

COUR PERMANENTE DE JUSTICE INTERNATIONALE

---

*SÉRIE A/B*

ARRÊTS, ORDONNANCES ET AVIS CONSULTATIFS

---

**FASCICULE N° 42**

**TRAFIC FERROVIAIRE ENTRE  
LA LITHUANIE ET LA POLOGNE**  
(SECTION DE LIGNE LANDWARÓW-KAISIADORYS)

---

---

**AVIS CONSULTATIF DU 15 OCTOBRE 1931**

**XXII<sup>m</sup>e SESSION**

**1931**

**XXII<sup>nd</sup> SESSION**

**ADVISORY OPINION OF OCTOBER 15th, 1931**

---

---

PERMANENT COURT OF INTERNATIONAL JUSTICE

---

*SERIES A./B.*

JUDGMENTS, ORDERS AND ADVISORY OPINIONS

---

**FASCICULE No. 42**

**RAILWAY TRAFFIC BETWEEN  
LITHUANIA AND POLAND**  
(RAILWAY SECTOR LANDWARÓW-KAISIADORYS)

LEYDE  
SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS  
A. W. SIJTHOFF

LEYDEN  
A. W. SIJTHOFF'S  
PUBLISHING COMPANY

## COUR PERMANENTE DE JUSTICE INTERNATIONALE

1931.  
15 octobre.  
Rôle général  
n° 39.

## VINGT-DEUXIÈME SESSION

15 octobre 1931.

TRAFIC FERROVIAIRE  
ENTRE LA LITHUANIE ET LA POLOGNE  
(SECTION DE LIGNE LANDWARÓW-KAISADORYS)

*Transit par voie ferrée. — Pacte de la Société des Nations, article 23 e); Convention de Paris relative à Memel de 1924, annexe III, article 3; Convention de Barcelone de 1921 concernant le transit: Statut, articles 2 et 7. — Relations entre la Lithuanie et la Pologne: Résolutions du Conseil de la Société des Nations des 10 décembre 1927 et 14 décembre 1928.*

## AVIS CONSULTATIF

*Présents* : M. ADATCI, *Président* ; le baron ROLIN-JAEQUEMYS, le comte ROSTWOROWSKI, MM. FROMAGEOT, DE BUSTAMANTE, ALTAMIRA, ANZILOTTI, URRUTIA, sir CECIL HURST, MM. SCHÜCKING, NEGULESCO, WANG, *juges* ; STAŠINSKAS, *juge ad hoc*.

LA COUR, ainsi composée, a donné l'avis consultatif ci-après :

## PERMANENT COURT OF INTERNATIONAL JUSTICE

---

 TWENTY-SECOND SESSION.

 October 15th  
 General list:  
 No. 39.

October 15th, 1931.

 RAILWAY TRAFFIC  
 BETWEEN LITHUANIA AND POLAND  
 (RAILWAY SECTOR LANDWARÓW-KAISADORYS)
 

---

*Transit by railway.—Covenant of the League of Nations, Article 23 (e); Convention of Paris concerning Memel of 1924, Annex III, Article 3; Convention of Barcelona of 1921 on Transit: Statute, Articles 2 and 7.—Relations between Lithuania and Poland: Resolutions of the Council of the League of Nations of December 10th, 1927, and December 14th, 1928.*

---

## ADVISORY OPINION.

*Before:* M. ADATCI, *President*; Baron ROLIN-JAEQUEMYS, Count ROSTWOROWSKI, MM. FROMAGEOT, DE BUSTAMANTE, ALTAMIRA, ANZILOTTI, URRUTIA, Sir CECIL HURST, MM. SCHÜCKING, NEGULESCO, WANG, *Judges*; STAŠINSKAS, *Judge ad hoc*.

THE COURT, composed as above, gives the following opinion:

A la date du 24 janvier 1931, le Conseil de la Société des Nations a adopté la résolution qui suit :

« Le Conseil de la Société des Nations prie la Cour permanente de Justice internationale de vouloir bien donner un avis consultatif, conformément à l'article 14 du Pacte, sur la question suivante :

« Les engagements internationaux en vigueur obligent-ils, dans les circonstances actuelles, la Lithuanie, et, en cas de réponse affirmative, dans quelles conditions, à prendre les mesures nécessaires pour ouvrir au trafic, ou à certaines catégories de trafic, la section de ligne de chemin de fer Landwarów-Kaisiadorys ? »

Le Secrétaire général est autorisé à soumettre cette requête à la Cour, à donner toute l'aide nécessaire à l'examen de la question et à prendre, le cas échéant, des dispositions pour être représenté devant la Cour.

La Commission consultative et technique des Communications et du Transit est invitée à prêter à la Cour toute l'aide dont elle pourrait avoir besoin pour l'examen de la question qui lui est soumise. »

Conformément à cette résolution, le Secrétaire général, à la date du 28 janvier 1931, a transmis à la Cour une requête à fin d'avis consultatif conçue dans les termes suivants :

« Le Secrétaire général de la Société des Nations, en exécution de la résolution du Conseil du 24 janvier 1931 et en vertu de l'autorisation donnée par le Conseil,

a l'honneur de présenter à la Cour permanente de Justice internationale une requête demandant à la Cour de bien vouloir, conformément à l'article 14 du Pacte, donner au Conseil un avis consultatif sur la question qui a été renvoyée à la Cour par la résolution du 24 janvier 1931.

Le Secrétaire général se tiendra à la disposition de la Cour pour donner toute l'aide nécessaire à l'examen de l'affaire et prendra, le cas échéant, des dispositions pour être représenté devant la Cour. »

A la requête étaient joints le rapport à la suite duquel le Conseil avait adopté la résolution ci-dessus mentionnée, un rapport antérieur au Conseil dans la matière, ainsi qu'un rapport de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, préparé à la demande du

On January 24th, 1931, the Council of the League of Nations adopted the following Resolution :

“The Council of the League of Nations requests the Permanent Court of International Justice to give an advisory opinion under Article 14 of the Covenant on the following question :

‘Do the international engagements in force oblige Lithuania in the present circumstances, and if so in what manner, to take the necessary measures to open for traffic or for certain categories of traffic the Landwarów-Kaisiadorys railway sector?’

The Secretary-General is authorized to submit this request to the Court, to give all necessary assistance in the examination of the question and if necessary to make arrangements to be represented before the Court.

The Advisory and Technical Committee for Communications and Transit is requested to provide the Court with any assistance it may need for the examination of the question submitted to it.”

In pursuance of this Resolution, the Secretary-General, on January 28th, 1931, transmitted to the Court a request for an advisory opinion in the following terms :

“The Secretary-General of the League of Nations, in pursuance of the Council Resolution of January 24th, 1931, and in virtue of the authorization given by the Council,

has the honour to submit to the Permanent Court of International Justice an application requesting the Court, in accordance with Article 14 of the Covenant, to give an advisory opinion to the Council on the question which is referred to the Court by the Resolution of January 24th, 1931.

The Secretary-General will be prepared to furnish any assistance which the Court may require in the examination of this matter, and will, if necessary, arrange to be represented before the Court.”

