

TROISIÈME PARTIE

AUTRES DOCUMENTS

PART III.

OTHER DOCUMENTS.

SECTION A. — DOCUMENTS DÉPOSÉS
PAR LES PARTIES LORS DES AUDIENCES
PUBLIQUES DE JUIN 1938 ET CORRESPONDANCE

SECTION A.—DOCUMENTS FILED
BY THE PARTIES DURING THE ORAL
PROCEEDINGS OF JUNE 1938
AND CORRESPONDENCE.

1. — LETTRE DE L'AGENT LITHUANIEN AU GREFFIER
DE LA COUR

La Haye, le 19 juin 1938.

Monsieur le Greffier,

A la séance publique de la Cour permanente de Justice internationale tenue le vendredi 17 juin 1938 à 10 h. 30, au Palais de la Paix, La Haye, j'ai eu l'honneur de prononcer, entre autres, les paroles suivantes au sujet de l'article additionnel *ad XI* du Traité de paix entre l'Estonie et la Russie des Soviets conclu à Moscou, le 2 février 1920 :

« L'article additionnel *ad XI* ne peut être invoqué dans la présente affaire pour les raisons suivantes : il ne figure ni dans le texte du traité tel qu'il est publié dans le « *Messenger d'État* » estonien (*Riigi Teataja*), 1920, nos 24/25 (voir Mémoire du Gouvernement estonien, p. 57 [77]), ni dans la publication officielle du Commissariat des Affaires étrangères de la République russe socialiste des Soviets (R. S. F. S. R.), ni enfin dans le *Recueil des Traités* et engagements internationaux enregistrés par le Secrétariat de la Société des Nations, année 1922 (n° 289).

« Il est vrai que le Gouvernement estonien a indiqué que cet article additionnel *ad XI* a été publié dans les *Izvestia*, ainsi que dans le *Recueil des Traités* de la République socialiste fédérative russe. Mais, dans le texte officiel du traité, *publié par le Commissariat des Affaires étrangères* de la République russe socialiste des Soviets, et que je tiens en mains, cet article ne figure pas. »

Je crois de mon devoir de déposer au Greffe ce texte officiel du Traité de 1920, pour qu'il soit tenu à la disposition des membres de la Cour.

Veuillez agréer, etc.

L'Agent du Gouvernement lithuanien
(Signé) ANDRÉ MANDELSTAM.

2. — LETTRE DE L'AGENT ESTONIEN AU GREFFIER
DE LA COUR

Le 20 juin 1938.

Monsieur le Greffier de la Cour,

Conformément aux indications de M. le Président de la Cour permanente de Justice internationale, je m'empresse de vous faire parvenir ci-près une traduction certifiée sincère des articles additionnels du Traité de Tartu du 2 février 1920, ainsi que, sous pli séparé, le Recueil des Traités, Accords et Conventions conclus par la R. S. F. S. R. avec les États étrangers, édition du Commissariat du Peuple aux Affaires étrangères, fascicules I-V, 1922-1923. Les articles additionnels susmentionnés se trouvent aux pages 114-116 du fascicule I.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) B. NOLDE,
Agent du Gouvernement estonien.

*Annexe au n° 2.*ARTICLES ADDITIONNELS AU TRAITÉ DE PAIX ENTRE L'ESTONIE
ET LA RUSSIE SIGNÉ A TARTU, LE 2 FÉVRIER 1920.

Vu les dispositions des articles 11, 14 du traité de paix entre la Russie et l'Estonie de ce jour, les plénipotentiaires soussignés ont établi les articles additionnels suivants.

I. — *A l'article XI.*

1. — Le Gouvernement russe déclare que, selon les données du Commissariat du Peuple pour les affaires maritimes de la République russe socialiste fédérative soviétique, les navires énumérés ci-dessous sont restés dans les ports et eaux de l'Estonie au moment de l'occupation de l'Estonie par l'Allemagne :

Les brise-glaces : *Volynez, Hercules, Mogoutchy, Matros, Transport, Vindava* ; les remorqueurs : *Molodetz, Kavlos, Vindava, Krepych, Komendor, Galvaner, Sourop, Victoria, Union, Blitz, Aurora, Vol-demar, Chterling, Komet, Express, Anna, Boris, Deva* ; le navire de garde *Vladimir*.

Ces navires au nombre d'autres forment la propriété de l'Estonie en vertu de l'article 11 du traité de paix.

2. — Le Gouvernement russe remettra au Gouvernement estonien, entre autres, les actions de celles des sociétés par actions qui avaient des entreprises sur le territoire estonien, en tant que les actions mentionnées se sont trouvées à la disposition du Gouvernement russe à la suite du décret du Comité exécutif central sur la nationalisation des banques du 14 décembre 1917 (Bulletin des Lois, n° 10), avec les actifs et les passifs de ces dernières. Considérant qu'en raison des circonstances de la période révolutionnaire la décou-

verte du lieu de la situation de ces actions rencontre de grandes et parfois insurmontables difficultés, le Gouvernement russe délivrera au Gouvernement estonien une attestation que les actions mentionnées se trouvent en dépôt au compte du Gouvernement estonien à la Banque nationale russe. De même, le Gouvernement russe donne son consentement à ce que le siège des conseils d'administration des sociétés par actions susindiquées soit considéré comme transféré à Reval et à ce que les autorités estoniennes aient le droit de modifier les statuts de ces sociétés en conformité des règles à établir par ces autorités. Il est fait observer que les actions susmentionnées ne confèrent à l'Estonie des droits que sur celles des entreprises des sociétés par actions qui se trouvent sur le territoire de l'Estonie, mais qu'en aucun cas les droits de l'Estonie ne peuvent s'étendre aux entreprises des mêmes sociétés se trouvant hors des limites de l'Estonie.

Selon les informations du ministre du Commerce et de l'Industrie de la République estonienne, appartiennent à ces sociétés par actions :

Le Chantier russo-baltique de Constructions navales et mécaniques, le Chantier de Constructions navales du Nord-Ouest « Becker », le Chantier Petrovsky « Noblesser », « Dvigatel », « Volta », la Fabrique de papier et de cellulose du Nord, l'Usine de ciment Asserin, la Manufacture de Zintenhof, la Manufacture de lin de Narva, la Manufacture baltique de papier, l'Usine chimique Richard Maier, la Première Société des Chemins de fer secondaires.

