

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

**SECURITY COUNCIL**

**OFFICIAL RECORDS**

**SECOND YEAR**

---

**CONSEIL DE SECURITE**

**PROCES-VERBAUX OFFICIELS**

**DEUXIEME ANNEE**

**SUPPLEMENT No. 10**

RECEIVED

JAN 30 1948

UNITED NATIONS  
ARCHIVES

Lake Success  
New York, 1947

## TABLE OF CONTENTS

<b>Annex 22</b>	<b>Page</b>
Report of the Sub-Committee of the Security Council on incidents in the Corfu Channel (document S/300) .....	77
Appendix I: Additional report submitted by the representative of Poland to the report of the Sub-Committee on Incidents in the Corfu Channel .....	83
Appendix II: Questions put to the representatives of Albania, Greece and the United Kingdom and their replies ....	87
<b>Annex 23</b>	
Report on minesweeping operation in the Corfu Channel submitted by the United Kingdom delegation (Exhibit XII) ....	109
<b>Annex 24</b>	
Letter dated 10 March 1947 from the permanent representative of Greece to the United Nations addressed to the Secretary-General (document S/298) .....	116
<b>Annex 25</b>	
Cablegram dated 15 March 1947 from the Minister for Foreign Affairs of the People's Republic of Albania to the Secretary-General (document S/304) .....	118

## TABLE DES MATIERES

<b>Annexe 22</b>	<b>Pages</b>
Rapport de la Sous-Commission du Conseil de sécurité chargée d'enquêter sur les incidents survenus dans le détroit de Corfou (document S/300) .....	77
Appendice I: Supplément au rapport de la Sous-Commission chargée d'enquêter sur les incidents survenus dans le détroit de Corfou, soumis par le représentant de la Pologne .....	83
Appendice II: Questions posées aux représentants de l'Albanie, de la Grèce et du Royaume-Uni et réponses .....	87
<b>Annexe 23</b>	
Rapport sur les opérations de dragage dans le détroit de Corfou soumis par la délégation du Royaume-Uni (pièce XII) ....	109
<b>Annexe 24</b>	
Lettre, en date du 10 mars 1947, adressée par le représentant permanent de la Grèce auprès de l'Organisation des Nations Unies au Secrétaire général (document S/298) .....	116
<b>Annexe 25</b>	
Câblogramme, en date du 15 mars 1947, adressé par le Ministre des Affaires étrangères de la République populaire d'Albanie au Secrétaire général (document S/304) .....	118

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

# SECURITY COUNCIL

SECOND YEAR

# CONSEIL DE SECURITE

DEUXIEME ANNEE

SUPPLEMENT No. 10

## ANNEXES

TO THE OFFICIAL RECORD  
OF THE HUNDRED AND TWENTIETH  
MEETING  
20 MARCH 1947

## ANNEXES

AU PROCES-VERBAL OFFICIEL  
DE LA CENT-VINGTIEME  
SEANCE  
20 MARS 1947

## ANNEX 22

Report of the Sub-Committee of the Security  
Council on incidents in the Corfu Channel  
(document S/300)

[Original text: English]

I. The Security Council, at its meeting of 27 February 1947, adopted the following resolution:<sup>1</sup>

"As a preliminary step in the consideration of the incidents in the Corfu Channel which are the subject of a dispute between the United Kingdom and Albania,

"The Security Council resolves to appoint a Sub-Committee of three members to examine all the available evidence concerning the above-mentioned incidents, and to make a report to the Security Council not later than 10 March 1947, on the facts of the case as disclosed by such evidence.

"The Sub-Committee is empowered to request further information as it deems necessary from the parties to the dispute, and the representatives of the United Kingdom and Albania are requested to give every assistance to the Sub-Committee in its work."

The Security Council appointed Australia, Colombia, and Poland as members of the Sub-Committee. On the establishment of the Sub-

<sup>1</sup> Resolution proposed by the representative of Australia at the 111th, and adopted at the 114th, meeting. See *Official Records of the Security Council, Second Year*, No. 18, page 364, and No. 21, page 432, respectively.

## ANNEXE 22

Rapport de la Sous-Commission du Conseil  
de sécurité chargée d'enquêter sur les  
incidents survenus dans le détroit de  
Corfou (document S/300)

[Texte original en anglais]

I. Le Conseil de sécurité a adopté, à sa séance du 27 février 1947, la résolution suivante<sup>1</sup>:

"A titre de mesure préliminaire dans l'examen des incidents survenus dans le détroit de Corfou, qui font l'objet d'un différend entre le Royaume-Uni et l'Albanie,

"Le Conseil de sécurité décide de nommer une Sous-Commission de trois membres pour examiner tous les témoignages dont on dispose, relativement aux incidents précités, et pour faire rapport au Conseil de sécurité, le 10 mars 1947 au plus tard, sur les faits de la cause tels qu'ils ressortiront de ces témoignages.

"La Sous-Commission a pleins pouvoirs pour demander aux parties au différend les renseignements supplémentaires qu'elle jugera nécessaires et les représentants du Royaume-Uni et de l'Albanie sont invités à prêter leur entier concours à la Sous-Commission dans sa tâche."

Le Conseil de sécurité a nommé l'Australie, la Colombie et la Pologne comme membres de la Sous-Commission. Une fois la Sous-Commis-

<sup>1</sup> Résolution soumise par le représentant de l'Australie à la 111ème séance et adoptée à la 114ème séance. Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, No 18, page 364, et No 21, page 432, respectivement.

Committee, the representative of Colombia, Mr. Eduardo Zuleta Angel, was appointed Chairman.

The Sub-Committee proceeded on the principle that it was neither a commission of investigation nor a fact-finding sub-committee in the strict sense of the word. The main duty in this case was to examine the statements and evidence already submitted to the Security Council, and to ascertain whether additional evidence existed.

II. At the meeting of the Security Council of 18 February 1947, the United Kingdom delegation, in concluding the statement made on that occasion regarding the incidents in the Corfu Channel, proposed the adoption of the following conclusions by the Security Council:

"1. That an unnotified minefield was laid in the Corfu Straits by the Albanian Government or with its connivance, resulting in serious injury to His Majesty's ships and loss of life and injury to their crews.

"2. That the United Kingdom and Albanian Governments should settle the dispute between them on the basis of the Council's finding in (1) above, and that, in the event of a failure to settle, either party may apply to the Council for further consideration of the matter.

"3. That the Security Council will retain this dispute on its agenda until both parties certify that it has been settled to their satisfaction.

"4. That since the laying of mines in peacetime without notification is unjustified and an offence against humanity and since it is the duty of Governments to remove promptly mines laid in time of war, the Security Council reminds all States, whether Members of the United Nations or not, that it is incumbent on them to sweep or permit to be swept all parts of their territorial waters where there is reason to suspect the presence of mines."

As can easily be seen, the essential part of this proposal by the United Kingdom is the statement which the United Kingdom desires the Security Council to make regarding the three following facts:

(a) That His Majesty's ships, in two explosions in the Corfu Channel on 22 October 1946, suffered serious damage, and that members of the crews of those ships sustained loss of life and injury;

(b) That this was due to the fact that an undeclared and unnotified minefield had been laid in the Corfu Channel less than six months prior to the explosions;

sion constituée, le représentant de la Colombie, M. Eduardo Zuleta Angel, a été nommé Président.

La Sous-Commission est partie du principe qu'elle n'était ni une commission d'enquête, ni une sous-commission chargée de la vérification des faits au sens strict du mot. Son rôle principal en cette affaire consistait à examiner les déclarations et les preuves déjà soumises au Conseil de sécurité et à vérifier s'il en existait d'autres.

II. A la séance du Conseil de sécurité du 18 février 1947, la délégation du Royaume-Uni, à la fin de son exposé des incidents survenus dans le détroit de Corfou, a proposé au Conseil de sécurité d'adopter les conclusions suivantes:

"1. Qu'un champ de mines non signalé a été mouillé dans le détroit de Corfou par le Gouvernement albanais, ou de connivence avec lui, et que de ce fait des bâtiments de Sa Majesté ont subi de graves avaries et des membres de leurs équipages ont été tués ou blessés.

"2. Que les Gouvernements du Royaume-Uni et de l'Albanie devraient régler ce différend entre eux sur la base des conclusions du Conseil figurant au paragraphe 1 ci-dessus et que, si ces négociations ne devaient pas aboutir à un règlement, l'une ou l'autre des deux parties pourrait faire appel au Conseil en vue d'un nouvel examen.

"3. Que le Conseil de sécurité maintiendra ce différend à son ordre du jour jusqu'au moment où les deux parties en cause auront attesté qu'un règlement est intervenu à leur satisfaction.

"4. Qu'étant donné que le mouillage de mines, en temps de paix, sans avertissement préalable, n'est pas justifié et constitue un crime contre l'humanité et qu'il est du devoir des Gouvernements de draguer promptement les mines qui ont été mouillées en temps de guerre, le Conseil de sécurité rappelle à tous les Etats, qu'ils soient ou non Membres des Nations Unies, l'obligation qui leur incombe de draguer ou de laisser draguer toutes les parties de leurs eaux territoriales où l'on a lieu de soupçonner la présence de mines."

Ainsi qu'on peut le constater facilement, la partie essentielle de cette proposition est la déclaration que le Royaume-Uni invite le Conseil de sécurité à faire, en ce qui concerne les trois faits suivants:

a) Que les bâtiments de Sa Majesté ont subi, au cours de deux explosions survenues le 22 octobre 1946, dans le détroit de Corfou, de graves avaries et que des membres de leurs équipages ont été tués ou blessés;

b) Que cela était dû au fait qu'un champ de mines non signalé avait été mouillé dans le détroit de Corfou moins de six mois avant les explosions;

<sup>1</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, No. 15, page 306.

<sup>1</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, No 15, page 306.

(c) That this minefield was laid by the Albanian Government or with its connivance or knowledge.

III. To support its request, or to obtain confirmation of these three facts by the Council, the United Kingdom delegation submitted the following exhibits:<sup>1</sup>

*Exhibit I*—Chart showing track of His Majesty's ships on 22 October 1946 on passage through the North Corfu Channel and their position at 2.53 p.m. when His Majesty's Destroyer *Saumarez* struck a mine. It will be noted that all the ships are well inside the route published internationally as Medri 18/32 and 18/34.

*Exhibit II*—Photographs of HMS *Saumarez* on fire. The first photograph was taken thirty seconds after the explosion.

*Exhibit III*—The Agreement constituting the International Organization for the Clearance of Mines in European Waters.

*Exhibit IV*—Diplomatic correspondence:

1. Note of 25 October 1946 from His Majesty's Government in the United Kingdom to the Albanian Government.
2. Albanian reply of 31 October 1946.
3. United Kingdom note of 10 November 1946.
4. Albanian reply of 11 November 1946.

*Exhibit V*—Commander Mestre's report.

*Exhibit VI*—Photographs of mines found in the swept channel.

*Exhibit VII*—Chart showing position of mines.

*Exhibit VIII*—Chart showing defences overlooking the Bay of Saranda (Port Edda) and the track of His Majesty's ships on passage on 15 May 1946.

*Exhibit IX*—Affidavit by captain of UNRRA vessel which was fired upon on 29 October 1946.

*Exhibit X*—Photograph of small craft prepared for minelaying.

*Exhibit XI*—Chart showing aircraft route on 22 and 23 October 1946.

Among other matters submitted for consideration by the Council, the United Kingdom delegation also stated the following:

"Now the minefield chart (*Exhibit VII*) shows that the minefield comes actually as close as 300 yards off the Albanian coast. Will any-

c) Que ce champ de mines a été mouillé par le Gouvernement albanais, ou de connivence avec lui, ou à sa connaissance.

III. A l'appui de sa demande, ou pour obtenir confirmation de ces trois faits par le Conseil, la délégation du Royaume-Uni a soumis les pièces suivantes<sup>1</sup>:

*Pièce I*—Carte indiquant la route suivie le 22 octobre 1946 par les bâtiments de Sa Majesté à travers la partie septentrionale du détroit de Corfou et leur position à 14 h. 53, lorsque le destroyer de Sa Majesté *Saumarez* a heurté une mine. Il est à noter que tous les bâtiments se trouvaient dans les limites de l'itinéraire établi dans le code international sous la désignation de Medri 18/32 et 18/34.

*Pièce II*—Photographies représentant le *Saumarez* en flammes. La première photographie a été prise trente secondes après l'explosion.

*Pièce III*—Texte de l'Accord établissant l'Organisation internationale de déminage des eaux européennes.

*Pièce IV*—Correspondance diplomatique:

1. Note en date du 25 octobre 1946 adressée au Gouvernement albanais par le Gouvernement de Sa Majesté pour le Royaume-Uni.
2. Réponse de l'Albanie, en date du 31 octobre 1946.
3. Note du Royaume-Uni, en date du 10 novembre 1946.
4. Réponse de l'Albanie, en date du 11 novembre 1946.

*Pièce V*—Rapport du capitaine de frégate Mestre.

*Pièce VI*—Photographies des mines découvertes dans le chenal dragué.

*Pièce VII*—Carte indiquant la position des mines.

*Pièce VIII*—Carte indiquant les défenses qui dominent la baie de Saranda (Port Edda) et la route suivie par les bâtiments de Sa Majesté le 15 mai 1946.

*Pièce IX*—Déposition du patron du bâtiment de l'UNRRA qui a été pris sous le feu le 29 octobre 1946.

*Pièce X*—Photographie d'un navire de petit tonnage équipé pour le mouillage de mines.

*Pièce XI*—Carte indiquant la route suivie par les avions les 22 et 23 octobre 1946.

Entre autres éléments soumis à l'appréciation du Conseil, la délégation du Royaume-Uni a également présenté les éléments suivants:

"La carte qui constitue la pièce VII indique que le champ de mines s'étendait en fait jusqu'à 300 yards du littoral de l'Albanie. Qui pourrait

<sup>1</sup> See *Official Records of the Security Council, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15.*

<sup>1</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15.*

one believe that this minefield, if it was not laid by the Albanian authorities, could possibly have been laid without their knowledge and connivance?

"The Albanian Government has asserted that it could not have laid mines because it was incapable of sweeping them. This is nonsense. The laying of mines is the easiest operation in the world. Almost any small craft can be employed and the procedure is most simple: the mines are simply tumbled over the edge and sink to the pre-arranged level."

IV. The representative of Albania stated, at the meeting of 19 February, that the Albanian Government had not laid the mines; that it did not know who had laid them; and that it did not even know whether there had been any mines or not.<sup>1</sup>

In its defence the following allegations, among others, were also made:

1. The Albanian Government considers the attitude and actions of the United Kingdom Government with regard to the incidents in the Corfu Channel as acts of provocation and of flagrant violation of the sovereignty and national integrity of Albania on the part of British warships.<sup>2</sup>

2. The British warships entered Albanian territorial waters in battle formation, without previous warning, in spite of the fact that the Albanian Government had requested the United Kingdom Government to give previous warning of any passage of its ships through Albanian territorial waters.<sup>3</sup>

3. The Channel of Corfu had always served before the war as a channel of navigation limited to vessels of neighbouring countries engaged in the coastal trade, and not as an international channel of navigation.<sup>4</sup>

4. On 15 May 1946 two unknown warships were navigating in Albanian territorial waters close to the coast of Saranda, and in the direction of the port bearing that name. The Albanian coastal forces, after having signalled in vain to these vessels to depart further from the coast, fired a few short shots in their direction, without the least intention of striking them. Only then did the unknown vessels hoist their flags, and were identified as belonging to the British fleet.<sup>5</sup>

5. On 29 May 1946 the United Kingdom Government received by telegram the text of the following note which the United States representative had received from the Albanian Chief of Staff:

croire que ce champ de mines, s'il n'a pas été posé par les autorités albanaises, ait pu l'être à leur insu et sans leur connivence?

"Le Gouvernement albanais a soutenu que l'Albanie ne pouvait mouiller des mines, n'étant pas en mesure de les draguer. C'est là une assertion insoutenable. Rien n'est plus facile que de mouiller des mines. Presque n'importe quelle petite embarcation peut être employée et l'opération est des plus simples: les mines sont simplement larguées par-dessus bord et s'enfoncent à une profondeur calculée à l'avance".

IV. Le représentant de l'Albanie a déclaré, à la séance du 19 février, que le Gouvernement albanais n'avait pas mouillé les mines; qu'il ne savait pas qui les avait mouillées et qu'il ne savait même pas s'il y avait eu des mines ou non.<sup>1</sup>

Pour sa défense, il a également prétendu, entre autres choses:

1. Que le Gouvernement albanais considère l'attitude du Royaume-Uni et les mesures qu'il a prises au sujet des incidents survenus dans le détroit de Corfou comme des actes flagrants de provocation et de violation de la souveraineté et de l'intégrité nationale de l'Albanie de la part de navires de guerre britanniques.<sup>2</sup>

2. Que les navires de guerre britanniques sont entrés dans les eaux territoriales de l'Albanie en formation de combat, sans avertissement préalable, en dépit du fait que le Gouvernement albanais avait demandé au Gouvernement du Royaume-Uni de l'avertir de tout passage de navires dans les eaux territoriales albanaises.<sup>3</sup>

3. Que le détroit de Corfou a toujours servi avant la guerre comme voie de navigation limitée aux navires de cabotage de pays avoisinants et non comme voie de trafic international.<sup>4</sup>

4. Que, le 15 mai 1946, deux navires de guerre inconnus naviguaient dans les eaux territoriales albanaises près de la côte de Saranda et dans la direction du port du même nom; que les forces côtières albanaises, après avoir vainement fait signe aux navires de s'éloigner, tirèrent quelques coups de semonce dans la direction des navires, sans la moindre intention de les atteindre; qu'à ce moment seulement, les navires inconnus arborèrent leur pavillon et furent identifiés comme faisant partie de la flotte britannique.<sup>5</sup>

5. Que, le 29 mai 1946, le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu par câble le texte de la note suivante adressée au représentant des Etats-Unis par le chef de l'état-major albanais:

<sup>1</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, No. 15, page 301.