The request was accompanied by the report on which the Council adopted the above-mentioned Resolution, a previous report to the Council upon the matter and a report of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, prepared at the request of the Council. The minutes

Conseil. Les procès-verbaux des séances, qui avaient abouti à l'adoption de la susdite résolution du Conseil du 24 janvier 1931, furent transmis à la Cour ultérieurement. Le Secrétaire général fit également parvenir à la Cour copie certifiée conforme de la Convention et Statut sur la liberté du transit signés à Barcelone le 20 avril 1921, ainsi que de la Convention et disposition transitoire relatives à Memel, avec annexes, signées à Paris le 8 mai 1924.

Conformément à l'article 73, n° 1, alinéa 1, du Règlement de la Cour, la requête a été communiquée aux Membres de la Société des Nations ainsi qu'aux États admis à ester devant la Cour. Le Greffier a fait en outre savoir, par une communication spéciale et directe, aux Gouvernements lithuanien et polonais, considérés par la Cour comme susceptibles, conformément à l'article 73, n° 1, alinéa 2, du Règlement, de fournir des renseignements sur la question à elle soumise aux fins d'avis, que la Cour était disposée à recevoir de leur part des exposés écrits et, s'ils le désiraient, à entendre des exposés oraux à présenter au cours d'une audience publique qui serait tenue à cet effet. En même temps, les Gouvernements intéressés furent priés d'indiquer les délais dans lesquels ils seraient, le cas échéant, prêts à déposer leurs exposés écrits.

Au reçu de ces indications, le Président de la Cour, par une ordonnance rendue le 3 mars 1931, a fixé au 1<sup>er</sup> juin 1931 la date à laquelle les exposés écrits, dont la présentation avait été annoncée par les deux Gouvernements, devaient être déposés, et au 15 juillet 1931 la date à laquelle la Cour serait prête à recevoir un second exposé. A la première de ces dates, des exposés ont été déposés au nom des Gouvernements lithuanien et polonais; à la seconde, une « réponse » a été présentée au nom du Gouvernement lithuanien; le Gouvernement polonais a déposé, le 20 juillet 1931, un deuxième exposé écrit dont la Cour a décidé, conformément à l'article 33 du Règlement, d'accepter le dépôt comme valable, bien qu'il ait été effectué après l'expiration du délai fixé.

En vertu d'une décision de la Cour du 17 juillet 1931, le Greffier a adressé à la Commission consultative et technique

of the meetings leading up to the adoption of the Council's Resolution of January 24th, 1931, were sent to the Court subsequently. The Secretary-General also forwarded to the Court a certified copy of the Convention and Statute on Freedom of Transit, signed at Barcelona on April 20th, 1921, and also of the Convention and transitory provision, with annexes, concerning Memel, signed at Paris on May 8th, 1924.

In conformity with Article 73, paragraph 1, sub-paragraph 1, of the Rules of Court, the request was communicated to Members of the League of Nations and to States entitled to appear before the Court. Furthermore, the Registrar, by means of a special and direct communication, informed the Lithuanian and Polish Governments, which were regarded by the Court as likely, in accordance with Article 73, paragraph 1, sub-paragraph 2, of the Rules, to be able to furnish information on the question submitted to the Court for an advisory opinion, that the Court was prepared to receive from them written statements and, if they so desired, to hear oral arguments made on their behalf at a public hearing to be held for the purpose. At the same time, the interested Governments were requested to indicate the time-limits within which they would be ready to file any written statements they might desire to submit.

On receipt of this information, the President of the Court, by an Order made on March 3rd, 1931, fixed June 1st, 1931, as the date by which the written statements, the presentation of which had been announced by the two Governments, were to be filed, and July 15th, 1931, as the date by which the Court would be prepared to receive a second statement. By the first of these dates, statements had been filed on behalf of the Lithuanian and Polish Governments; by the second, a "Reply" had been submitted on behalf of the Lithuanian Government; the Polish Government filed a second written statement on July 20th, 1931, the filing of which the Court decided, under Article 33 of the Rules, to regard as valid, notwithstanding the fact that it had taken place after the expiration of the time-limit fixed.

In pursuance of a decision taken by the Court on July 17th, 1931, the Registrar sent to the Advisory and Technical Com-

des Communications et du Transit de la Société des Nations, par l'entremise du Secrétaire général, la communication prévue par l'article 73, n° 1, alinéa 2, du Règlement.

Enfin, à la date du 27 février 1931, le Greffier a adressé à tous les États parties au Pacte de la Société des Nations, aux Conventions de Barcelone ou de Paris précitées, ou au Traité de commerce et de navigation germano-lithuanien du 30 octobre 1928, une communication par laquelle il attirait leur attention sur les droits que leur conférait l'article 73, n° 1, alinéa 3, du Règlement de la Cour.

La Cour a entendu, au cours des audiences publiques tenues les 16, 17, 18, 19, 21 et 22 septembre 1931, un exposé du président de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, M. Silvain Dreyfus, ainsi que les renseignements fournis verbalement et contradictoirement par MM. Sidzikauskas et Mandelstam, au nom du Gouvernement lithuanien, et par M. Mrozowski, au nom du Gouvernement polonais.

De l'avis de la Cour, la question à elle soumise pour avis consultatif était relative à un différend actuellement né entre la Lithuanie et la Pologne au sens de l'article 71, alinéa 2, du Règlement. Comme un seul de ces pays — la Pologne — comptait sur le siège un juge de sa nationalité, l'attention de la Lithuanie a été attirée sur son droit, conformément à l'article 31 du Statut, de choisir, pour siéger dans l'affaire, un juge national. Le Gouvernement lithuanien s'est prévalu de cette faculté.

Telles sont les conditions dans lesquelles la Cour, se trouvant régulièrement saisie, est aujourd'hui appelée à se prononcer.

\* \* \*

La question posée à la Cour est, en substance, la suivante : « Les engagements internationaux en vigueur obligent-ils la Lithuanie, dans les circonstances actuelles, à ouvrir au trafic la section de voie ferrée Landwarów-Kaisiadorys ? »

D'après les renseignements fournis par les agents des Gouvernements lithuanien et polonais, la section de voie ferrée Landwarów-Kaisiadorys faisait partie de la ligne de chemin de fer allant de Vilna vers Libau. Cette section aurait été détruite



mittee for Communications and Transit of the League of Nations, through the Secretary-General, the communication provided for in Article 73, paragraph 1, sub-paragraph 2, of the Rules.

Lastly, on February 27th, 1931, the Registrar addressed to all States Parties to the Covenant of the League of Nations, to the above-mentioned Conventions of Barcelona and Paris, and to the Germano-Lithuanian Treaty of Commerce and Navigation of October 30th, 1928, a communication drawing their attention to the rights conferred on them under Article 73, paragraph 1, sub-paragraph 3, of the Rules of Court.

In the course of public sittings held on September 16th, 17th, 18th, 19th, 21st and 22nd, 1931, the Court heard a statement by the President of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, M. Silvain Dreyfus, and also the oral arguments of MM. Sidzikauskas and Mandelstam, on behalf of the Lithuanian Government, and of M. Mrozowski, on behalf of the Polish Government.