II. — *A l'article XIV.*

Les commissions mixtes prévues par différents articles commenceront l'exécution des tâches qui leur incombent dans la mesure du possible immédiatement après la ratification du traité de paix, s'il n'est pas autrement stipulé concernant les commissions particulières dans le traité lui-même ; en conséquence, les membres des commissions doivent être nommés par les Gouvernements respectifs simultanément avec la ratification du traité de paix.

III.

Les articles additionnels ci-dessus seront considérés ratifiés par voie de ratification du traité de paix auquel ils sont annexés.

Tartu, 2 février 1920.

(L. S.) A. JOFFE.

(L. S.) J. GOUKOVSKY.

(L. S.) J. POSKA.

(L. S.) ANT. PIIP.

(L. S.) M. PÛMAR.

(L. S.) JUL. SELJAMAA.

(L. S.) K. M. J. JOOST.

Pour traduction conforme :

(Signé) B. NOLDE,

Agent du Gouvernement estonien.

SECTION B. — DOCUMENTS DÉPOSÉS
PAR LES PARTIES LORS DES AUDIENCES
PUBLIQUES DE JANVIER 1939
ET CORRESPONDANCE

SECTION B.—DOCUMENTS FILED
BY THE PARTIES DURING THE ORAL
PROCEEDINGS OF JANUARY 1939
AND CORRESPONDENCE.

I. — DOCUMENTS DÉPOSÉS PAR L'AGENT ESTONIEN

1. — LETTRE DE LA LÉGATION D'ESTONIE A KAUNAS
AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'« ESIMENE
JUURDEVEO RAUDTEEDE SELTS VENEMAAL »¹

[Traduction de l'estonien.]

LÉGATION D'ESTONIE
EN LITHUANIE.

Kaunas, le 21 décembre 1938.

(N° 618.)

Au Conseil d'administration de l'*Esimene Juurdeveo Raudteede Selts Venemaal*, Tallinn, Vene Tjän 11.

En réponse à votre demande du 15 de ce mois sous le n° 185, nous vous envoyons ci-après les copies des lettres suivantes : lettre du 25 mai 1932, n° 657-S, à la Section politique du ministère des Affaires étrangères² ; lettre de cette Légation à Kaunas du 31 mai 1932, n° 189 ; lettre de la même Légation du 1^{er} juin 1932, n° 215³, et note du ministère des Affaires étrangères du 3 juin 1932, n° 11.678.

En même temps, nous vous envoyons une copie de votre lettre du 20 mai 1932, n° 132, au ministère lithuanien des Voies de communication³.

Il n'existe aucune trace dans les archives de la Légation indiquant qu'une protestation ou objection ait été faite par les institutions lithuaniennes.

[Signature.]

¹ Document déposé le 21 janvier 1939. [Note du Greffier.]

² *Omissis*.

³ Voir annexe 6 aux Exceptions préliminaires du Gouvernement lithuanien, p. 173.

Annexe 1 au n° 1.

NOTE DU MINISTRE D'ESTONIE A KAUNAS
AU MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE LITHUANIE.

(N° 189.)

Kaunas, le 31 mai 1932.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous remettre la lettre ci-jointe adressée à M. le ministre des Communications par la Direction de la « Première Compagnie privée des Chemins de fer régionaux en Russie », en vous demandant de bien vouloir la lui faire tenir.

Je vous prie d'agréer, etc.

Annexe 2 au n° 1.

NOTE DU MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE LITHUANIE
A LA LÉGATION D'ESTONIE A KAUNAS.

RÉPUBLIQUE DE LITHUANIE.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

(N° 11678.)

Le Ministère des Affaires étrangères a l'honneur d'informer la Légation d'Estonie en Lithuanie d'avoir transmis à sa destination la lettre de la Direction de la Première Compagnie des Chemins de fer régionaux de Russie, adressée à M. le ministre des Communications, que S. Exc. M. le ministre d'Estonie avait remise, par la note en date du 31 mai écoulé, à M. le ministre des Affaires étrangères.

Le Ministère saisit cette occasion, etc.

Kaunas, le 3 juin 1932.

2. — REMARQUES DU GOUVERNEMENT ESTONIEN ¹
CONCERNANT LE § C DU CHAPITRE II DE LA DUPLIQUE
AU SUJET DE L'EXPLOITATION DU C. F. P.
ET DES DÉPENSES ENGAGÉES POUR SA RÉORGANISATION
APRÈS LA GRANDE GUERRE ET LA RÉVOLUTION.

La Duplique du Gouvernement lithuanien déclare que ce Gouvernement a exploité le C. F. P. en « bon père de famille ». Un certain nombre de faits infirment cette assertion.

¹ Document déposé le 20 janvier 1939. [Note du Greffier.]

1° La Direction des Chemins de fer lithuaniens, après avoir organisé l'exploitation du C. F. P. conformément aux errements anciens, s'est heurtée dès les premières années à un déficit de caisse ; néanmoins, elle n'a pas jugé utile d'examiner si les revenus de la ligne pouvaient être augmentés en profitant des avantages que comportait la concession impériale lui accordant une demi-liberté pour ses tarifs.

La D. C. F. L. n'a pas augmenté les tarifs en profitant de la demi-liberté accordée par la concession impériale.

Il résulte de l'annexe n° 10 à la Duplique qu'au cours de dix-neuf années le déficit total d'exploitation se serait élevé (d'après l'estimation de la Direction même des Chemins de fer lithuaniens) à la somme de 1.034.644 litas, le total des recettes se montant par ailleurs à 15.283.842 litas. Une augmentation même minime des tarifs du C. F. P., augmentation commandée par ses intérêts réels, aurait donc été suffisante pour résorber le déficit et le transformer en bénéfice. Une étude attentive du point de vue économique des conditions de transport des différentes catégories de marchandises aurait certainement permis de déterminer celles d'entre elles pour lesquelles une telle augmentation de tarifs était possible étant donnés le prix de ces marchandises sur le marché local et la concurrence des transports automobiles.

