on January 24th, was 55 minutes before sunset; 16.20 hours on October 19th, 1946, was also 55 minutes before sunset.

I (f) The entrances to the tunnels were measured. The rails leading to them appeared to be in working order and had probably been used not long before. This was proved by the absence of rust, which was apparent on the rails mentioned under I (a).

The fact that the floor of the tunnels was covered with iron sheeting prevented rails from being observed.

The tunnel led to a widened excavation which the experts did not insist on examining entirely. But they were able to see old ammunition and ground mines stored in the tunnel and modern German ground mines (oval) stored in the excavation.

Electric light was installed in the tunnels, but was not working at the time of our visit. Observations were made with the aid of a single electric torch and details could not be seen very distinctly.

¹ Not reproduced.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

On eût pu voir :

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

Peut-être eût-on pu voir :

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

The following conclusions can be drawn from the above observations at Panikovac Cove :

- (i) An "M"-class minelayer could have been moored along the south-western or along the north-eastern quay. The best place for loading would be the south-western quay, which is closest to both tunnels. If loading were to be done simultaneously from both tunnels, the quickest way to load two "M"-class minelayers would be to moor them alongside the south-western quay, one astern of the other.

As there is no "built-up quay", two ships could not be moored along the north-eastern quay, one behind the other.

- (ii) The gloss of newly painted mines could not have been observed at any time after 16.15 hours on October 19th, 1946 ; for at that time the ships were in the shade.
- (iii) The entrances to the tunnels were wide enough to permit their being used to accommodate German GY mines. If both GY mines (moored mines) and ground mines were stored in the excavations, it would be feasible to stow the moored mines in the widened area and the others in the tunnel itself. If this were done and if the GY mines had to be loaded, the ground mines would have to be cleared from the tunnel and placed temporarily on the quay-side, in order to remove the GY mines.

Note.—The Yugoslav representative said that it was impossible to carry out tests with GY mines (e.g., loading on board ship), since no such mines were available.

I (g) Observations were made as to visibility while passing Panikovac Cove in a launch, at various distances, as shown in Annex C to the document filed in the Registry on November 27th, 1948, and mentioned above.

At 16.16 hours on January 24th, 1949, the first trip was made on route (i). The altitude of the sun at the moment was 6° 1'.

The "M 2" was moored with her stern towards the Sibenik Bay alongside the north-eastern quay, and was completely in the shade of the hills

When passing Panikovac Cove on route (i), the distance from the launch to the Cove was measured and found to be 520 metres.

At 16.25 hours a second trip was made over the same route.

During both trips it was possible to observe :

- (a) the "M 2" moored at any place in Panikovac Cove ;
- (b) people walking on the deck of the "M 2".

It would be possible to see :

- (c) mines being loaded on board the "M 2".

It might be possible to see :

- (d) mine bodies and sinkers on board these ships.

Il aurait été impossible de voir :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

It would have been impossible to see :

- (e) that the mines were newly painted ;
- (f) horns or rails (ships being in the shade).

A third trip was made at 16.35 hours on January 24th, 1949, on route (iii).

The altitude of the sun at this moment was $3^{\circ} 2'$.

The "M 2" was moored in the same position and the distance measured from the launch to the "M 2" was found to be 840 metres.

During this run *it was found possible to observe* ships moored in Panikovac Cove.

It would be possible to observe the actual loading of mines.

No other observations could have been made while following this route.

I (h) During the preparation for the trips mentioned under I (g), the north-east coast of Mandalina Peninsula was observed. Several jetties were seen at which a launch could easily be moored. If the launch called at Kulina Point, it would, however, follow route (ii) from Kulina Point to Molo Krka.

We can see no reason why route (i) should be followed. Route (iii) would be followed if the launch did not call at Kulina Point.

The distance from route (ii) to Panikovac Cove would be 600 metres and the possibility of observation would be the same as mentioned for route (i).

I (i) The "M 2" was found to be fitted out as a minesweeper. Minesweeping gear consisted of Oropesa gear for moored mines ; the minesweeping winch was situated about one metre in front of the aft mast.