In the opinion of the Court, the question submitted to it for an advisory opinion related to an existing dispute between Lithuania and Poland within the meaning of Article 71, paragraph 2, of the Rules of Court. As one only of these countries, namely, Poland, had on the Bench a judge of its nationality, the attention of Lithuania was drawn to her right, under Article 31 of the Statute, to choose a national judge to sit in the case. The Lithuanian Government availed itself of this right.

The submission of the case being in all respects regular, it is in these circumstances that the Court is now called upon to give its opinion.

\* \* \*

The question put to the Court is, substantially, as follows :  
“Do the international engagements in force oblige Lithuania, in the present circumstances, to open for traffic the Landwarów-Kaisiadorys railway sector?”

According to the information furnished by the Agents for the Lithuanian and Polish Governments, the Landwarów-Kaisiadorys railway sector formed part of the railway from Vilna to Libau. It appears that this sector was destroyed in the war

au cours de la guerre 1914-1918, alors que ni l'État lithuanien ni l'État polonais n'existaient. Avec des alternatives diverses dues aux fluctuations des opérations militaires, cet état de choses se serait perpétué, après que les deux États se furent constitués et au cours des hostilités de la Russie contre la Pologne. Pendant cette période, la ligne aurait été, à certains moments, l'objet de réfections précaires aux fins du trafic local ; puis, ces réfections auraient été supprimées à la suite de l'occupation de Vilna, le 9 octobre 1920, par le général polonais Zeligowski. L'état de choses est resté tel quel depuis cette époque, c'est-à-dire depuis plus de dix ans.

Avant la guerre, à l'époque où l'ensemble de ces régions faisait partie de l'Empire de Russie, la voie ferrée venant de Vilna vers Libau et comprenant la section Landwarów-Kaisiadorys, avait une grande importance, tant pour le trafic du port de guerre russe de Libau que pour celui du port de commerce russe de Riga et celui du port de commerce allemand de Königsberg.

Après la guerre, toute cette partie de l'Europe a été bouleversée par les événements politiques : disparition de Libau comme port de guerre russe, devenu port de commerce letton ; établissement de frontières entre États nouveaux et anciens, Lettonie, Lithuanie, Pologne, Allemagne, là où il y avait précédemment contiguïté des territoires allemand et russe ; événements de Russie avec leurs conséquences politiques et économiques. Les échanges commerciaux se sont dès lors trouvés profondément modifiés, tant dans leur importance qu'au point de vue des voies qu'ils suivaient autrefois.

Telle était la situation lorsque, le 15 octobre 1927, le Conseil de la Société des Nations, qui s'était déjà occupé en maintes circonstances des relations entre la Lithuanie et la Pologne, fut saisi par la Lithuanie, en application de l'article 11 du Pacte, d'un nouveau différend entre les deux Gouvernements au sujet d'événements qui s'étaient produits dans le territoire de Vilna. Il en résulta une résolution du Conseil, en date du 10 décembre 1927, qui fut prise avec l'assentiment des deux Parties en cause.

A la suite et en conséquence de cette résolution, des négociations entre les deux Gouvernements eurent lieu à Königsberg au printemps et en automne de 1928 ; elles visaient, entre

of 1914-1918, a period at which neither the State of Lithuania nor that of Poland existed. With various alternations, due to the vicissitudes of the war, this state of things continued, after the formation of the two States and during the hostile operations of Russia against Poland. During this period, it appears that the line was temporarily repaired at times for the purposes of local traffic; then again these repairs seem to have been destroyed after the Polish General Zeligowski's occupation of Vilna on October 9th, 1920. Since that time, i.e. for more than ten years, there has been no change in the situation.

Before the war, at the time when all these regions formed part of the Russian Empire, the railway from Vilna to Libau, including the Landwarów-Kaisiadorys sector, was of great importance for traffic with the Russian naval port of Libau, for that with the Russian commercial port of Riga and with the German commercial port of Königsberg.

After the war, the whole of this part of Europe was thrown into confusion by political events: the disappearance as a Russian naval port of Libau, which became a Latvian commercial port; the establishment of frontiers between new and old States, Latvia, Lithuania, Poland and Germany, where formerly German and Russian territory had been contiguous; events in Russia with their political and economic consequences. Trade exchanges were, accordingly, profoundly modified, both as regards their importance and the routes which they formerly followed.

Such was the situation when, on October 15th, 1927, Lithuania, under Article 11 of the Covenant, brought before the Council of the League of Nations, which had already often had to consider relations between Lithuania and Poland, a new dispute between the two Governments regarding events which had occurred in the Vilna territory. As a result, a Resolution was adopted by the Council on December 10th, 1927, with the concurrence of the two Parties concerned.

After this Resolution and because of it, negotiations between the two Governments took place at Königsberg in the spring and autumn of 1928; these negotiations related *inter alia* to

autres questions, celle des communications ferroviaires ; mais, sur ce point, notamment, les pourparlers n'aboutirent pas. Informé du résultat des négociations, le Conseil adopta, le 14 décembre 1928, une résolution constatant que les deux Gouvernements étaient parvenus à signer un arrangement provisoire en vue d'accorder des facilités pour le trafic local et qu'ils étaient d'accord sur l'opportunité de continuer les négociations de gouvernement à gouvernement en vue de la conclusion d'un accord réglant les échanges commerciaux entre les deux pays, et chargeant, d'autre part, le Secrétaire général de la Société des Nations de saisir la Commission consultative et technique des Communications et du Transit de la question des entraves qui, d'après les documents soumis au Conseil, seraient apportées à la liberté des communications et du transit.

En conséquence, la Commission présenta le 4 septembre 1930 au Conseil un rapport recommandant, entre autres propositions, des mesures visant le rétablissement, sur la ligne de chemin de fer qui, passant par Landwarów-Kaisiadorys, relie Vilna et Kovno, d'un service continu satisfaisant aux besoins du transit international.

Dans son rapport, la Commission exprima l'avis que le rétablissement d'un trafic international sur cette ligne permettrait aux ports de Libau, de Königsberg et de Memel de recouvrer une partie de leur ancien trafic.

Pour des motifs d'ailleurs divergents, le rapport ne fut pas accepté par les deux Gouvernements intéressés, ce dont le Conseil fut informé lors de sa séance du 23 janvier 1931. Le jour suivant, le Conseil décida de saisir la Cour.

\* \* \*

Les représentants du Gouvernement lithuanien ont déclaré devant la Cour que la Lithuanie, à raison de l'état actuel de ses relations avec la Pologne, entend ne pas remettre en service, sur son territoire, la section de voie ferrée Landwarów-Kaisiadorys ; elle a adopté cette attitude à titre de représailles pacifiques, et se considère comme en droit d'y persister « aussi longtemps que la question de l'attribution de Vilna et

the question of railway communications; but in regard to this particular point the negotiations proved fruitless. On being informed of the result of the negotiations, the Council, on December 14th, 1928, adopted a Resolution noting that the two Governments had signed a provisional arrangement for according certain facilities for local traffic, and that they were agreed on the advisability of continuing the negotiations between Governments with a view to the conclusion of an agreement regulating the commercial exchanges between the two countries; and also instructing the Secretary-General of the League of Nations to refer to the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit the question of the obstacles in the way of freedom of communications and transit, mentioned in the documents before the Council.

