COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

RECUEIL DES ARRÊTS,
AVIS CONSULTATIFS ET ORDONNANCES

AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU

(FIXATION DU MONTANT DES RÉPARATIONS DUES PAR LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE D'ALBANIE AU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD)

ARRÊT DU 15 DÉCEMBRE 1949

1949

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

REPORTS OF JUDGMENTS,
ADVISORY OPINIONS AND ORDERS

THE CORFU CHANNEL CASE

(ASSESSMENT OF THE AMOUNT OF COMPENSATION DUE FROM THE PEOPLE'S REPUBLIC OF ALBANIA TO THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND)

JUDGMENT OF DECEMBER 15th, 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 15 décembre 1949 : C. I. J. Recueil 1949, p. 244.* »

This Judgment should be cited as follows :

"*Corfu Channel case Judgment of December 15th, 1949 : I. C. J. Reports 1949, p. 244.*"

N° de vente : 28
Sales number

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

1949
15 décembre
Rôle général
n° 1

ANNÉE 1949

15 décembre 1949

AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU

(FIXATION DU MONTANT DES RÉPARATIONS DUES PAR LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE D'ALBANIE AU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD)

Fixation du montant des réparations dues à la suite d'actes engageant la responsabilité internationale d'un État. — Contestation de la compétence de la Cour ; chose jugée. — Procédure par défaut. — Application et interprétation de l'article 53 du Statut. — Nature technique des questions. — Navires de guerre. — Expertise. — Mesure de la réparation. — Preuves documentaires.

ARRÊT

Présents : M. GUERRERO, *Président en exercice ;* MM. ALVAREZ, HACKWORTH, WINIARSKI, ZORIČIĆ, DE VISSCHER, Sir Arnold MCNAIR, M. KLAESTAD, BADAWI PACHA, MM. KRYLOV, READ, HSU MO, AZEVEDO, *juges ;* M. EČER, *juge* ad hoc ; M. HAMBRO, *Greffier.*

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

YEAR 1949

1949
December 15t
General List
No. 1

December 15th, 1949

THE CORFU CHANNEL CASE

(ASSESSMENT OF THE AMOUNT OF COMPENSATION DUE FROM THE PEOPLE'S REPUBLIC OF ALBANIA TO THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND)

Assessment of amount of compensation due on account of acts involving the international responsibility of a State.—Objection to the Court's jurisdiction ; res judicata.—*Procedure in default.—Application and interpretation of Article 53 of the Statute.—Technical nature of the questions involved.—Warships.—Enquiry by experts.—Measure of compensation.—Documentary evidence.*

JUDGMENT

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

En l'affaire du Détroit de Corfou (fixation du montant des réparations),

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

et

le Gouvernement de la République populaire d'Albanie, non représenté,

LA COUR,

ainsi composée,

rend l'arrêt suivant :

Par son Arrêt du 9 avril 1949 en l'affaire du Détroit de Corfou (fond), la Cour a déclaré la République populaire d'Albanie 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 au préjudice du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (C. I. J. Recueil 1949, p. 4).

Dans ledit arrêt, la Cour conclut qu'elle possède compétence pour fixer le montant des réparations. Elle précise cependant qu'elle n'est pas en mesure de le faire dans le même arrêt, le Gouvernement albanais n'ayant pas encore indiqué quels sont, parmi les diverses sommes réclamées, les articles qu'il conteste, et le Gouvernement du Royaume-Uni n'ayant pas présenté de preuve à l'appui de ses demandes. La Cour énonçait, en conséquence, qu'il y avait lieu d'instituer à cet égard une procédure dont l'ordre et les délais seraient fixés par ordonnance du même jour.

Aux termes de cette ordonnance et après avoir constaté que, dans son Mémoire du 1er octobre 1947, le Gouvernement du Royaume-Uni a énoncé les diverses sommes réclamées par lui à titre de réparations, la Cour, conformément à l'article 48 de son Statut, et sous réserve du droit des Parties de faire usage de l'article 68 du Règlement, a fixé les délais suivants : 25 juin 1949 pour les observations du Gouvernement de la République

In the Corfu Channel case (assessment of the amount of compensation),

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

and

the Government of the People's Republic of Albania, not represented,

THE COURT,

composed as above,

delivers the following judgment:

By a Judgment delivered on April 9th, 1949, in the Corfu Channel case (merits), the Court declared the People's Republic of Albania 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 to the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (I.C.J. Reports 1949, p. 4).

In that judgment the Court decided that it had jurisdiction to assess the amount of compensation but stated that it could not do so in the same judgment, as the Albanian Government had not yet stated which items, if any, of the various sums claimed it contested, and as the United Kingdom Government had not submitted its evidence with regard thereto. The Court therefore stated that further proceedings on this subject were necessary and that the order and time-limits of these proceedings would be fixed by an order of the same date.

In this order, the Court, after noting that the Government of the United Kingdom had stated, in its Memorial of October 1st, 1947, the various amounts claimed by way of compensation, and after reserving the right of the Parties to avail themselves of the provisions of Article 68 of the Rules of Court, fixed, in accordance with Article 48 of the Statute, the following time-limits: June 25th, 1949, for the observations of the Albanian Government; July 25th,

populaire d'Albanie ; 25 juillet 1949 pour la réponse du Gouvernement du Royaume-Uni ; 25 août 1949 pour la réplique du Gouvernement de la République populaire d'Albanie. La Cour énonçait enfin que la suite de la procédure, y compris la nomination d'experts en cas d'accord entre les Parties tant sur l'objet de l'expertise que sur le nom des experts, serait réglée par voie d'ordonnance par le Président de la Cour en ladite affaire.

A la date du 24 juin 1949, le Président de la Cour rendit une ordonnance par laquelle, constatant que le ministre adjoint des Affaires étrangères d'Albanie avait, par dépêche télégraphique datée de Tirana le 23 juin, sollicité la prorogation au 1er juillet du délai afférent à la présentation des observations albanaises et que rien ne s'opposait à ce qu'il fût fait droit à ladite demande, il décidait de proroger aux dates suivantes les délais fixés par l'ordonnance de la Cour du 9 avril : 1er juillet 1949 pour les observations du Gouvernement de l'Albanie ; 1er août pour la réponse du Gouvernement du Royaume-Uni ; 1er septembre pour la réplique du Gouvernement de l'Albanie.

Par lettre datée du 29 juin 1949, l'agent du Gouvernement albanais faisait connaître que, selon son Gouvernement, « conformément au compromis signé entre les agents de la République populaire d'Albanie et de la Grande-Bretagne le 25 mars 1948 et qui a été présenté à la Cour le même jour, la Cour devait examiner uniquement la question de savoir si l'Albanie était obligée ou non de payer les réparations des dommages causés aux navires de guerre britanniques dans l'incident du 22 octobre 1946 et le compromis ne prévoyait pas que la Cour aurait le droit de fixer le montant des réparations et de demander, en conséquence, des informations à l'Albanie à ce sujet ».

Le Gouvernement du Royaume-Uni a déposé ses observations dans le délai fixé en se prévalant de l'article 53 du Statut. Aucune réplique ni document quelconque ne fut présenté par le Gouvernement albanais. Après le 1er septembre 1949, l'affaire s'est trouvée en état et la date d'ouverture de la procédure orale fut fixée au 17 novembre.