<sup>2</sup> *Ibid.*, No. 16, page 334.

<sup>3</sup> *Ibid.*, page 326.

<sup>4</sup> *Ibid.*, page 328.

<sup>5</sup> *Ibid.*, page 330.

<sup>6</sup> *Ibid.*, page 326.

<sup>1</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, No 15, page 301.

<sup>2</sup> *Ibid.*, No 16, page 334.

<sup>3</sup> *Ibid.*, page 326.

<sup>4</sup> *Ibid.*, page 328.

<sup>5</sup> *Ibid.*, page 330.

<sup>6</sup> *Ibid.*, page 326.

"It has come to our attention that foreign warships and merchant vessels have been entering Albanian territorial waters without prior notification or permission of our authorities. Please inform your authorities that such vessels may not sail in Albanian territorial waters without notification and permission from this Government. At the same time would you kindly similarly inform the British and Greek authorities."

6. The Central Mine Clearance Board had decided that the clearance of mines from the Corfu Channel should be carried out only after the approval of the Albanian Government had been obtained, and there was no unanimous decision taken by the Board for the clearance of the mines from Albanian territorial waters.<sup>1</sup>

7. The French Commander Mestre was not a representative of the competent organization.<sup>2</sup>

8. General Hodgson, Chief of the British Military Mission in Albania, in a note addressed to the General Staff of the Albanian National Army on 25 January 1945, had stated that even the channels of navigation declared open were not safe, and that ships navigating in them did so at their own risk.<sup>3</sup>

V. The Sub-Committee, without giving any prior opinion on the accuracy or origin of the allegations mentioned above, considers that the time to examine them has not come, for the following reasons:

First of all, it is necessary to decide whether the three basic facts previously referred to can be considered as established and confirmed: damages sustained by His Majesty's Navy; the existence of an unnotified minefield in the Corfu Channel on 22 October 1946, and participation of the Albanian Government in laying this minefield.

If these three facts are established, it would then be advisable to consider the Albanian allegations already mentioned, to decide whether in view of them, responsibility for the damage sustained by the British Navy is eliminated, reduced, or shifted.

If these three facts are not established, it is useless to consider the said allegations when evaluating the United Kingdom complaint.

With regard to the first fact (damage and loss of life suffered by British ships), the Sub-Committee ascertained that no conflicting evidence exists.

Concerning the second point (the existence of an unnotified minefield in the Corfu Channel on 22 October 1946), no agreement could be reached as to whether the mines which damaged

"Notre attention a été attirée sur le fait que des bâtiments de guerre et des navires de commerce étrangers ont pénétré dans les eaux territoriales albanaises sans avertissement préalable ni autorisation de nos autorités. Veuillez informer vos autorités que de tels bâtiments ne doivent pas naviguer dans les eaux territoriales albanaises sans avertissement et sans autorisation de ce Gouvernement. Je vous prie en même temps de bien vouloir en informer les autorités britanniques et grecques."

6. Que le Bureau central de déminage avait décidé que le dragage des mines dans le détroit de Corfou s'effectuerait seulement après approbation du Gouvernement albanais; que le Bureau n'avait pas pris de décision unanime en vue du dragage des mines dans les eaux territoriales albanaises<sup>1</sup>.

7. Que le capitaine de frégate français Mestre n'était pas un représentant de l'organe compétent<sup>2</sup>.

8. Que le général Hodgson, chef de la Mission militaire britannique en Albanie, dans une note adressée à l'état-major général de l'armée nationale albanaise, le 25 janvier 1945, affirmait que même les voies de navigation déclarées ouvertes n'étaient pas sûres, et que les navires y naviguaient à leurs risques et périls<sup>3</sup>.

V. La Sous-Commission, sans préjuger l'exactitude ou l'origine des allégations mentionnées ci-dessus, considère que le moment n'est pas venu de les examiner, et cela pour les raisons suivantes:

En premier lieu, il est nécessaire de juger si les trois faits fondamentaux auxquels il a été fait allusion peuvent être considérés comme vérifiés et confirmés, à savoir: les avaries subies par la marine de Sa Majesté, l'existence, à la date du 22 octobre 1946, d'un champ de mines non signalé dans le détroit de Corfou, et la participation du Gouvernement albanais au mouillage de ce champ de mines.

Si ces trois faits sont établis, il serait alors opportun d'examiner les allégations albanaises déjà mentionnées et de décider si, en conséquence, la responsabilité des dommages subis par la marine britannique disparaît, est réduite ou incombe à d'autres.

Si ces trois faits ne sont pas établis, il est inutile d'examiner les dites allégations lors de l'examen de la plainte formulée par le Gouvernement britannique.

En ce qui concerne le premier fait (avaries subies par les bâtiments britanniques et perte de vies humaines), la Sous-Commission a établi qu'il n'y avait pas de témoignages contradictoires.

En ce qui concerne le deuxième fait (existence, à la date du 22 octobre 1946, d'un champ de mines non signalé dans le détroit de Corfou), il n'a pas été possible de se mettre d'accord sur

<sup>1</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, No. 16, page 332.

<sup>2</sup> *Ibid.*, No. 18, page 381.

<sup>3</sup> *Ibid.*, No. 16, page 333.

<sup>1</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, No 16, page 332.

<sup>2</sup> *Ibid.*, No 18, page 381.

<sup>3</sup> *Ibid.*, No 16, page 333.

the British destroyers on 22 October 1946 were part of the minefield which was located in sweeping operations on 13 November.

The attention of the Security Council is drawn to the fact that the relevance of some allegations made by the representative of Albania concerning, for instance, the principle of innocent passage, the territorial waters, etc., depends on the interpretation of points of law.

VI. The Sub-Committee appointed by the Security Council held ten meetings. Some of the meetings were devoted to interrogation of the representatives of the United Kingdom and Albania. Another was devoted to questioning His Excellency Mr. Vassili Dendramis, the permanent representative of Greece to the United Nations. The remaining meetings were taken up with the study, by members of the Sub-Committee, of the allegations and evidence submitted by the two parties.

The replies given by the representatives of the United Kingdom, Albania, and Greece are included in Appendix II.<sup>1</sup> It can easily be seen that in these replies each of the parties re-affirmed the same points of view which they had previously stated before the Security Council.

The representative of Syria on the Security Council took part in one of the meetings of the Sub-Committee, having expressed the desire to put certain questions to the representatives of the United Kingdom and Albania.

In addition to the documents submitted directly to the Council, the Sub-Committee examined the following documents, in order to complete its study as far as possible: Extracts of the records of the International Central Mine Clearance Board and the Mediterranean Zone Mine Clearance Board, and also various charts submitted by the representative of the United Kingdom.

Inquiries were made as to the possibility of Commander Mestre's being directly interrogated by members of the Sub-Committee; in reply the following note was received from the French delegation:

New York, 6 March 1947

"Dear Mr. Zuleta Angel,

"The French Government, to which I communicated the wish of the Sub-Committee of the Security Council to interrogate Commander Mestre with regard to the mines in the Corfu Channel, has let me know that Commander Mestre is not able to leave for New York at the present time.

"I should be grateful to you if you would communicate this reply to the members of the Sub-Committee.

"I have honour to be . . .

(Signed) Alexandre PARODI  
Ambassador of France"

VII. At various meetings of the Sub-

<sup>1</sup> See pages 87 to 109.

le fait de savoir si les mines qui, le 22 octobre 1946, ont endommagé les destroyers britanniques faisaient partie du champ de mines découvert au cours des opérations de nettoyage du 13 novembre.

L'attention du Conseil de sécurité est attirée sur le fait que la pertinence de certaines allégations faites par le représentant de l'Albanie, touchant par exemple le principe du passage inoffensif, les eaux territoriales, etc., dépend de l'interprétation de points de droit.

VI. La Sous-Commission nommée par le Conseil de sécurité a tenu dix séances. Quelques-unes de ces séances ont été consacrées à l'audition des représentants du Royaume-Uni et de l'Albanie. A une autre séance on a posé des questions à Son Excellence M. Vassili Dendramis, représentant permanent de la Grèce auprès des Nations Unies. Au cours des autres séances, des membres de la Sous-Commission ont étudié les allégations et les preuves soumises par les deux parties.

Les réponses données par les représentants du Royaume-Uni, de l'Albanie et de la Grèce figurent à l'Appendice II<sup>1</sup>. On peut constater aisément que chacune des parties reprend, dans ces réponses, le point de vue qu'elle avait précédemment défendu devant le Conseil de sécurité.

Le représentant de la Syrie au Conseil de sécurité, ayant exprimé le désir de poser certaines questions aux représentants du Royaume-Uni et de l'Albanie, a été admis à prendre part à l'une des séances de la Sous-Commission.

Outre les documents soumis directement au Conseil, la Sous-Commission, afin de parfaire autant que possible son étude, a examiné les documents suivants: extraits des dossiers du Bureau central international de déminage et du Bureau de déminage de la zone méditerranéenne, ainsi que différentes cartes soumises par le représentant du Royaume-Uni.

On a voulu savoir si le capitaine de frégate Mestre pouvait être directement interrogé par des membres de la Sous-Commission; en réponse, la délégation française a envoyé la note suivante:

New-York, le 6 mars 1947

"Cher Monsieur Zuleta Angel,

"Le Gouvernement français, auquel je n'avais pas manqué de faire part du désir de la Sous-Commission du Conseil de sécurité d'entendre le capitaine de frégate Mestre au sujet des mines de Corfou, me fait savoir que ce dernier ne peut actuellement se rendre à New-York.

"Je vous serais reconnaissant de bien vouloir communiquer cette réponse aux membres de la Sous-Commission.

"Veuillez agréer . . .

(Signé) Alexandre PARODI  
Ambassadeur de France"

VII. Au cours de plusieurs séances de la Sous-

<sup>1</sup> Voir pages 87 à 109.



Committee the Polish representative drew attention to various facts which he considered to be especially significant, as they tended to establish certain conclusions. As it was not considered to be the function of the Sub-Committee to draw such conclusions, the Polish representative agreed to present this selection of facts to the Security Council in an additional report on his own responsibility.<sup>1</sup>

#### CONCLUSIONS

It is submitted that the first question which the Security Council should face is whether or not, having regard to the nature and extent of the evidence available, the Security Council feels itself able to pronounce on the questions:

(a) Whether or not a minefield existed in the swept channel opposite Saranda Bay on 22 October 1946; and

(b) Whether or not this minefield was laid by Albania or with the connivance of the Albanian Government.

#### APPENDIX I

##### ADDITIONAL REPORT SUBMITTED BY THE REPRESENTATIVE OF POLAND TO THE REPORT OF THE SUB-COMMITTEE ON INCIDENTS IN THE CORFU CHANNEL

I. Considering that the main aim of the Sub-Committee of the Security Council on the Incidents in the Corfu Channel was to "*examine all the available evidence concerning the above mentioned incidents, and to make a report to the Security Council . . . on the facts of the case as disclosed by such evidence*",<sup>2</sup> the Polish representative asked at various meetings of the Sub-Committee that certain facts established during the proceedings of the Sub-Committee which are relevant to the question under consideration should form the main part of the report, and thus enable all the members of the Security Council to draw certain conclusions and to form an opinion on the basic questions.

II. It was agreed by the Sub-Committee that the problem under consideration could not be solved before the three following questions were answered:

(a) Whether explosions on 22 October 1946 caused loss of life and damage to ships of the Royal Navy when sailing in the Corfu Channel;

(b) Whether a minefield existed in the Channel on 22 October 1946, and whether this minefield was unnotified; and

Commission, le représentant de la Pologne a attiré l'attention sur différents faits qu'il considère comme particulièrement importants, parce que de nature à mener à certaines conclusions. Comme il ne rentre pas dans les attributions de la Sous-Commission de tirer ces conclusions, le représentant de la Pologne a accepté de soumettre cet ensemble de faits au Conseil de sécurité dans un rapport additionnel, cela sous sa propre responsabilité<sup>1</sup>.

#### CONCLUSIONS

La Sous-Commission émet l'opinion que la première question qui se pose au Conseil de sécurité est de savoir si le Conseil, étant donné la nature et la portée des preuves dont il dispose, se croit ou non en mesure de se prononcer sur les points suivants:

a) Existait-il un champ de mines, le 22 octobre 1946, dans le chenal dragué en face de la baie de Saranda?

b) Ce champ de mines a-t-il été mouillé par l'Albanie ou de connivence avec le Gouvernement albanais?

#### APPENDICE I

##### SUPPLÉMENT AU RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION CHARGÉE D'ENQUÊTER SUR LES INCIDENTS SURVENUS DANS LE DÉTROIT DE CORFOU, SOUMIS PAR LE REPRÉSENTANT DE LA POLOGNE.

I. Considérant que la Sous-Commission du Conseil de sécurité chargée d'enquêter sur les incidents survenus dans le détroit de Corfou a pour objet essentiel "*d'examiner tous les témoignages dont on dispose sur les incidents en question, et [de] faire rapport au Conseil de sécurité . . . sur les faits qui ont à l'origine du différend tels qu'ils se dégagent des témoignages dont on dispose*",<sup>2</sup> le représentant de la Pologne a demandé, au cours de plusieurs séances de la Sous-Commission, que certains faits, établis au cours des séances de la Sous-Commission et qui ont trait à la question étudiée, constituent la partie principale du rapport, ce qui permettrait à tous les membres du Conseil de sécurité de tirer certaines conclusions et de se former une opinion sur les questions essentielles.

II. Les membres de la Sous-Commission ont été d'accord pour estimer que le problème en cause ne pouvait être résolu avant qu'on n'eût trouvé la réponse aux trois questions suivantes:

a) Les explosions du 22 octobre 1946 ont-elles provoqué des pertes de vies humaines et endommagé des navires de la marine royale naviguant dans le détroit de Corfou?

b) Existait-il un champ de mines dans le détroit de Corfou, le 22 octobre 1946; ce champ de mines avait-il été signalé?

<sup>1</sup> See Appendix I.

<sup>2</sup> Quotation from the resolution adopted at the 114th meeting of the Security Council. See *Official Records of the Security Council*, Second Year, No. 18, page 364.

<sup>1</sup> Voir l'Appendice I.

<sup>2</sup> Citation tirée de la résolution adoptée au cours de la 114ème séance du Conseil de sécurité. Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, No 18, page 364.

(c) Whether this minefield was laid by Albania or with the connivance of the Albanian Government.

In the opinion of the Polish representative, the proceedings before the Security Council and the Sub-Committee confirmed only the first question, while no evidence exists on the remaining two questions.

III. During the proceedings of the Sub-Committee a certain number of facts directly relating to the problem have been established. Both in the draft report prepared by the Secretariat and in that prepared by the Chairman of the Sub-Committee, a list of the above-mentioned facts has been included. In both cases, the Polish representative was prepared to accept the reports as a basis for the report of the Sub-Committee, subject to certain minor changes he would propose. The Polish representative was prepared to dispense with any conclusions if such were implied in the proposed list of facts, and agreed to include in the report any facts any other representative might consider relevant to the basic problem.

IV. In the opinion of the Polish representative, the report as accepted at the meeting of the Sub-Committee on 12 March 1947 does not represent a report "on the facts of the case", and therefore does not fulfil the task set forth by the Security Council for the Sub-Committee. The Polish representative had no objections to the main parts of the report; however, he could not accept it as such and reserved for himself the right to submit an additional report on the facts established during the proceedings of the Sub-Committee.

V. In the opinion of the Polish representative, the following facts established on the basis of evidence should be taken into consideration by the Security Council, when pronouncing itself on the two questions:

(a) Whether a minefield existed in the Corfu Channel on 22 October 1946, and

(b) Whether this minefield was laid by Albania or with the connivance of the Albanian Government.

#### A. *Facts relating to the situation prior to the explosion*

1. The existence of a German minefield CP8 directly in the vicinity of the explosion and the question whether the incident could have been caused by floating mines or mines remaining from a previously swept field.<sup>1</sup>

2. General Hodgson, chief of the British Military Mission in Albania, in a note addressed to the General Staff of the Albanian National Army on 25 January 1945, said that even the channels

<sup>1</sup> See *Mine Information Mediterranean*, dated 17 August 1945, part IV, page 2.

c) Ce champ de mines avait-il été mouillé par l'Albanie ou de connivence avec le Gouvernement albanais?

De l'avis du représentant de la Pologne, les débats qui se sont déroulés au Conseil de sécurité et à la Sous-Commission ont simplement confirmé la réponse à la première question, tandis qu'il n'existe aucune preuve pour les deux autres.

III. Au cours des séances de la Sous-Commission, un certain nombre de faits se rapportant directement au problème ont été établis. Une liste de ces faits figure tant dans le projet de rapport préparé par le Secrétariat que dans le projet préparé par le Président de la Sous-Commission. Le représentant de la Pologne est prêt à adopter ces rapports comme base du rapport de la Sous-Commission, sous réserve de certaines modifications d'importance secondaire qu'il proposera. Le représentant de la Pologne est disposé à admettre que l'on se dispense de formuler des conclusions, si celles-ci se trouvent implicitement contenues dans le projet de liste de faits, et il est d'accord pour inclure dans le corps même du rapport tous les faits qu'un représentant, quel qu'il soit, considérera comme se rapportant au problème essentiel.

IV. De l'avis du représentant de la Pologne, le rapport, tel qu'il a été adopté à la séance tenue par la Sous-Commission le 12 mars 1947, ne constitue pas un rapport "sur les faits de la cause" et ne correspond donc pas à la tâche que le Conseil de sécurité a assignée à la Sous-Commission. Bien que le représentant de la Pologne n'élève aucune objection contre les principales parties du rapport, il ne peut l'admettre sous sa forme actuelle et s'est réservé le droit de présenter un rapport additionnel sur les faits établis au cours des débats de la Sous-Commission.