This ship could, however, easily be converted into a minelayer, and had for the purpose the following equipment :

- (a) a derrick to load mines.
Length of derrick: 7.80 metres. Diameter of shackle: 1 inch;
- (b) props in the deck to fix the sleepers of the mine rails.
These props were well greased, and easily removable ;
- (c) length of rails on starboard and port side : each 12.70 metres ;
distance between props : 0.675 metres ;
three joints on either rail ;
no turntables.

These rails are of a sufficient length to accommodate 18-20 GY mines in all.

Although the inside width of rails needed for GY mines is 70 cm. and the distance between the props on "M 2" is 67.5 cm., it should be borne in mind that the actual width of the rails depends entirely on the construction of the sleepers and the attachment of the rails to the sleepers. There exist small-gauge rails of which the width can be regulated as required ; at Sibenik, however, the rails were not available for inspection ;

- (d) small wire winches were screwed into the deck, but were easily removable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Non reproduite.

The above leads us to the conclusion that GY mines could be used on board "M 2".

I (j) and (k) The experts visited Keric's house to observe the view of Panikovac Cove from the terrace. They went by the same way as Kovacic said he followed from Molo Krka.

Molo Krka was reached at 16.43 on January 24th, 1949.

The walk to Kovacic's house took 12 minutes, and that from Kovacic's house to Keric's house 14 minutes.

Weather conditions on January 24th, 1949: cloudless—clear—good visibility—slight breeze.

On October 19th, 1946, sunset was at 17.15; civil twilight was at 17.41.

On January 24th, 1949, sunset was 17.01; civil twilight at 17.30.

The following observations were made: at 17.30 on January 24th, 1949, "M 2" was not visible from Keric's house; "M 2" was in the same position as during the afternoon (moored alongside the north-eastern quay).

"M 2" was then instructed by telephone to move eastward and to moor in a position as if a "built-up quay" existed.

At 17.35, when "M 2" was moored in her new position, it was still impossible to observe her from Keric's terrace. This was solely due to the configuration of the land and not to the visibility conditions.

So long as the ship was moored in the Cove, only the smoke of the funnel could be seen from Keric's terrace. As a matter of fact, this was the only proof that the ship was shifting. "M 2" was then instructed by telephone to leave Panikovac Cove, and at 17.40 her silhouette became clearly visible when she had left the Cove and reached a part of Sibenik Bay that was not shaded by the hills. (See Annex II¹.)

In this position it would have been possible to observe whether the ship was loaded with mines or not.

Assuming that the "M"-class ships were at Panikovac Cove and left the Cove after sunset, *the observations made in Sibenik lead to the following conclusions:*

A. "M"-class ships could be used for the minelaying operation. The tunnels could accommodate GY mines.

B. It is of no importance where and how the "M"-class ships were moored in Panikovac Cove, for:

(1) at 16.15 on October 19th, 1946, it was possible on any of the routes (i), (ii) or (iii) to observe the ships and the loading of mines;

¹ Not reproduced.

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

Les controverses concernant :

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

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

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

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

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

Furent notés :

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

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

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

¹ Non reproduite.

- (2) at 17.35 on the same day it was impossible for witness Kovacic to see anything of the ships wherever they might be moored in Panikovac Cove.

The arguments concerning :

the way the ships were moored ;
wrecks or obstructions alongside the south-western quay ;
the configuration of the land ;
jetties at Kulina Point ;
visibility at 17.35 hours while witness Kovacic was at Keric's house ;
existence of "built-up quay",
are of no material importance.

- C. The only possibility of observing the "M"-class ships from Keric's terrace would not be when they were in the Cove, but when they had left it. Witness Kovacic stated that it became too dark to see the ships leave the Cove. On the contrary, it would only be after their departure, when they had left the portion of Sibenik Bay shaded by the hills around the Cove, that they could have been observed.

II. AT SARANDA ON JANUARY 28th AND 29th, 1949.

- II (a) A trip along the coast by sea, from Saranda, past Limion Hill to San Giorgio Monastery, was made on January 28th.

The route followed is shown in Annex III¹; and passed through the positions A, B, C, D, and back to Saranda.