Par télégramme du 15 novembre, le ministre adjoint des Affaires étrangères d'Albanie, confirmant le point de vue exprimé dans la lettre de son agent en date du 29 juin, faisait savoir que le Gouvernement de la République populaire d'Albanie n'estimait pas nécessaire de se faire représenter à l'audience de la Cour.

A l'audience publique du 17 novembre, la Cour entendit les exposés oraux de Sir Eric Beckett, K. C., agent, et Sir Frank Soskice, K. C., conseil du Royaume-Uni. Ce dernier demanda à la Cour d'adjuger les conclusions finales qui avaient été énon-

1949, for the reply of the United Kingdom Government, and August 25th, 1949, for the reply of the Albanian Government. Finally, the Court directed that further procedure, including the appointment of experts in case of agreement being reached by the Parties both as to the subject of the experts' opinion and as to the names of the experts, should be regulated by order of the President of the Court in this case.

On June 24th, 1949, the President of the Court made an order in which it was stated that by telegram, dated at Tirana, June 23rd, 1949, the Deputy-Minister for Foreign Affairs of Albania had asked for the extension of the time-limit for the presentation of the Albanian observations to July 1st, 1949, and that there was no reason for refusing that request. The President accordingly decided to extend the time-limits fixed by the Order of the Court of April 9th as follows: July 1st, 1949, for the observations of the Albanian Government; August 1st for the reply of the Government of the United Kingdom; September 1st for the reply of the Albanian Government.

In a letter dated June 29th, 1949, the Agent for the Albanian Government informed the Court that, in the opinion of his Government: "in accordance with the Special Agreement signed between the Agents of the People's Republic of Albania and of Great Britain, on March 25th, 1948, and presented to the Court on the same day, the Court had solely to consider the question whether Albania was, or was not, obliged to pay compensation for the damage caused to the British warships in the incident of October 22nd, 1946, and the Special Agreement did not provide that the Court should have the right to fix the amount of the compensation and, consequently, to ask Albania for information on that subject".

The United Kingdom Government filed its observations within the time fixed and invoked Article 53 of the Statute. The Albanian Government filed no reply or other document. The case became ready for hearing after September 1st, 1949, and the date of the commencement of the hearing was fixed for November 17th.

In a telegram dated November 15th, the Deputy-Minister for Foreign Affairs of Albania reasserted the opinion expressed in the Albanian Agent's letter of June 29th, and stated that the Albanian Government did not consider it necessary to be represented at the hearing.

At the public hearing on November 17th, the Court heard statements by Sir Eric Beckett, K.C., Agent, and Sir Frank Soskice, K.C., Counsel for the United Kingdom. The latter asked the Court to give judgment that the amount of compensation due was the

cées dans les observations écrites du Royaume-Uni en date du 28 juillet 1949, à savoir :

pour le *Saumarez*	£ 700.087
pour le *Volage*	£ 93.812
à raison des décès et blessures affectant le personnel naval	£ 50.048
Total	£ 843.947

Le Gouvernement albanais, absent, n'a présenté aucune conclusion.

A la même audience, l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni dûment entendu, le Président a fait savoir que la Cour avait décidé, en application de l'article 53, paragraphe 2, du Statut, de vérifier les chiffres et estimations produits par le Gouvernement du Royaume-Uni et, conformément à l'article 50 du Statut, de confier cet examen à des experts, ces chiffres et estimations soulevant des questions de nature technique.

Par ordonnance du 19 novembre 1949, la Cour désigna comme experts le contre-amiral J. B. Berck, de la Marine royale néerlandaise, et M. G. de Rooy, directeur des constructions navales de la Marine royale néerlandaise, leur mission ayant pour objet « l'examen des chiffres et estimations énoncés dans les dernières conclusions du Royaume-Uni comme montants des réclamations relatives à la perte du *Saumarez* et aux dommages subis par le *Volage* ». La Cour avait fixé au 2 décembre le délai dans lequel les experts devaient déposer leur rapport. Celui-ci fut déposé dans le délai fixé, et dûment communiqué aux Parties. Un délai expirant le 10 décembre leur fut imparti pour le dépôt de leurs observations éventuelles.

Quelques membres de la Cour ayant demandé des éclaircissements au sujet dudit rapport, les experts, convoqués en Chambre du Conseil, répondirent le 3 décembre aux questions posées. Ces réponses furent immédiatement communiquées aux Parties.

Le Gouvernement du Royaume-Uni, par télégramme du 6 décembre 1949, confirmé par lettre du même jour, fit savoir qu'il notait que les experts étaient arrivés à la conclusion que la demande de ce Gouvernement pouvait être considérée comme une évaluation raisonnable et exacte des dommages subis. Il n'avait donc pas l'intention de présenter des observations sur le détail des calculs établis par les experts.

A l'expiration du délai assigné aux Parties pour la présentation de leurs observations écrites, une lettre signée par le chargé

amount stated in the final submissions contained in the written Observations of the United Kingdom dated July 28th, 1949, namely :

in respect of H.M.S. *Saumarez*	£ 700,087
in respect of H.M.S. *Volage*	£ 93,812
in respect of deaths and injuries of naval personnel	£ 50,048
Total	£ 843,947

The Albanian Government was absent and made no submissions.

At the same sitting, after the Agent for the United Kingdom Government had been heard, the President announced that the Court had decided, in pursuance of paragraph 2 of Article 53 of the Statute, to examine the figures and estimates submitted by the United Kingdom Government, and, in conformity with Article 50 of the Statute, to entrust this investigation to experts as it involved questions of a technical nature.

In an Order dated November 19th, 1949, the Court appointed as experts Rear-Admiral J. B. Berck, of the Royal Netherlands Navy, and Mr. G. de Rooy, Director of Naval Construction, Royal Netherlands Navy, with instructions to "examine the figures and estimates stated in the last submissions filed by the Government of the United Kingdom regarding the amount of its claim for the loss of the *Saumarez* and the damage caused to the *Volage*". The Court fixed December 2nd as the time-limit for the filing of the experts' Report. This document was filed within the time fixed, and duly communicated to the Parties. A time-limit expiring on December 10th was given them for the submission of observations.

As some members of the Court had asked for certain explanations in regard to the Report, the experts, summoned to a meeting of the Court, replied on December 3rd to questions put to them. These replies were immediately communicated to the Parties.

The United Kingdom Government, by telegram dated December 6th, 1949, and confirmed by a letter of the same date, stated that it noted that the experts had come to the conclusion that the claim submitted by that Government might be taken as a fair and accurate estimate of the damage sustained and did not therefore wish to make any observations on the particular calculations of the experts.

On the expiry of the time-limit granted to the Parties for the submission of their written observations, a letter signed by

d'affaires d'Albanie à Paris, datée du 10 décembre 1949, fut remise au Greffier de la Cour. Cette lettre demandait une modification de la procédure instituée par la Cour pour cette présentation et, subsidiairement, une prolongation au 23 décembre du délai fixé. La Cour constate qu'elle a donné toute latitude au Gouvernement albanais pour défendre sa cause ; que, au lieu de s'en prévaloir, ce Gouvernement a par deux fois contesté la compétence de la Cour dans la présente instance, qu'il n'a pas déposé de conclusions et qu'il a décliné de comparaître à l'audience publique du 17 novembre. Dans ces circonstances, la Cour ne peut donner suite à la demande du Gouvernement albanais.