V. De l'avis du représentant de la Pologne, le Conseil de sécurité devrait tenir compte des faits prouvés, dont la liste est donnée ci-dessous, avant de se prononcer sur les deux questions suivantes:

a) Existait-il un champ de mines dans le détroit de Corfou à la date du 22 octobre 1946?

b) Ce champ de mines a-t-il été mouillé par l'Albanie ou de connivence avec le Gouvernement albanais?

#### A. *Faits relatifs à la situation avant l'explosion*

1. L'existence d'un champ de mines allemand CP8, dans le voisinage immédiat du lieu de l'explosion et la question de savoir si l'incident a pu être causé par des mines flottantes ou des mines demeurées dans un endroit précédemment déminé<sup>1</sup>.

2. Dans une note adressée à l'état-major de l'armée nationale albanaise, en date du 25 janvier 1945, le général Hodgson, chef de la Mission militaire britannique en Albanie, a

<sup>1</sup> Voir *Mine Information Mediterranean*, en date du 17 août 1945, quatrième partie, page 2.

of navigation declared open were not safe and ships navigating in them did so at their own risk.<sup>1</sup>

3. On 29 May 1946 the Government of the United Kingdom received the text of a note which the United States representative had received from the Albanian Chief of Staff warning the authorities concerned that vessels must not sail in Albanian territorial waters without notification.<sup>2</sup>

*B. Facts relating to the situation in the channel during explosions*

4. The heavy British cruisers passed through the alleged rather dense minefield without being damaged, while lighter ships struck the mines.<sup>3</sup>

5. A west wind of 15 to 20 miles per hour was blowing the ships toward the Albanian shore.<sup>4</sup>

6. The first explosion occurred at 14.53, while the second explosion occurred at 16.16. The difference is nearly one hour and a quarter, during which time the vessels had been manoeuvring in the alleged minefield without being struck by mines.<sup>5</sup>

*C. Facts relating to the situation in the channel after the explosion*

7. On 29 October 1946, three UNRRA barges passed through the alleged minefield undamaged.<sup>6</sup>

8. No explosion occurred during the operations of the British Navy in the Channel on 12 November, prior to the minesweeping.<sup>7</sup>

*D. Facts relating to the minesweeping on 13 November*

9. The Mediterranean Zone Board agreed to ask the Central Board to request the concurrence of the Albanian Government for a check sweep of those parts of the Medri routes which passed through Albanian territorial waters.<sup>8</sup>

10. The Central Mine Clearance Board had decided that the clearance of mines from the

signalé que même les chenaux déclarés ouverts à la navigation n'étaient pas sûrs et que les navires ne pouvaient s'y engager qu'à leurs risques et périls.<sup>1</sup>

3. Le 29 mai 1946, le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu le texte d'une note adressée au représentant des Etats-Unis par le chef de l'état-major albanais, avertissant les autorités intéressées que les navires ne devaient pas entrer sans préavis dans les eaux territoriales albanaises.<sup>2</sup>

*B. Faits concernant la situation dans le détroit de Corfou pendant les explosions*

4. Les croiseurs lourds britanniques ont traversé sans dommages le champ de mines dont on affirme l'existence et où les mines auraient été assez proches les unes des autres, alors que les bâtiments légers ont heurté les mines.<sup>3</sup>

5. Un vent d'ouest de 15 à 20 milles par heure poussait les navires vers la côte albanaise.<sup>4</sup>

6. La première explosion s'est produite à 14 h. 53 et la seconde à 16 h. 16; dans l'intervalle d'environ une heure et quart, les navires ont manœuvré dans le prétendu champ de mines sans en heurter aucune.<sup>5</sup>

*C. Faits concernant la situation dans le détroit après l'explosion*

7. Le 29 octobre 1946, trois chalands de l'UNRRA ont traversé sans dommages le champ de mines dont on affirme l'existence.<sup>6</sup>

8. Aucune explosion ne s'est produite au cours des opérations de la marine britannique dans le détroit, le 12 novembre, date antérieure au déminage.<sup>7</sup>

*D. Faits concernant les opérations de déminage du 13 novembre*

9. Le Bureau de la zone méditerranéenne a accepté de demander au Bureau central de déminage d'inviter le Gouvernement albanais à participer à un dragage de sécurité des parties des routes Medri qui passent dans les eaux territoriales albanaises.<sup>8</sup>

10. Le Bureau central de déminage avait décidé que le déminage du détroit de Corfou ne

<sup>1</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, No. 16, page 333, and No. 18, page 386 (statements by the representatives of Albania and of the United Kingdom, respectively). See also Appendix II, section A, question 4, and section D, question 19.

<sup>2</sup> See Appendix II, section B, question 6.

<sup>3</sup> *Ibid.*, section E, question 24.

<sup>4</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, No. 15, pages 294 and 295.

<sup>5</sup> See Appendix II, section E, question 20.

<sup>6</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, No. 15, page 297. See also Appendix II, section E, question 23.

<sup>7</sup> See *Minutes of the Mediterranean Zone Board*, meeting of 28 October 1946, page 4.

<sup>1</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, No 16, page 333, et No 18, page 386 (déclarations des représentants de l'Albanie et du Royaume-Uni, respectivement). Voir aussi l'Appendice II, section A, question 4, et section D, question 19.

<sup>2</sup> Voir l'Appendice II, section B, question 6.

<sup>3</sup> *Ibid.*, section E, question 24.

<sup>4</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, No 15, pages 294 et 295.

<sup>5</sup> Voir l'Appendice II, section E, question 20.

<sup>6</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, No 15, page 297. Voir aussi l'Appendice II, section E, question 23.

<sup>7</sup> Voir les *Procès-verbaux des séances du Bureau de déminage de la zone méditerranéenne*, séance du 28 octobre 1946, page 4.

Corfu Channel should be carried out only after the approval of the Albanian Government had been obtained.<sup>1</sup>

11. The British and Greek representatives rejected the Yugoslav and Soviet proposal that Albania should be invited to participate in mine clearance of her coastal waters.<sup>2</sup>

12. The responsibility for the minesweeping of the Corfu Channel was laid by the Mediterranean Zone Board upon Greece but the Commander of the British Naval Forces unilaterally ordered Greek forces to undertake other tasks than those assigned by the Board.<sup>3</sup>

13. The French naval officer, Commander Mestre, who was present as an observer during the minesweeping on 14 November, was invited by the British Command without the knowledge of the Mediterranean Mine Clearance Board, and without its authorization.<sup>4</sup>

14. The statement of the Albanian representative allowed a possibility that mines could have been laid under cover of darkness without the knowledge of the Albanian coastal authorities.<sup>5</sup>

15. No evidence exists that the fragments of the mines which caused the explosions on 22 October 1946 are identical with the mines found during operations of 13 November 1946.<sup>6</sup>

16. All the mines found on 13 November were brand-new and could have been in the water less than two months.<sup>7</sup>

17. Exhibit VIII presented by the representative of the United Kingdom shows that the mine nearest to the Albanian shore, allegedly found on 13 November, was 525 yards from the shore, while the British statement places the mine only 300 yards from the shore.<sup>8</sup>

18. Actual laying of mines requires about fifteen minutes for eight mines from one mine-laying vessel.<sup>9</sup>

19. On 20 February 1947, Lloyd's listed that forty-five ships were sunk by mines and sixty-four had been damaged since the end of hostilities. In addition, eighty-six small vessels under 500 gross tons were sunk and thirty-one were damaged.<sup>10</sup>

devrait être effectué qu'après approbation par le Gouvernement albanais<sup>1</sup>.

11. Le représentant de la Grande-Bretagne et le représentant de la Grèce ont rejeté la proposition de la Yougoslavie et de l'Union soviétique tendant à inviter l'Albanie à participer au déminage de ses eaux côtières<sup>2</sup>.

12. Le Bureau de la zone méditerranéenne a chargé la Grèce de déminer le détroit de Corfou, mais, par une décision unilatérale, le commandant des forces navales britanniques a ordonné aux forces grecques d'accomplir des tâches autres que celles qui leur avaient été assignées par le Bureau<sup>3</sup>.

13. Le capitaine de frégate Mestre, de la marine française, qui a assisté au dragage du 13 novembre en qualité d'observateur, y a été invité par le commandant britannique sans l'autorisation et à l'insu du Bureau de déminage de la zone méditerranéenne<sup>4</sup>.

14. La déclaration du représentant de l'Albanie indique qu'il est possible que les mines aient été posées à la faveur de l'obscurité et à l'insu des autorités côtières albanaises<sup>5</sup>.

15. Il n'existe aucune preuve que les éclats des mines qui ont provoqué les explosions du 22 octobre 1946 proviennent de mines identiques à celles qui ont été trouvées au cours des opérations du 13 novembre 1946<sup>6</sup>.

16. Les mines trouvées le 13 novembre étaient toutes neuves et il se pouvait qu'elles aient été dans l'eau moins de deux mois<sup>7</sup>.

17. La pièce VIII, soumise par le représentant du Royaume-Uni, montre que la mine la plus proche de la côte albanaise, qui aurait été trouvée le 13 novembre, était à 525 yards de la côte alors que, d'après la déclaration britannique, cette mine n'était qu'à 300 yards de la côte<sup>8</sup>.

18. Il faut à un navire mouilleur de mines environ quinze minutes pour poser huit mines<sup>9</sup>.

19. Le 20 février 1947, Lloyd's a publié une liste indiquant que quarante-cinq navires ont été coulés et soixante-quatre endommagés par des mines depuis la fin des hostilités. En outre, quatre-vingt-six bateaux d'un tonnage brut inférieur à 500 tonnes ont été coulés et trente et un endommagés<sup>10</sup>.

<sup>1</sup> See *Minutes of the Central Board*, meeting of 31 October, resumed on 1 and 5 November 1946.

<sup>2</sup> See Appendix II, section II, question 43.

<sup>3</sup> *Ibid.*, section II, question 42, and section E, question 23.

<sup>4</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, No. 18. See also *Minutes of the Mediterranean Zone Board*, meeting of 10 December 1946, pages 11 and 12.

<sup>5</sup> See Appendix II, section F, question 35.

<sup>6</sup> *Ibid.*, section E, question 25.

<sup>7</sup> *Ibid.*, section E, question 26.

<sup>8</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15.

<sup>9</sup> See Appendix II, section E, question 31.

<sup>10</sup> See Associated Press statement 1152A, 22 February 1947.

<sup>1</sup> Voir les *Procès-verbaux des séances du Bureau central de déminage*, séance du 31 octobre, reprise les 1er et 5 novembre 1946.

<sup>2</sup> Voir l'Appendice II, section II, question 43.

<sup>3</sup> *Ibid.*, section II, question 42, et section E, question 23.

<sup>4</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, No 18. Voir aussi les *Procès-verbaux des séances du Bureau de déminage de la zone méditerranéenne*, séance du 10 décembre 1946, pages 11 et 12.

<sup>5</sup> Voir l'Appendice II, section F, question 35.

<sup>6</sup> *Ibid.*, section E, question 25.

<sup>7</sup> *Ibid.*, section E, question 26.

<sup>8</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 6, annexe 15.

<sup>9</sup> Voir l'Appendice II, section E, question 31.

<sup>10</sup> Communiqué 1152A de l'Associated Press, 22 février 1947.

VI. The Polish representative stated at various meetings of the Sub-Committee that no evidence is available as to the existence of the minefield on 13 November 1946. There is only a British statement in this respect, and as the United Kingdom is a party to the dispute this statement cannot be accepted as evidence.

VII. The Polish representative held the opinion that the statement of Commander Mestre<sup>1</sup> cannot be taken into consideration as evidence as it contains several contradictions. Commander Mestre states that the result of the sweeping on 13 November 1946 was twenty-two mines, but he indicates that he only saw eight mines during the first and second lap. In his statement of 16 November he says that two mines were brought ashore, one of which he examined, while the other could not be examined because of the darkness. On 23 November he states that "owing to the difficulty of getting ashore before nightfall I was not able to examine them personally on shore." On 16 November, Commander Mestre described the mines as German mines of the type GR, while on 23 November the mine shown to him in Malta he described as a German mine type GY which is much larger in diameter and differs so much in shape from the GR type that the fact that the mines were submerged in water does not justify the error, especially as on 16 November Commander Mestre stated that he examined one mine on the shores of Corfu. Commander Mestre's report does not give any location of the mines or of the minesweeping operation except for the description of a general character that the operation took place in the Corfu Channel.

VIII. At various meetings of the Sub-Committee the Polish representative pointed out that, although many of the British allegations and Albanian counter-allegations have no direct bearing on the answer to the basic questions, they should be taken into consideration for the purpose of understanding the whole atmosphere of the mutual relations between the United Kingdom and Albania, which in his opinion was responsible for allowing this question to develop into a dispute before the Security Council.

## APPENDIX II

### QUESTIONS PUT TO THE REPRESENTATIVES OF ALBANIA, GREECE AND THE UNITED KINGDOM AND THEIR REPLIES

A. *Questions submitted by the representative of Australia and put to the representative of Albania at the second meeting of the Sub-Committee.*

*Question 1:* Does the Albanian Government agree that the incident on 22 October 1946 re-

<sup>1</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second year, Supplement No. 6, Annex 15, Exhibit V.

VI. Au cours de diverses séances de la Sous-Commission, le représentant de la Pologne a déclaré qu'on ne dispose d'aucune preuve de l'existence du champ de mines à la date du 13 novembre 1946. On ne possède en la matière qu'une déclaration du Royaume-Uni. Ce pays étant partie au différend, cette déclaration ne peut être admise comme preuve.

VII. De l'avis du représentant de la Pologne, la déclaration du capitaine de frégate Mestre<sup>1</sup> ne peut être considérée comme constituant une preuve, car elle contient plusieurs contradictions. Le capitaine de frégate Mestre déclare que les opérations de dragage du 13 novembre 1946 ont ramené vingt-deux mines, mais il précise qu'il n'en a vu que huit pendant les première et seconde phases. Dans sa déclaration du 16 novembre, il dit que deux mines ont été débarquées et qu'il en a examiné une, alors que l'autre n'a pu être examinée, à cause de l'obscurité. Le 23 novembre, il déclare: "... par suite de difficulté pour me rendre à terre avant la tombée de la nuit, je n'avais pu les observer moi-même sur le rivage." Le 16 novembre, le capitaine de frégate Mestre a décrit les mines comme étant des mines allemandes du type GR, alors que le 23 novembre, il décrit la mine qui lui a été montrée à Malte comme une mine allemande du type GY. Or, ce type est d'un diamètre beaucoup plus grand et d'une forme si différente du type GR que l'immersion de ces mines ne saurait expliquer cette erreur, d'autant plus que, le 16 novembre, le capitaine de frégate Mestre a déclaré qu'il avait examiné une mine à terre à Corfou. Le rapport du capitaine de frégate Mestre ne précise pas où se trouvaient les mines et où a eu lieu l'opération de dragage: il se borne à indiquer, d'une manière générale, que l'opération a eu lieu dans le détroit de Corfou.

VIII. Au cours de diverses séances de la Sous-Commission, le représentant de la Pologne a fait observer que bien qu'un grand nombre des allégations britanniques et des contre-allégations albanaises n'intéressent pas directement la réponse à fournir aux questions essentielles, on devrait en tenir compte pour se faire une idée du climat général des relations entre le Royaume-Uni et l'Albanie. C'est ce climat qui, à son avis, a transformé cette affaire en un différend porté devant le Conseil de sécurité.

## APPENDICE II

### QUESTIONS POSÉES AUX REPRÉSENTANTS DE L'ALBANIE, DE LA GRÈCE ET DU ROYAUME-UNI ET RÉPONSES

A. *Questions soumises par le représentant de l'Australie et posées au représentant de l'Albanie au cours de la deuxième séance de la Sous-Commission.*

*Question 1:* Le Gouvernement albanais reconnaît-il que l'incident survenu le 22 octobre 1946

<sup>1</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15, pièce V.

sulted in damage and loss of life of the kind described by the United Kingdom?

*Answer:* The explanation of this point had already been given in the communications of the Albanian Government to the United Nations.<sup>1</sup> The Albanian coastal forces had witnessed the explosion on the British ships and Albanian sailors had gone out from the shore in boats to offer help. However, the Albanian Government had learned the details of the damage to the British ships only through the United Kingdom Government.

*Question 2:* Although the Albanian Government has not signed the Hague Convention of 1907, does it consider itself bound by the terms of this Convention?

*Answer:* As stated in its first note to the United Kingdom Government, the Albanian Government was aware of the Hague Convention of 1907, and although it had made no declaration concerning that Convention, the Albanian Government respected it.

*Additional question:* If the Hague Convention of 1907 was found to cover this present situation, would the Albanian Government consider itself bound by the terms of this Convention in its attitude and actions?

*Answer:* The Albanian Government had said it respected the Convention and like other Powers remained faithful to that Convention.

*Question 3:* The sweeping of the Corfu Channel in 1944 seems to have established the navigational channel. Did the Albanian Government object to or make any protest against the sweeping of the channel in 1944?

*Answer:* The Albanian Government had received no official communication from the Mediterranean Zone Mine Clearance Board. The Albanian Government was informed by the Head of the British Military Mission in Albania that minesweeping in the Corfu Channel had taken place, but it knew nothing of how this minesweeping had been accomplished.

As had been previously stated, the Head of the British Military Mission had warned the Albanian Government that navigation in the swept channels was unsafe.

*Question 4:* Did the Albanian Government acknowledge receipt of the relevant Medri Charts which were distributed and, if so, did the Albanian Government take any action concerning this matter?

*Answer:* The Albanian Government never received any official communication from the Mediterranean Zone Mine Clearance Board and it did not have any official relationship with it. As mentioned in the Albanian note to the United Kingdom dated 21 December 1946,<sup>2</sup> when the Head of the British Military Mission informed the Albanian Government that navigation in the

a entraîné des dommages et des pertes de vies humaines tels que ceux qui ont été indiqués par le Royaume-Uni?