The following were observed :

1. battery at a position just west of Saranda ;
2. fort Likurski, a very conspicuous landmark ;
3. lighthouse south of Likurski ;
4. houses at Denta Point ;
5. a landing beach near Denta Point ;
6. San Giorgio Monastery, very conspicuous against the sky.

Attention is drawn to the fact that the course followed coincides with the direction of the eastern row of mines. This course was easily checked by heading for the Monastery and keeping Limion Hill right astern, or vice versa.

- II (b) After making a general survey of the coast from Saranda—Limion Hill—San Giorgio Monastery, it was decided to examine further the points noted. On January 28th, a trip was made from Saranda to San Giorgio Monastery ; the foot of the hill, on which this is situated, can be reached by car in about 25 minutes. From there, a path leads up to the Monastery. The walk to the top takes 9 minutes. Mules use this track. On reaching the actual Monastery, the party found the door closed. The Albanian authorities tried in

¹ Not reproduced.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Non reproduite.

vain to get those inside to open the door. Permission was then requested and obtained to force the door and this was done. The Monastery was occupied by six soldiers, but there was accommodation for many more ; it had telephone communication. A stable for mules was seen.

During a general survey around the Monastery, the following were observed :

- (a) Infantry defences just outside the building.
- (b) If the look-out posts were stationed outside the Monastery, they would be able to watch only part of the Bay of Saranda, as a number of trees partly obstructed the line of sight. It was therefore obvious that another place would be used to watch the sea traffic close to the Monastery. This place was a look-out tower inside the Monastery ; it was equipped with benches and this higher spot afforded a much clearer view over the Corfu Strait and Bay of Saranda, and was not obstructed by trees to the same extent.

The Albanian authorities said that the men in the Monastery slept there during the night and only watched the sea during the day-time. This statement, however, does not seem quite to coincide with the difficulties experienced in obtaining entrance at the door of the Monastery earlier in the day.

II (c) and (e) On the way back from the Monastery, the experts desired to test the observation off the houses that had been noticed on Denta Point. As far as could be seen, no suitable path existed, leading to the houses observed from the sea.

It was therefore decided to approach Denta Point from the sea side. On January 29th, a trip was made by motor ship with a rowing-boat in tow. A landing was made near Denta Point on a small beach (see Annex III¹). From here, two paths, which are used by mules, lead over the slopes of Denta Point to the houses. It only took a couple of minutes from the shore to the lowest situated house. Here were seen :

- (i) infantry defence line and machine-gun posts ;
- (ii) an old house with a roof, capable of accommodating men and mules ;
- (iii) places where a fire could be lighted ;
- (iv) a newspaper *Bashkimi* dated September 11th, 1948, was found in the trenches.

At this place one has a clear view over the whole of the Corfu Strait, as well as the Bay of Saranda.

The above facts point to the conclusion that guards or look-out posts were kept at Denta Point until September 11th, 1948.

Attention is drawn to the fact that the Experts' Report of January 8th, 1949, called this spot an "obvious place" to keep a look-out, as it commanded the Corfu Strait as well as Saranda Bay.

¹ Not reproduced.

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

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

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

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

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

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

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

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

Le bateau marchait tous feux éteints.

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

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

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

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

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

¹ Non reproduite.

Note.—A second house which was much bigger than the former and could be used as quarters, was situated higher up the slope. This house was not visited by the experts.

II (d) In the evening of January 28th, a test of visibility by night from San Giorgio Monastery was carried out.

Weather conditions: cloudless; slight breeze; no moon.

The ship mentioned above was again used. All lights were extinguished. One of the experts, and the Parties' experts, went to San Giorgio Monastery to test the degree of visibility, while the other expert travelled on the ship along a line identical with that on which the eastern row of mines had been laid (see Annex 9 of the United Kingdom Memorial).

The party for the Monastery left Saranda about three quarters of an hour before the ship sailed. On arriving at the ship in Saranda, the other party received a telephone message from the Monastery confirming that the first party had arrived.

On their way up the hill to the Monastery, the first party was halted by two soldiers with rifles. This occurrence did not seem to tally with the statement made that afternoon that the men slept during the night.