Accordingly, the Committee, on September 4th, 1930, submitted to the Council a report, recommending, amongst other things, measures for the re-establishment on the railway between Vilna and Kovno, via Landwarów-Kaisiadorys, of a through service satisfying the requirements of international transit traffic.

In its report, the Committee expressed the opinion that the re-establishment of international traffic on this line would enable the ports of Libau, Königsberg and Memel to recover a part of their old traffic.

This report was not accepted by the two Governments concerned—though their reasons for not accepting it differed—a fact of which the Council was informed at its meeting on January 23rd, 1931. On the following day, the Council decided to refer the present question to the Court.

\* \* \*

The representatives of the Lithuanian Government have declared in Court that Lithuania, on the ground of her present relations with Poland, does not intend to restore to use the Landwarów-Kaisiadorys railway sector, so far as it lies in her territory; she adopts this attitude as a form of pacific reprisals and believes herself to be entitled to persist in it "until the question of the allocation of Vilna and the adjoining

du territoire environnant n'aura pas été tranchée par un arbitrage ou par une décision qui serait demandée à la Cour par les deux Gouvernements intéressés ». Il convient cependant d'observer que la question de savoir si la Lithuanie est ou non en droit d'exercer des représailles, et ce, notamment, en maintenant hors de service la section de ligne de chemin de fer Landwarów-Kaisiadorys, ne se pose que s'il est démontré que les engagements internationaux en vigueur obligent la Lithuanie à ouvrir au trafic ladite section. Si la Cour arrive à la conclusion que des engagements internationaux de cette nature n'existent pas à charge de la Lithuanie, l'argument tiré du prétendu droit pour ce pays d'exercer des représailles pacifiques ne présente plus d'intérêt.

\* \* \*

C'est dans les conditions exposées ci-dessus qu'il appartient à la Cour d'apprécier s'il y a des engagements internationaux qui seraient de nature à imposer à la Lithuanie le devoir « de prendre les mesures nécessaires pour ouvrir au trafic la section de ligne de chemin de fer Landwarów-Kaisiadorys ».

La question posée à la Cour ne fait mention d'aucun engagement international en particulier ; elle vise non pas l'application de règles pouvant dériver du droit international commun, mais tous engagements contractuels en vigueur pouvant imposer à la Lithuanie l'obligation dont il s'agit.

D'après la Commission consultative et technique, cette obligation résulterait de l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations et de la Convention de Paris du 8 mai 1924, relative à Memel.

A ces actes, le Gouvernement polonais a ajouté la résolution du Conseil de la Société des Nations du 10 décembre 1927.

La Cour examinera en premier lieu ladite résolution, pour s'occuper ensuite de l'article 23 e) du Pacte et de la Convention relative à Memel, dans cet ordre.

territory has been settled by arbitration or by a decision given by the Court at the request of the two Governments concerned". It is however to be observed that the question whether Lithuania is or is not entitled to exercise reprisals, *inter alia*, by keeping the Landwarów-Kaisiadorys railway sector out of use, only arises if it is shown that the international engagements in force oblige Lithuania to open this sector for traffic. Should the Court arrive at the conclusion that no international engagements of this nature exist for Lithuania, the argument based on the alleged right of that country to engage in pacific reprisals ceases to be of any importance.

\* \* \*

Having regard to the conditions set out above, it is for the Court to consider whether there are any international engagements obliging Lithuania "to take the necessary measures to open for traffic the Landwarów-Kaisiadorys railway sector".

The question put to the Court makes no mention of any particular international engagement; it refers not to the application of rules resulting from general international law, but to any contractual engagements in force which may create for Lithuania the obligation in question.

According to the Advisory and Technical Committee, this obligation ensues from Article 23 (e) of the Covenant of the League of Nations and from the Convention of Paris of May 8th, 1924, concerning Memel.

To these instruments, the Polish Government adds the Resolution of the Council of the League of Nations of December 10th, 1927.

The Court will first of all consider this Resolution and then take Article 23 (e) of the Covenant, and the Convention concerning Memel, in that order.

I. — *La résolution du Conseil du 10 décembre 1927.*

Le texte de la résolution du Conseil du 10 décembre 1927 est le suivant :

« Le Conseil de la Société des Nations,

Déclarant que l'état de guerre entre deux Membres de la Société est incompatible avec l'esprit et la lettre du Pacte, par lesquels la Lithuanie et la Pologne sont liées ;

Prend acte des déclarations solennelles du représentant de la Lithuanie que la Lithuanie ne se considère pas en état de guerre avec la Pologne et que, par conséquent, la paix existe entre les deux pays ;

Prend acte des déclarations solennelles du représentant de la Pologne que la République polonaise reconnaît et qu'elle respectera complètement l'indépendance politique et l'intégrité territoriale de la République lithuanienne ;

Recommande aux deux Gouvernements d'entamer aussitôt que possible des négociations directes afin d'arriver à l'établissement de relations de nature à assurer entre les deux États voisins « la bonne entente .... dont la paix dépend » ;

Met à la disposition des deux Parties les bons offices de la Société et de ses organismes techniques, au cas où leur assistance serait désirée dans les négociations qu'il recommande ;

Décide que les plaintes du Gouvernement lithuanien en ce qui concerne le traitement des personnes de race ou de langue lithuaniennes, visées par sa requête, seront examinées par un Comité composé du président en exercice du Conseil et de deux autres membres du Conseil désignés par lui. Ce Comité sera chargé de présenter un rapport en temps utile au Conseil.

Décide qu'au cas d'un incident de frontière ou d'une menace d'incident, le Secrétaire général de la Société des Nations pourra, à la requête d'une des Parties, consulter le président du Conseil en exercice et le rapporteur, qui aviseront à prendre alors les mesures d'apaisement qu'ils jugeraient nécessaires. Le Conseil constate que les deux Parties se sont engagées à faciliter une enquête par la Société des Nations.

Prend note avec satisfaction des déclarations du représentant de la Pologne, d'après lesquelles les ressortissants polonais visés par la requête du Gouvernement lithuanien seraient autorisés à rentrer en Pologne sans difficulté. Si des difficultés imprévues apparaissaient, le rapporteur prêterait ses bons offices pour les aplanir.



I.—*Council's Resolution of December 10th, 1927.*

The Council's Resolution of December 10th, 1927, is as follows :

“The Council of the League of Nations

Declares that a state of war between two Members of the League is incompatible with the spirit and the letter of the Covenant, by which Lithuania and Poland are bound ;

Takes note of the solemn declarations made by the Lithuanian representative that Lithuania does not consider herself in a state of war with Poland and that in consequence peace exists between their respective countries ;

Takes note of the solemn declarations of the Polish representative that the Polish Republic fully recognizes and respects the political independence and territorial integrity of the Lithuanian Republic ;

Recommends the two Governments to enter into direct negotiations as soon as possible in order to establish such relations between the two neighbouring States as will ensure ‘the good understanding between nations upon which peace depends’ ;

Places at the disposal of the two Parties the good offices of the League and of its technical organs should their assistance be desired in the negotiations which it recommends ;

Decides that the Lithuanian Government's complaints regarding the treatment of persons of Lithuanian race or speech, referred to in its appeal, shall be examined by a Committee, consisting of the Acting President of the Council and two other members of the Council appointed by him. This Committee will report to the Council in due course.