* * *

Ainsi qu'il a été dit, le Gouvernement albanais a contesté la compétence de la Cour aux fins de fixer le montant des réparations. La Cour peut se borner à constater que cette compétence a été établie par son Arrêt du 9 avril 1949; qu'aux termes de son Statut (article 60), qui, pour le règlement du présent différend, oblige le Gouvernement albanais, cet arrêt est définitif et sans recours et qu'en conséquence il y a à cet égard chose jugée.

L'attitude adoptée par le Gouvernement albanais a pour effet de le soumettre aux dispositions de l'article 53 du Statut, applicable à la procédure par défaut. Cet article autorise, d'une part, le Gouvernement du Royaume-Uni à demander à la Cour de lui adjuger ses conclusions ; il prescrit, d'autre part, à la Cour, de s'assurer que lesdites conclusions sont fondées en fait et en droit. Tout en prescrivant ainsi à la Cour de procéder à un examen des conclusions de la Partie comparante, l'article 53 n'a pas pour effet de lui imposer la tâche d'en vérifier l'exactitude dans tous les détails, — tâche qui, dans certains cas et en raison de l'absence de contradiction, pourrait s'avérer pratiquement impossible. Il suffit que, par les voies qu'elle estime appropriées, la Cour acquière la conviction que ces conclusions sont fondées.

C'est en s'inspirant de cette conception, ainsi que de la nature technique des questions soulevées dans la présente instance par la fixation du montant des réparations, que la Cour a ordonné l'expertise dont mention a été faite ci-dessus.

Les réclamations du Gouvernement du Royaume-Uni comprennent trois chefs distincts qui seront examinés successivement.

1. *Perte du contre-torpilleur « Saumarez »*

Dans ses conclusions finales énoncées dans ses Observations écrites du 28 juillet 1949 et maintenues dans son exposé oral du 17 novembre 1949, le Gouvernement du Royaume-Uni évalue

the Albanian Chargé d'Affaires in Paris, and dated December 10th, 1949, was handed to the Registrar of the Court. This letter asked for a change in the procedure instituted by the Court for the submission of observations and, failing that, for a prolongation of the appointed time-limit until December 23rd. The Court points out that it has given ample opportunity to the Albanian Government to defend its case; that, instead of availing itself of this opportunity, that Government has twice disputed the Court's jurisdiction in the present part of the proceedings, that it did not file submissions and declined to appear at the public hearing on November 17th. In those circumstances the Court cannot grant the request of the Albanian Government.

* * *

As has been said above, the Albanian Government disputed the jurisdiction of the Court with regard to the assessment of damages. The Court may confine itself to stating that this jurisdiction was established by its Judgment of April 9th, 1949; that, in accordance with the Statute (Article 60), which, for the settlement of the present dispute, is binding upon the Albanian Government, that Judgment is final and without appeal, and that therefore the matter is *res judicata*.

The position adopted by the Albanian Government brings into operation Article 53 of the Statute, which applies to procedure in default of appearance. This Article entitles the United Kingdom Government to call upon the Court to decide in favour of its claim, and, on the other hand, obliges the Court to satisfy itself that the claim is well founded in fact and law. While Article 53 thus obliges the Court to consider the submissions of the Party which appears, it does not compel the Court to examine their accuracy in all their details; for this might in certain unopposed cases prove impossible in practice. It is sufficient for the Court to convince itself by such methods as it considers suitable that the submissions are well founded.

It was in view of these considerations and on account of the technical nature of the questions involved in the assessment of compensation in the present case that the Court ordered the expert enquiry mentioned above.

The claim of the United Kingdom Government is under three separate heads which will be considered in succession.

1. *Loss of the destroyer "Saumarez"*

In the final submissions contained in its written Observations of July 28th, 1949, and maintained in its oral statement of November 17th, 1949, the United Kingdom Government estimates

à £ 700.087 le dommage éprouvé par la perte totale du contre-torpilleur *Saumarez*, ladite somme représentant la valeur de remplacement du navire au moment de sa perte, soit en 1946 (déduction faite des éléments récupérables — installations, ferraille), ainsi que la valeur de la partie du matériel d'équipement qui doit être considérée comme perdue.

Les experts, de leur côté, ont estimé l'ensemble de ces dommages à une somme quelque peu supérieure, soit £ 716.780.

La Cour admet comme la juste mesure de la réparation dans la présente affaire la valeur de remplacement du *Saumarez* au moment de sa perte. Elle tient pour justifié le montant de l'indemnité réclamée par le Gouvernement du Royaume-Uni. Elle ne peut pas lui allouer une somme supérieure à celle demandée dans ses conclusions.

2. *Dommages causés au contre-torpilleur « Volage »*

Dans ses conclusions finales énoncées tant en ses Observations écrites du 28 juillet 1949 que dans son exposé oral, le Gouvernement du Royaume-Uni a réclamé, du chef des dommages causés à ce navire, une somme de £ 93.812. L'estimation légèrement inférieure des experts, soit £ 90.800, peut s'expliquer, comme l'indique le rapport d'expertise, par le caractère nécessairement approximatif des évaluations, notamment en ce qui est de la valeur du matériel d'équipement et des installations.

La Cour considère le chiffre produit par le Gouvernement du Royaume-Uni comme raisonnable et sa réclamation comme fondée. Elle tient compte à cet égard de la conclusion suivante qu'elle relève dans le rapport d'expertise : « A la suite de leur enquête et de leurs calculs, et tenant compte de leur expérience personnelle ainsi que des renseignements qui leur ont été fournis, les experts se sont convaincus que le montant de £ 793.899, demandé par le Gouvernement du Royaume-Uni, peut être considéré comme une évaluation juste et équitable du dommage subi. »

3. *Indemnités dues pour les décès survenus dans le personnel naval et pour les blessures infligées à ce personnel*

Le Gouvernement du Royaume-Uni, dans ses conclusions finales énoncées en ses Observations écrites du 28 juillet 1949 et maintenues dans son exposé oral, a réclamé de ce chef la somme de £ 50.048, ladite somme représentant les dépenses résultant des pensions et indemnités allouées par lui aux victimes ou à leurs ayants droit, ainsi que des frais d'administration, de traitements médicaux, etc.

the damage sustained by the total loss of the destroyer *Saumarez* at £ 700,087; this sum represents the replacement value of the ship at the time of its loss in 1946 (after deducting the value of usable parts—equipment, scrap), and the value of stores that must be considered as lost.

The experts, for their part, estimated the whole of this damage at a somewhat higher figure, £ 716,780.

The Court considers the true measure of compensation in the present case to be the replacement cost of the *Saumarez* at the time of its loss. The Court is of the opinion that the amount of compensation claimed by the United Kingdom Government has been justified. It cannot award more than the amount claimed in the submissions of the United Kingdom Government.