The course of the ship along the eastern line of mines was easily checked with the aid of:

- the background of Limion Hill;
- Saranda lighthouse;
- Cape Kiephali;
- San Giorgio Monastery;
- Denta Point;
- Tignoso lighthouse.

The ship was completely blacked out.

Note.—This is the most favourable condition for the avoidance of detection. For usually a minelayer, like all oil- and coal-burning vessels, would emit some smoke from its funnels; and, as a rule, some sort of light would be used on a small ship during the actual minelaying operation.

While the ship was following a course towards the Monastery, the line of sight from that observation post was partly obstructed by trees (see Annex IV¹).

The noise of the motor was already heard from the Monastery at 22.20 hours (distance 1,800 metres). The ship was sighted for a very short while at 22.26 hours (distance 670 metres). It was not possible on this occasion to observe the ship for long, as it disappeared behind the trees (see Annex IV¹).

After altering course, it was sighted clearly again from the Monastery at 22.30 hours (approximate distance 800 metres).

A northerly course was then set and, at 22.47 hours, a signal was received on board from the Monastery, stating that the ship was out

¹ Not reproduced.

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

Résumé :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

On peut tirer les conclusions suivantes :

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

of sight. The distance was then calculated from a cross-bearing, taken at 22.50, from Saranda light and a promontory south of the Monastery, and the distance at 22.47 hours was found to be approximately 1,900 metres.

Summary:

Noise of motor was heard at 1,800 metres distance ;
Ship was observed for the first time at 670 metres distance ;
Ship was again clearly seen at 800 metres distance ;
Ship was followed for a distance of 1,900 metres.

Note.—This motor ship was only 80 feet long, had no bridge, wheelhouse or funnel, and was very low on the water.

II (f) On January 29th, a general survey was made of the coast between Saranda and Cape Kiephali. Nothing extraordinary was observed. Here and there were look-out posts which seemed to be deserted. Pill-boxes were also noticed.

At Cape Kiephali, a house was sighted which would be an ideal place for a look-out, commanding the whole Medri channel.

II (g) On January 29th, a visit was paid to Limion Hill, where an old Italian battery was situated.

II (h) In the Experts' Report of January 8th, 1949, it was stated that only one light existed to guide navigation in Corfu Strait. In fact, only one light is indicated on the Admiralty chart.

But Saranda lighthouse was found to be working on January 28th, 1949; it could not, however, be used for a cross-bearing if the minelaying began from the South, owing to the configuration of the land at Denta Point.

This lighthouse would have been of service if the mines were laid from the North.

But as no log-book or other documentary information was available, according to the Albanian authorities, it was not possible to state whether the Saranda light was in working order in October 1946.

The following conclusions can be drawn:

- A. A minelaying operation could be carried out in Corfu Channel, starting :
 - (a) from the North ;
 - (b) from the South.
- B. On a clear night, on either course, there would have been sufficient landmarks to take a fix.
- C. Provided a look-out was kept at Cape Kiephali, Denta Point and San Giorgio Monastery, and under normal weather conditions for this area, and if the mines were laid from the North towards the South :
 - (i) the operation might not be seen by the look-out post at the foot of San Giorgio Monastery, because "position 22.47

22 h. 47 » est celle de la mine qui a été trouvée le plus au Sud (voir annexe III ¹) ;

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

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

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

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

CONCLUSIONS GÉNÉRALES.

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

Ils sont arrivés aux conclusions suivantes :

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

¹ Non reproduite.

hours'' coincides with the most southerly mine which was cut (see Annex III ¹);

- (ii) the minelayers would, however, be seen from Cape Kiephali; and
- (iii) *must have been noticed from Denta Point*, as the distances while passing it are within the limits of visibility shown in summary under II (d).

D. If the minelaying were done from the South (which is most feasible, as the ships would not have to cross their own mine-fields if returning to the North), the minelayers would have been observed from Cape Kiephali, Denta Point and San Giorgio Monastery. It must be borne in mind that in this case the ships would have passed the above-mentioned points twice.