Or, la Direction des Chemins de fer lithuaniens n'a jamais procédé à une révision des tarifs de ce point de vue. En examinant ses comptes rendus annuels, on ne trouve aucune trace, au chapitre des tarifs, d'études particulières concernant le C. F. P. et tenant compte de la situation spéciale de cette ligne telle qu'elle résultait de la concession impériale.

Il est malheureusement impossible actuellement de chiffrer les pertes subies par le C. F. P. du fait de cette négligence.

2° La Direction des Chemins de fer lithuaniens ne s'est guère montrée plus avisée en ce qui concerne les investissements au profit du C. F. P.

La D. C. F. L. s'est montrée mal avisée en ce qui concerne l'achat du matériel roulant.

A. — Ayant pris en charge une ligne presque entièrement dépourvue de matériel roulant, elle n'a pas examiné les méthodes nouvelles, plus économiques, d'exploitation dont pouvaient bénéficier après la guerre les chemins de fer du monde entier ; elle n'a pas tenu compte de ces méthodes au moment de l'établissement du programme des nouvelles dotations du C. F. P. en matériel roulant.

En nous rapportant à l'annexe n° 6 de la Duplique, nous constatons en effet ce qui suit :

a) Deux bonnes locomotives (n°s 51 et 55), d'une puissance suffisante, n'ont été achetées qu'en 1935 ; deux autres (n°s 102 et 103), peu satisfaisantes, en 1923 ; en 1920 furent achetées neuf locomotives totalement insuffisantes, étant donné leur manque de puissance — elles sont certainement inutilisées à l'heure actuelle et ne font qu'alourdir l'exploitation (ce sont les loco-

Achat de locomotives.

motives nos 312, 313, 314, 316, 318, 319, 212, 215, 216) — ; enfin, trois locomotives (nos 424, 426 et 413) n'ont été évidemment acquises que par suite d'un malentendu, puisqu'elles sont à l'écartement de 600 et non de 750 m/m : cette acquisition a néanmoins été portée au compte du C. F. P.

Achat d'automotrices.

b) L'achat de deux automotrices ne fut réalisé qu'au cours des années 1934 et 1935 ; leur mise en circulation permet cependant de supprimer deux paires de trains permanents. Elle devrait également permettre de remplacer au moins une autre paire de trains par des automotrices, et cette réforme aurait dû être réalisée dès le début.

Dès lors, les dépenses d'exploitation auraient pu être réduites si en son temps on avait fait l'acquisition de quatre locomotives puissantes (au lieu des neuf trop faibles et non économiques) et d'un certain nombre d'automotrices. La circulation pouvait alors être organisée de la façon suivante : On conservait une paire de trains mixtes (passagers et marchandises) tractés par les locomotives puissantes. A la place de la deuxième paire de trains actuellement existante, on mettait en circulation les automotrices parfaitement capables de les remplacer. Une ou plusieurs paires supplémentaires d'automotrices constituaient alors le moyen le meilleur pour lutter contre la fuite des passagers et des marchandises attirés par l'autobus ou le camion.

L'achat en son temps d'automotrices aurait permis de réaliser une économie de 3.085.395 litas.

B. — Les dépenses de circulation, c'est-à-dire principalement les dépenses des services de l'exploitation et de la traction, se montaient en 1932¹ sur tous les chemins de fer à voie étroite de la Lithuanie à 541.967 + 1.682.463 = 2.224.430 litas, ce qui donne, compte tenu du nombre total (886.725) de trains-kilomètres, une dépense moyenne de 2,51 litas par train-kilomètre. En 1927², le total de ces dépenses s'élevait à 624.269 + 1.810.326 = 2.434.596 litas, ce qui représente, compte tenu toujours du nombre (891.930) de trains-kilomètres, une dépense moyenne de 2,72 litas par train-kilomètre³.

Mais adoptons le chiffre de 2,50 litas par train-kilomètre, encore inférieur à ceux qui sont extraits des comptes rendus. En admettant — ce qui est avéré — que la circulation d'automotrices ne coûte que les 30 % de ce que coûte la traction à vapeur (économies réalisées sur le personnel, le combustible, le graissage, etc.), nous constatons que l'emploi d'automotrices

¹ Cf. compte rendu officiel pour 1932.

² Cf. compte rendu officiel pour 1927.

³ Après 1932, les comptes rendus sont trop sommaires pour qu'il soit possible d'en tirer des conclusions concernant les dépenses de circulation. Avant 1927, les comptes rendus n'étaient pas publiés. Les comptes rendus des années intermédiaires, ainsi que les données fragmentaires concernant les années avant 1926, permettent de conclure à des chiffres *grosso modo* semblables.

permet d'économiser $2,50 - 2,50 \times 0,30 = 1,75$ litas par train-kilomètre. Si donc on avait remplacé en son temps une paire de trains par une paire d'automotrices, l'économie annuelle aurait été (pour une ligne de 126 km.) de :

$126 \times 2 \times 365 \times 1,75 = 160.965$ litas,
et en dix-neuf années d'exploitation elle aurait atteint le chiffre de :

$$160.965 \times 19 = 3.058.395 \text{ litas}^1.$$

3° Dans les comptes rendus de 1933, les données se rapportant à l'activité du C. F. P. n'ont pas été isolées. On ne peut donc que supposer que l'augmentation de la charge moyenne utile transportée par train, qui a pu être constatée, ces dernières années sur tous les chemins de fer à voie étroite de la Lithuanie, est en rapport direct avec l'acquisition par le C. F. P. en 1935 des deux locomotives puissantes nos 51 et 52. La charge moyenne par train au cours de ces dernières années (pour les chemins de fer à voie étroite) a en effet été la suivante :

La D. C. F. L. aurait pu, en augmentant la charge utile transportée, diminuer le nombre de trains.