Decides that, in the event of a frontier incident or threat of an incident, the Secretary-General of the League of Nations may, at the request of one of the Parties, consult the Acting President of the Council and the Rapporteur, who shall then advise any steps they consider necessary to bring about a better state of feeling. The Council notes that both Parties have agreed to facilitate any enquiry by the League of Nations.

Notes with satisfaction the Polish representative's declarations to the effect that the Polish nationals referred to in the Lithuanian Government's appeal will be authorized to return to Poland without hindrance. In case of unforeseen difficulties, the Rapporteur would place his good offices at the disposal of the Parties with a view to removing those difficulties.

Le Conseil déclare que la présente résolution n'affecte en rien les questions sur lesquelles les deux Gouvernements ont des vues divergentes. »

Les représentants de la Lithuanie et de la Pologne ont participé à l'adoption de cette résolution du Conseil.

Ces deux Gouvernements étant liés par leur acceptation de la résolution du Conseil, il reste à examiner quelle est la portée de cet engagement.

La résolution du Conseil « recommande aux deux Gouvernements d'entamer aussitôt que possible des négociations directes afin d'arriver à l'établissement de relations de nature à assurer entre les deux États voisins « la bonne entente dont la paix dépend ». »

Selon la manière de voir soutenue devant la Cour au nom du Gouvernement polonais, la Pologne et la Lithuanie, en acceptant cette recommandation, ont pris non seulement l'engagement de négocier, mais encore celui de s'entendre, et il en résulterait pour la Lithuanie l'obligation d'ouvrir au trafic la section de ligne Landwarów-Kaisiadorys, ce qui trancherait la question sur laquelle la Cour est appelée à donner un avis.

En réalité, il est permis de considérer que l'engagement des deux Gouvernements, conformément à la résolution du Conseil, n'est pas seulement d'entamer des négociations, mais encore de les poursuivre autant que possible, en vue d'arriver à des accords. Cette manière de voir semble du reste avoir été aussi celle du Conseil lors de ses réunions subséquentes. Mais l'engagement de négocier n'implique pas celui de s'entendre, et notamment il n'en résulte pas pour la Lithuanie l'engagement et, en conséquence, l'obligation de conclure les accords administratifs et techniques indispensables pour le rétablissement du trafic sur la section de ligne de chemin de fer Landwarów-Kaisiadorys.

Rien ne permet donc d'invoquer l'acceptation par les deux Gouvernements intéressés de la résolution du Conseil du 10 décembre 1927 pour dire qu'elle implique, à charge de la Lithuanie, l'obligation de remettre en service et d'ouvrir au trafic la section de ligne de chemin de fer dont il s'agit.

La Cour, étant arrivée à cette conclusion, n'a pas besoin de se prononcer sur l'interprétation du dernier paragraphe de la

The Council declares that the present Resolution in no way affects questions on which the two Governments have differences of opinion."

The representatives of Lithuania and of Poland participated in the adoption of this Resolution of the Council.

The two Governments concerned being bound by their acceptance of the Council's Resolution, the Court must examine the scope of this engagement.

The Council's Resolution recommends the two Governments "to enter into direct negotiations as soon as possible in order to establish such relations between the two neighbouring States as will ensure 'the good understanding between nations upon which peace depends'."

According to the view maintained before the Court on behalf of the Polish Government, Poland and Lithuania, in accepting this recommendation, undertook not only to negotiate but also to come to an agreement, with the result—it is alleged—that Lithuania has incurred an obligation to open the Landwarów-Kaisiadorys railway sector to traffic—a conclusion which would decide the question on which the Court is asked for an opinion.

The Court is indeed justified in considering that the engagement incumbent on the two Governments in conformity with the Council's Resolution is not only to enter into negotiations, but also to pursue them as far as possible, with a view to concluding agreements. This point of view appears, moreover, to have been that adopted by the Council at its subsequent meetings. But an obligation to negotiate does not imply an obligation to reach an agreement, nor in particular does it imply that Lithuania, by undertaking to negotiate, has assumed an engagement, and is in consequence obliged to conclude the administrative and technical agreements indispensable for the re-establishment of traffic on the Landwarów-Kaisiadorys railway sector.

There is therefore no justification for maintaining that the acceptance by the two Governments concerned of the Council's Resolution of December 10th, 1927, implies that Lithuania has incurred an obligation to restore to use and to open to traffic the railway sector in question.

The Court, having arrived at this conclusion, is not called upon to express an opinion with regard to the interpretation

résolution, aux termes duquel celle-ci « n'affecte en rien les questions sur lesquelles les deux Gouvernements ont des vues divergentes ». C'est, en effet, seulement si la Cour avait estimé que, par ailleurs, la résolution créait pour la Lithuanie l'obligation de remettre en service ladite ligne que les arguments tirés de la clause dont il s'agit auraient présenté de la pertinence.

\* \* \*

2. — *L'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations.*

Le Conseil de la Société des Nations se rendit compte, au cours de l'année 1928, du faible résultat des négociations entamées et poursuivies à Königsberg par la Lithuanie et la Pologne, à la suite de sa résolution du 10 décembre 1927. En conséquence, se ralliant aux conclusions de son rapporteur, M. Beelaerts van Blokland, et se basant sur les dispositions de l'article 23 e) du Pacte et sur la résolution de l'Assemblée de la Société des Nations du 9 décembre 1920, par laquelle la Commission consultative et technique a été chargée « d'étudier et de proposer les mesures propres à assurer à tous moments la liberté des communications et du transit », il décida d'inviter ladite Commission à présenter un rapport sur les mesures pratiques qui pourraient être adoptées, compte tenu des engagements internationaux en vigueur.

C'est en exécution de cette invitation du Conseil que la Commission consultative a établi son rapport, qui porte la date du 4 septembre 1930, et dans lequel elle émet notamment l'avis que la section de ligne de Landwarów-Kaisiadorys doit être rétablie pour servir au transit international des marchandises ayant pour provenance ou destination les régions de Grodno et de Vilna, et pour destination ou provenance Königsberg, Memel, Libau ou Riga.

La Commission, tout en estimant que l'interruption du transit des marchandises a pour effet la suppression de certains trafics qui ne peuvent pas économiquement utiliser ces derniers ports en se servant d'une voie détournée, considère que les échanges des marchandises, entre la Pologne et la Lithuanie, autres que les communications en transit, peuvent continuer

of the last paragraph of the Resolution to the effect that the Resolution "in no way affects questions on which the two Governments have differences of opinion". Indeed, only if the Court considered that the Resolution created, otherwise, for Lithuania [an obligation to restore the line in question to use would the arguments based on the clause in question be relevant.