The experts consider it to be indisputable that if a normal look-out was kept at Cape Kiephali, Denta Point, and San Giorgio Monastery, and if the look-outs were equipped with binoculars as has been stated, under normal weather conditions for this area, the minelaying operations shown in Annex 9 to the United Kingdom Memorial must have been noticed by these coast-guards.

On the occasion of the experts' visit to San Giorgio Monastery, the Albanian authorities stated that no binoculars were now available at that post.

GENERAL.

During the general survey of the coast from Limion Hill to San Giorgio Monastery on January 28th and from Limion Hill to Cape Kiephali on January 29th, the experts noticed that Barchetta Rock was not so easy a point to distinguish as Tignoso lighthouse. But it happens that in the Reports on Operation Retail (United Kingdom Memorial, p. 117), the positions of all the mines swept on November 13th, 1946, are given by bearing and distance from Barchetta Rock. The experts therefore consulted the Reports on Operation Retail in order to check the positions in question.

They reached the conclusion that :

1. individual ships taking part in the Operation may have selected any obvious landmark in plotting the position of a swept mine ;
2. these positions would then be plotted later on a chart of the whole area of the sweep ;
3. Barchetta Rock, as being the closest landmark to the most westerly lap of the sweep, was then selected as a *datum dan* (reference point) for tabulating all the positions shown on page 117 of the United Kingdom Memorial ;

¹ Not reproduced.

I62 AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU (FOND) (ANNEXE 2)

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

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

(Signé) AND. FORSHELL.

(Signé) S. ELFFERICH.

4. but any other reference point could just as well have been used, e.g., Tignoso lighthouse or San Giorgio Monastery.
-

This Report was drawn up in English in one copy, at the Peace Palace, The Hague, this eighth day of February, one thousand nine hundred and forty-nine.

(Signed) AND. FORSHELL.

(Signed) S. ELFFERICH.

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

a) *Par M. Zoričić.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) *Par M. Krylov.*

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

¹ Voir pp. 160-161.

² » p. 161.

QUESTIONS PUT BY THREE MEMBERS OF THE COURT
ON FEBRUARY 10th, 1949.

(a) *By Judge Zoričić.*

I.—On page 15¹ of the French text (page 14¹ of the English text) the Report arrives at certain conclusions. Under heading C it is stated that, subject to certain conditions:

1. the *operation* might not be seen by the look-out post at the foot of San Giorgio Monastery;
2. the *minelayers* would however be seen from Cape Kiephali; and
3. *they* must have been noticed from Denta Point.

In paragraph D mention is also made of the *minelayers* which would have been observed.

From this text it would appear that what the guards might have, or should have, observed was the minelayers, i.e., the ships themselves, and it seems that the word "*operation*" in sub-paragraph 1 refers to the movements and manoeuvres of the ships.

At the end of the page² (and top of next page² in English text) it is stated that if a normal look-out was kept at Cape Kiephali, Denta Point, and San Giorgio Monastery, and if certain other conditions were fulfilled: "the *minelaying operations* must have been noticed by the coast-guards".

These passages mention "*minelaying operations*", and it is therefore important to know what meaning the Experts attach to these words; in other words:

- (1) Does the conclusion mean that the minelaying ships themselves must have been observed by the coast-guards, or
- (2) Do the words "*minelaying operations*" mean that the coast-guards must have seen not only the ships and the manoeuvres which they carried out, but also the actual minelaying, i.e., the launching of the mines into the sea?

II.—Does the view which is obtainable from Cape Denta enable one to see certain parts of the Strait, or of Saranda Bay, which would not be visible either from Cape Kiephali, or from Saranda, or again from the tower of the old Monastery of San Giorgio? In other words, is it not possible to see, from these look-out posts, everything which would be visible from Cape Denta?

(b) *By Judge Krylov.*

1. Were the houses at Denta Point inhabited? Why was the big house not visited? Had these houses been recently built?

¹ See pp. 160-161.

² „ p. 161.

étaient-elles nouvellement construites? Veuillez donner une description plus complète du vieux bâtiment visité (page 11¹ du rapport).