Année 1932	10,7 tonnes	
» 1933	9,7 »	
» 1934	11,8 »	
» 1935	15,9 »	(année de l'acquisition des locomotives puissantes)
» 1936	26,7 »	
» 1937	27,8 »	² ³

Si nous remarquons d'autre part qu'en 1910-1913, lorsque le C. F. P. était exploité par la Première Société, les marchandises parcouraient en moyenne une distance variant de 65,53 à 73,32 kilomètres⁴ et qu'en 1932, sur le C. F. P., cette distance était de 62,7 kilomètres, c'est-à-dire à peine inférieure, il est logique d'admettre qu'avec des locomotives puissantes (au lieu des « tacots » acquis par le Gouvernement lithuanien par suite d'un malentendu) la charge moyenne utile des trains devrait pouvoir atteindre le chiffre réalisé par la Première Société en 1913, soit 1440 pouds ou 24 tonnes.

Or, d'après les comptes rendus des années 1928-1932, la charge moyenne utile des trains sur ce chemin de fer a varié au cours de ces années entre 9,9 et 16,3 tonnes (voir note 2 ci-dessous) ; elle a donc été de 13 tonnes en moyenne.

¹ Si on admet que l'emploi des automotrices n'est devenu courant qu'en 1930, le chiffre ci-dessus devrait être diminué de 1.609.650 litas.

² Voir aussi les données du tableau I ci-joint.

³ Pour certaines années, il a été possible de déterminer également les chiffres concernant plus spécialement le C. F. P., à savoir :

1925	9,2 tonnes	1930	16,3 tonnes
1928	9,9 »	1931	14,6 »
1929	14,7 »	1932	10,4 »

⁴ Cf. compte rendu pour l'année 1913.

Dans ces conditions (compte tenu de l'emploi de locomotives puissantes, et pourvu que la composition minima des trains de marchandises ait été soigneusement déterminée), il devenait possible, grâce par ailleurs à l'utilisation d'automotrices dans les conditions précisées plus haut, de diminuer le nombre de trains dans la proportion de $\frac{24 - 13}{24} = 46 \%$. Admettons même que, pour éviter tout retard dans l'enlèvement des marchandises, cette diminution n'ait atteint que les deux tiers de cette proportion, soit 30,7 %. En adoptant alors le chiffre admis plus haut de 2,50 litas par train-kilomètre, il devenait possible de diminuer de $187.000 \times 0,307 = 57.409$ le nombre de trains-kilomètres (données extraites du compte rendu de 1932). La compagnie pouvait ainsi réaliser une économie de $57.409 \times 2,50 = 153.533$ litas par an, soit, en dix-neuf années, une économie de 2.917.127 litas.

L'intérêt du C. F. P. commandait de chauffer au bois, ce qui aurait permis d'économiser le prix de transport du charbon.

4° Le Gouvernement lithuanien (cf. annexe n° 8 de la Duplique) fait figurer à l'actif du C. F. P. les recettes provenant des transports de service pour le compte des chemins de fer lithuaniens à voie normale; ces recettes se montaient pour les années 1924 à 1937 à un total de 3.110.049 litas. Un examen plus attentif de l'annexe permet cependant de discuter ce chiffre.

En effet, le total indiqué ci-dessus a été diminué au détriment de la Première Société du coût de transport sur les chemins de fer à voie normale entre Klapèda et Panevezys du combustible et du matériel de graissage nécessaire au C. F. P.

En ce qui concerne le combustible, cette façon de procéder soulève des objections. La ligne du C. F. P. traverse en effet une des régions les plus boisées de la Lithuanie. Une gestion rationnelle commandait donc de se procurer le combustible nécessaire sur place en chauffant au bois. Le Gouvernement lithuanien, sans tenir compte de ces conditions spéciales au C. F. P., lui appliquait les errements en usage sur les autres chemins de fer lithuaniens et chauffait au charbon, qu'il était alors nécessaire, en effet, de faire venir de Klapèda. Ces dépenses supplémentaires, contraires aux intérêts bien compris du C. F. P., ne devraient certainement pas être mises au compte de la Première Société. Cette société ne devrait supporter que les frais de transport des huiles de graissage, soit 15 % seulement de ceux concernant le combustible. Ce n'est donc pas de 885.326 litas¹ qu'il faut diminuer le total des recettes indiqué plus haut, mais de $885.326 \times 0,15 = 132.798$ litas seulement. Autrement dit, l'actif au profit de la Première Société doit être augmenté de $885.326 - 132.798 = 752.528$ litas.

¹ Cf. annexe n° 8 de la Duplique.

5° Il faut également tenir compte de ce que les données de l'annexe n° 8 ne concernent que la période 1924-1937. Pour les cinq années 1919 à 1924, « les renseignements font défaut ». S'il en est ainsi (du fait de la mauvaise comptabilité de la Direction des Chemins de fer d'État lithuaniens), il est juste néanmoins de supposer qu'au cours de cette période l'ordre des choses était le même que celui qui a existé depuis. Il convient alors de prendre la moyenne des chiffres des années subséquentes et de l'inscrire, pour chacune des années 1919 à 1924, au crédit de la Première Société. Cette moyenne étant de 222.146 litas (3.110.049 litas en quatorze ans), la Première Société devrait être créditée de la somme de $222.164 \times 5 = 1.110.730$ litas.

Les années 1919 à 1924 doivent être, comme les autres, prises en considération pour le calcul des recettes réalisées par le C. F. P.

6° L'annexe n° 8 donne encore lieu à une autre remarque. On constate en effet à partir de 1932 une diminution systématique des recettes moyennes par tonne kilométrique pour les transports effectués par le C. F. P. au compte des Chemins de fer d'État lithuaniens. Cette recette, qui était de 19,8 cents en 1932, est passée à 8,8 cents en 1937¹.

La politique tarifaire du Gouvernement lithuanien a été préjudiciable aux intérêts particuliers du C. F. P.

On ne trouve aucune explication à cette baisse si préjudiciable aux intérêts du C. F. P. Il semble que la Direction des Chemins de fer lithuaniens aurait dû chercher à se rendre compte des causes de ce phénomène. Elle aurait dû ensuite chercher à pallier à cette situation en prenant pour point de départ la demi-liberté des tarifs dont pouvait bénéficier la Première Société du fait de la concession. Mais, les intérêts des chemins de fer à voie normale faisant prime, c'est d'eux que la Direction des Chemins de fer lithuaniens tenait le plus grand compte dans l'élaboration de ses tarifs, au détriment des intérêts du C. F. P.