*Réponse:* La réponse à cette question a déjà été donnée dans les communications du Gouvernement albanais aux Nations Unies<sup>1</sup>. Les forces côtières albanaises ont été témoin de l'explosion qui s'est produite sur les bâtiments britanniques, et des embarcations armées par des marins albanais ont pris la mer pour aller offrir leur aide. Toutefois, c'est seulement par le Gouvernement du Royaume-Uni que le Gouvernement albanais a appris le détail des dommages subis par les bâtiments britanniques.

*Question 2:* Bien que le Gouvernement albanais n'ait pas signé la Convention de La Haye de 1907, se considère-t-il lié par les termes de cette Convention?

*Réponse:* Ainsi qu'il l'a déclaré dans sa première note adressée au Gouvernement du Royaume-Uni, le Gouvernement albanais n'était pas sans connaître les dispositions de la Convention de La Haye de 1907, et, bien qu'il n'ait pas fait de déclaration relativement à cette Convention, le Gouvernement albanais la respecte.

*Question complémentaire:* Si l'on constatait que la Convention de La Haye de 1907 s'applique à la situation présente, le Gouvernement albanais se considérerait-il lié par les termes de cette Convention en ce qui concerne son attitude et ses actes?

*Réponse:* Le Gouvernement albanais a déclaré qu'il respectait la Convention et que, comme d'autres Puissances, il y reste fidèle.

*Question 3:* Le déminage du détroit de Corfou en 1944 semble avoir donné lieu à l'établissement d'un chenal de navigation. Le Gouvernement albanais a-t-il élevé des objections ou protesté contre le déminage du détroit en 1944?

*Réponse:* Le Gouvernement albanais n'a reçu aucune communication officielle du Bureau de déminage de la zone méditerranéenne. Le Gouvernement albanais a été informé par le chef de la Mission militaire britannique en Albanie qu'on avait procédé à des dragages de mines dans le détroit de Corfou, mais il ignore absolument comment cette opération s'est effectuée.

Comme on l'a déclaré précédemment, le chef de la Mission militaire britannique avait averti le Gouvernement albanais que la navigation, dans les chenaux dragués, n'était pas sûre.

*Question 4:* Le Gouvernement albanais a-t-il accusé réception des cartes marines Medri de cette zone qui ont été distribuées et, dans l'affirmative, a-t-il pris des mesures quelconques en la matière?

*Réponse:* Le Gouvernement albanais n'a jamais reçu de communication officielle du Bureau de déminage de la zone méditerranéenne et n'était pas en relations officielles avec ce Bureau. Comme le mentionne la note albanaise du 21 décembre 1946<sup>2</sup>, adressée au Royaume-Uni, lorsque le chef de la Mission militaire britannique a informé le Gouvernement albanais

<sup>1</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 3, Annex 9.

<sup>2</sup> *Ibid.*, Annex 8, page 41.

<sup>1</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 3, Annexe 9.

<sup>2</sup> *Ibid.*, Annexe 8, page 41.



swept channels was unsafe, he presented one Medri Chart of the minefields and swept channels in Albanian waters.

*Additional answer by the representative of the United Kingdom:* Medri Charts had been forwarded by the British Admiralty Hydrographic Office on behalf of the International Routing and Reporting Authority monthly between October 1945 and October 1946, addressed to the Minister of Public Works in Tirana. No receipt had been received for any of the charts; only the last chart had been returned; it was marked "closed down".

*Additional question put by the representative of Poland to the representative of the United Kingdom:* Has any direct or indirect evidence been established that Albania received the other minefield charts?

*Answer by the representative of the United Kingdom:* He could only say that the other charts were sent out from the Hydrographic Office in the regular way. All notices to mariners were published and sent in that same way. He did not know whether the others had been received. The last one had reached Tirana, because it had been returned from there.

*Additional question:* On what date did the Albanian Government receive the Medri Chart from the Head of the British Military Mission, and could the representative of Albania make inquiries as to what happened to the Medri Charts sent out by the British Admiralty Hydrographic Office which were not returned?

*Answer:* The Medri Chart had been received from the Head of the British Military Mission on 25 January 1946; the Albanian representative could say only that the other charts were not received.

*Question 5:* What were the reasons for discontinuing the shipping service between Yugoslavia and Albania?

*Answer:* This point had been explained in the Albanian statement before the Security Council. The representative of Albania added that conditions in Albania were so difficult at the time that the Government had had to seek better means of supplying the interior of its country.

**B. Questions submitted by the representative of Australia and put to the representative of the United Kingdom at the second meeting of the Sub-Committee.**

*Question 6:* Does the United Kingdom Government acknowledge receiving any warning from the Albanian Government either not to enter the waters in question or to give notice in advance of the movement of its ships through the Corfu Channel? If so, what was the nature of this warning?

*Answer:* The United Kingdom Government had received no communication from the Albanian Government of the sort referred to in the question before 15 May 1946, when the British

que la navigation dans les chenaux dragués n'était pas sûre, il a présenté une carte Medri indiquant les champs de mines et les chenaux dragués dans les eaux albanaises.

*Réponse complémentaire du représentant du Royaume-Uni:* D'octobre 1945 à octobre 1946, des cartes Medri ont été expédiées tous les mois par les soins du service hydrographique de l'Amirauté britannique, au nom du Service international des routes et de la signalisation, au Ministre des Travaux publics à Tirana. On n'a accusé réception d'aucune de ces cartes; la dernière seulement fut retournée à l'expéditeur et portait la mention "fermé".

*Question complémentaire posée par le représentant de la Pologne au représentant du Royaume-Uni:* A-t-il été prouvé, directement ou indirectement, que l'Albanie avait reçu les autres cartes des champs de mines?

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* Tout ce qu'il peut dire, c'est que les autres cartes ont été normalement expédiées par le service hydrographique. Tous les avis aux navigateurs sont publiés et expédiés de la même façon. Il ne sait pas si les autres cartes ont été reçues. La dernière est arrivée à Tirana, puisque c'est de cette ville qu'elle a été retournée.

*Question complémentaire:* A quelle date le Gouvernement albanais a-t-il reçu la carte Medri du chef de la Mission militaire britannique, et le représentant de l'Albanie pourrait-il s'enquérir de ce que sont devenues les cartes Medri expédiées par le service hydrographique de l'Amirauté britannique et qui n'ont pas été renvoyées à l'expéditeur?

*Réponse:* La carte Medri envoyée par le chef de la Mission militaire britannique a été reçue le 25 janvier 1946; tout ce que le représentant de l'Albanie peut ajouter, c'est que les autres cartes n'ont jamais été reçues.

*Question 5:* Quelles sont les raisons qui ont motivé l'interruption du service de transports maritimes entre l'Albanie et la Yougoslavie?

*Réponse:* Ce point a été expliqué dans la déclaration faite par l'Albanie au Conseil de sécurité. Le représentant de l'Albanie ajoute qu'à l'heure actuelle, les conditions, en Albanie, sont tellement difficiles que le Gouvernement a dû rechercher de meilleurs moyens d'approvisionner l'intérieur du pays.

**B. Questions soumises par le représentant de l'Australie et posées au représentant du Royaume-Uni au cours de la deuxième séance de la Sous-Commission.**

*Question 6:* Le Gouvernement du Royaume-Uni reconnaît-il avoir été mis en garde par le Gouvernement albanais contre l'entrée de ses navires dans les eaux en question ou invité à faire connaître à l'avance les mouvements de ses bâtiments dans le détroit de Corfou? Dans l'affirmative, quelle était la nature de cette mise en garde?

*Réponse:* Le Gouvernement du Royaume-Uni n'a reçu aucune communication de ce genre avant le 15 mai 1946, date à laquelle on a tiré sur les bâtiments britanniques dans le détroit de

ships were fired upon in the Corfu Channel. On 29 May 1946 the United Kingdom Government had received by telegram the text of the following note which the United States representative had received from the Albanian Chief of Staff:

"It has come to our attention that foreign warships and merchant vessels have been entering Albanian territorial waters without prior notification or permission of our authorities. Please inform your authorities that such vessels may not sail in Albanian territorial waters without notification and permission from this Government. At the same time would you kindly similarly inform the British and Greek authorities."

The note might have been sent before British ships were fired on; the United States Government would be in a better position to know whether that was the case.

C. *Questions submitted by the representative of Poland and put to the representative of the United Kingdom at the second meeting of the Sub-Committee.*

*Question 7: How did the British warships enter the Corfu Channel?*

- (a) Were they in battle formation?
- (b) What were the reasons for their passage?
- (c) Had the Albanian Government been notified?

*Answer to question 7(a):* As stated before the Security Council, the British warships were not in battle formation. They were in line ahead, which was the normal passage formation, with their guns trained fore and aft and not loaded. The crew was at action stations as a precautionary measure which was considered justified after the incident of 15 May. This information had been taken from the ships' logs, which were accepted as evidence in any law court, and certified copies could be obtained, if the Sub-Committee so desired.

*Answer to question 7(b):* The British ships had been in Corfu harbour on a visit and had been proceeding to a rendezvous with other units north of Corfu; to take another route would have meant a long detour. No naval exercise or demonstration had taken place. The British ships had been flying the British flag both on 15 May and 22 October in accordance with the King's Regulations, Article 120.

*Answer to question 7(c):*<sup>1</sup> The Albanian Government had not been notified of the passage of the British ships in the Channel. It was curious that the Albanian note requesting noti-

Corfou. Le 29 mai 1946, le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu, par télégramme, le texte de la note suivante que le représentant des Etats-Unis avait reçue du chef de l'état-major albanais:

"Nous sommes informés que des navires de guerre et des navires marchands étrangers pénètrent dans les eaux territoriales albanaises sans que nos autorités en aient été avisées ou qu'elles aient donné leur autorisation à cet effet. Veuillez faire connaître à vos autorités que ces navires ne doivent pas entrer dans les eaux territoriales albanaises sans que notre Gouvernement en ait été avisé au préalable et qu'il ait accordé sa permission. Nous vous prions en même temps de bien vouloir en informer également les autorités britanniques et grecques."

Il se peut que cette note ait été envoyée avant qu'on ait tiré sur les navires britanniques, mais le Gouvernement des Etats-Unis serait mieux placé pour savoir ce qu'il en est.

C. *Questions soumises par le représentant de la Pologne et posées au représentant du Royaume-Uni au cours de la deuxième séance de la Sous-Commission.*

*Question 7: Comment les navires de guerre britanniques se sont-ils engagés dans le détroit de Corfou?*

- a) Etaient-ils en formation de combat?
- b) Quelles raisons avaient les navires britanniques pour s'engager dans le détroit?
- c) Le Gouvernement albanais avait-il été avisé?

*Réponse à la question 7a):* Comme il a été déclaré devant le Conseil de sécurité, les navires de guerre britanniques n'étaient pas en formation de combat. Ils étaient en ligne de file, ce qui est la formation normale de passage, et les canons étaient pointés dans l'axe du bâtiment et n'étaient pas chargés. L'équipage était, par précaution, aux postes de combat, ce que nous avions estimé justifié après l'incident du 15 mai. Ces renseignements sont tirés des journaux de bord, qui sont reconnus comme faisant foi par tous les tribunaux, et dont on peut obtenir des copies certifiées conformes si la Sous-Commission le désire.

*Réponse à la question 7b):* Les navires britanniques avaient fait escale dans le port de Corfou et faisaient route en direction du nord de Corfou pour y rejoindre d'autres unités; on ne pouvait emprunter une autre route sans faire un long détour. Aucune manœuvre ou démonstration navale n'a eu lieu. Les bâtiments battaient pavillon britannique le 15 mai et le 22 octobre, conformément aux *King's Regulations*, article 120.

*Réponse à la question 7c):*<sup>1</sup> Le Gouvernement albanais n'avait pas été avisé du passage des bâtiments britanniques dans le détroit. Il est curieux que la note par laquelle le Gouvernement

<sup>1</sup> See corrections submitted by the representative of Albania, section I, page 107.

<sup>1</sup> Voir les rectifications formulées par le représentant de l'Albanie, section I, page 107.



fication and permission to enter Albanian waters was addressed only to the United States, the United Kingdom and Greece. Attempts had been made in the past to require notification with the view to claiming refusal of permission to pass through international straits, but the claims had not been admitted and were not in accordance with the normal law. The Albanian Government did not have the right to claim prior notification and to refuse passage when the strait joined two parts of the open sea. Those were the reasons why the United Kingdom Government had not notified the Albanian Government.

*Comments by the representative of Albania on the answers of the United Kingdom representative:* The Albanian note concerning notification and permission to enter Albanian waters was addressed to all the Governments represented at Tirana at that time, which were the three Governments mentioned by the United Kingdom representative. The Albanian statement that British ships were in battle formation was based on a report by the Albanian Coastal Commander; machine guns had been fired by the British ships on 15 May and during the sweeping on 12 and 13 November.

*Additional answer by the representative of the United Kingdom:* He replied that he had already denied that there had been machine-gun fire during the minesweeping. The report might have arisen from the small-arms fire used to destroy the mines. The United Kingdom representative quoted from the report of the neutral observer, Commander Mestre, indicating the extraordinary precautions which had been taken to prevent the operation from appearing provocative.

D. *Questions submitted by the representative of Syria and put to the representatives of Albania and the United Kingdom at the fourth meeting of the Sub-Committee.*

*Question 8:* When was the Channel first swept by the Germans (exact date if possible) and to what extent?

*Answer by the representative of the United Kingdom:* First knowledge of the channel having been swept by the Germans had been obtained from captured German charts which he did not think gave the exact date when the Channel was first swept by the Germans. Commander Sworder (United Kingdom naval expert) stated that it would be difficult to obtain those charts at the moment. All possible information had been obtained from the charts; the channel through the minefield used by the Germans had been used by the Allied Powers after having been checked.

*Answer by the representative of Albania:* The Albanian Government did not know whether the Germans swept the Channel, on what date, or to

albanais demandait qu'on l'avisât et qu'on obtînt son autorisation avant que des bâtiments ne pénétrassent dans les eaux territoriales albanaises n'ait été adressée qu'aux Etats-Unis, au Royaume-Uni et à la Grèce. On a essayé, dans le passé, à diverses reprises, d'exiger un préavis pour pouvoir arguer de l'absence de permission de passer dans des détroits internationaux, mais cette prétention n'a pas été reconnue et n'est pas conforme à la législation normale. Le Gouvernement albanais n'avait pas le droit d'exiger un avis préalable et de refuser le droit de passage dans un détroit qui réunit deux zones de haute mer. Voilà pourquoi le Gouvernement du Royaume-Uni n'avait pas avisé le Gouvernement albanais.

*Observations du représentant de l'Albanie sur les réponses du représentant du Royaume-Uni:* La note albanaise relative à l'avis préalable et à la permission d'entrer dans les eaux territoriales albanaises avait été adressée à tous les Gouvernements représentés à Tirana à cette époque, c'est-à-dire aux trois Gouvernements mentionnés par le représentant du Royaume-Uni. La déclaration albanaise, d'après laquelle les bâtiments britanniques étaient en formation de combat était fondée sur des renseignements émanant du commandant de la défense littorale albanaise; les vaisseaux britanniques avaient tiré à la mitrailleuse le 15 mai et pendant les dragages des 12 et 13 novembre.

*Réponse complémentaire du représentant du Royaume-Uni:* Il a déjà démenti qu'on ait tiré à la mitrailleuse pendant les dragages. Il se peut que le feu des armes portatives utilisées pour détruire les mines ait donné lieu à une méprise. Le représentant du Royaume-Uni a cité le témoignage d'un observateur neutre, le capitaine de frégate Mestre, qui indique les précautions inusitées qui avaient été prises pour éviter de donner à cette opération un caractère de provocation.

D. *Questions soumises par le représentant de la Syrie et posées aux représentants de l'Albanie et du Royaume-Uni au cours de la quatrième séance de la Sous-Commission.*

*Question 8:* A quelle époque le détroit a-t-il été dragué pour la première fois par les Allemands (date exacte, s'il est possible), et dans quelle mesure?

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* On a appris l'existence du chenal dragué par les Allemands par des cartes allemandes saisies. Il ne croit pas que ces cartes donnaient la date exacte du premier dragage effectué par les Allemands dans le détroit. Le capitaine de frégate Sworder (expert naval du Royaume-Uni) indique qu'il serait difficile de se procurer ces cartes en ce moment. On en a tiré tous les renseignements qu'elles étaient susceptibles de fournir; le chenal à travers le champ de mines, dont les Allemands s'étaient servis, fut utilisé par les Puissances alliées, après un dragage de sécurité.

*Réponse du représentant de l'Albanie:* Le Gouvernement albanais ignore si les Allemands ont dragué le détroit et à quelle date ou dans

what extent. The only information it had was that presented to the Albanian Government by the Head of the British Military Mission in Albania.

*Question 9:* If the Channel was swept by the Germans, was it again mined, and by whom, so that it became necessary for the Allies to sweep it again?

*Answer by the representative of the United Kingdom:* The answer to the question above also answered this question. The channel used by the Germans had been swept by the Allied Powers in order to check it, but he did not believe any mines had been found.

*Answer by the representative of Albania:* See the answer to question 8.

*Question 10:* What was the exact date of this second sweeping by the Allies and the official report on that action, showing the number, locality and quality of mines destroyed?

*Answer by the representative of the United Kingdom:* The Channel had been re-swept in October 1944. Commander Swarder added that the Channel had been swept when the area had been first liberated from the Germans and that it had been checked periodically. No mines had been discovered at that time.

*Answer by the representative of Albania:* The Albanian Government had no further information on the second sweeping of the Channel by the Allies. It had been accomplished by the British, and the Albanian Government knew nothing beyond the information presented by the Head of the British Mission in Albania.

*Question 11:* It is stated that the third sweeping showed the existence of twenty-two mines. From the technical point of view, is such a number of mines the normal number of mines for such an area?