2. La ligne de tranchées et les postes de mitrailleuses au cap Denta étaient-ils de date récente (p. 11¹)?
3. Quelle était la direction du vent pendant les observations du 28 janvier? Une légère brise a été constatée (p. 12²).
4. La maison aperçue au cap Kiephali est-elle nouvellement construite? Était-elle utilisée comme un poste de veille? (P. 14³.)
5. A la page 15⁴ les experts utilisent deux fois l'expression « normal » en parlant des conditions atmosphériques. Quelle est la définition des conditions « normales »?
6. Pourquoi les experts ont-ils cru nécessaire de présenter à la Cour des remarques se rapportant au relèvement de la position des mines pris de la roche Barchetta (p. 16⁵)?
7. Pourquoi les navires qui ont posé les mines devaient-ils passer *deux fois* devant la côte albanaise (p. 15⁶)?

c) *Par M. Ečer.*

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

¹ Voir p. 158.

² » » 159.

³ » » 160.

⁴ » pp. 160 et 161.

⁵ » p. 161.

Please give a fuller description of the old house which was visited (page 11¹ of the Report).

2. Were the infantry line and the machine-gun posts at Denta Point of recent construction (page 10¹, English text) ?
3. What was the direction of the wind during the observations on January 28th ? Mention is made of a slight breeze (page 11², English text).
4. Had the house that was seen at Cape Kiephali been recently constructed ? Had it been used as a look-out post ? (Page 13³, English text.)
5. On page 14⁴ (English text) the Experts twice make use of the term "normal" with reference to weather conditions. What is the definition of "normal" conditions ?
6. Why did the Experts think it necessary to submit observations to the Court relating to the fixing of the positions of mines by bearing and distance from Barchetta Rock (page 15⁵, English text) ?
7. Why would the ships which laid the mines have had to pass the Albanian coast *twice* (page 14⁵, English text) ?

(c) *By M. Ečer.*

What reply can the Experts give to M. Cot's objection to their Report of January 8th, 1949 (Distr. 49/5), as regards *the audibility of the operation* ? (Page 1111 of Distr. 435 *ter.*)

¹ See p. 158.

² " " 159.

³ " " 160.

⁴ " pp. 160 and 161.

⁵ " p. 161.

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

[Traduction.]

LES EXPERTS NAVALS

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

I. Questions posées par M. le Juge Krylov.

Ad 1.

a) Maisons du cap Denta.

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

b) Époque de la construction.

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

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

c) Description du « vieux bâtiment ».

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

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

Ad 2.

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

EXPERTS' REPLIES, DATED FEBRUARY 12th, 1949,
TO QUESTIONS PUT BY THREE MEMBERS OF THE COURT.

THE NAVAL EXPERTS

who were appointed by the Court's Order of December 17th, 1948, and who visited Sibenik and Saranda in pursuance of the Court's decision of January 17th, 1949, have the honour to reply as follows to the questions which were put to them in the Registrar's letter of February 10th, 1949.

I. Questions put by Judge Krylov.

Ad 1.

(a) *The houses at Denta Point.*

The experts did not see any advantage in visiting the bigger of these houses, or in asking if it was inhabited, or for what use it is intended. In truth, the facts they had ascertained in regard to the existence of the look-out post appeared to them sufficient for the purposes of their enquiry. The only reason why they referred, incidentally, to this house in their report was in order to confirm the fact that Denta Point is not inaccessible.

(b) *Date of construction.*

By the term "old house" (building situated at the look-out post) the experts meant that it was certainly built earlier than 1946. It seemed to them unnecessary to seek for greater accuracy.

In regard to the bigger house, the experts thought it unnecessary to estimate or to make enquiries in regard to the date of its construction, for the reasons given above in paragraph (a). They are, however, able to state that, as seen from the sea, it seemed to be of more recent construction than the building situated at the look-out post.

(c) *Description of the "old house".*

The dimensions of the "old house" were approximately as follows: Length: 10 m.; width: 2.50 m.; height: 2.50 m. It is used as a stable. In front of the door, which is situated in the narrow face of the house looking towards the South-West, there is a place used for fires.

The experts considered it useless to spend time in examining the "old house" in closer detail.

Ad 2.

The infantry trenches and the machine-gun posts at Denta Point are in an excellent state, though that does not mean that they are of recent construction. In truth, the same poor vegetation which

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

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

Ad 3.