2. *Damage to the destroyer "Volage"*

In the final submissions as stated in its written Observations of July 28th, 1949, and maintained in its statement in Court, the United Kingdom Government, under the head of damage caused to this vessel, claimed a sum of £ 93,812. The slightly lower figure of the experts, £ 90,800, may, as their Report points out, be explained by the necessarily approximate nature of the valuation, especially as regards stores and equipment.

The Court considers that the figures submitted by the United Kingdom Government are reasonable and that its claim is well founded. In this matter it takes note of the following conclusion in the experts' Report: "During their enquiry and calculations, and as a result of their experience and of the information placed before them, the experts have become convinced that the claim of £ 793,899 submitted by the United Kingdom Government may be taken as a fair and accurate estimate of the damage sustained."

3. *Claims in respect of deaths and injuries of naval personnel*

In the final submissions as stated in its written Observations of July 28th, 1949, and maintained in its statement in Court, the United Kingdom Government claimed under this head a sum of £ 50,048, representing the cost of pensions and other grants made by it to victims or their dependants, and for costs of administration, medical treatment, etc.

Le montant de ces dépenses a été justifié à la satisfaction de la Cour par les documents que le Gouvernement du Royaume-Uni a produits sous les annexes 12 et 13 de son Mémoire, ainsi que par les indications complémentaires et les rectifications qui y ont été apportées sous les appendices I, II et III de ses Observations du 28 juillet 1949.

La Cour observe enfin que sous le paragraphe 6 de ses Observations écrites du 28 juillet 1949, le Gouvernement du Royaume-Uni a fait mention de certains dommages, mais qu'il déclare expressément renoncer à en être indemnisé. La Cour n'a donc pas à exprimer d'opinion à ce sujet.

PAR CES MOTIFS,

LA COUR,

par douze voix contre deux,

Adjuge au Gouvernement du Royaume-Uni ses conclusions;

Fixe à £ 843.947 le montant des réparations dues par la République populaire d'Albanie au Royaume-Uni.

Fait en français et en anglais, le texte français faisant foi, au Palais de la Paix, à La Haye, le quinze décembre 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 exercice,

(*Signé*) J. G. GUERRERO

Le Greffier de la Cour,

(*Signé*) E. HAMBRO

This expenditure has been proved to the satisfaction of the Court by the documents produced by the United Kingdom Government as Annexes 12 and 13 to its Memorial, and by the supplementary information and corrections made thereto in Appendices I, II and III of that Government's Observations of July 28th, 1949.

Finally, the Court points out that the United Kingdom Government, in paragraph 6 of its written Observations of July 28th, 1949, mentioned certain damage, for which it expressly stated that it did not ask for compensation. The Court need therefore express no view on this subject.

FOR THESE REASONS,

THE COURT,

by twelve votes to two,

Gives judgment in favour of the claim of the Government of the United Kingdom, and

Fixes the amount of compensation due from the People's Republic of Albania to the United Kingdom at £ 843,947.

Done in French and English, the French text being authoritative, at the Peace Palace, The Hague, this fifteenth day of December, 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 Governments 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

M. KRYLOV, juge, déclare ne pouvoir se rallier ni au dispositif ni aux motifs de l'arrêt.

M. EČER, juge *ad hoc*, déclarant ne pouvoir se rallier à l'arrêt de la Cour et se prévalant du droit que lui confère l'article 57 du Statut, joint audit arrêt l'exposé de son opinion dissidente.

(*Paraphé*) J. G. G.

(*Paraphé*) E. H.

Judge KRYLOV declares that he is unable to agree either with the operative clause or with the reasons for the Judgment.

Judge EČER, judge *ad hoc*, declaring that he is unable to concur 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 dissenting opinion.

(*Initialled*) J. G. G.

(*Initialled*) E. H.

ANNEXE 1

LISTE DES DOCUMENTS SOUMIS A LA COUR APRÈS L'ARRÊT DU 9 AVRIL 1949

DOCUMENT DÉPOSÉ AU NOM DU GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI

Affidavit de M. le sous-secrétaire de l'Amirauté britannique (7 novembre 1949).

ANNEX 1

LIST OF DOCUMENTS SUBMITTED TO THE COURT AFTER THE JUDGMENT OF APRIL 9th, 1949

DOCUMENT DEPOSITED BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM

Affidavit signed by the Deputy-Secretary of the British Admiralty (November 7th, 1949).

ANNEXE 2

RAPPORT DES EXPERTS DU 1er DÉCEMBRE 1949

[*Traduction*]
[*Version revisée*]

Valeur de remplacement : « Saumarez »

En s'aidant de renseignements mis à leur disposition par la Marine royale néerlandaise et par les ateliers néerlandais, les experts ont évalué le coût de la construction d'un contre-torpilleur du même type que le *Saumarez*. Cette évaluation a été contrôlée, au point de vue des salaires, de la production, de l'organisation et de la hausse des prix en Angleterre, et les experts sont ainsi arrivés à une évaluation nouvelle sur une base britannique.

On n'a pas fait entrer dans le calcul l'« intérêt sur l'investissement croissant de capital », l'inclusion de ce facteur ne semblant pas pouvoir se justifier dans la présente proposition. D'un autre côté, on a fait figurer une somme couvrant les assurances, calculée sur une base d'après guerre.

Les experts ont appliqué à un contre-torpilleur de même type que le *Saumarez* le montant représentant le coût de la construction d'un contre-torpilleur complet ; ils ont également fait un nouveau calcul sur une base britannique. Ils ont adopté le moins élevé des deux chiffres ci-dessus mentionnés, qui diffèrent peu l'un de l'autre, et sont arrivés à un prix de revient de £ 739.470, sur la base de 1946.

Dans l'évaluation de la valeur de remplacement exacte, on a tenu compte du fait que, durant la première année pendant laquelle un navire est en service, la diminution de valeur du navire est contrebalancée par des adjonctions et modifications, et notamment par les dépenses supplémentaires qu'entraîne la préparation du navire en vue de son rôle de conducteur de flottille. Après la première année, la dépréciation commence à jouer et s'accroît constamment à mesure que le temps s'écoule. Si l'on admet, pour l'existence d'un navire, une durée de quinze ans, la dépréciation, pendant les trois premières années, serait respectivement de 0—1—2 % ; ainsi la valeur de remplacement du *Saumarez* en 1946 doit être évaluée à £ 717.280.

Valeur du matériel d'équipement

A l'aide d'un photocalque (*blue prints*) des plans d'un ancien contre-torpilleur britannique de la même classe, les experts ont calculé approximativement les dommages subis du fait de la perte du matériel d'équipement contenu dans le navire et du fait que les approvisionnements restants ont été endommagés et rendus inutilisables par l'eau de mer. Ce dommage a été évalué à £ 23.300.

Valeur des installations encore utilisables

Le montant total de £ 74.870, qui a été mentionné pour ces installations, est conforme aux renseignements qui ont été mis à la disposition des experts, pour des navires semblables.

ANNEX 2

EXPERTS' REPORT OF DECEMBER 1st, 1949

Replacement value : "Saumarez"

The experts have made an estimate of the cost of construction of a destroyer of the *Saumarez* type, with the aid of the information placed at their disposal by the Royal Netherlands Navy and the Netherlands shipyards. This estimate has been checked in respect of wages, output, organization and of the rise in prices in England, and thus a new estimate on a British basis has been arrived at.

