

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 Corjou, Arrêt du 15 décembre 1949 :*
C. I. J. Recueil 1949, p. 244. »

This Judgment should be cited as follows :

“*Corju Channel case Judgment of December 15th, 1949 :*
I. C. J. Reports 1949, p. 244.”

N° de vente : 28
Sales number 28

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

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*.

En l'affaire du Déroit 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 Déroit 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 1^{er} 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

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 1^{er} 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 : 1^{er} juillet 1949 pour les observations du Gouvernement de l'Albanie ; 1^{er} août pour la réponse du Gouvernement du Royaume-Uni ; 1^{er} 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 1^{er} 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-

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

pour le <i>Saumarez</i>	£ 700.087
pour le <i>Volage</i>	£ 93.812
à raison des décès et blessures affectant le personnel naval	£ 50.048
Total	<u>£ 843.947</u>

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

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

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.

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

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.

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).

ANNEXE 2

RAPPORT DES EXPERTS DU 1^{ER} DÉCEMBRE 1949

[Traduction]

[Version révisée]

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.

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
	<u>£ 740.580</u>
Moins £ 20.000 augmentées de £ 3.800	£ 23.800
	<u><u>£ 716.780</u></u>

Dommmages 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 <i>Volage</i>	£ 64.300
Matériel d'équipement et installations	£ 26.500
	<u>£ 90.800</u>

TOTAL DES INDEMNITÉS :

$$\begin{array}{r}
 \text{plus } \pounds 716.780 \\
 \pounds 90.800 \\
 \hline
 = \pounds 807.580 \\
 \hline
 \end{array}$$

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

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. Eçer, *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 rapport¹ ?

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 1.025 tonnes standard, puis nous avons révisé 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.

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% ; 2^{me} année, 1% ; 3^{me} année, 2% ; 4^{me} année, 3% ; 5^{me} année, 4% ; de la 6^{me} à la 10^{me} année, 7% ; de la 11^{me} à la 15^{me} 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 alinéa¹ : « 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.

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 Eëer 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 2¹, 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 pêche plutôt par excès.

¹ Voir 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 avons 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 1^{er} décembre, paragraphe 2¹, 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.

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.