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

Ad 4.

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

Ad 5.

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

a) *Régime des vents.*

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

b) *Nébulosité.*

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

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

c) *Visibilité.*

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

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

d) *Conclusion.*

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

¹ Voir p. 161.

one finds everywhere on this rocky coast grows also on the parapet of the trench, made of the excavated soil.

Moreover, the experts were informed that these defence lines had been constructed by the Italian troops.

Ad 3.

The very slight breeze was blowing from the N.-E.

Ad 4.

The experts saw no purpose in prolonging their investigations by asking to go on shore at Cape Kiephali. The observations they had made at Denta Point, together with the remarks given in their report under No. II (f), seemed to them sufficient for the needs of their enquiry.

Ad 5.

According to the *Mediterranean Pilot*, Volume III, one can consider the following weather conditions as being normal.

(a) *Wind.*

During summer, north-westerly winds are most prevalent, but in winter those from the South-East. In settled summer weather, when the barometer is high, and often in winter, land and sea breezes prevail. The land wind is light and, near the Corfu Channel, it blows from North to North-East. It begins to blow two or three hours after sunset, and increases in force until after midnight, when it decreases, falls calm at sunrise, freshens again as the sun gets higher, veering some points eastward until about 9 a.m., after which it dies away and is succeeded by the sea breeze.

(b) *Clouds.*

When land and sea breezes prevail, there is little cloud.

South-east wind may be accompanied by rainfall, and an overcast sky may be expected, the average for October being 40 % covered with clouds.

(c) *Visibility.*

Visibility is usually good in the Adriatic, except when the Bora blows and causes rainfall. Exceptionally good visibility often occurs on the Dalmatian coast.

Note.—The Bora is a local wind which can blow very strongly from the North-East for about 15 or 20 hours, with heavy squalls, thunder, lightning and rain at intervals. It generally dispels any hovering clouds or fog, and when it blows with great force the weather is very clear.

(d) *Conclusions.*

The experts when mentioning "normal" weather conditions under paragraph D of their conclusions on page 15¹ (English text) have

¹ See p. 161.

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

Ad 6.

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

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

Ad 7.

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

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

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

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

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

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

Conclusions A et B. — Inchangées.

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

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

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

therefore in mind the following weather: clouds 3-4/10th—visibility good (20 miles)—no fog or rainfall—slight easterly breeze.

Ad 6.

From the position of the mines indicated in the United Kingdom Memorial, Barchetta Rock is not sufficiently visible to be used for taking fixes. Why, then, it may be asked, does the Memorial calculate the positions of the mines with reference to that rock?

The experts thought they should seek an answer to that question. They found it, and gave it in their report, in order to forestall any question about it.

Ad 7.

As stated in the Experts' Report of January 8th, 1949, under (8) (i), there are four operational possibilities for laying mines in the Corfu Strait. They are:

- I. Approach from the North and leaving towards the North;
- II. Approach from the North and leaving towards the South;
- III. Approach from the South and leaving towards the South;
- IV. Approach from the South and leaving towards the North.

In order to carry out the operations mentioned under I and III the ships would have had to pass the area of vigilance twice. If the operations under II and IV were carried out, the ships would pass the area of vigilance only once.

If the area of operations is approached from either North or South and the ships carrying out the operations leave again either to the North or South, they can adopt two methods of laying the mines:

- (a) from the North;
- (b) from the South.

Operation I is discussed as regards method (a) and as regards method (b) in the Experts' Report of February 8th, 1949, A to D of Section II. If operation III was carried out by method (a) or by method (b) the conclusions contained in the Experts' Report of February 8th would have been as follows:

Conclusions A and B.—No change.

Conclusion C.—Provided that a look-out was kept at Cape Kiephali, Denta Point and San Giorgio Monastery, and under normal weather conditions for this area, and if the mines were laid from the North towards the South

- (i) the operation might not be seen by the look-out post at the foot of San Giorgio Monastery;
- (ii) the operation would not be seen from Cape Kiephali;
- (iii) the minelayers must have been noticed from Denta Point.