The "interest on the growing capital outlay" has not been taken into account in this calculation, as its inclusion did not seem to be justifiable in the present proposal. On the other hand, a sum in respect of insurance, on a post-war basis, has been included.

The experts applied the cost of building a completed destroyer to a destroyer of the *Saumarez* type ; they also made a new calculation on a British basis. The smaller of the above two figures, which differ but little one from the other, was taken, and a cost price of £739,470 on a 1946 basis was arrived at.

In estimating the true replacement value, account was taken of the fact that during the first year of a ship's service, the decrease in value of the ship is counterbalanced by additions and alterations and, *inter alia*, by the extra cost of preparing the ship as a flotilla leader. After the first year, a depreciation begins to occur and grows steadily greater with the lapse of time. Taking the life of a ship as fifteen years, the depreciation during the first three years would be respectively 0—1—2 %; thus, the replacement value of H.M.S. *Saumarez* in 1946 must be reckoned at £717,280.

Value of stores

With the help of the blue prints of a former British destroyer of the same class, the experts made an approximate calculation of the damage sustained through the loss, damaging and unserviceability due to sea-water, of the stores contained in the bows of the ship. They estimate this damage at £23,300.

Value of still serviceable equipment

The total value of £74,870 mentioned for equipment is in agreement with the data placed at the experts' disposal from similar ships.

Ainsi que l'a déclaré le Gouvernement du Royaume-Uni, les installations dont il s'agit se trouvaient sur le navire depuis 1946 : on peut donc présumer que, outre la partie de ces installations qui a été endommagée par l'explosion de la mine ou par l'eau de mer, le reste a subi une grave détérioration, à raison du manque d'entretien ; par conséquent, une évaluation, pour lesdites installations, doit nécessairement être un peu conjecturale. Si l'on tient compte de tous les risques, une demande de £ 20.000 est à considérer comme raisonnable.

Ferraille

Si l'on tient compte des frais qu'entraînent nécessairement la récupération et le découpage, ainsi que le transport du matériel depuis Malte jusqu'aux chantiers de démolition, le chiffre de £ 3.800 doit être considéré comme raisonnable.

Indemnité compensatoire pour le « Saumarez »

Sur la base de ce qui a été indiqué, les experts sont arrivés aux chiffres suivants pour les dommages causés au *Saumarez :*

Valeur de remplacement	£ 717.280
Matériel d'équipement	£ 23.300
	£ 740.580
Moins £ 20.000 augmentées de £ 3.800 .	£ 23.800
	£ 716.780

Dommages causés au « Volage »

Les experts ont eu l'avantage d'avoir eu à diriger, en 1946, l'exécution de réparations analogues sur un ancien contre-torpilleur britannique. Il est vrai que, dans ce cas, il n'y avait eu à remplacer qu'une petite partie de l'avant ; mais on a trouvé là une bonne base de comparaison. Pour arriver aux chiffres indiqués par eux, les experts ont dû prendre en considération le fait que les réparations les plus importantes, effectuées sur le *Volage*, ont exigé, pour le navire, un long séjour dans les docks de 205 jours, ce qui a exercé une influence considérable sur le coût total. Il a fallu tenir compte également du coût plus élevé des transports de matériel, enfin du coût des essais, lorsque les réparations furent terminées. De l'avis des experts, ces essais sont inséparablement liés à des réparations aussi importantes.

Le coût total a été évalué par les experts à £ 64.300.

Matériel d'équipement

Lorsqu'il s'agit d'évaluer le matériel d'équipement perdu, ce qui a été dit dans le cas du *Saumarez* retrouve ici son application. Prenant en considération la perte de l'équipement anti-sous-marin, les experts évaluent le montant à £ 26.500.

Indemnité compensatoire pour le « Volage »

Réparations effectuées sur le *Volage* . .	£ 64.300
Matériel d'équipement et installations .	£ 26.500
	£ 90.800

As it has been stated by the United Kingdom that the equipment in question had been in the ship since 1946, it may be assumed that, besides that part that was damaged by mine-explosion or by sea-water, the rest has seriously deteriorated through lack of upkeep; consequently, an estimate of its value must be in the nature of speculation. Taking all risks into consideration, a claim of £20,000 is considered reasonable.

Scrap

Taking into consideration the necessary cost of salvaging and cutting up, as well as the cost of transporting the material from Malta to the scrap plants, £3,800 may be taken as a reasonable figure.

Compensation for "Saumarez"

In view of what has been stated, the experts have arrived at the following figure for damage to H.M.S. *Saumarez:*

Replacement value	£717,280
Stores	£ 23,300
	£740,580
Less £ 20,000 + £ 3,800	£ 23,800
	£716,780

Damage "Volage"

The experts were in the fortunate position of having directed the carrying out of similar repairs to a former British destroyer in 1946. It is true that in the former case, only a small part of the bows had to be replaced; but this afforded a good basis of comparison. In arriving at their figures, the experts had to take account of the fact that the more extensive repairs to H.M.S. *Volage* required a long period of 205 days in dock; this had considerable influence on the total cost. The greater cost of transport of material had also to be considered, and lastly the cost of the trials after the completion of repairs. In the experts' opinion, these trial voyages are inseparably connected with such extensive repairs.

The experts estimate the total of these costs at £64,300.

Stores

As regards the valuation of lost stores, what has been said in the case of H.M.S. *Saumarez* holds good. Taking into consideration the loss of anti-submarine equipment, this figure is estimated at £26,500.

Compensation for "Volage"

Repairs *Volage*	£64,300
Stores and equipment	£26,500
	£90,800

TOTAL DES INDEMNITÉS :

	£ 716.780
plus	£ 90.800
=	£ 807.580

Les experts désirent signaler que les chiffres indiqués par eux constituent une approximation, notamment en ce qui est de la valeur du matériel d'équipement et des installations, et cela plus encore parce qu'une partie importante des installations est de caractère secret et, en outre, parce qu'il faudrait démonter et examiner ce qui reste des installations avant de pouvoir en estimer exactement la valeur.

A la suite de leur enquête et de leurs calculs, et tenant compte de leur expérience personnelle ainsi que des renseignements qui leur ont été fournis, les experts se sont convaincus que le montant de £ 793.899, demandé par le Gouvernement du Royaume-Uni, peut être considéré comme une évaluation juste et équitable du dommage subi.

Le présent rapport a été rédigé en anglais, en un seul exemplaire, au Palais de la Paix, à La Haye, le premier décembre mil neuf cent quarante-neuf.

(*Signé*) BERCK
(*Signé*) G. DE ROOY

OMPENSATION:

	£716,780
	£ 90,800
	£807,580

The experts would point out that their figures are an approximation, especially in the case of the value of stores and equipment, and still more as a considerable part of the equipment is of a secret nature, and further that the portions of equipment that remain would have to be dismantled and examined before an exact estimate of their value were possible.

During their enquiry and calculations, and as a result of their experience and of the information placed before them, the experts have become convinced that the claim of £793,899 submitted by the United Kingdom Government may be taken as a fair and accurate estimate of the damage sustained.