A partir de 1931, le Gouvernement lithuanien entreprit en effet, dans l'intérêt général, d'abaisser les tarifs. De ce fait, le prix moyen de la tonne kilométrique sur les chemins de fer à voie normale diminuait de 15 %, passant de 0,080 litas en 1932² à 0,068 litas en 1937³. Parallèlement au cours de la même période, la Direction des Chemins de fer lithuaniens inaugurait une politique tarifaire très préjudiciable aux intérêts du réseau à voie étroite. Tandis que, comme nous venons de le dire, le prix moyen de la tonne kilométrique baissait de 15 % sur les chemins de fer à voie normale, la baisse était de 46 % sur les chemins de fer à voie étroite : 0,182 litas en 1932⁴ contre 0,098 litas en 1937⁵.

¹ Par contre, pour les transports moins chers (charbon surtout) effectués par les chemins de fer à voie normale pour le compte de la Première Société, le prix de la tonne kilométrique n'a presque pas varié, passant de 7,7 cents en 1932 à 6,5 cents en 1937.

² Cf. compte rendu pour 1936 des Chemins de fer lithuaniens, p. 26.

³ » » » » 1937 » » » » » » 26.

⁴ » » » » 1936 » » » » » » 36.

⁵ » » » » 1937 » » » » » » 36.

Le Gouvernement lithuanien a certes parfaitement le droit d'abaisser les tarifs sur toutes les lignes lui appartenant, et cet acte ne saurait être critiqué. Mais il aurait dû néanmoins réaliser qu'il ne convenait pas, même dans l'intérêt général, de demander au C. F. P. des sacrifices supérieurs à ceux du réseau à voie normale. L'abaissement des tarifs pour ce chemin de fer n'aurait pas dû dépasser 15 %.

Nous constatons en outre qu'en ce qui concerne les transports de service sur le C. F. P. pour le compte des chemins de fer à voie normale, les recettes ont diminué de plus de 46 %, pratiquement de 55 %, par suite des modifications des classes tarifaires. Mais tenons-nous-en au chiffre de 46 %. Si la diminution n'avait été que de 15 %, comme cela eût été normal, les recettes constatées auraient pu être majorées de $46 - 15 = 31$ %, soit pour la période de 1933-1937¹ de :

$$(199.693 + 149.240 + 126.275 + 132.948 + 165.596) \times 0,31 = 773.752 \text{ litas.}$$

Notons que ces transports pour le compte des chemins de fer à voie normale représentent un tonnage qui est loin d'être négligeable. Il atteignait en effet en 1932 le chiffre de 12.761 tonnes², contre 44.595 tonnes transportées au total², soit environ 30 % de ce total. Il aurait donc été normal de s'inquiéter de la diminution des recettes pour cette catégorie de transports.

Les dépenses de personnel sur le C. F. P. ont été trop élevées.

7° Une autre question qui n'a pas suffisamment retenu l'attention de la Direction lithuanienne est celle du personnel de la ligne. La Duplique indique (p. 390) que le C. F. P. utilisait 1,08 employé au kilomètre. Mais, si nous nous reportons aux comptes rendus des Chemins de fer lithuaniens, nous constatons que, sur les lignes à voie étroite, et partant sur le C. F. P., le nombre d'employés par kilomètre a été de :

1,27 » 1937	}	(C. r. des Ch. de f. lith. pour 1937, p. 37)
1,22 » 1936		
1,82 » 1935	}	(C. r. des Ch. de f. lith. pour 1936, p. 37)
1,76 » 1934		
1,79 » 1933	}	(C. r. des Ch. de f. lith. pour 1934, p. 41)
1,87 » 1932		
2,11 » 1931		
1,93 » 1930		

En faisant la moyenne pour ces huit années, nous trouvons 1,72 employé au kilomètre, et non 1,08 comme l'indique la Duplique. Mais ce nombre est encore trop fort : une gestion rationnelle n'aurait pas dû admettre plus de 1,25. La Direction lithuanienne a donc toléré une dépense irrationnelle de 0,47 employé au kilomètre, soit pour tout le C. F. P. une

¹ Données extraites de l'annexe n° 8 à la Duplique.

² Compte rendu des Chemins de fer lithuaniens pour 1932.

dépense correspondant à $0,47 \times 126 = 59$ employés en chiffres ronds. Le traitement moyen d'un employé étant de 1922 litas par an¹, la Direction dépensait donc $1922 \times 59 = 113.398$ litas de trop par an. En dix-neuf années d'exploitation, cela fait 2.154.562 litas dépensés sans beaucoup de raisons valables.

Tout ce qui précède démontre qu'une exploitation rationnelle du C. F. P. aurait dû aboutir non pas à 1.034.644 litas de déficit, mais se solder au contraire par un bénéfice dont le détail est résumé ci-dessous :

— en ce qui concerne l'organisation de la circulation et de la traction, le remplacement de deux paires de trains par une paire d'automotrices aurait en dix-neuf ans procuré une économie de 3.058.335 litas² ;

— des réformes concernant le chargement des trains auraient abouti à une économie de 2.917.127 litas ;

— les transports de service sur les chemins de fer à voie normale pour le compte du C. F. P. auraient dû coûter non 885.326 litas, mais 132.738 litas seulement, d'où pour le compte du C. F. P. une plus-value de 752.528 litas ;

— pour les années 1919-1923, les transports de service pour le compte des chemins de fer à voie normale auraient dû rapporter au C. F. P. la somme de 1.110.730 litas ;

— des tarifs marchandises mieux adaptés aux conditions spéciales du C. F. P. auraient dû procurer à ce chemin de fer, pour la période 1933 à 1937, un bénéfice supplémentaire de 773.752 litas ;

— enfin, les dépenses de personnel auraient pu être réduites de 2.154.562 litas.