Conclusion D.—If minelaying was carried out from the South towards the North, the minelayers would have to take a fix and plot this fix south of a point at which the actual minelaying operation would start.

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

En ce cas :

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

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

Comparaison des façons de procéder I et III :

Façon de procéder I.

Façon de procéder III.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

As this fix was the reference point for this particular minelaying operation, it had to be in line with the row of mines and consequently much closer to the San Giorgio Monastery than the position of the most southerly mine, as indicated in Annex 9 of the United Kingdom Memorial.

In this case :

- (i) the ships must have been observed by look-out posts from San Giorgio Monastery and from Denta Point ;
- (ii) the operation would not be observed from Cape Kiephali.

It must be borne in mind that in this case the ships would have passed the above-mentioned points twice, with the exception of Cape Kiephali.

A comparison of operations I and III :

<i>Operation I.</i>	<i>Operation III.</i>
(a) <i>Minelaying from the North :</i>	(a) <i>Minelaying from the North :</i>
1. Operation might not be seen by the look-out at San Giorgio Monastery.	1. Operation might not be seen by the look-out at San Giorgio Monastery.
2. Minelayers would be seen from Cape Kiephali.	2. Operation would not be seen from Cape Kiephali.
3. Minelayer must have been seen from Denta Point.	3. Minelayer must have been seen from Denta Point.
(b) <i>Minelaying from the South :</i>	(b) <i>Minelaying from the South :</i>
1. Minelayers would be seen by the look-out at San Giorgio Monastery.	1. Minelayers must have been seen by the look-out at San Giorgio Monastery.
2. Minelayer must have been seen from Denta Point.	2. Minelayer must have been seen by the look-out from Denta Point.
3. Minelayers would have been seen from Cape Kiephali.	3. Operation would not have been seen from Cape Kiephali.

The difference between operation I and operation III is that when a ship approached the area from the South, she would not be observed by a look-out post situated at Cape Kiephali. In both cases, the look-out posts at Denta Point must have seen the minelayers ; in other words, the minelayers could not have escaped the notice of the look-out posts at Denta Point, and if the minelaying were started from the South, it must in both cases have been seen from the San Giorgio Monastery.

II. Questions posées par M. le Juge Zoričić.

Ad 1.

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

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

Ad 2.

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

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

III. Question posée par M. le Juge Eter.

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

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

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

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

(Signed) AND. FORSHELL.

(Signed) S. ELFFERICH.

II. Questions put by Judge Zoričić.*Ad 1.*

By the term "the operation" in conclusion C (i) the experts meant the whole of the minelaying operation (i.e., both the manoeuvres of the ships and the actual launching of the mines).

By employing the term "minelayers" in paragraphs C (ii) and C (iii), the experts intended to indicate that the ships which were used for the minelaying operation would in case C (ii), or must in case C (iii) have drawn the attention of the look-out posts.

Ad 2.

From Cape Kiephali the view extends over the whole of the Strait, but not over Saranda Bay. From Saranda the view extends over the bay, but not over the whole of the Strait. From the San Giorgio Monastery the view extends over the whole of the Strait and over the greater part of the bay.

But Denta Point, which projects further than the other promontories, commands both the whole of the Strait and the whole of the bay. The investigation has confirmed the conclusion which was derived from a study of the map: this spot is very suitable for a look-out post.

III. Question put by Judge Ečer.

In their Report of January 8th, 1949, the experts concluded that, having regard to the insufficiency of the information available as to the conditions under which the mines were laid, it was not possible to give a precise opinion concerning the possibility of hearing the minelaying operations.

After their visit to Saranda, the experts added nothing further on this subject. They confirm that they have nothing to add. The conclusions which they have drawn in regard to the possibility of seeing the operation appear to them to deprive the question whether the operation could be heard of any further importance.

In these circumstances, they think it unnecessary to reply to the objections on this subject that have been made in regard to their report of January 8th, 1949; at the same time, they do not for a moment admit that these objections are justified.

Done in English, in one copy, at the Peace Palace, The Hague, this twelfth day of February, one thousand nine hundred and forty-nine.

(Signed) AND. FORSHELL.

(Signed) S. ELFFERICH.