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

(*Signed*) BERCK
(*Signed*) G. DE ROOY

ANNEXE 3

QUESTIONS POSÉES PAR LES MEMBRES DE LA COUR ET RÉPONSES DES EXPERTS (SÉANCE DU 3 DÉCEMBRE 1949)

Présents : MM. Guerrero, *Président en exercice*, Alvarez, Hackworth, Winiarski, Zoričić, De Visscher, sir Arnold McNair, M. Klaestad, Badawi Pacha, MM. Krylov, Read, Hsu Mo, Azevedo, M. Ečer, *juge* ad hoc; M. Hambro, *Greffier de la Cour. Sont présents également :* Le contre-amiral J. B. Berck, de la Marine royale néerlandaise, M. G. de Rooy, Directeur des constructions navales de la Marine royale néerlandaise.

Le PRÉSIDENT. — La séance est ouverte. Nous avons prié MM. les experts d'assister un moment à notre séance d'aujourd'hui pour leur permettre de donner à certains membres de la Cour quelques explications qu'ils désirent avoir sur le rapport présenté par les experts.

Vous avez sous les yeux les questions au sujet desquelles nos collègues désirent avoir quelques explications. Je vous prierai de bien vouloir répondre à la question posée par M. De Visscher :

> Messieurs les experts voudraient-ils expliquer la différence entre les deux modes d'évaluation respectivement visés aux paragraphes 1 et 3 de la page 1 du rapport [1] ?

Contre-amiral BERCK [*traduction*]. — Il a été procédé par deux méthodes à l'évaluation du coût de la construction du contre-torpilleur *Saumarez*.

En premier lieu, nous avons pris pour point de départ le coût effectif d'un contre-torpilleur complet, d'un déplacement de 1.925 tonnes standard, puis nous avons revisé le calcul pour le *Saumarez*, dont le déplacement n'était que de 1.730 tonnes, prenant en considération les différences afférentes aux salaires, à l'exécution du travail et au coût des matières premières ; nous sommes arrivés ainsi, pour la construction d'un nouveau navire en 1946, au chiffre de £ 751.750.

En second lieu, nous avons suivi la méthode qui est employée normalement, lorsqu'il s'agit d'établir les plans d'un nouveau navire. Nous avons calculé le coût de construction de la coque du navire, des machines, de l'équipement électrique, de l'armement, des torpilles et de l'équipement spécial, le tout pour l'année 1946, sur une base britannique. Ceci a donné pour résultat un nouveau chiffre de £ 737.470.

C'est ce dernier chiffre, obtenu de la façon la plus précise, qui a été inséré dans notre rapport ; le premier chiffre n'a servi que de contrôle.

Le PRÉSIDENT. — M. De Visscher, êtes-vous satisfait de la réponse ?

M. DE VISSCHER. — Oui, M. le Président.

Le PRÉSIDENT. — M. l'expert, voulez-vous répondre maintenant aux questions posées par M. Azevedo ?

---

[1] Voir p. 258, par. 1 et 3.

ANNEX 3

QUESTIONS PUT BY MEMBERS OF THE COURT AND REPLIES OF THE EXPERTS (MEETING OF DECEMBER 3rd, 1949)

Present: Acting-President Guerrero, *Judges* Alvarez, Hackworth, Winiarski, Zoričić, De Visscher, Sir Arnold McNair, Klaestad, Badawi Pasha, Krylov, Read, Hsu Mo, Azevedo, M. Ečer, *Judge* ad hoc; *Registrar* Hambro. *Also present as Experts*. Rear-Admiral J. B. Berck, of the Royal Netherlands Navy, Mr. G. de Rooy, Director of Naval Construction of the Royal Netherlands Navy.

The PRESIDENT [*translation*].—The Court is now sitting. We have asked the experts to come for a few moments to to-day's sitting, to enable them to supply certain members of the Court with explanations that they would like to have on the Experts' Report.

You have before you the questions on which our colleagues would like to have explanations. Would the Experts kindly reply to Judge De Visscher's question:

> Would the experts explain the difference between the two methods of calculation referred to respectively in paragraphs 1 and 3 of page 1 of the Report [1]?

Rear-Admiral BERCK.—The evaluation of the construction costs of the destroyer *Saumarez* was approached by two ways:

In the first instance, we started from the actual costs of a completed destroyer of 1,925 tons standard displacement, revised the calculation for the *Saumarez* of 1,730 tons, taking into account differences in labour wages, labour performance and costs of materials, and arrived at a cost for new construction in 1946 of £751,750.

In the second place, we followed the normal proceedings in planning a new ship. We calculated the building costs of shipbuilding, engineering, electrical engineering, armament, torpedoes and special equipment, all on a 1946 British basis. The result was a new construction figure of £737,470.

This last figure, having been obtained in the most accurate way, was inserted in our report, the first figure serving only as a control.

The PRESIDENT [*translation*].—Is M. De Visscher satisfied?

M. DE VISSCHER [*translation*].—Yes, Mr. President.

The PRESIDENT [*translation*].—Will the Expert now reply to Judge Azevedo's question?

---

[1] See p. 258, paras. 1 and 3.

1. Quel est le taux de dépréciation progressive d'un contre-torpilleur, pendant chaque année de son existence, estimée à quinze ans ?

Contre-amiral BERCK [*traduction*]. — 1. La dépréciation d'un contre-torpilleur est due en premier lieu à l'usure normale du navire. En second lieu, le matériel de guerre installé sur le navire devient à la longue plus ou moins désuet, mais cela dépend des développements en matière d'équipement nouveau.

Cette dernière influence se fait surtout sentir au cours de la seconde période de cinq ans, le contre-torpilleur, au cours des cinq dernières années de son existence, ne pouvant plus être considéré comme un navire de première ligne, bien qu'il soit encore utilisable à bien des fins, en temps de guerre.

Selon notre expérience, la dépréciation annuelle doit être calculée comme il suit : première année, 0% ; 2me année, 1% ; 3me année, 2% ; 4me année, 3% ; 5me année, 4% ; de la 6me à la 10me année, 7% ; de la 11me à la 15me année, 10%, ce qui laisse, à la fin des quinze ans, une valeur résiduelle de 5%. Ceci représente plus que la valeur effective de ferraille, le navire étant encore utilisable à des fins particulières, telles que l'entraînement, etc.

2. Quel a été le taux d'augmentation du coût de construction d'un contre-torpilleur, en 1946 et en 1949, par rapport au prix de revient pour l'année 1943 ?

2. L'accroissement du coût des constructions navales en Angleterre, en 1946, par comparaison avec 1943, est d'environ 30%. A cet égard, les renseignements dont nous disposons concordent avec les indications qui figurent dans l'affidavit de M. Powell. Je regrette que nous n'ayons pas eu le temps de recueillir les renseignements nécessaires pour 1949. J'estimerais cependant *grosso modo* le chiffre entre 50 et 60% pour les bâtiments de guerre ; pour des navires de commerce, il serait de 43%.

Le PRÉSIDENT. — M. le juge Azevedo, êtes-vous satisfait de la réponse qui vient de vous être fournie ?