*Answer by the representative of the United Kingdom:* Commander Swarder stated that the number of mines laid in a particular area depended upon the concentration desired. The minefield in question seemed to be a normal lay of mines. It could be seen from United Kingdom Exhibit VII<sup>1</sup> that the twenty-two mines found were in a fairly small area, which would indicate that the field had been relatively concentrated.

*Answer by the representative of Albania:* The sweeping had been done by the British ships and he had nothing to add on behalf of the Albanian Government.

*Question 12:* Can we obtain approximate information regarding the number of boats, if any, navigating in the Channel during the period between the second sweeping by the Allies and the accident of 22 October?

*Answer by the representative of the United Kingdom:* He did not have available all the information to answer that question. In his

quelle mesure cette opération aurait été accomplie. Les seuls renseignements que possède le Gouvernement albanais sont ceux qui lui ont été donnés par le chef de la Mission militaire britannique en Albanie.

*Question 9:* Si le détroit a été dragué par les Allemands, a-t-il été de nouveau miné, (et par qui), de telle sorte que les Alliés ont dû le draguer à nouveau?

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* La réponse donnée à la question précédente s'applique également à celle-ci. Le chenal utilisé par les Allemands a été dragué par les Puissances alliées par mesure de précaution. Le représentant du Royaume-Uni ne croit pas que l'on ait relevé de mines.

*Réponse du représentant de l'Albanie:* Voir, plus haut, la réponse à la question 8.

*Question 10:* Quelle est la date exacte de ce deuxième dragage effectué par les Alliés? Quelle est la teneur du compte rendu officiel de cette opération précisant le nombre, l'emplacement et la nature des mines détruites?

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* Le détroit a été dragué à nouveau en octobre 1944. Le capitaine de frégate Swarder ajoute que le détroit a été dragué dès que la région a été libérée de l'occupation allemande et qu'on a procédé à des vérifications périodiques. Aucune mine n'a été découverte à cette époque.

*Réponse du représentant de l'Albanie:* Le Gouvernement albanais ne possède aucune autre indication sur le deuxième dragage du détroit par les Alliés. Cette opération a été effectuée par les Britanniques, et le Gouvernement albanais ne sait rien en dehors des renseignements fournis par le chef de la Mission britannique en Albanie.

*Question 11:* On a déclaré que le troisième dragage avait révélé l'existence de vingt-deux mines. Au point de vue technique, ce nombre de mines constitue-t-il le nombre normal pour la zone considérée?

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* Le capitaine de frégate Swarder indique que le nombre des mines posées dans une zone donnée dépend du degré de concentration que l'on se propose d'obtenir. Il semble que, dans le champ en question, les mines avaient été disposées normalement. La pièce VII<sup>1</sup> présentée par le Royaume-Uni montre que les vingt-deux mines découvertes étaient mouillées dans une zone de dimension assez réduite, ce qui semblerait indiquer que le champ était relativement dense.

*Réponse du représentant de l'Albanie:* Le dragage a été effectué par les navires britanniques. Il n'a rien à ajouter au nom de son Gouvernement.

*Question 12:* Si des bateaux ont navigué dans le détroit pendant la période comprise entre le second dragage effectué par les Alliés et l'accident du 22 octobre, pouvons-nous connaître approximativement le nombre de ces bateaux?

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* Il n'a pas à sa disposition tous les renseignements requis pour répondre à cette question.

<sup>1</sup> See Official Records of the Security Council. Second Year, Supplement No. 6, Annex 15.

<sup>1</sup> Voir les Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15.

statement before the Security Council he had given the average amount of shipping which passed through the Straits in the three months previous to May 1946, as six motor launches and fifteen caiques a month, in addition to individual larger ships, including those of Italian, British, Greek and French nationality. The traffic had diminished after the incident in May.

*Answer by the representative of Albania:* The Albanian Government had no information on that question.

*Question 13:* The channel being contiguous or adjacent to the Albanian territory and considered part of the territorial waters of that country, evidently the Albanian boats would have navigated in that channel. How did they manage, or what precautions had they taken, to avoid disasters, accidents or explosions?

*Answer by the representative of the United Kingdom:* The Albanian representative would be in a better position to answer that question.

*Answer by the representative of Albania:* Albania had no ships other than fishing craft which navigated along the coast and did not enter the open sea. Those fishing vessels followed the same route as Yugoslav and UNRRA ships which had called at Albanian ports, but he did not know how they had avoided the mines.

*Question 14:* Was navigation in the channel ever piloted, and if so by whom?

*Answer by the representative of the United Kingdom:* Navigation in the channel had not been piloted by British ships although the situation might be different for vessels of other nationalities.

*Answer by the representative of Albania:* The answer to that question was directly connected with the answer to question 13. Piloting was of no concern to the Albanian Government.

*Question 15:* If the mines destroyed in November 1946 existed in the channel six months prior to the accident, had any previous explosions occurred in the channel?

*Answer by the representative of the United Kingdom:* No explosion had occurred in the channel during the six months prior to the incident of October 1946, as far as was known. The representative of the United Kingdom also stated that he had pointed out in the Security Council that the material evidence showed the mines had been laid six months before, at the most. Certain factors indicated that they had been laid within a much shorter period than six months.

*Answer by the representative of Albania:* The Albanian coast-guard had not reported any explosion in the channel in the six months prior to October 1946.

*Question 16:* Has the channel ever been mined by the Germans, and is there any official report of the second sweeping (of October 1944) stating that no mines had been found?

Dans son exposé devant le Conseil de sécurité, il a indiqué que le volume moyen du trafic maritime traversant le détroit au cours de février, mars et avril 1946, avait été de six chaloupes à moteur et de quinze caïques par mois, en plus des navires isolés de plus gros tonnage, y compris les navires de nationalité italienne, britannique, grecque et française. Le trafic a diminué après l'incident de mai.

*Réponse du représentant de l'Albanie:* Le Gouvernement albanais ne possède pas de renseignements sur cette question.

*Question 13:* Le détroit étant contigu ou adjacent au territoire albanais et étant considéré comme faisant partie des eaux territoriales de ce pays, les navires albanais ont dû évidemment naviguer dans ce détroit. Comment ont-ils pu éviter ou quelles précautions ont-ils prises pour éviter les sinistres, les accidents ou les explosions?

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* Le représentant de l'Albanie serait mieux en mesure de répondre à cette question.

*Réponse du représentant de l'Albanie:* L'Albanie ne possède que des bateaux de pêche qui naviguent dans les eaux côtières sans aller au large. Ces bateaux de pêche suivent la même route que les navires yougoslaves et les navires de l'UNRRA faisant escale dans les ports albanais, mais le représentant de l'Albanie ignore comment ils ont évité les mines.

*Question 14:* La navigation dans le détroit s'est-elle jamais effectuée avec le concours de pilotes? Dans l'affirmative, qui assurait le pilotage?

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* Les navires britanniques n'ont pas assuré le pilotage pour la navigation dans le détroit; toutefois, en ce qui concerne les navires appartenant à d'autres nationalités, il est possible qu'il en soit autrement.

*Réponse du représentant de l'Albanie:* La réponse à cette question est liée directement à la réponse faite à la question 13. Le pilotage des navires n'est pas l'affaire du Gouvernement albanais.

*Question 15:* Si les mines détruites en novembre 1946 se trouvaient dans le détroit six mois avant l'accident, s'était-il produit antérieurement aucune explosion dans le détroit?

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* Aucune explosion ne s'est produite dans le détroit, autant que l'on sache, au cours des six mois qui ont précédé l'incident d'octobre 1946. Le représentant du Royaume-Uni indique qu'il a précisé au Conseil de sécurité qu'il ressort des preuves matérielles que les mines avaient été posées six mois auparavant, tout au plus. Certains facteurs indiquent qu'elles ont été posées il y a beaucoup moins de six mois.

*Réponse du représentant de l'Albanie:* Le service de garde-côtes albanais n'a signalé aucune explosion dans le détroit au cours des six mois qui ont précédé octobre 1946.

*Question 16:* Le détroit avait-il jamais été miné par les Allemands? Existe-t-il un rapport officiel sur le second dragage (octobre 1944) indiquant qu'aucune mine n'a été trouvée?

*Answer by the representative of the United Kingdom:* He had no Admiralty report on the second minesweeping. The captured German chart had shown that the Germans had used the Channel and the Allies had first swept it as a check in October 1944. At that time the war was in progress and, while the Allies had been informed, no information on the swept channel was published. The information on the swept channel was broadcast in October 1945 in the Medri publications and kept up to date through October 1946. The mines could not have come from previous minefields. Moreover, factual evidence showed that they must have been in the sea for six months at the most.

*Question 17:* It has been stated that the second sweeping was accomplished by the Allies. Who were the Allies? Or did the British alone do the sweeping? Does Albania contest the report of the second sweeping? If so, it must be ascertained whether other Allies took part in the sweeping.

*Answer by the representative of the United Kingdom:* Only British ships had taken part in the second sweeping, in October 1944. That minesweeping had been only one of five major operations, and all minesweepers of other nationalities had been engaged in other equally important tasks.

*Question 18:* The third sweeping (of November 1946) was accomplished by British ships alone. The British report is a testimony from only one of the parties. It has been pointed out that the independent French observer came of his own free will and not on the orders of superior authorities. How was it that the accident only happened to the British ships and not to other ships which used the same passage? Did the British ships use another channel or did the other ships know where the mines were?

*Answer by the representative of the United Kingdom:* With regard to the question why other ships had been able to avoid the mines, he could only say that the British ships had used the same route before.

*Question 19:* The United Kingdom Government exchanged notes with the Albanian Government after the incident in October, but made no accusation against Albania until two months later. Did the United Kingdom Government discover any new evidence during these months?

*Answer by the representative of the United Kingdom:* The mines were the new evidence found. Nothing could be determined until the mines had been examined and until it was discovered how long they had been in the water. When the mines were found close to the Albanian coast and it had been determined that they had

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* Il ne possède aucun rapport de l'Amirauté relatif au second dragage. La carte allemande saisie montrait que les Allemands utilisaient le détroit. Le premier dragage effectué par les Alliés fut le dragage de sécurité d'octobre 1944. A cette époque, en raison des hostilités, aucun renseignement relatif au chenal dragué n'avait été rendu public; les Alliés furent toutefois tenus au courant. Les renseignements relatifs au chenal dragué ont été diffusés en octobre 1945 dans les publications Medri et tenus à jour jusqu'à la fin d'octobre 1946. Les mines ne peuvent provenir de champs de mines précédemment posés. En outre, des preuves matérielles démontrent qu'elles sont immergées depuis six mois au plus.

*Question 17:* On a déclaré que le deuxième dragage avait été effectué par les Alliés. De quels Alliés s'agit-il? Ou bien le dragage a-t-il été accompli seulement par la Marine britannique? L'Albanie conteste-t-elle le rapport sur le second dragage? Si la réponse est affirmative, il importe de déterminer si d'autres Alliés ont pris part au dragage.

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* Seuls des navires britanniques ont pris part au deuxième dragage, en octobre 1944. Ce dragage de mines n'était que l'une des cinq opérations de grande envergure réalisées alors; tous les dragueurs de mines d'autres nationalités étaient occupés à d'autres tâches également importantes.

*Question 18:* Le troisième dragage (novembre 1946) a été effectué exclusivement par les navires britanniques. Le rapport britannique constitue le témoignage d'une seule des parties. Il a été souligné que l'observateur français indépendant était venu de sa propre initiative sans avoir reçu d'ordres des autorités supérieures. Comment peut-il se faire que l'accident ne soit survenu qu'aux navires britanniques et non pas également à d'autres navires qui utilisaient le même passage? Les navires britanniques utilisaient-ils un chenal différent? Ou bien, les autres navires connaissaient-ils la position des mines?

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* En réponse à la question de savoir pourquoi d'autres navires avaient pu éviter les mines, il peut seulement indiquer que les navires britanniques avaient déjà suivi la même route.

*Question 19:* Le Gouvernement du Royaume-Uni a procédé à un échange de notes avec le Gouvernement albanais après l'incident d'octobre; mais il n'a porté d'accusation contre l'Albanie que deux mois plus tard. Le Gouvernement du Royaume-Uni a-t-il découvert quelque preuve nouvelle au cours de ces deux mois?

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* Les mines sont la preuve nouvelle que l'on a découverte. Rien ne pouvait être précisé avant qu'on pût examiner les mines et déterminer pendant combien de temps elles avaient séjourné dans l'eau. Lorsque les mines furent trouvées tout près des côtes d'Albanie et qu'il fut établi

been in the water for not more than six months, suspicion fell on the Albanian Government.

*Comment by the representative of Albania:*<sup>1</sup> The statement of the United Kingdom representative that the mines were laid recently contradicted his statement made before the Security Council that there might have been some mines on the bottom of the sea which could have come up subsequently. General Hodgson had made a similar statement in a letter to the Albanian Government. The Albanian representative did not think it right to say that the mines had been laid recently.

The Albanian Government had always been advised by other ships when they were entering Albanian waters. That notification enabled the Albanian authorities to assist the shipping during darkness by means of light-signals along the coast and to guide them into port. UNRRA and Yugoslav shipping had been assisted in that manner. Other shipping had avoided the mines not by knowing where they were, but because the Albanian coastal authorities had been able to assist them.

*Reply by the representative of the United Kingdom:* General Hodgson's warning of ground mines, to which he had referred in the Security Council, had meant mines laid on the bottom of the sea, which were mostly magnetic mines. Moored mines, such as those found in the Corfu Channel, were buoyant and were attached by cable to the bottom. Ground mines on the bottom of the sea could not rise. He did not see how the Albanian coastal authorities could help shipping avoid mines unless they knew where the mines were.

*Additional comment by the representative of Albania:*<sup>1</sup> The mines were of foreign origin and he would not speak at that moment on the question who laid them. His statement about the light-signals had been that the Albanian coastal authorities had indicated to UNRRA and Yugoslav shipping at which port to call.

F. *Additional questions submitted by the representatives of Poland and Australia and put to the representative of the United Kingdom during the fourth meeting of the Sub-Committee.*

*Question 20, submitted by the representative of Poland:* Had any navigation taken place on the same route where the explosions in the Corfu Channel occurred, between the date of the ex-

qu'elles n'étaient immergées que depuis six mois au plus, les soupçons se portèrent sur le Gouvernement albanais.

*Observations du représentant de l'Albanie:*<sup>1</sup> La déclaration du représentant du Royaume-Uni, selon laquelle les mines auraient été mouillées depuis peu de temps, est en contradiction avec une autre déclaration, faite devant le Conseil de sécurité, qui n'excluait pas la possibilité que des mines, restées au fond de la mer, fussent remontées, à un moment donné à la surface. Dans une lettre qu'il a adressée au Gouvernement albanais, le général Hodgson a fait une déclaration analogue. Le représentant de l'Albanie estime que l'on est mal fondé à dire que les mines avaient été mouillées depuis peu de temps.

Lorsque d'autres navires entraient dans les eaux albanaises, le Gouvernement albanais en était toujours averti par eux. Les autorités albanaises étaient ainsi à même de faciliter la navigation le long de la côte, pendant la nuit, au moyen de signaux lumineux, et de guider les navires jusqu'au port. Les navires de l'UNRRA et les navires yougoslaves ont été dirigés ainsi. D'autres navires ont évité des mines, non pas parce qu'ils savaient où elles étaient, mais parce que les autorités côtières albanaises avaient été en mesure de les aider.

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* L'avertissement donné par le général Hodgson au sujet des mines de fond, dont il a été parlé au Conseil de sécurité, visait les mines déposées sur le fond de la mer. Ces mines, pour la plupart, sont des mines magnétiques. Les mines à crapaud, comme celles que l'on a rencontrées dans le détroit de Corfou, flottent à la surface de la mer au fond de laquelle elles sont fixées par un câble. Des mines de fond qui auraient reposé au fond de la mer n'auraient pu remonter à la surface. Il est difficile de concevoir comment les autorités côtières albanaises pouvaient aider les navires à éviter les mines sans savoir où celles-ci se trouvaient.

*Observations complémentaires du représentant de l'Albanie:*<sup>1</sup> Les mines étaient de fabrication étrangère et il s'abstiendra pour le moment d'aborder la question de savoir qui les avait mouillées. En ce qui concerne l'aide donnée à la navigation, il précise qu'il a déclaré que les autorités côtières albanaises ont indiqué aux navires de l'UNRRA et aux navires yougoslaves les ports où ils pouvaient faire escale.

E. *Questions supplémentaires soumises par les représentants de la Pologne et de l'Australie et posées au représentant du Royaume-Uni au cours de la quatrième séance de la Sous-Commission.*

*Question 20, soumise par le représentant de la Pologne:* Des navires ont-ils emprunté le chenal du détroit de Corfou où l'accident s'est produit, entre le mois d'octobre 1946, époque de

<sup>1</sup> See corrections submitted by the representative of Albania, section I, page 107.

<sup>1</sup> Voir les rectifications formulées par le représentant de l'Albanie, section I, page 107.

plosions in October 1946 and the sweeping operations in November 1946?

*Answer:* There had been very little navigation during that period. The last call of a Yugoslav ship had been on 24 September. The only ship about which he had information was the UNRRA barge which passed through the channel on 29 October 1946, as stated in the United Kingdom Exhibit IX,<sup>1</sup> and it was of sufficiently shallow draught to have passed over the mines.

*Question 21, submitted by the representative of Poland:* Was any warning issued after the incident of 22 October 1946 of the danger of mines in the Corfu Channel?

*Answer:* Commander Sworder replied that on receipt of the information of the incident of 22 October, the Medri route had been closed by the International Routing and Reporting Authority and the information was broadcast throughout the world.

*Question 22, submitted by the representative of Poland:* Does the fairway where the British destroyers were damaged by mines on 22 October 1946 coincide with the fairway which was swept in 1944-1945 and which is mentioned in the British note of 9 December 1946?