Au total, l'actif du C. F. P. aurait pu être crédité d'une somme de 10.767.034 litas, et par suite le déficit de 1.034.644 litas se transformer en un bénéfice de :

9.723.390 litas.

¹ Cf. compte rendu des Chemins de fer lithuaniens pour 1937 : 948.585 litas dépensés pour 512 employés (pp. 36 et 37).

² Voir note 1, p. 701.

Tableau I.

		CHARGE MOYENNE UTILE (PAYANTE) DES TRAINS									
Années	1925	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
A		Pour tous les chemins de fer à voie étroite de la Lithuanie, y compris le C. F. P. :									
Nombre de tonnes-km. utiles transportées (en milliers de t.-km.)		8423	8448	8124	8291	8129	8498	10.389	11.688	13.856	14.873
		Pour le C. F. P. seulement :									
	2236	2191	3302	3304	2935	1951					
B		Pour tous les chemins de fer à voie étroite de la Lithuanie, y compris le C. F. P. :									
Nombre de trains-km. (en milliers de tr.-km.)		891	912	912	942	879	860	877	732	517	535
		Pour le C. F. P. seulement :									
	243	221	218	202	201	187					
C = $\frac{A}{B}$		Pour tous les chemins de fer à voie étroite de la Lithuanie, y compris le C. F. P. :									
Charge moyenne utile (payante) par train (en tonnes)		9,4	9,3	9,0	8,8	9,2	9,7	11,8	15,9	26,7	27,8
		Pour le C. F. P. seulement :									
	9,2	9,9	14,7	16,3	14,6	10,4					

Note : Ces chiffres sont extraits du compte rendu officiel pour les années 1928 à 1937.

3. — LETTRE DE L'AGENT DU GOUVERNEMENT ESTONIEN
AU GREFFIER DE LA COUR

Le 2 février 1939.

Monsieur le Greffier,

Pour compléter ma réponse à la question posée à l'audience du 24 janvier dernier par M. le juge Hudson, et me référant à la réponse faite à la même question par M. l'agent du Gouvernement lithuanien, j'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-près les originaux des pièces suivantes qui viennent de m'être envoyés de Tallinn :

1° Certificat de dépôt de 10.120 actions de la Première Société, émis par la *Swiss Bank Corporation* à Londres le 22 juin 1925.

2° Pouvoir de ladite banque de la même date.

3° Pouvoir de ladite banque du 3 décembre 1926 afférent à 9.959 actions de la Première Société en dépôt à cette banque.

4° Certificat de la *Lloyd's Bank* à Londres en date du 2 décembre 1926, relatif au dépôt de 8.200 actions de la Première Société.

5° Certificat de la même banque de la même date relatif au dépôt de 3.500 actions de la Première Société.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) B. NOLDE.

Annexe I au n° 3.

DEPOSIT CERTIFICATE FOR 10,120 SHARES OF THE FIRST COMPANY.

SWISS BANK CORPORATION.

99, Gresham Street, London, E.C. 2.

Certificate.

We hereby certify that we are holders, as custodians, of 10,120 (Ten thousand One hundred and Twenty) shares of the First Company of the Secondary Russian Railways of the following numbers :

<i>Share Certificates.</i>	<i>Denominations.</i>	<i>Total.</i>	<i>Numbers.</i>
75	100	7,500	104051-111550
25	50	1,250	032951-034200
100	10	1,000	064851-065850
50	5	250	000951-001200
120	1	120	000001-000120
		10,120	

99, Gresham Street.
London, 22nd June, 1925.
E.C. 2.

SWISS BANK CORPORATION :
(Signed) [. . .]

Annexe 2 au n° 3.

PROXY OF THE SWISS BANK CORPORATION.

Proxy Form.

We, Swiss Bank Corporation, London, do hereby appoint Mr. Reginald Henry Bennett to be our proxy, to vote and act for us at the Ordinary General Meeting of the First Company of the Secondary Russian Railways, to be held at Reval, Estonia, on the 30th day of June, 1925, concerning the following points:

1. The Report of the Board regarding the activity of the Company and resolutions relating to all the questions arising therefrom.
2. Perusal and confirmation of the statements of account and balance for the past year.
3. Election of Directors and their candidates.
4. Current business.

99, Gresham Street.
London, 22nd day of June, 1925.
E.C. 2.

SWISS BANK CORPORATION:
(Signed) [. . . .]

Annexe 3 au n° 3.

PROXY OF THE SWISS BANK CORPORATION.

Proxy Form.

To the First Company of the Secondary Russian Railways.

We, Swiss Bank Corporation, hereby certify that we are holders as Custodians of 9,959 (Nine thousand nine hundred and fifty-nine) shares of the First Company of the Secondary Russian Railways, numbered:

<i>Share Certificates.</i>	<i>Shares A piece.</i>	<i>Total.</i>	<i>Numbers.</i>
75	100	7,500	104051/111550
22	50	1,100	32951/33400
			33501/34000
			34051/34200
100	10	1,000	64851/65850
48	5	240	951/1075, 1081/5,
			1091/200
119	1	119	2/120
		9,959	

and we do hereby appoint to be our proxy to vote and act for us at the Ordinary General Meeting of the said Company to be held at on the 11th day of December, 1926, or at the adjournment thereof, if such takes place, on the 29th day of December, 1926. We further confirm that the above-mentioned 9,959 shares or any part thereof will not pass out of our possession until after the General Meeting fixed for the 11th December, 1926, or the adjournment thereof on the 29th December, 1926, has taken place, and we further confirm that at the expiration of the 29th December, 1926, this Proxy will become null and void.

SWISS BANK CORPORATION:

(Signed) [. . . .]

99, Gresham Street.
London, E.C. 2.
3rd December, 1926.

Annexe 4 au n° 3.

CERTIFICATE OF LLOYD'S BANK LTD.

LLOYD'S BANK LIMITED.
72, Lombard Street,
London, E.C. 3.

2nd December, 1926.

Dear Sir,

We hereby certify that Warrants for 8,200 shares of your Company with 1924 coupon and subsequent coupons attached have been deposited with us by our Customers, and will be held by us until after the date of your Meeting of 11th December, 1926, or the adjournment thereof, if such take place, on 29th December, 1926, of which no doubt you will advise us.