M. AZEVEDO. — Oui, M. le Président.

Le PRÉSIDENT. — Il y a maintenant les quatre questions posées par M. le juge Ečer.

M. EČER, juge *ad hoc*. — Il a été répondu à mes questions 2 et 3 par les explications données à M. De Visscher et à M. Azevedo. Il ne reste à répondre qu'aux questions 1 et 4.

1. Il est dit à la page 1, deuxième alinéa[1] : « D'un autre côté, on a fait figurer une somme couvrant les assurances, calculée sur une base d'après guerre. »

a) Les experts peuvent-ils dire quelle est cette somme ?

b) J'attire l'attention des experts sur l'affidavit de M. Powell, dans lequel deux chiffres sont indiqués :

au paragraphe 5 — 21.359 liv. ster.
au paragraphe 7 — 2.000 liv. ster.

[1] Voir p. 258, par. 2.

1. What is the progressive rate of depreciation of a destroyer, during each year of its existence, which is estimated at fifteen years?

Rear-Admiral BERCK.—1. The depreciation value of a destroyer is due, in the first place, to the normal wear and tear of the ship. In the second place, the installed war equipment becomes in the long run more or less obsolete, depending on the development of new equipment.

This last influence becomes most marked in the second five years, as in the last five years the destroyer cannot any longer be considered as a first line ship, although it is still usable for many war purposes.

In our experience, the yearly depreciation must be fixed as follows: First year, 0%; second year, 1%; third year, 2%; fourth year, 3%; fifth year, 4%; sixth to tenth year, 7%; eleventh to fifteenth year, 10%, leaving at the end of fifteen years a residual value of 5%. This is more than the actual scrap value, as the ship is still usable for special purposes, training, etc.

2. What was the rate of increase in the cost of building a destroyer in 1946 and in 1949, as compared with its cost in 1943?

2. The increased cost of building in England in 1946, as compared with 1943, is about 30%. Our own information tallies in this respect with the data given in Mr. Powell's affidavit. I regret we have not had time to obtain the necessary data for 1949. I would, however, roughly estimate it at 50 to 60% for warships. For merchant ships it would be 43%.

The PRESIDENT [*translation*].—Is Judge Azevedo satisfied with the reply?

Judge AZEVEDO [*translation*].—Yes.

The PRESIDENT [*translation*].—There are now the four questions asked by Judge Ečer.

Judge EČER [*translation*].—An answer was given to my questions 2 and 3 in the explanations furnished to Judges De Visscher and Azevedo. Only questions 1 and 4 remain to be answered.

1. On page 1, paragraph 2 [1], of the Report, it is said: "On the other hand, a sum in respect of insurance, on a post-war basis, has been included."

(*a*) Can the experts mention this sum?

(*b*) I would draw the experts' attention to Mr. Powell's affidavit, in which two figures are given:

in paragraph 5 — £21,359.
in paragraph 7 — £ 2,000.

[1] See p. 258, para. 2.

Il me semble que l'on peut expliquer la différence de la façon suivante : au paragraphe 5, le chiffre couvre deux catégories de risques, les risques du constructeur et les risques de guerre, tandis qu'au paragraphe 7 le montant couvre seulement les risques du constructeur.

Mon interprétation est-elle exacte ?

Contre-amiral BERCK [*traduction*]. — 1 *a*) Comme le montant de l'assurance couvrant les risques du constructeur est fixé à la Bourse de Londres, nous avons fait entrer dans nos calculs le même chiffre que celui de M. Powell, savoir £ 2.000.

b) Ainsi que M. le juge Ečer le fait justement remarquer, le chiffre le plus élevé, qui figure dans l'affidavit de M. Powell, couvre également les risques additionnels du temps de guerre.

4. A la page 2 [1], sous le titre « Valeur des installations encore utilisables », il est dit : « Le montant total de £ 74.870, qui a été mentionné pour ces installations, est conforme aux renseignements qui ont été mis à la disposition des experts, pour des navires semblables. »

Les experts voudraient-ils dire :

a) Où ce montant de £ 74.870 a été mentionné ?

b) Si ce montant représente la valeur du matériel encore utilisable, pourquoi les experts considèrent comme raisonnable la somme de £ 20.000 indiquée au paragraphe 13 des Observations britanniques ?

c) Pourquoi il est dit dans le rapport qu'une demande de £ 20.000 est raisonnable, alors qu'il ne s'agit pas d'une demande mais, au contraire, d'une réduction de la demande britannique ?

Contre-amiral BERCK [*traduction*]. — En ce qui est de la question n° 4, sir Frank Soskice, lors de l'audience du jeudi 17 novembre, a indiqué que les différents départements de l'Amirauté avaient dressé des listes des installations susceptibles d'être éventuellement ré-utilisées. La valeur attribuée à ces installations *à l'état neuf* était de £ 74.870.

Pour les contre-torpilleurs de même classe, actuellement en service dans la Marine royale néerlandaise, nous avons procédé à la même évaluation, et nous avons pu constater que le chiffre mentionné par le Gouvernement du Royaume-Uni, pour les installations *à l'état de neuf*, était acceptable.

Ainsi que nous l'avons signalé dans notre rapport, la fixation de la valeur au jour actuel est de caractère conjectural.

Les installations sont restées sur le navire pendant trois ans sans avoir été entretenues comme il convient, sous le climat semi-tropical de Malte, et sous l'influence de l'air salin. Il faut s'attendre à une détérioration et à une corrosion. Avant de pouvoir être utilisé à nouveau, chaque instrument devra être pris à part, nettoyé et vérifié, et les parties corrodées seront à remplacer. Si l'on tient compte de la main-d'œuvre et des frais de transport, une réduction de £ 20.000 est équitable et, de l'avis des experts, elle pèche plutôt par excès.

---

[1] Voir p. 258.

It seems to me that the difference may be explained as follows: in paragraph 5, the figure covers two classes of risks, the builder's and the King's Enemy risks; whereas the amount in paragraph 7 only covers the builder's risks.

Am I right?

Rear-Admiral BERCK.—1 (*a*) As the insurance for builder's risk is fixed at the London Exchange, we put into our calculation the same figure as Mr. Powell, namely, £2,000.

(*b*) As His Excellency Judge Ečer rightly points out, the higher figure in Mr. Powell's affidavit also covers the additional risks in war-time.

4. On page 2[1], under "Value of still serviceable equipment", the Report says: "The total value of £74,870 mentioned for equipment is in agreement with the data placed at the experts' disposal from similar ships."

Could the experts say:

(*a*) Where this figure of £74,870 has been mentioned?

(*b*) If this figure represents the value of still serviceable equipment, why do the experts consider reasonable the sum of £20,000, mentioned in paragraph 13 of the United Kingdom Observations?

(*c*) Why is it said in the Report that a claim of £20,000 is reasonable, when it is not a claim but, on the contrary, a reduction of the United Kingdom claim?

Rear-Admiral BERCK.—Regarding question 4, at the public sitting of this Court held on Thursday, November 17th, Sir Frank Soskice announced that the different departments of the Admiralty had made lists of equipment suited for possible re-use. The estimated value of this equipment *as new*, was £74,870.

For destroyers of the same class now in service in the Royal Netherlands Navy, we made the same valuation and found that the figure mentioned by the United Kingdom Government for equipment *as new*, was acceptable.