\* \* \*

2.—*Article 23 (e) of the Covenant of the League of Nations.*

During the year 1928, the Council of the League noted the meagre results produced by the negotiations which had been entered into and carried on at Königsberg between Lithuania and Poland, in pursuance of the Council Resolution of December 10th, 1927. The Council accordingly accepted the conclusions of its Rapporteur, M. Beelaerts van Blokland, and basing itself on the provisions of Article 23 (e) of the Covenant and on the Resolution of the Assembly of the League of Nations of December 9th, 1920—by which the Advisory and Technical Committee was instructed "to consider and propose measures calculated to ensure freedom of communications and transit at all times"—decided to request that Committee to present a report on the practical steps which might be adopted, account being taken of the international agreements in force.

It was in pursuance of that invitation of the Council that the Advisory Committee drew up its report dated September 4th, 1930, in which it expressed the opinion, *inter alia*, that the railway sector Landwarów-Kaisiadorys should be restored, in order to serve for the international transit of goods coming from or going to the districts of Grodno and Vilna, or going to and coming from Königsberg, Memel, Libau and Riga.

The Committee, whilst therefore holding that the interruption of goods transit has the effect of completely stopping certain forms of transport which cannot use these latter ports owing to the heavy cost of sending the goods by a roundabout route, considers that goods traffic between Poland and Lithuania other than transit traffic can continue to be carried on indirectly

à s'effectuer par voie indirecte, sans graves inconvénients, et qu'il n'y a pas lieu, dans les circonstances actuelles, à la reprise du transit des voyageurs.

C'est ainsi que le rapport de la Commission arrive aux conclusions suivantes :

« 1° Supprimer les entraves à la liberté du transit en vue de mettre fin à une situation qui paraît en contradiction avec les buts de l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations et incompatible avec les obligations internationales qui y sont inscrites.

2° Poursuivre à cette fin, notamment :

a) l'élaboration d'un règlement du flottage sur le Niémen conforme aux prescriptions des articles 332 à 337 du Traité de Versailles ;

b) la conclusion des accords administratifs et techniques indispensables pour le rétablissement sur la ligne de chemin de fer passant par Landwarów-Kaisiadorys, d'un service continu satisfaisant aux besoins du transit international. »

Ainsi que le président de la Commission consultative et technique, M. Silvain Dreyfus, l'a confirmé dans l'exposé qu'il a fait à la Cour, en son audience du 16 septembre 1931, la Commission estime que la Lithuanie est tenue d'ouvrir cette section de ligne au trafic international en vertu de l'article 23 e) du Pacte. Elle considère que, s'il était admis que, pendant une période prolongée, certains pays auraient la faculté, à raison de divergences politiques, de supprimer des lignes d'un caractère international, les intérêts des États tiers, Membres de la Société des Nations, pourraient être lésés, car ils ne jouiraient plus de la liberté du transit et des communications, dont le principe est établi en leur faveur par les dispositions de l'article 23 e) du Pacte.

Aucun État tiers n'a cependant jugé nécessaire ou opportun d'intervenir et d'alléguer que l'article 23 e) aurait été violé par la Lithuanie.

Mais le Gouvernement polonais, se basant, notamment, sur l'avis de la Commission consultative et technique, soutient que l'article 23 e) du Pacte consacre un engagement international qui oblige l'État lithuanien à ouvrir la ligne.

Il est à remarquer, toutefois, que l'article 23 e) du Pacte, quelles que puissent être les obligations qui en résultent pour les États Membres de la Société des Nations, n'implique pas

without any serious difficulty, and that it is not advisable at the present moment to resume passenger traffic.

Accordingly, the Committee's report sets forth the following conclusions :

"1. They should remove these obstacles to freedom of transit .... in order to put an end to a situation which seems contrary to the objects of Article 23 (e) of the Covenant of the League of Nations and incompatible with the international engagements to which they have subscribed.

2. They should with this object proceed more especially :

(a) to draw up regulations on timber-floating on the Niemen, in conformity with the provisions of Articles 332 to 337 of the Treaty of Versailles ;

(b) to conclude administrative and technical agreements essential for re-establishing, on the railway through Landwarów-Kaisiadorys, a continuous service which shall meet the requirements of international transit."

As M. Silvain Dreyfus, President of the Advisory and Technical Committee, reaffirmed in his statement in Court at the hearing on September 16th, 1931, the Committee considers that Lithuania is bound to open this railway sector to international traffic under Article 23 (e) of the Covenant. It considers that if it were once admitted that certain countries would be at liberty, on the ground of political disagreements, to suppress international railway connections during long periods, the interests of third States, Members of the League, might suffer, since they would no longer enjoy the benefits of freedom of transit and communications to which they are, in principle, entitled under Article 23 (e) of the Covenant.

Nevertheless, no third State has considered it necessary or expedient to intervene and to claim that Article 23 (e) has been violated by Lithuania.

The Polish Government, however, basing itself on the opinion of the Advisory and Technical Committee, contends that Article 23 (e) of the Covenant constitutes an international engagement, obliging the Lithuanian State to open this line.

But it should be observed that Article 23 (e) of the Covenant—whatever may be the obligations which do arise from it for States Members of the League of Nations—does not imply any

d'obligations spécifiques pour ces États d'ouvrir certaines voies de communications déterminées.

Voici, en effet, le texte de cette disposition du Pacte :

« *Article 23.* — Sous la réserve, et en conformité des dispositions des conventions internationales actuellement existantes ou qui seront ultérieurement conclues, les Membres de la Société :

.....  
 e) prendront les dispositions nécessaires pour assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit, ainsi qu'un équitable traitement du commerce de tous les Membres de la Société... »

Les obligations spécifiques ne peuvent donc naître, comme ce texte l'indique clairement, que de « conventions internationales actuellement existantes ou ultérieurement conclues », et notamment « de conventions générales auxquelles d'autres Puissances pourront adhérer ultérieurement », ainsi que cela est dit dans le préambule de la Convention de Barcelone sur la liberté du transit. Si cette interprétation est exacte, il n'est pas possible de déduire, de la prescription d'ordre général qui découle de l'article 23 e) du Pacte, l'obligation pour la Lituanie d'ouvrir au trafic international ou à une partie du trafic la section de ligne Landwarów-Kaisiadorys, et cette obligation ne pourrait résulter que d'un accord spécial.

Dans ces conditions, il n'y a pas lieu, pour la Cour, d'examiner la question de savoir si un État qui se refuserait à toute communication avec un ou plusieurs États, Membres comme lui de la Société des Nations, n'agirait pas à l'encontre de l'article 23 e) du Pacte, même s'il n'avait signé aucune convention assurant la liberté des communications et du transit. A ce propos, la Cour désire souligner que le présent avis ne saurait être interprété comme émettant une opinion sur la manière de voir exprimée au nom de la Commission consultative et technique et suivant laquelle, aux termes de l'article 23 e), « les Membres de la Société des Nations sont certainement en droit de demander à tout Membre de la Société au moins de ne pas agir en contradiction avec les buts de cet article ».



specific obligations for these States to open any particular lines of communication.

The actual wording of this article of the Covenant is as follows :

“*Article 23.*—Subject to and in accordance with the provisions of international conventions existing or hereafter to be agreed upon, the Members of the League :

. . . . .

(*e*) will make provision to secure and maintain freedom of communications and of transit and equitable treatment for the commerce of all Members of the League...”