The denominations and definitive numbers of the certificates are as follows:

40 Certificates of 100 Shares each	4,000
Nos. 113551 to 114050, 048701 to 052200.	
10 Certificates of 50 Shares each	500
Nos. 034451 to 034950.	
360 Certificates of 10 Shares each	3,600
Nos. 065851 to 066450, 008451 to 011450.	
20 Certificates of 5 Shares each	100
Nos. 001451 to 001550.	

Yours faithfully,

(Signed) R. HOLMES,

Joint Principal,
Securities Department.

The Secretary,
First Secondary Railway Co. in Russia,
Reval.

Annexe 5 au n° 3.

CERTIFICATE OF LLOYD'S BANK LTD.

LLOYD'S BANK LIMITED.
72, Lombard Street,
London, E.C. 3.

2nd December, 1926.

Dear Sir,

We hereby certify that Warrants for 3,500 Shares of your Company with 1924 coupon and subsequent coupons attached have been deposited with us by our Customers, and will be held by us until after the date of your Meeting, the 11th December, 1926, or the adjournment thereof, if such take place, on 29th December, 1926, of which no doubt you will advise us.

The denominations and definitive numbers of the certificates are as follows :

20. Certificates of 100 Shares each	2,000
Nos. 111551-113550.	
5 Certificates of 50 Shares each	250
Nos. 034201-034450.	
100 Certificates of 10 Shares each	1,000
Nos. 007451-008450.	
50 Certificates of 5 Shares each	250
Nos. 001201-001450.	

Yours faithfully,
(Signed) R. HOLMES,
Joint Principal,
Securities Department.

The Secretary,
First Secondary Railway Company in Russia,
Reval.

II. — DOCUMENTS DÉPOSÉS PAR L'AGENT LITHUANIEN

4. — EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DE LA COMMISSION DES JURISCONSULTES DES MINISTÈRES DU 19 NOVEMBRE 1925¹

RÉPUBLIQUE DE LITHUANIE.
CONSEIL DES MINISTRES.

[Traduction du lithuanien.]

COMMISSION
DES JURISCONSULTES
DES MINISTÈRES.

Le 2 décembre 1925.

Au Jurisconsulte
du Ministère des Communications.

(N° 193.)

La Direction des Chemins de fer est en possession du chemin de fer à voie étroite de Panevezys à Saldutiskis. Ce chemin de fer à voie étroite constitue une partie du chemin de fer à voie étroite de Panevezys à Svencionys, et appartenait avant la guerre à la Première Société par actions des Chemins de fer à voie étroite. Ladite société demande de lui restituer cette partie du chemin de fer à voie étroite ou bien de la lui racheter. Étant donné que le Gouvernement russe a nationalisé les biens des chemins de fer privés et étant donné qu'en vertu de l'article 8 du traité de paix avec la Russie, tout bien de l'État se trouvant sur le territoire lithuanien a passé dans la propriété de la Lithuanie, le ministère des Communications pose la question s'il y a un fondement pour considérer ladite partie de chemin de fer à voie étroite comme un bien de l'État.

L'article VIII du traité de paix entre la Lithuanie et la Russie stipule que les Parties contractantes renoncent à tout règlement de comptes qui résulterait du fait que la Lithuanie a appartenu auparavant à l'ancien Empire russe, et reconnaît que tout bien de l'État qui se trouve sur le territoire de l'un ou de l'autre pays constitue la propriété entière de l'État respectif. Si un bien appartenant ainsi à la Lithuanie a été, après le 1^{er} août 1914, emporté du territoire lithuanien par un État tiers, le droit de réclamer ce bien appartient à l'État lithuanien.

Prenant en considération :
1) qu'aucun acte par lequel le chemin de fer en question aurait été exproprié n'existait jusqu'au 16 février 1918, et que, d'autre part, 2) après le 16 février 1918, c'est-à-dire après la proclamation de la Lithuanie comme État indépendant, aucune loi ou décret russes n'avaient de force en Lithuanie, il faut reconnaître que le bien en question ne peut être considéré comme un bien de l'État qui

¹ Document déposé le 25 janvier 1939. [Note du Greffier.]

aurait passé dans la propriété de l'État lithuanien en vertu de l'article VIII du traité de paix avec la Russie.

(Signé) V. KALNIETIS,
Président de la Commission
des Jurisconsultes des Ministères.

5. — LETTRE DE L'AGENT DU GOUVERNEMENT LITHUANIEN
AU GREFFIER DE LA COUR

Le 28 janvier 1939.

Monsieur le Greffier,

Vous avez bien voulu me faire savoir que la Cour permanente de Justice internationale désirerait avoir une explication de la mention « Extrait » figurant sur le procès-verbal de la séance du 19 novembre 1925 de la Commission des jurisconsultes des ministères lithuaniens, concernant le chemin de fer Panevezys-Saldutiskis, que j'avais eu l'honneur de vous faire tenir. Par la présente, j'ai l'honneur de vous faire savoir que ledit document porte la mention « Extrait » pour la raison que le procès-verbal de la séance de la Commission des jurisconsultes contenait, en plus de l'avis délivré par la Commission au sujet du chemin de fer Panevezys-Saldutiskis, l'exposé d'une série d'autres questions, posées par d'autres ministères et examinées au cours de la même séance, et qui n'avaient aucun rapport avec la question du chemin de fer Panevezys-Saldutiskis. La Commission des jurisconsultes a trouvé superflu de délivrer au ministère des Communications une copie du procès-verbal en entier et ne lui a envoyé que la partie concernant le chemin de fer, ce qui explique que le document a été fait sous la forme d'un extrait de procès-verbal.

Je vous prie d'agréer, etc.

L'Agent du Gouvernement lithuanien :
(Signé) ANDRÉ MANDELSTAM.

6. — LETTRE DE L'AGENT DU GOUVERNEMENT LITHUANIEN
AU GREFFIER DE LA COUR

Le 8 février 1939.