As we pointed out in our report, the assessment of the present day value is of a speculative nature.

The equipment had been in the ship for three years without proper maintenance, in the sub-tropical climate of Malta, and under the influence of salty air. Deterioration and corrosion is to be expected. Before being used again, each instrument has to be taken apart, cleaned and checked, and corroded parts will have to be replaced. Taking into account labour and transportation costs, a reduction of £20,000 is fair and, in the opinion of the experts, on the high side.

---

[1] See p. 258.

En ce qui est de la question 4 *c*), nous regrettons que, par suite de la hâte que nous avons apportée à terminer notre rapport, nous ayons indiqué comme une demande le chiffre de £ 20.000. Ainsi que M. le juge Ečer l'indique avec raison, il s'agit non d'une demande, mais d'une réduction de la demande totale.

Le PRÉSIDENT. — M. Ečer, êtes-vous satisfait ?

M. EČER, juge *ad hoc*. — Oui, M. le Président.

Le PRÉSIDENT. — Nous avons maintenant la question posée par M. Winiarski.

> Dans le rapport du 1er décembre, paragraphe 2 [1], les experts disent qu'« on n'a pas fait entrer dans le calcul « l'intérêt sur l'investissement croissant de capital », l'inclusion de ce facteur ne semblant pas pouvoir se justifier dans la présente proposition ».
>
> *a*) Pourquoi ?
>
> *b*) Quelles sont, à votre avis, les raisons pour lesquelles ce facteur a été introduit dans le calcul de M. Powell ?

Contre-amiral BERCK [*traduction*]. — Au sujet de la question posée par M. le juge Winiarski, je dois indiquer que le constructeur d'un navire de guerre est payé, non pas lors de la livraison du navire, mais au fur et à mesure de la construction, par versements partiels. Un premier versement est généralement effectué après la signature du contrat ; d'autres versements suivent quand les parties principales, telles que la coque, les machines principales, etc., sont terminées. Théoriquement, il paraît équitable d'ajouter au coût de la construction l'intérêt sur l'investissement croissant de capital.

Selon notre expérience, toutefois, cet intérêt n'est jamais ajouté aux frais de construction.

Dans l'affidavit de M. Powell, l'intérêt sur l'investissement croissant de capital est mentionné, mais il n'est pas compris dans la demande finale.

Nous ne sommes pas en mesure de juger pour quels motifs ce montant a été mentionné dans l'affidavit de M. Powell.

Le PRÉSIDENT. — M. Winiarski, êtes-vous satisfait ?

M. WINIARSKI. — Oui, M. le Président.

Le PRÉSIDENT. — D'autres membres de la Cour désirent-ils poser des questions aux experts ?

M. ZORIČIĆ. — Si j'ai bien compris, en répondant à la question de M. De Visscher, le contre-amiral Berck a dit qu'on était arrivé à la somme de £ 737.470, tandis que dans le rapport figure la somme de £ 739.470. Il faudrait éclaircir ce point afin que le compte rendu sténographique ne soit pas en contradiction avec le rapport.

Contre-amiral BERCK [*traduction*]. — En fait, le montant de £ 737.470 constitue le nouveau chiffre pour le coût de la construction. Il y aurait lieu d'y ajouter les frais d'assurance de £ 2.000, et nous avons conservé à part le nouveau chiffre correspondant au coût de la construction.

Le PRÉSIDENT. — Y a-t-il d'autres questions à poser aux experts ?

---

[1] Voir p. 258, par. 2.

Regarding question 4 (*c*), we regret that in the haste of finishing the report, the £20,000 was put down as a claim. As Judge Ečer rightly points out, it is not a claim, but a reduction of the total claim.

The PRESIDENT [*translation*].—Is Judge Ečer satisfied ?

Judge EČER [*translation*].—Yes, Mr. President.

The PRESIDENT [*translation*].—We have now Judge Winiarski's question.

> In their Report of December 1st, paragraph 2[1], the experts say that "The 'interest on the growing capital outlay' has not been taken into account in this calculation, as its inclusion did not seem to be justifiable in the present proposal."
>
> (*a*) Why ?
>
> (*b*) What, in your opinion, were the reasons for including it in Mr. Powell's calculation ?

Rear-Admiral BERCK.—Regarding the question of Judge Winiarski, the builder of a warship is not paid on delivery of the ship, but during the time of construction, in instalments. A first instalment is as a rule made after the signing of the contract ; further payments when principal parts, for instance, hull, main machinery, etc., are completed. Theoretically, it seems right to add to the building costs the interest on the growing capital outlay.

In our experience, however, this interest is never added to the building costs.

In Mr. Powell's affidavit, the interest on growing capital outlay is mentioned, but not included in the final claim.

We are not able to judge the reasons for including this amount in Mr. Powell's affidavit.

The PRESIDENT [*translation*].—Is Judge Winiarski satisfied ?

Judge WINIARSKI [*translation*].—Yes, Mr. President.

The PRESIDENT [*translation*].—Do other members of the Court wish to put questions to the experts ?

Judge ZORIČIĆ [*translation*].—If I understood rightly, Rear-Admiral Berck, in reply to Judge De Visscher's question, said that a sum of £737,470 was reached, whereas the amount in the report is £739,470. This point must be cleared up in order that the verbatim record should not contradict the Report.

Rear-Admiral BERCK.—As a matter of fact, the figure of £737,470 is the new construction figure. There must be added the insurance costs of £2,000, and we kept the new construction figure clear of that.

The PRESIDENT [*translation*].—Are there any further questions ?

---

[1] See p. 258, para. 2.

M. EČER, juge *ad hoc*. — Je voudrais demander, si les experts ont examiné toute la spécification des dommages, s'ils peuvent dire que tous les dommages subis par le *Volage* et énumérés dans le document britannique sont la conséquence directe de l'explosion ?

Contre-amiral BERCK [*traduction*]. — Nous avons examiné les détails fournis par le Gouvernement du Royaume-Uni au sujet des avaries causées au *Volage*, et nous devons les considérer comme une conséquence directe de l'explosion de la mine.

Le PRÉSIDENT. — Messieurs les experts, il me reste à vous remercier des explications que vous nous avez données et qui serviront à éclairer la Cour pour fixer la somme des réparations.

Contre-amiral BERCK [*traduction*]. — Les experts désirent remercier la Cour de leur avoir fourni l'occasion d'apporter leur modeste participation aux travaux de la Cour.

La séance est levée à 11 heures.

Judge EČER [*translation*].—If the experts have examined all the details of the damage, I should like to ask them whether they can say that all the damage to the *Volage* mentioned in the United Kingdom document is the direct consequence of the explosion.

Rear-Admiral BERCK.—We have seen the details as given by the United Kingdom Government about the damage to the *Volage*, and we must consider this as a direct consequence of the mine explosion.

The PRESIDENT [*translation*].—It remains for me to thank the experts for the explanations they have given us ; their replies will be useful to the Court in fixing the amount of the reparations.

Rear-Admiral BERCK.—The experts would like to thank the Court for having given them the opportunity of having participated in a small way in the Court's work.

The Court rose at 11 a.m.