Specific obligations can therefore only arise, as this text clearly states, from “international conventions existing or hereafter to be agreed upon”, for instance from “general conventions to which other Powers may accede at a later date”, as is stated in the Preamble to the Barcelona Convention on freedom of transit. If this interpretation is correct, it is impossible to deduce from the general rule contained in Article 23 (*e*) of the Covenant an obligation for Lithuania to open the Landwarów-Kaisiadorys railway sector for international traffic, or for part of such traffic; such obligation could only result from a special agreement.

In these circumstances, it is unnecessary for the Court to consider whether a State refusing to establish any communication with one or more other States, also Members of the League, would not be contravening Article 23 (*e*) of the Covenant, even if it had not signed any convention prescribing freedom of communications and transit. In this connection, the Court desires to emphasize that the present Opinion is not to be construed as giving any view in regard to the opinion expressed on behalf of the Advisory and Technical Committee, to the effect that, by the terms of Article 23 (*e*), “the Members of the League have certainly the right to request any Members at least to refrain from acting in opposition to the objects of this article”.

3. — *Application de la Convention de Paris du 8 mai 1924 relative à Memel.*

En troisième et dernier lieu, on invoque, pour prouver l'existence d'un engagement à la charge de la Lithuanie, certaines dispositions de la Convention dite de Memel, signée à Paris le 8 mai 1924, entre l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon, d'une part, et la Lithuanie, d'autre part, en vue d'établir le régime du territoire et du port de Memel.

L'article 3 de l'annexe III à la Convention de Memel stipule que « le Gouvernement lithuanien assurera la liberté du passage par mer, par eau et *par voies ferrées*, des transports en provenance ou à destination du territoire de Memel ou transitant par ce territoire, en se conformant à cet égard aux règles posées par le Statut et par la Convention sur la liberté du transit adoptés par la Conférence de Barcelone... ».

Or, le Statut de Barcelone, auquel se réfère ainsi la Convention de Memel et qui, dans cette mesure, est applicable à la Lithuanie, prescrit, dans son article 2, que les États contractants « faciliteront le libre transit, par voie ferrée et par voie d'eau, sur les voies *en service appropriées au transit international* ».

La question se pose donc de savoir si la section de voie Landwarów-Kaisiadorys est *en service*. A ce sujet, les termes mêmes de la demande d'avis adressée à la Cour établissent nettement que la voie n'est pas en service, car si elle l'était, il n'y aurait pas lieu de discuter la possibilité de sa réouverture au trafic. Mais pourrait-on dire que la voie ferrée dont elle fait partie serait en service dans son ensemble, bien que ladite section ne le soit pas ? C'est là une distinction qui paraît vraiment trop subtile pour qu'il soit possible de l'admettre, étant donné surtout que la question soumise à la Cour concerne uniquement la section de voie Landwarów-Kaisiadorys, prise en elle-même.

A un autre point de vue, il apparaît clairement que ladite voie ou section de voie n'est guère *appropriée au transit international* en provenance ou à destination de Memel, qui est

3.—*Application of the Convention of Paris of May 8th, 1924, concerning Memel.*

Thirdly and lastly, certain provisions of the so-called Memel Convention, signed at Paris on May 8th, 1924, between the British Empire, France, Italy and Japan of the one part, and Lithuania of the other part, for the establishment of the régime of the territory and port of Memel, have been relied on to prove the existence of an obligation incumbent upon Lithuania.

Article 3 of Annex III of the Memel Convention lays down that “the Lithuanian Government shall ensure the freedom of transit by sea, by water or *by rail*, of traffic coming from or destined for the Memel territory or in transit through the said territory, and shall conform in this respect with the rules laid down by the Statute and Convention on the Freedom of Transit adopted by the Barcelona Conference...”.

The Statute of Barcelona to which reference is thus made in the Memel Convention, and which is to this extent applicable to Lithuania, lays down, in Article 2, that contracting States “shall facilitate free transit, by rail or waterway, on routes *in use convenient for international transit*”.

The question therefore arises whether the Landwarów-Kaisiadorys railway sector is *in use*. On this point the very terms of the question submitted to the Court clearly establish that the line is not in use, for if it were in use, there would be no reason for discussing the possibility of reopening it for traffic. But can it be said that the railway of which it forms part is in use as a whole, though the sector in question is not? That is a distinction which appears too subtle and which it is therefore impossible to draw, especially seeing that the question referred to the Court solely concerns the Landwarów-Kaisiadorys railway sector taken by itself.

Again, it is clear that this railway or railway sector is scarcely *convenient for international transit* to or from Memel, which alone is in question, since it only affords communication

seul en question, car elle n'ouvre de communication avec Memel que par un détour ou bien au moyen d'un transbordement sur chalands à Kovno.

De ces considérations, il résulte donc que l'on ne peut se fonder sur la Convention de Memel, ni sur le Statut de Barcelone auquel elle se réfère, pour dire que le Gouvernement lithuanien aurait l'obligation de remettre la section de voie de Landwarów-Kaisiadorys en service et de l'ouvrir au trafic international.

Et, d'autre part, il convient de rappeler qu'aux termes du dernier alinéa de l'article 3 de l'annexe III à la Convention de Memel, dont il a été fait mention ci-dessus, le Gouvernement lithuanien s'engage « à permettre et à accorder toutes facilités pour le trafic *sur le fleuve*, à destination ou en provenance de Memel, ou dans ce port même, et à ne pas faire application à l'égard de ce trafic, en raison des relations politiques existant actuellement entre la Lithuanie et la Pologne, des dispositions des articles 7 et 8 du Statut de Barcelone sur la liberté du transit et de l'article 13 des recommandations de Barcelone relatives aux ports soumis au régime international ».

Ce sont là évidemment des conditions destinées à favoriser la liberté du transit par le port de Memel, car les dispositions dont la Lithuanie s'interdit d'y faire l'application ont pour objet d'apporter certaines limitations à ladite liberté. Mais il est à remarquer que cette disposition de la Convention de Memel s'applique uniquement aux voies d'eau et nullement aux voies ferrées.

En ce qui concerne les voies ferrées, au contraire, qui seraient en service et qui intéresseraient le port de Memel, il est tenu compte de la nature des relations politiques existant entre la Lithuanie et la Pologne, et c'est pour ce motif évidemment que la Lithuanie n'a pas voulu s'interdire, comme pour les voies d'eau, d'y faire l'application de certaines mesures restrictives de la liberté du trafic.

Étant donné que la Convention de Memel interdit expressément à la Lithuanie d'invoquer l'article 7 du Statut de Barcelone, par rapport à la liberté du transit sur les voies d'eau, il est clair que, par contre, il lui serait permis de s'en prévaloir en ce qui concerne les voies ferrées intéressant le

with Memel by means of a detour or by means of reloading on to barges at Kovno.

It follows therefore from the above that neither the Memel Convention nor the Statute of Barcelona to which the former refers can be adduced to prove that the Lithuanian Government is under an obligation to restore the Landwarów-Kaisiadorys railway sector to use and to open it for international traffic.