Monsieur le Greffier,

Me conformant à l'invitation de M. le Président de la Cour, faite à la séance du 30 janvier 1939, j'ai l'honneur de vous faire tenir la réponse suivante à la question que m'avait posée, à la même séance, M. le juge jonkheer van Eysinga et qui était libellée comme

suit : « Dans le Traité de Tartu, notamment dans son article additionnel *ad* article XI, on parle *expressis verbis* de la Première Société des Chemins de fer secondaires. Ce n'est pas le cas — pour autant que je sache — dans le Traité de Moscou conclu la même année, un peu plus tard, entre la Lithuanie et la Russie. Pendant les tractations qui ont abouti au Traité de Moscou, a-t-on parlé de la Première Société des Chemins de fer secondaires, et notamment de la partie pour laquelle cette Première Société avait reçu une concession se trouvant dorénavant sur le territoire lithuanien ? Dans l'affirmative, quelles sont les tractations qui ont eu lieu à cet égard ? »

Je suis aujourd'hui en mesure de répondre à cette question comme suit : Pour autant qu'il ressort des renseignements obtenus, on n'a pas parlé d'une façon expresse, pendant les tractations qui ont abouti à la conclusion du Traité de Moscou, de la Première Société des Chemins de fer secondaires de Russie, et notamment pas de la partie du chemin de fer pour laquelle cette Première Société avait reçu une concession se trouvant dorénavant sur le territoire lithuanien.

Je vous prie, etc.

L'Agent du Gouvernement lithuanien :
(Signé) ANDRÉ MANDELSTAM.

III. — DOCUMENTS RECUEILLIS PAR LE GREFFE

7. — TRAITÉ DE PAIX SIGNÉ A BREST-LITOVSK LE 9 FÉVRIER 1918¹

ALLEMAGNE, AUTRICHE-HONGRIE, BULGARIE, TURQUIE
ET RÉPUBLIQUE DU PEUPLE DE L'UKRAINE.

Article II. — Paragraphe 1. — Entre l'Autriche-Hongrie, d'une part, et la République du Peuple ukrainien, d'autre part, les frontières, pour autant que ces deux Puissances seront limitrophes, seront celles qui existaient avant la déclaration de guerre entre la Monarchie austro-hongroise et la Russie.

Paragraphe 2. — Plus au nord, la frontière de la République du Peuple ukrainien partant de Tarnograd suivra la direction générale : Bjelgoraï, Schtschobrischin, Frasnostaw, Pucatschow, Radin, Meschir-jretschje, Sarnaki, Melnik, Wyscko, Litowsk, Kamenez-Litowsk, Pruschany, Wydonowskejozow.

Cette frontière sera fixée dans ses détails par une commission mixte, d'après les conditions ethniques, et en tenant compte des vœux de la population.

Paragraphe 3. — Pour le cas où la République du Peuple ukrainien devrait avoir des frontières communes avec une des autres Puissances de la Quadruplice, on se réserve de conclure à ce sujet des accords particuliers.

8. — TRAITÉ DE PAIX SIGNÉ A BREST-LITOVSK LE 3 MARS 1918²

ALLEMAGNE, AUTRICHE-HONGRIE, BULGARIE, TURQUIE
ET RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE RUSSE DES SOVIETS.

Article III. — Les territoires qui sont situés à l'ouest de la ligne convenue entre les Parties contractantes et qui ont appartenu à la Russie ne seront plus soumis à la souveraineté russe ; la ligne convenue est indiquée par la carte adjointe³ comme partie essentielle du présent Traité de paix.

Le tracé exact de la ligne sera effectué par une commission germano-russe. De leur ancienne dépendance de la Russie ne naîtra, pour les régions dont il s'agit, aucune obligation vis-à-vis de la

¹ *Revue générale de Droit international public*, 1919, p. 1 : D.

² *Revue générale de Droit international public*, 1919, p. 46 : D.

³ Non reproduite. Ladite carte a été mise à la disposition des membres de la Cour. [Note du Greffier.]

Russie. La Russie renonce à toute immixtion dans les affaires intérieures de ces pays. L'Allemagne et l'Autriche-Hongrie ont l'intention de régler le sort futur de ces pays, d'accord avec la population.

Article IV. — Dès que la paix générale sera signée et que la démobilisation russe sera complètement terminée, l'Allemagne est disposée à évacuer le territoire sis à l'est de la ligne désignée dans le premier paragraphe de l'article III, dans la mesure où l'article VI n'en dispose pas autrement.

La Russie fera tout ce qui est en son pouvoir pour assurer l'évacuation aussi rapide que possible des provinces de l'Anatolie orientale et leur restitution méthodique à la Turquie.

Les cercles d'Erdehan, de Kars et de Batoum seront également évacués sans retard par les troupes russes. La Russie ne s'immiscera pas, quant aux questions de droit constitutionnel et de droit des gens, dans la nouvelle organisation de ces cercles, mais laissera à la population de ces cercles le soin d'établir la nouvelle organisation d'accord avec les États voisins, et notamment la Turquie.

Article VI. — La Russie s'engage à signer immédiatement la paix avec la République du Peuple ukrainien et à reconnaître le traité de paix signé entre cet État et les Puissances de la Quadruple. Le territoire ukrainien sera immédiatement évacué par les troupes russes et la garde rouge russe. La Russie cesse toute agitation ou propagande contre le Gouvernement ou les institutions publiques de la République du Peuple ukrainien.

De même, l'Estonie et la Livonie seront évacuées sans délai par les troupes russes et la garde rouge russe. La frontière orientale de l'Estonie suit d'une façon générale le cours de la Narva ; la frontière orientale de la Livonie passe d'une façon générale par le lac Peïpous et le lac de Pekow jusqu'à sa partie sud-ouest ; puis par le lac Luban dans la direction de Livenhov sur la Dwina. L'Estonie et la Livonie seront occupées par une force de police allemande jusqu'à ce que la sécurité y soit assurée par des institutions nationales propres et jusqu'à ce que l'ordre constitutionnel y soit établi. La Russie libérera immédiatement tous les habitants de l'Estonie et de la Livonie, arrêtés ou déportés, et garantit la sécurité du rapatriement de tous les Estoniens et Livoniens déportés.