*Answer:* Yes. The channel had been published as a safe route in the Medri publications, a copy of which the Albanian representative stated had been received by his Government.

*Question 23, submitted by the representative of Poland:* As the British statement speaks of operations on 12 and 13 November 1946, and as the minesweeping operations started in the morning of 13 November, what operations took place on 12 November?

*Answer:* The operation on 12 November had been in the north, to the west of Cape Kiephali.<sup>2</sup> A sweep had been carried out near the triangle marked as a German minefield in order to provide room for the mine flotilla to turn when sweeping the Channel. He believed no mines had been discovered during that sweep.

*Additional question submitted by the representative of Australia:* Could Commander Sworder, as a mine expert, explain on a chart how the sweep was carried out, where it started, and where the northern and southern limits were?

*Answer:* Commander Sworder, referring to a tracing of the clearance sweep carried out by the Fifth British Minesweeping Flotilla, pointed out that the first lap of the sweep had commenced off Cape Kiephali (Buoy Z1 on the tracing), and continued down the west side of the Medri route, to a point off Serpa Rock.

<sup>1</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15.

<sup>2</sup> *Ibid.*, Exhibit I.

l'accident, et les opérations de dragage qui ont eu lieu au mois de novembre 1946?

*Réponse:* La navigation a été fort réduite pendant cette période. La dernière escale qu'un navire yougoslave ait faite remonte au 24 septembre. Le seul navire sur lequel on ait des renseignements est une péniche de l'UNRRA, qui a traversé le détroit le 29 octobre 1946, ainsi que l'indique la pièce IX présentée par le Royaume-Uni<sup>1</sup>. Cette péniche avait un tirant d'eau assez faible pour pouvoir passer au-dessus des mines.

*Question 21, soumise par le représentant de la Pologne:* A-t-on lancé un avertissement quelconque, après l'incident du 22 octobre 1946, sur le danger de mines dans le détroit de Corfou?

*Réponse:* Au reçu de la nouvelle de l'incident du 22 octobre, répond le capitaine de frégate Sworder, le Service international des routes et de la signalisation a fermé la route Medri et un avertissement a été diffusé dans le monde entier.

*Question 22, soumise par le représentant de la Pologne:* Le chenal dans lequel les contre-torpilleurs britanniques ont été endommagés par des mines, le 22 octobre 1946, suit-il le même tracé que celui que l'on a dragué en 1944-1945 et que mentionne la note britannique du 9 décembre 1946?

*Réponse:* Oui. Les publications Medri avaient indiqué le détroit comme étant une route sûre. Le représentant de l'Albanie a déclaré que le Gouvernement albanais avait reçu un exemplaire de ces publications.

*Question 23, soumise par le représentant de la Pologne:* Etant donné que, dans la déclaration britannique, il est question d'opérations qui ont eu lieu les 12 et 13 novembre 1946, et étant donné que le dragage a commencé dans la matinée du 13 novembre, de quelles opérations s'est-il agi le 12 novembre?

*Réponse:* Ces opérations du 12 novembre ont eu lieu dans le nord, à l'ouest du cap Kiephali<sup>2</sup>. On a procédé là à un dragage, près du triangle indiqué comme champ de mines allemand, de façon que la flottille de dragueurs ait le champ voulu pour virer de bord pendant qu'elle draguerait le détroit. Il ne croit pas que l'on ait découvert des mines à cet endroit au cours de ces opérations.

*Question complémentaire soumise par le représentant de l'Australie:* Le capitaine de frégate Sworder, en sa qualité d'expert en mines marines, peut-il indiquer sur une carte comment le dragage a été opéré, le point d'où il est parti et jusqu'où il est allé au nord et au sud?

*Réponse:* Au moyen d'un graphique représentant l'opération de dragage effectuée par la cinquième flottille britannique de dragueurs de mines, le capitaine de frégate Sworder indique que, dans la première phase de l'opération, les dragueurs, partis d'un point situé au large du cap Kiephali (bouée Z1 sur le graphique) sont

<sup>1</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15.

<sup>2</sup> *Ibid.*, pièce I.

That procedure was the ordinary operation and formation to ensure complete clearance. One northerly and two southerly sweeps had been carried out and the tracks of the leading ship on all sweeps were shown on the tracing. The dotted red line was the track of the last sweeper and indicated the inshore extremities of the area covered.

*Additional question submitted by the representative of Poland:* Was the French observer, Commander Mestre, present from the commencement of the sweep at Cape Kiephali? Nothing in the United Kingdom exhibits shows clearly whether he examined the mines. What was the route of the ship BYMS 2075 on which he was embarked?

*Answer:* Commander Sworder replied that Commander Mestre, on BYMS 2075, had been directly astern of the leading ship, BYMS 2149, which had proceeded from Cape Kiephali with the formation on the first lap as was shown by the mauve line on the tracing. When the first mines had been cut on the second lap, Commander Mestre had transferred to a small boat and remained behind to examine the mines while the sweep continued.

*Question 24, submitted by the representative of Poland:* What was the formation of the British ships when passing through the channel, the position of each type, the tonnages of the individual ships and their exact positions at the moment of the detonation of the mines? (This question was asked in an effort to ascertain why the heavier ships leading the formation had passed unharmed through the minefield, while the smaller ships following in their wake had been damaged.)

*Answer:*<sup>1</sup> The British ships were in line ahead with the cruiser *Mauritius* leading, followed by the destroyer *Saumarez* at 400 yards, with the cruiser *Leander* and the destroyer *Volage* in a similar formation, two miles astern. The approximate tonnage of the cruiser was between 5,000 and 6,000 tons and of the destroyer between 1,100 and 1,200 tons. The exact position of the ships at the moment of detonation of the first and second mines was shown in Exhibits I and VII respectively.<sup>2</sup> In reference to the last part of question 22, it was pointed out that if the destroyer had not been in exact position astern of the cruiser, as was likely in the present case, since they had just made a turn, the cruiser might, for that reason, have missed the mines that hit the destroyer. The other destroyer had

descendus le long du côté occidental de la route Medri, jusqu'à un point situé au large du Roc Serpa. Ce mode d'opération et de formation est celui que l'on emploie habituellement pour assurer un déminage complet. Deux dragages ont été effectués vers le sud et un vers le nord, et les itinéraires suivis par le navire de tête au cours de chaque dragage figurent sur le graphique. La ligne pointillée rouge indique l'itinéraire suivi par le dernier dragueur, ainsi que la limite extrême, du côté du rivage, de la zone parcourue.

*Question complémentaire soumise par le représentant de la Pologne:* L'observateur français, le capitaine de frégate Mestre, a-t-il assisté aux opérations de dragage du cap Kiephali, depuis leur début? Rien, dans les pièces soumises par le Royaume-Uni, n'indique clairement s'il a examiné les mines. Quel itinéraire a suivi la navire BYMS 2075, à bord duquel il avait pris place?

*Réponse:* Le capitaine de frégate Sworder déclare que le capitaine de frégate Mestre, naviguant à bord du BYMS 2075, se trouvait exactement sur l'arrière du navire de tête, le BYMS 2149, qui était parti du cap Kiephali avec la formation de dragueurs, pour la première phase de l'opération, comme l'indique la ligne mauve figurant sur le graphique. Lorsque les premières mines furent repêchées au cours de la seconde phase, le capitaine Mestre prit place dans une petite embarcation et resta en arrière pour les examiner, tandis que se poursuivaient les opérations de dragage.

*Question 24, soumise par le représentant de la Pologne:* Quelle était la formation adoptée par les navires britanniques lors de leur passage dans le détroit, la position des navires de chaque catégorie, le tonnage de chacun d'eux et leur position exacte au moment de l'éclatement des mines? (Cette question a pour but d'essayer d'expliquer comment il a pu se faire que les plus gros navires qui naviguaient en tête soient passés sans encombre à travers le champ de mines, tandis que les navires d'un tonnage plus faible qui naviguaient dans leur sillage ont été endommagés.)

*Réponse:*<sup>1</sup> Les bâtiments britanniques étaient en colonne; en tête venait le croiseur *Mauritius*, suivi à 400 yards par le contre-torpilleur *Saumarez*; le croiseur *Leander* et le contre-torpilleur *Volage* naviguaient en formation identique, deux milles en arrière. Le tonnage approximatif du croiseur était de 5.000 à 6.000 tonnes, celui du destroyer de 1.100 à 1.200 tonnes. La position exacte des bâtiments au moment où la première et la seconde mines ont éclaté est indiquée dans les pièces I et VII respectivement.<sup>2</sup> Répondant à la dernière partie de la question 22, il fait remarquer que, si le contre-torpilleur n'occupait pas sa position normale à l'arrière du croiseur, comme c'est probable puisque les deux navires venaient de virer, le croiseur avait pu échapper de peu aux

<sup>1</sup> See corrections submitted by the representative of the United Kingdom, section J, page 107.

<sup>2</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15.

<sup>1</sup> Voir les rectifications formulées par le représentant du Royaume-Uni, section J, page 107.

<sup>2</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15.



hit the mine after it left formation to help the first destroyer.

*Comment by the representative of Albania on questions 22, 23 and 24:* He had nothing to say on question 23. In reference to question 24, he maintained that the British ships had been in battle formation. In reference to question 22, he requested a comparison of the United Kingdom exhibits with the hydrographic charts published by the Admiralty. He noted that British ships had always tended to navigate close to the coast as a protection.

*Comment by the representative of Poland on question 24:* The aim of question 24 was to ascertain whether it was possible that while the heavy British cruiser had kept in the channel, the lighter destroyer had been swept off the fairway and hit old mines. There had been no formal proof that the mines which had hit the ships were the same as those which had been swept later. Was it not possible that some other State, interested in provoking bad relations between the United Kingdom and Albania, could have laid the minefield between 22 October and 13 November 1946, without the knowledge of the Albanian authorities?

*Reply by the representative of the United Kingdom:*<sup>1</sup> The United Kingdom delegation had prepared a chart showing the exact position of the ships at the moment of detonation of the mines. He thought that while the destroyer might not have been immediately behind the cruiser, it would have been most unusual for the destroyer to have been swept completely out of the channel. He was convinced that another Power could not have laid the minefield without the knowledge of the Albanian authorities. If such a question were raised, one would have to consider the question from where the mines could have come. While not implying in any way that Yugoslavia might have laid the mines, he would point out that there were three dumps of that type of mine in Yugoslavia. Another possibility was that the mines had come from Italy, but that was unlikely, as the Italian Navy was under Allied control. There were no dumps of German mines left in Greece.

*Further comment by the representative of Poland:*<sup>1</sup> He had not meant to insinuate that any particular State had laid the mines. There were dumps of German mines in Poland and in Greece and they could be found throughout Europe. It could not be said that the presence of mines in any country was proof of who had laid those mines in the Corfu Channel.

*Question 25, submitted by the representative of Poland:* Did the fragments of the mines which were recovered from the damaged destroyers establish the type of mine, and could the experts determine whether these mines had been in the water for less than six months?

<sup>1</sup> See corrections submitted by the representative of the United Kingdom, section J, page 108.

mines que le torpilleur a heurtées. L'autre contre-torpilleur a heurté la mine après avoir quitté sa position pour venir au secours du premier.

*Observations du représentant de l'Albanie à propos des questions 22, 23 et 24:* Il n'a rien à dire à propos de la question 23. Relativement à la question 24, il affirme de nouveau que les bâtiments britanniques naviguaient en formation de combat. Relativement à la question 22, il demande que l'on compare les documents du Royaume-Uni avec les cartes hydrographiques publiées par l'Amirauté. Il fait remarquer que les bâtiments britanniques se sont continuellement efforcés de rester près de la côte pour se protéger.

*Observations du représentant de la Pologne à propos de la question 24:* La question 24 a pour but de permettre de découvrir si le contre-torpilleur, plus léger, a pu quitter le chenal en dérivant, et heurter d'anciennes mines, tandis que le croiseur, plus lourd, suivait bien le chenal. Rien ne prouve d'une façon formelle que les mines heurtées par les bâtiments soient les mêmes que celles que l'on a draguées plus tard. Serait-il possible qu'un autre Etat qui aurait intérêt à provoquer des incidents entre le Royaume-Uni et l'Albanie eût disposé un champ de mines entre le 22 octobre et le 13 novembre 1946, à l'insu des autorités albanaises?

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* La délégation du Royaume-Uni a dressé une carte de la position exacte des bâtiments au moment de l'explosion des mines. A son avis, quoique le destroyer puisse bien ne pas s'être trouvé exactement derrière le croiseur, il serait extraordinaire qu'il ait été déporté entièrement hors du chenal. Il est persuadé qu'aucun autre pays n'aurait pu disposer le champ de mines à l'insu des autorités albanaises. Si l'on pose cette question, il faut chercher d'où les mines auraient pu venir. Il n'insinue nullement que la Yougoslavie aurait pu mouiller ces mines, mais il fait remarquer qu'il existe en Yougoslavie trois dépôts de ce type de mines. Les mines auraient pu également venir d'Italie, mais cette hypothèse est assez peu vraisemblable, puisque la marine italienne est sous contrôle allié. Aucun dépôt de mines allemandes ne subsiste en Grèce.

*Observations complémentaires du représentant de la Pologne:*<sup>1</sup> Il ne veut accuser aucun Etat en particulier d'avoir mouillé les mines. Il existe des dépôts de mines allemandes en Pologne, en Grèce, dans toute l'Europe. Il est impossible de faire état de la présence de mines dans un pays pour déterminer qui a mouillé les mines dans le détroit de Corfou.

*Question 25, soumise par le représentant de la Pologne:* Les fragments des mines récupérés dans les destroyers endommagés permettent-ils aux experts de déterminer à quel type de mine ils appartiennent et si ces mines sont restées dans l'eau moins de six mois?

<sup>1</sup> Voir les rectifications formulées par le représentant du Royaume-Uni, section J, page 108.



*Answer:* The fragments found in the damaged destroyers indicated moored contact mines.

*Question 26, submitted by the representative of Poland:* If it was possible for Commander Mestre, an expert in mines, to be mistaken in distinguishing between a GR and a GY type of mine, a difference which could be easily determined even by a layman, could the examination made by Commander Mestre from the small boat have been made from a very close range?

*Answer:* Commander Swarder replied that Commander Mestre had explained his mistake in his supplementary report, given on page 3 of United Kingdom Exhibit V.<sup>1</sup> The size of the mine had probably caused the original confusion. To amplify the report, Captain Swarder read the following excerpt from the report by the Senior Officer of the Fifth Minesweeping Flotilla:<sup>2</sup>

*"Description of mines.* As stated in the Mine Records, the mines were identified as type GY. All appeared to be brand-new and no barnacles or seaweed were seen on any mine. The red paint could clearly be seen on the horns of mines which passed close to *Welfare*, and I can personally vouch for the fact that all mines retained their coat of black paint in practically fresh condition. In my opinion and that of Lieutenant Phillips, RNVR, the Mine Disposal Officer, none of the mines could have been laid longer than two months.

"From an examination of the mechanism plate of the first mine, which was put on board HMS *Welfare*, it would appear that the loose bight method of release was probably employed, as a bight of six-stranded flexible steel wire is attached to the mooring buffer and a soluble plug release grip was attached to the mechanism plate. The first part of the mooring consists of a spring buffer attached to about three fathoms of 3/5" diameter cable. The mooring wire secured to this chain is about 1 1/2", ten-stranded special flexible steel wire.

"All the above items are only slightly rusted and the mooring wire is still loaded with grease and in excellent condition. No sign of seaweed or barnacles can be seen on any of the gear; the mechanism plate originally had a very slight amount of yellow slime on it. A short length of 1/8" flexible steel wire was recovered in *Seabear's* sweep which was probably part of some obstruction gear."

*Question 27, submitted by the representative of Poland:* Was a chart published, after the liberation of the Balkans, showing the German minefield extending to the eastern shore of Al-

*Réponse:* Les fragments récupérés dans les destroyers endommagés indiquent qu'on a affaire à des mines à crapaud vigilantes.

*Question 26, soumise par le représentant de la Pologne:* Est-ce que le capitaine de frégate Mestre a pu, sur son petit bateau, s'approcher beaucoup des mines pour procéder à leur examen puisqu'il a, quoique expert en mines, confondu les types GR et GY qu'un profane peut aisément distinguer?

*Réponse:* Le capitaine de frégate Swarder répond que le capitaine de frégate Mestre a expliqué son erreur dans son rapport complémentaire cité à la page 3 de la pièce V présentée par le Royaume-Uni<sup>1</sup>. La taille de la mine est la cause probable de la première confusion. A l'appui de ce rapport, le capitaine Swarder lit l'extrait suivant du rapport de l'officier commandant la cinquième flottille de dragueurs de mines<sup>2</sup>:

*"Description des mines.* Comme il est indiqué dans les dossiers relatifs aux mines, on a reconnu que ces mines étaient du type GY. Elles paraissaient toutes neuves, aucune ne portait trace d'algues ou de coquillages. On pouvait distinctement apercevoir la peinture rouge sur les antennes des mines rangées de près par le *Welfare*, et je puis personnellement me porter garant du fait que la couche de peinture noire dont les mines étaient recouvertes paraissait presque fraîche. A mon avis, et de l'avis du lieutenant de vaisseau Phillips, RNVR, officier chargé de la neutralisation des mines, aucune de celles-ci ne pouvait avoir été mouillée plus de deux mois auparavant.

"De l'examen du plateau portant le mécanisme de la première mine, qui fut amenée à bord du *Welfare*, il apparaît qu'on a eu probablement recours, pour le largage, au procédé utilisant une boucle d'aussière assez lâche. En effet, une boucle d'aussière d'acier à six brins est attachée à la butée d'amarrage et un système de déclenchement à cartouche soluble était fixé au plateau portant le mécanisme. La première partie de l'amarrage se compose d'une butée à ressort, attachée à un orin d'un diamètre de 3/5 de pouce et d'une longueur de 5 m. 50 environ. L'amarrage fixé à cette chaîne est un filin spécial d'acier flexible à dix brins, d'un diamètre d'un pouce et demi.