Furthermore, it must be remembered that, under the last paragraph of Article 3 of Annex III to the Memel Convention, to which reference has been made above, the Lithuanian Government undertakes "to permit and to grant all facilities for the traffic *on the river* to or from or in the port of Memel, and not to apply, in respect of such traffic, on the ground of the present political relations between Lithuania and Poland, the stipulations of Articles 7 and 8 of the Barcelona Statute on the Freedom of Transit and Article 13 of the Barcelona Recommendations relative to Ports placed under an International Régime".

These are obviously circumstances calculated to promote freedom of transit *via* the port of Memel, for the provisions which Lithuania abandons her right to apply are designed to place certain restrictions on this freedom. But it is to be observed that this clause in the Memel Convention applies solely to waterways and not to railways.

As regards railways, on the contrary, which might be in use and of importance to the port of Memel, regard is had to the present political relations between Lithuania and Poland, and it is clearly for this reason that Lithuania did not wish to abandon—as she had done with regard to waterways—her right to apply to them certain measures restricting freedom of traffic.

Seeing that the Memel Convention expressly forbids Lithuania to invoke Article 7 of the Barcelona Statute, with reference to freedom of transit by waterway, it is clear, on the other hand, that she might avail herself of it with regard to railways of importance to the Memel territory. And, accordingly,

territoire de Memel. Et, dès lors, si même la section de voie de Landwarów-Kaisiadorys était en service et qu'elle pût contribuer au trafic de Memel, la Lithuanie pourrait invoquer les termes de l'article 7 pour refuser d'ouvrir ladite section au trafic ou à certaines catégories de trafic, en vue d'événements graves intéressant *sa sûreté* ou *ses intérêts vitaux*.

A ce point de vue également, il ne se trouve donc, dans la Convention de Memel, aucune obligation actuelle pour la Lithuanie de mettre en service et d'ouvrir au trafic la section de ligne dont il s'agit.

\* \* \*

Ainsi qu'il résulte de l'exposé ci-dessus, la Cour, après avoir examiné les engagements qui ont été invoqués concernant la réouverture au trafic, ou à certaines catégories de trafic, de la section de ligne Landwarów-Kaisiadorys, est arrivée à la conclusion que, dans les circonstances actuelles, l'obligation qu'il serait question de mettre à la charge de la Lithuanie n'existe pas.

PAR CES MOTIFS,

La Cour,

à l'unanimité des voix,

est d'avis

que les engagements internationaux en vigueur n'obligent pas la Lithuanie, dans les circonstances actuelles, à prendre les mesures nécessaires pour ouvrir au trafic ou à certaines catégories de trafic la section de ligne de chemin de fer Landwarów-Kaisiadorys.

Le présent avis ayant été rédigé en anglais et en français, c'est le texte français qui fait foi.

Fait au Palais de la Paix, à La Haye, le quinze octobre mil neuf cent trente et un, en deux exemplaires, dont l'un restera

even if the Landwarów-Kaisiadorys railway sector were in use and could serve Memel traffic, Lithuania would be entitled to invoke Article 7, as a ground for refusing to open this sector for traffic or for certain categories of traffic, in case of an emergency affecting *her safety* or *vital interests*.

From this point of view also, Lithuania is therefore not at present under the Memel Convention under any obligation to restore to use and open for traffic the railway sector in question.

\* \* \*

As appears from the foregoing considerations, the Court, after examining the engagements which have been invoked with regard to the re-opening for traffic, or for certain categories of traffic, of the Landwarów-Kaisiadorys railway sector, has reached the conclusion that, in the present circumstances, the obligation, which is alleged to be incumbent on Lithuania, does not exist.

FOR THESE REASONS,

The Court,

unanimously,

is of opinion

that the international engagements in force do not oblige Lithuania in the present circumstances to take the necessary steps to open for traffic or for certain categories of traffic the Landwarów-Kaisiadorys railway sector.

Done in French and in English, the French text being authoritative, at the Peace Palace, The Hague, this fifteenth day of October, one thousand nine hundred and thirty-one, in two copies, one of which is to be placed in the archives

déposé aux archives de la Cour et dont l'autre sera transmis au Conseil de la Société des Nations.

Le Président :

(Signé) M. ADATCI.

Le Greffier :

(Signé) Å. HAMMARSKJÖLD.

M. ALTAMIRA, tout en se ralliant au dispositif du présent avis, auquel il arrive par d'autres raisons que celles admises par l'avis de la Cour, déclare ne pas pouvoir accepter les motifs concernant l'interprétation et l'application à la présente affaire de la Convention de Memel et des articles 2 et 7 de la Convention de Barcelone.

M. ANZILOTTI, tout en se ralliant à la conclusion de la Cour, est d'avis que les motifs adoptés, notamment en ce qui concerne l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, ne sont pas suffisants pour la justifier. Dans son opinion, la véritable question posée à la Cour n'est pas de savoir si la Lithuanie est obligée d'ouvrir au trafic une ligne déterminée ; la question est plutôt de savoir si la Lithuanie peut se refuser à avoir des communications ferroviaires avec la Pologne : il est certain, en effet, que toutes les lignes de chemins de fer qui relient directement la Lithuanie à la Pologne sont interrompues et que, si la demande du Conseil se borne à la ligne Landwarów-Kaisiadorys, c'est uniquement parce que celle-ci est la seule qui présente une importance économique considérable. Dans ces conditions, M. Anzilotti est d'avis que seules les « circonstances actuelles » mentionnées dans la question et qui, de toute évidence, ont trait aux relations politiques existant actuellement entre les deux pays, peuvent justifier une attitude de la Lithuanie qui, prise en elle-même, ne serait guère compatible avec les devoirs des Membres de la Société des Nations, et notamment avec certaines obligations qui, dans des circonstances normales, semblent découler de l'article 23 e) du Pacte.

(Paraphé) M. A.

(Paraphé) Å. H.



of the Court and the other to be forwarded to the Council of the League of Nations.

(Signed) M. ADATCI,  
President.

(Signed) Å. HAMMARSKJÖLD,  
Registrar.

M. ALTAMIRA, whilst concurring, for reasons other than those set forth in the Opinion of the Court, in the conclusion of the present Opinion, declares himself unable to agree with the arguments concerning the interpretation and application in the present case of the Memel Convention and of Articles 2 and 7 of the Convention of Barcelona.

M. ANZILOTTI, whilst concurring in the conclusion of the Court, is of opinion that the reasons adopted, particularly those relating to Article 23 (e) of the Covenant, do not adequately support that conclusion. In his opinion, the real question before the Court is not whether Lithuania is bound to open for traffic a given railway line; it is rather whether Lithuania can refuse to have railway communications with Poland. It is certain that all the railway communications directly connecting Lithuania with Poland are broken, and that the sole reason why the Council's question is confined to the Landwarów-Kaisiadorys line is that this line is the only one of considerable economic importance. That being so, M. Anzilotti is of opinion that nothing but the "present circumstances" which are mentioned in the question and which, quite obviously, refer to existing political relations between the two countries, can justify an attitude on the part of Lithuania which in itself would be scarcely compatible with the duties of Members of the League of Nations and particularly with certain obligations which, in normal circumstances, would seem to result from Article 23 (e) of the Covenant.

(Initialled) M. A.  
(Initialled) Å. H.