Tout ce matériel ne porte que de légères traces de rouille et l'orin est encore enduit de graisse et en parfait état. Nulle part, on ne voit trace d'algues ou de coquillages; le plateau portant le mécanisme était recouvert d'une très faible quantité de vase jaune. Le dragage effectué par le *Seabear* a permis de récupérer un court morceau de filin d'acier flexible de 1/8 de pouce de diamètre qui devait sans doute faire partie d'un dispositif quelconque d'obstruction."

*Question 27, soumise par le représentant de la Pologne:* Après la libération des Balkans, a-t-on publié une carte des champs de mines allemands jusqu'au rivage oriental de l'Albanie? Si oui,

<sup>1</sup> See Official Records of the Security Council, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15.

<sup>2</sup> See Annex 23, page 109.

<sup>1</sup> Voir les Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15.

<sup>2</sup> Voir l'Annexe 23, page 109.

bania and later corrected to show the minefield as in the United Kingdom Exhibit I?<sup>1</sup>

*Answer:* Commander Sworder replied that Mine Information Charts had been published after hostilities had ceased. He exhibited Mine Information Chart 206, which showed the German minefields north of Corfu in the same position as the minefields marked QBY257 in the United Kingdom Exhibit I. No minefield had been laid in the swept channel which had been used during and after the war. No chart had been published showing a minefield across the channel until after mines had been found there in October 1946.

*Question 28, submitted by the representative of Poland:* In connexion with the possibility of laying mines during darkness without the knowledge of the Albanian authorities, was any attempt to lay mines in the English Channel made by the Germans during the last war?

*Answer:* Commander Sworder replied that during the war the minefields in the English Channel were largely British defensive minefields. Some German mines had been laid by aircraft. The mines swept from the Corfu Channel were of the type laid by surface ships.

*Question 29, submitted by the representative of Australia:* Would it be possible to get an indication of whether the mines had been laid by several ships or by only one ship?

*Answer:* Commander Sworder replied that the position of the mines indicated that they had probably been laid in two or three lays. It was a simple operation requiring no special knowledge or skill, and could be accomplished by one small craft in two or three missions. All that would be required of a small ship would be mine rails; the mines could be loaded in port and laid by pushing them off the ship's rails. He called attention to United Kingdom Exhibit X, which showed a small British vessel fitted for minelaying.<sup>1</sup>

*Question 30, submitted by the representative of Australia:* How long would such an operation take, assuming that one, two or three ships were engaged and twenty-four mines laid?

*Answer:*<sup>1</sup> Commander Sworder replied that a small craft could lay such a minefield in about twelve hours by making three missions of eight mines each.

*Question 31, submitted by the representative of Australia:* How long would such an operation take and how quietly could it be done, assuming it was desired to lay the mines with the least display possible?

l'a-t-on corrigée ultérieurement de façon à indiquer le champ de mines tel qu'il apparaît dans la pièce I présentée par le Royaume-Uni?<sup>2</sup>

*Réponse:* Le capitaine de frégate Sworder répond que l'on a publié, après la cessation des hostilités, des cartes indiquant l'emplacement des champs de mines. Il montre la carte 206, sur laquelle les champs de mines allemands, au nord de Corfou, occupent la même position que les champs de mines QBY257 de la pièce I présentée par le Royaume-Uni. Aucun champ de mines n'a été posé dans le chenal dragué que les bateaux suivaient pendant et après la guerre. Aucune des cartes publiées n'indiquait de champ de mines traversant le chenal, jusqu'au jour où l'on y a découvert des mines en octobre 1946.

*Question 28, soumise par le représentant de la Pologne:* A propos de la possibilité de mouiller des mines pendant la nuit à l'insu des autorités albanaises, les Allemands ont-ils essayé de mouiller des mines dans la Manche au cours de la dernière guerre?

*Réponse:* Le capitaine de frégate Sworder répond que pendant la guerre, les champs de mines de la Manche ont été, pour la plupart, mouillés par les Britanniques dans une intention défensive. Un certain nombre de mines allemandes ont été mouillées par avion. Les mines relevées dans le détroit de Corfou appartiennent au type de mines mouillées ordinairement par des navires de surface.

*Question 29, soumise par le représentant de l'Australie:* Serait-il possible de savoir si les mines ont été mouillées par plusieurs navires ou par un seul?

*Réponse:* Le capitaine de frégate Sworder répond que, d'après leur position, les mines ont probablement été mouillées en deux ou trois fois. C'est une opération très simple qui n'exige aucune technique particulière et qu'un petit bâtiment peut effectuer en deux ou trois expéditions. Une seule chose lui est indispensable: des rails pour le mouillage. On peut charger les mines au port; pour les mouiller, il suffit de les faire glisser le long des rails. Le capitaine attire l'attention du Conseil sur la pièce X présentée par le Royaume-Uni, qui représente un petit bâtiment britannique équipé pour le mouillage de mines<sup>1</sup>.

*Question 30, soumise par le représentant de l'Australie:* En combien de temps peut s'effectuer l'opération de mouillage si l'on admet qu'un, ou deux ou trois bâtiments y ont pris part et que vingt-quatre mines ont été mouillées?

*Réponse:*<sup>2</sup> Le capitaine de frégate Sworder répond qu'un petit bâtiment peut disposer un champ de vingt-quatre mines en douze heures environ en faisant trois expéditions de huit mines chacune.

*Question 31, soumise par le représentant de l'Australie:* En combien de temps et avec quelles garanties de discrétion l'opération de mouillage peut-elle s'effectuer, en admettant que l'on veuille mouiller les mines le plus secrètement possible?

<sup>1</sup> See Official Records of the Security Council, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15.

<sup>2</sup> See corrections submitted by the representative of the United Kingdom, section J, page 108.

<sup>1</sup> Voir les Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15.

<sup>2</sup> Voir les rectifications formulées par le représentant du Royaume-Uni, section J, page 108.

*Answer:*<sup>1</sup> Commander Swarder replied that it depended on the distance to the minefield to be laid. If it was reasonably close, the operation could be completed as above in about twelve hours. The actual laying would require about fifteen minutes for eight mines, or about forty-five minutes for twenty-four mines. Most of the time would be taken in loading the vessels, getting out to the area to be mined, and getting back again.

*Question 32, submitted by the representative of Australia:* Did the position of the twenty-two mines suggest a purpose in the way they had been laid, or suggest that they had been laid haphazardly?

*Answer:* Commander Swarder replied that the mines appeared to have been laid as sea defences for the port of Saranda, and the laying did appear to show some purpose.

*Question 33, submitted by the representative of Poland:* What type of vessel was generally used in minelaying? What type did the British use and how many mines did it carry?

*Answer:* Commander Swarder replied that there was a great variety of minelaying vessels, ranging from the biggest, displacing about 6,000 tons and carrying 2,000 mines, down to small motor launches used for night work along a coast. The larger ships laid mines mechanically in pairs at a high rate, while a small motor launch would require about fifteen minutes to lay eight mines.

*Question 34, submitted by the representative of Poland:* Did the position of the minefield suggest that it was laid for the defences of the port of Saranda and not to prevent navigation in the Corfu Channel?

*Answer:* Commander Swarder replied that the position of the mines indicated that they might also have been meant to block the channel or to force ships off the coast. In either case, navigation would have been impossible because of the German minefields on the other side of the channel.

F. *Additional question submitted by the representative of Poland and put to the representative of Albania during the fourth meeting of the Sub-Committee.*

*Question 35:* Do you consider it technically possible, under cover of darkness, to lay twenty-two mines as shown in the United Kingdom Exhibit VII,<sup>2</sup> without the knowledge of the Albanian authorities?

*Answer:* He had already stated that a vigilant guard had been organized along the Al-

*Réponse:* Le capitaine de frégate Swarder répond que cela dépend de la distance à laquelle on veut mouiller les mines. Si elle n'est pas trop longue, l'opération décrite précédemment peut être terminée en douze heures environ. Le mouillage lui-même s'effectue en quinze minutes pour huit mines, soit environ quarante-cinq minutes pour vingt-quatre mines. C'est le chargement des bâtiments et le voyage aller et retour qui prennent la majeure partie du temps.

*Question 32, soumise par le représentant de l'Australie:* Peut-on, d'après la disposition des vingt-quatre mines, savoir si elles ont été mouillées dans une intention précise ou au hasard?

*Réponse:* Le capitaine de frégate Swarder répond que, selon toute apparence, les mines ont été mouillées pour défendre le port de Saranda et que la façon dont elles ont été mouillées indique une intention précise.

*Question 33, soumise par le représentant de la Pologne:* Quel type de navire utilise-t-on généralement pour le mouillage des mines? Quel type de navire les Britanniques ont-ils employé et combien de mines ce type de navire peut-il transporter?

*Réponse:* Le capitaine de frégate Swarder répond qu'il existe de nombreux types de bâtiments mouilleurs de mines, depuis les plus grands, d'un déplacement d'environ 6.000 tonnes et transportant 2.000 mines, jusqu'aux vedettes légères utilisées pour les patrouilles de nuit le long des côtes. Les plus grands bâtiments mouillent des mines automatiquement deux à deux à un rythme très rapide tandis qu'il faut quinze minutes à une vedette légère pour mouiller huit mines.

*Question 34, soumise par le représentant de la Pologne:* Ressortait-il de la position du champ de mines qu'il avait été posé en tant que partie des défenses du port de Saranda et non pour empêcher la navigation dans le détroit de Corfou?

*Réponse:* Le capitaine de frégate Swarder répond que la position des mines indiquait qu'on les avait peut être mouillées aussi dans l'intention de fermer le détroit ou d'obliger les navires à s'écarter des côtes. Dans l'un ou l'autre cas, la navigation serait impossible à cause des champs de mines allemands existant de l'autre côté du détroit.

F. *Question supplémentaire, soumise par le représentant de la Pologne et posée au représentant de l'Albanie au cours de la quatrième séance de la Sous-Commission.*

*Question 35:* Du point de vue technique, croyez-vous qu'il soit possible, à la faveur de la nuit, de mouiller vingt-deux mines comme l'indique la pièce VII présentée par le Royaume-Uni<sup>3</sup>, à l'insu des autorités albanaises?

*Réponse:* Il a déjà déclaré qu'une surveillance étroite avait été organisée le long de la

<sup>1</sup> See corrections submitted by the representative of the United Kingdom, section J, page 108.

<sup>2</sup> See Official Records of the Security Council, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15.

<sup>3</sup> Voir les rectifications formulées par le représentant du Royaume-Uni, section J, page 108.

<sup>4</sup> Voir les Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15.

banian coast, but this had not prevented Greek ships from entering Albanian waters on provocative missions. Thus the possibility of mine-laying in Albanian waters without the knowledge of the Albanian authorities could not be excluded.

In addition and in reply to the United Kingdom representative's suggestion that another Government friendly to Albania might have laid the mines, the representative of Albania wished to point out that the United Kingdom Government had made accusations against the Albanian Government. If the United Kingdom representative thought that Greece was not responsible, the United Kingdom Government might have arranged to have the mines laid, an action which would be in conformity with the United Kingdom's policy towards Albania.

*Reply by the representative of the United Kingdom:* He made no accusations that any other Government had laid mines. When the question had been raised by the representative of Poland, he had felt he should mention the three dumps of mines in Yugoslavia.

**G. Questions submitted by the representative of Poland and answered in writing by the representative of Greece.**

**Question 36:** Was the Greek Government responsible for the mine clearance in the Corfu Channel?

If the answer to the above question is in the affirmative:

**Question 37:** Was the mine clearing in 1944 accomplished by Greece and did the Albanian Government consent to the clearing of its waters by Greek vessels?

**Questions 38:** Did the Greek Government undertake steps to ensure that the Corfu Channel was safe for navigation?

**Question 39:** Have Greek vessels ever entered the waters of the Corfu Channel since mine clearance?

**Question 40:** How often did the Greek Government check the safety of the Corfu Channel?

**Question 41:** Did Greece object to the participation of Albania in the Mine Clearance Board and if so, why?

*Answer:*

6 March 1947

Mr. Secretary-General,

I have the honour to acknowledge the receipt of your communication of 3 March, transmitting certain questions relevant to the complaint lodged by the Government of the United Kingdom against Albania, to which, under instructions from my Government, I have to forward to you the following reply, for the information of the Sub-Committee of the Security Council on Incidents in the Corfu Channel.

**Question:** Was the Greek Government responsible for the mine clearance in the Corfu Channel?

côte albanaise, mais que ces mesures n'avaient pu empêcher des bateaux grecs d'entrer dans les eaux territoriales albanaïses pour s'y livrer à des provocations. La possibilité qu'on ait mouillé des mines dans les eaux territoriales albanaïses à l'insu des autorités albanaïses n'est donc pas exclue.

En outre, le représentant du Royaume-Uni ayant fait remarquer qu'un autre Gouvernement, entretenant avec l'Albanie des relations amicales, aurait pu faire mouiller ces mines, le représentant de l'Albanie a répondu que c'est contre le Gouvernement de l'Albanie que le Gouvernement du Royaume-Uni a porté ses accusations. Si le représentant du Royaume-Uni estime que la Grèce n'est pas responsable, il est possible que ce soit le Gouvernement du Royaume-Uni lui-même qui ait pris des dispositions pour faire mouiller les mines, acte qui serait d'ailleurs tout à fait conforme à la politique du Royaume-Uni à l'égard de l'Albanie.

*Réponse du représentant du Royaume-Uni:* Il n'a accusé aucun autre Gouvernement d'avoir fait poser des mines. Lorsque le représentant de la Pologne a soulevé la question, il a cru devoir rappeler l'existence de trois dépôts de mines en Yougoslavie.

**G. Questions soumises par le représentant de la Pologne, auxquelles le représentant de la Grèce a donné une réponse écrite.**

**Question 36:** Est-ce le Gouvernement grec qui s'est chargé de draguer le détroit de Corfou?

Dans l'affirmative:

**Question 37:** Est-ce la Grèce qui a effectué le déminage en 1944 et le Gouvernement de l'Albanie a-t-il consenti à ce que des bâtiments grecs draguent ses eaux territoriales?

**Question 38:** Le Gouvernement grec a-t-il pris des mesures en vue d'assurer la sécurité de la navigation dans le détroit de Corfou?

**Question 39:** Des navires grecs sont-ils jamais entrés dans les eaux du détroit de Corfou depuis qu'il a été déminé?

**Question 40:** Combien de fois le Gouvernement grec a-t-il fait vérifier si les eaux du détroit de Corfou étaient sûres?

**Question 41:** La Grèce est-elle opposée à ce que l'Albanie fasse partie du Bureau de déminage, et dans l'affirmative, pour quelles raisons?

*Réponse:*

6 mars 1947

Monsieur le Secrétaire général,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 3 mars, me transmettant certaines questions relatives à la plainte qui a été portée contre l'Albanie par le Gouvernement du Royaume-Uni. Mon Gouvernement m'a chargé de vous faire parvenir la réponse suivante afin que vous la transmettiez, à titre de renseignement, à la Sous-Commission du Conseil de sécurité chargée d'enquêter sur les incidents survenus dans le détroit de Corfou.

**Question:** Est-ce le Gouvernement grec qui s'est chargé de draguer le détroit de Corfou?

*Answer:* No, the Allied Naval Commander-in-Chief ordered British forces to sweep the Channel in October 1944. At no time have Greek minesweeping forces been employed in sweeping this Channel.

I avail myself of the opportunity to renew to you, Mr. Secretary-General, the assurance of my highest consideration.

(Signed) V. DENDRAMIS  
Ambassador of Greece  
Permanent representative of  
Greece to the United Nations

H. *Additional questions put to the representative of Greece at the seventh meeting of the Sub-Committee.*

*Question 42, submitted by the representative of Poland:* The written reply of the Greek representative to the questions in section G answers only the second question and not the main point. Was the Greek Government, in accordance with the decision of the Mediterranean Zone Mine Clearance Board, responsible for mine clearance in the Corfu Channel? The fact that Greek minesweepers were not used is not relevant.

*Answer:* He believed the response in his letter to the first question in section G covered the question put by the Polish representative. Perhaps the latter was unaware that Greek naval forces, like other Allied forces in the Mediterranean, were under the orders of the British Commander-in-Chief in the Mediterranean. The British Commander-in-Chief had ordered British minesweepers to carry out the operation on 13 November 1946. Immediately after 22 October 1946, the senior British naval officer in Greece had stated through the British Embassy in Athens that the Greek authorities were not responsible for sweeping in the Corfu Channel, but that Greek sweeping units were performing other important tasks worthy of praise in other regions adjacent to the Greek coast and in the Aegean Sea.

*Comment by the representative of Poland:* He read the following extract from the document which formed the basis of the "International Organization for the Clearance of Mines in European Waters":<sup>1</sup>

*"Allocation of responsibility within the Zones*

*"12. The allocation of responsibility within the Zones is a matter for the decision of the respective Zone Boards. Each Power will undertake the clearance of its own coastal waters, and, in addition, an adjoining area in the open sea in proportion to the minesweeping forces available or made available to it."*

<sup>1</sup> See *Official Records of the Security Council, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15, Exhibit III.*

*Réponse:* Non. En octobre 1944, le commandant en chef des forces navales alliées a donné l'ordre aux forces britanniques de draguer le détroit. A aucun moment, on n'a utilisé des dragueurs de mines grecs pour déminer le détroit.

Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour vous renouveler, Monsieur le Secrétaire général, l'assurance de ma plus haute considération.

(Signé) V. DENDRAMIS  
Ambassadeur de Grèce  
Représentant permanent de la Grèce  
auprès de l'Organisation des  
Nations Unies

H. *Questions supplémentaires posées au représentant de la Grèce, à la septième séance de la Sous-Commission.*

*Question 42 soumise par le représentant de la Pologne:* Dans la réponse qu'il a donnée par écrit aux questions formulées dans la section G, le représentant de la Grèce n'a couvert que la deuxième question et non pas la question principale. Est-ce le Gouvernement grec qui s'est chargé de draguer le détroit de Corfou, conformément à la décision du Bureau de déminage de la zone méditerranéenne? Le fait que des dragueurs de mines grecs n'ont pas été utilisés n'a aucun rapport avec la question.

*Réponse:* A son avis, la réponse qu'il a donnée dans sa lettre à la première question formulée dans la section G couvre la question posée par le représentant de la Pologne. Peut-être celui-ci ignore-t-il que les forces navales grecques, comme les autres forces alliées de Méditerranée, sont sous les ordres du commandant en chef britannique en Méditerranée. Celui-ci a donné l'ordre aux dragueurs de mines britanniques d'effectuer l'opération le 13 novembre 1946. Peu de temps après le 22 octobre 1946, le commandant de la Marine britannique en Grèce a fait savoir, par l'intermédiaire de l'ambassade britannique à Athènes, que les autorités grecques n'étaient pas chargées du déminage du détroit de Corfou, mais que des dragueurs de mines grecs accomplissaient d'autres tâches importantes et dignes d'éloges dans d'autres régions voisines de la côte grecque et dans la mer Egée.

*Observations du représentant de la Pologne:* Le représentant de la Pologne lit l'extrait suivant du document fondamental, relatif à l' "Organisation internationale de déminage des eaux européennes":

*"Répartition des attributions à l'intérieur des zones*

*"12. La répartition des attributions à l'intérieur des zones relève de la compétence des bureaux de zones respectifs. Chaque Puissance procédera au déminage de ses propres eaux territoriales et, en outre, d'une partie adjacente de la haute mer suivant l'importance de ses forces de dragage ou de celles qui seront mises à sa disposition."*

<sup>1</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15, pièce III.*

He drew the conclusion that on the basis of this point, the Mediterranean Zone Board *had* decided that Greece should be responsible for clearing mines off her own coast, the coast of Corfu and the adjacent waters. The action of the British Commander-in-Chief in sweeping those waters was unilateral and not in accordance with the decision of the Mediterranean Zone Board.

*Answer:* In reply to the Polish representative's comment on his answer to the first question, the Greek representative said he would reply to the question again. He repeated that Greek minesweepers had been busy elsewhere. The whole of the Allied forces in the Mediterranean were under the British Commander-in-Chief, Mediterranean. The British Commander had assigned minesweepers from those available which swept the Corfu Channel on 13 November 1946. He added later in his statement that the Greek Government had never had any concern with the sweeping operations in the Corfu Channel because, according to the Allied naval authorities' Medri documents, Routes 18/32 and 18/34 had been declared safe.

*Question 43, submitted by the representative of Poland:* The representative of the USSR has stated before the Security Council that Albania had never participated in the work of the Mediterranean Zone Board because of the opposition of the United Kingdom and Greece.<sup>1</sup> Did Greece ever oppose participation of Albania in the work of the Board and, if so, what were its reasons?

*Answer:* Greece as well as other countries had opposed Albania's participation for two reasons: (1) The Allies had already swept the Corfu Channel and there was no immediate need for any re-sweep. (2) Albania did not own any minesweepers and therefore was not in a position to contribute to the work.

*Comment by the representative of Poland:* In view of the Greek representative's statement that the British Commander-in-Chief had relieved the Greek authorities of any sweeping responsibility in the Corfu Channel, he would not repeat any of his previously submitted questions, but would like to ask three additional ones.

*Question 44, submitted by the representative of Poland:* Have Greek naval minesweeping forces been employed in any part of the Mediterranean in the minesweeping operations commenced after the defeat of the Axis?

*Answer:* As already stated, Greek minesweepers had carried out sweeping operations under the orders of the British Commander-in-Chief, Mediterranean, in other parts of the Mediterranean, but not in the North Corfu Channel. The British authorities had considered the Greek sweeping accomplishments worthy of

Il conclut que le Bureau de la zone méditerranéenne, se fondant sur ce document, avait décidé que la Grèce serait chargée de déminer ses eaux côtières, les eaux côtières de Corfou et les eaux avoisinantes. La mesure prise par le commandant en chef britannique, en ce qui concerne le déminage de ces eaux, est unilatérale et n'est pas conforme à la décision prise par le Bureau de la zone méditerranéenne.

*Réponse:* Répliquant aux observations présentées par le représentant de la Pologne sur la réponse qu'il a donnée à la première question, le représentant de la Grèce déclare qu'il est tout prêt à répéter ce qu'il a dit. Il répète que les dragueurs de mines grecs étaient occupés ailleurs. Toutes les forces alliées de Méditerranée étaient sous les ordres du commandant en chef britannique en Méditerranée. Le commandant britannique a choisi, parmi les dragueurs de mines disponibles, ceux qui ont dragué le détroit de Corfou le 13 novembre 1946. Au cours de sa déclaration, il ajoute que le Gouvernement grec ne s'est jamais préoccupé des opérations de déminage du détroit de Corfou, parce que les documents Medri, publiés par les autorités navales alliées, avaient déclaré que les routes 18/32 et 18/34 étaient sûres.

*Question 43, soumise par le représentant de la Pologne:* Le représentant de l'URSS a déclaré devant le Conseil de sécurité que l'Albanie n'avait jamais pris part aux travaux du Bureau de la zone méditerranéenne parce que le Royaume-Uni et la Grèce s'y étaient opposés<sup>1</sup>. La Grèce s'est-elle jamais opposée à ce que l'Albanie prenne part aux travaux du Bureau et si tel est le cas, quelles étaient ses raisons?

*Réponse:* La Grèce, comme d'autres pays, s'est opposée à ce que l'Albanie prenne part aux travaux du Bureau pour deux raisons: 1) Les forces navales alliées avaient déjà dragué le détroit de Corfou et il n'était pas nécessaire de procéder immédiatement à un nouveau dragage. 2) L'Albanie ne possède pas de dragueurs de mines et n'était donc pas en mesure de participer aux travaux.

*Observation du représentant de la Pologne:* Etant donné que le représentant de la Grèce a déclaré que le commandant en chef britannique avait déchargé les autorités grecques de toute responsabilité en ce qui concerne le dragage du détroit de Corfou, il ne répétera pas les questions qu'il a déjà posées, mais il désire en poser trois autres.

*Question 44, soumise par le représentant de la Pologne:* Des dragueurs de mines grecs ont-ils été utilisés, dans une partie quelconque de la Méditerranée, pour les opérations de dragage qui ont commencé après la défaite de l'Axe?

*Réponse:* Ainsi qu'il a déjà été déclaré, des dragueurs de mines grecs ont effectué, sous les ordres du commandant en chef britannique en Méditerranée, des opérations de dragage dans d'autres parties de la Méditerranée, mais pas dans la partie nord du détroit de Corfou. Les autorités britanniques ont cru devoir féliciter les

<sup>1</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, No. 18, page 367.

<sup>1</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, No 18, page 367.

official praise. The Greek coastline was so long that clearing its waters of mines was an arduous and lengthy operation.

*Question 45, submitted by the representative of Poland:* Did Greek vessels, military or otherwise, ever pass through the Corfu Channel between 22 October and 13 November 1946?

*Answer:* The Greek naval authorities considered the channel which had been swept through the North Corfu Channel to be a normal route. Greek vessels had therefore been using this channel. Greece did not possess vessels equipped for minelaying. Two destroyers equipped for that purpose during the war had been decommissioned. No Greek naval vessels had passed through the channel since May 1946. The *George II* and another smaller Greek vessel had been in the area, but had never gone north through the channel.

*Question 46, submitted by the representative of Poland:* Does the Greek representative know whether the swept channel of October 1944 corresponded to the channel swept on 13 November 1946 by the British? (The Polish representative remarked that the United Kingdom representative had already replied to this question.)

*Answer:* He was not in a position to answer that question. He was not an expert. The United Kingdom authorities should be able to provide the answer.

*Question 47, submitted by the representative of Australia:* Did the Greek Government lay mines in the Corfu Channel between 22 October and 12 November or has it any knowledge of mines being laid during that period?

*Addition to question 47, submitted by the representative of Poland:* If the Greek Government had laid mines, would the Greek representative have knowledge of such minelaying?

*Answer:* He had already declared that Greece did not possess ships equipped for minelaying. After the 22 October incident, the Greek Government had appointed an Investigation Commission of three Greek naval officers. He read the following extracts from their report to the Greek Government:

"1. The waters between Corfu and Albania were swept toward the end of 1944 and the beginning of 1945, and were considered safe in accordance with international instructions issued by the British Admiralty.

"2. On 23 October the British destroyers *Saumarez* and *Volage* struck mines when they were crossing the strait between Corfu and Albania. As a consequence of this accident, the British Admiralty asked that the necessary measures be taken to have the channel swept, and thus an entire minefield was discovered. Twenty-two GY mines were found at this spot. The ex-

forces navales grecques des opérations de dragage qu'elles avaient effectuées. Les côtes grecques sont si longues que le déminage de leurs eaux constitue une opération difficile qui demande beaucoup de temps.

*Question 45, soumise par le représentant de la Pologne:* Des navires de guerre ou de commerce grecs ont-ils traversé le détroit de Corfou entre le 22 octobre et le 13 novembre 1946?

*Réponse:* Les autorités navales grecques estiment que le chenal dragué dans la partie nord du détroit de Corfou constitue une route de navigation normale. Les navires grecs ont donc emprunté cette route. La Grèce ne possède pas de navires équipés pour le mouillage de mines. Deux contre-torpilleurs équipés dans ce but pendant la guerre ont été désarmés. Aucun navire de guerre n'a traversé le détroit depuis mai 1946. Le *George II* et un autre petit bâtiment grec ont navigué dans cette zone mais n'ont jamais traversé le détroit.

*Question 46, soumise par le représentant de la Pologne:* Le représentant de la Grèce sait-il si le chenal dragué en octobre 1944 correspond au chenal dragué par les forces britanniques le 13 novembre 1946? (Le représentant de la Pologne fait remarquer que le représentant du Royaume-Uni a déjà répondu à cette question.)

*Réponse:* Il déclare qu'il n'est pas en mesure de répondre à cette question, n'étant pas un expert. Ce sont les autorités du Royaume-Uni qui devraient pouvoir y répondre.

*Question 47, soumise par le représentant de l'Australie:* Le Gouvernement grec a-t-il fait mouiller des mines dans le détroit de Corfou entre le 22 octobre et le 12 novembre, ou a-t-il connaissance que des mines aient été mouillées à cette époque?

*Question complémentaire, soumise par le représentant de la Pologne:* Si le Gouvernement grec avait fait mouiller des mines, le représentant de la Grèce en aurait-il eu connaissance?

*Réponse:* Il a déjà déclaré que son pays ne possédait pas d'unités navales équipées pour le mouillage des mines. A la suite de l'incident du 22 octobre, le Gouvernement grec a désigné une commission d'enquête composée de trois officiers de la marine grecque. Il a donné lecture au Gouvernement des passages suivants extraits du rapport présenté par cette commission:

"1. Les eaux entre Corfou et l'Albanie furent draguées vers la fin de 1941 et le début de 1945, et étaient considérées comme sûres conformément aux instructions d'ordre international émises par l'Amirauté britannique.

"2. Le 23 octobre 1946, les destroyers britanniques *Saumarez* et *Volage* heurtèrent des mines alors qu'ils traversaient le détroit entre Corfou et l'Albanie. En conséquence de cet accident, l'Amirauté britannique demanda que les mesures nécessaires fussent prises pour faire draguer le détroit, et ainsi un champ de mines entier fut découvert. Vingt-deux mines GY furent



amination to which they were submitted revealed that they had not been laid more than six months before.

"1. (a) As far back as February 1946, Albania clearly manifested its intention of forbidding vessels of other than friendly nationality to employ the Corfu Channel.

"Its intentions are proved by the following incidents:

"(i) The bombardment of the cruisers *Superbe* and *Orion* on 15 May 1946;

"(ii) The bombardment of the Turkish motor-vessel *Ince* on 6 June 1946;

"(iii) A great number of cases in which small Greek vessels were attacked while crossing the channel for the purpose of fishing or commerce.

"(b) It is thus correct to conclude that Albania decided to lay mines through a desire to block the channel somehow or other.

"2. It is undeniable that a Yugoslav vessel of about 1,000 tons was accustomed to make a weekly trip between Yugoslav ports and Santi Quaranta. After 26 September 1946, these voyages were suddenly interrupted. This sudden change seems to confirm the opinion that the Albanian authorities, having decided to have the mines laid, warned friendly Governments in time.

"3. The mines recovered at this spot are of the GY type. Such mines had only been found near Trieste before that city fell into the hands of the Allies. This fact has been certified by Commander Hannah, and suggests the means by which the Albanians were able to procure such mines. According to information received but not verified, a little before the incident some mines without explosive charges were seen being transported through Bari to Dubrovnik, where they were loaded with explosives. From that port they were sent by sea to Albanian ports. In this way the origin of the mines placed in the Corfu Channel can be explained. It should likewise be added that the captain of a British ship has stated that in the course of one of his voyages he encountered an Albanian motor vessel on which he clearly distinguished a mine.

"4. The existence of coastal defence batteries and lookouts along the whole length of the Albanian shore opposite the Corfu Channel, and especially near St. George, guaranteed to Albania absolute secrecy for laying the mines.

"5. Albania's determination to block the channel is also proved by the fact that even after the accident to the British destroyers, Albanian artillery continued to fire on the small vessels which attempted to cross the channel, as was the case with the UNRRA vessels and the Italian tug-boat on 29 October 1946 at 22.30."

At this point the Greek representative read from his letter No. 1585 of December 1946 to

trouvées à cet endroit. L'examen auquel elles furent soumises révéla qu'elles n'avaient pas été posées plus de six mois auparavant.

"1. a) Dès février 1946 l'Albanie manifesta clairement son intention de défendre aux vaisseaux de nationalité non amie d'employer le détroit de Corfou.

"Ses intentions sont prouvées par les incidents suivants:

"i) Bombardement des croiseurs *Superbe* et *Orion* le 15 mai 1946;

"ii) Bombardement du navire à moteur ture *Ince* le 6 juin 1946;

"iii) Un grand nombre de cas où des petits bateaux helléniques, traversant le détroit aux fins de pêche ou de commerce, furent attaqués.

"b) On est ainsi en droit de conclure que, désireuse de bloquer le détroit de toutes façons, l'Albanie décida de poser des mines.

"2. Il est incontestable qu'un vaisseau yougoslave d'environ 1.000 tonnes faisait chaque semaine le trajet entre les ports yougoslaves et Santi-Quaranta. Après le 26 septembre 1946, ces voyages furent tout d'un coup interrompus. Ce changement soudain semble confirmer l'opinion selon laquelle les autorités albanaises, s'étant décidées à faire poser des mines, en avertirent en temps utile les Gouvernements amis.

"3. Les mines retrouvées à cet endroit sont du type GY. De telles mines ont seulement été trouvées près de Trieste avant que cette ville ne tombe entre les mains des Alliés. Ceci a été certifié par le capitaine de frégate Hannah et offre une indication sur la façon dont les Albanais ont pu se procurer de telles mines. Selon des informations reçues, mais non contrôlées, on a vu, un peu avant l'accident, transporter des mines non chargées à travers Bari jusqu'à Dubrovnik, où elles furent chargées. De là, elles ont été expédiées par mer vers des ports albanais. On peut s'expliquer ainsi l'origine des mines placées dans le détroit de Corfou. Il faudrait également ajouter que le commandant d'un vaisseau britannique fit savoir qu'au cours d'un de ses voyages, il rencontra une vedette à moteur albanaise sur laquelle il distingua clairement une mine.

"4. L'existence de batteries de défense côtière et de postes de vigie tout le long de la côte albanaise du détroit de Corfou, et particulièrement près de Saint-Georges, garantissait à l'Albanie le secret absolu sur la pose des mines.

"5. La résolution de l'Albanie de bloquer le détroit est aussi prouvée par le fait que, même après l'accident survenu aux destroyers britanniques, l'artillerie albanaise continua à tirer sur les petits vaisseaux qui tentaient de traverser le détroit, comme ce fut le cas pour les vaisseaux de l'UNRRA et le remorqueur italien, le 29 octobre 1946, à 22 h. 30."

Le représentant de la Grèce donne alors lecture d'un extrait de sa lettre No 1585 adressée



the Secretary-General concerning the firing on the UNRRA barges on 29 October 1946.

"There is no Greek ship equipped for mine-laying.

"If the mines had been laid by caiques (sailing-boats) it would have taken three of them, operating simultaneously, between five and seven days. In view of the fact that the mines were swept up near the Albanian artillery and lookout positions, it would have been absolutely impossible for such an operation to have been undertaken without the knowledge of the Albanians, who would either have stopped or reported this act immediately. In any case, the various British missions in Greece would have noticed such an intention on our part.

"In their retreat, the Germans left no GY mines on Greek territory. This can be verified by the British naval authorities who have been in Greece since its liberation and also checked in the archives of the German naval authorities which were discovered there. Greece has never had such mines."

At the conclusion of his quotation, the Greek representative added the following remarks: Since the Albanian Government in a note addressed to the Greek Government had made an indirect insinuation that his country had probably an interest in provoking friction between Great Britain and Albania, the reply was simple: Through its bombardment of the *Superbe* and the *Orion*, Albania had already proved its unfriendly feelings toward Great Britain.

#### I. Corrections submitted by the representative of Albania.

1. Section C, answer to question 7 (c):<sup>1</sup> The statement is not complete.

2. Section D, question 19, comment by the representative of Albania, paragraph 2:<sup>2</sup> Delete the last sentence and substitute: "The aid and assistance given to the few foreign vessels arriving in our ports consisted merely in using ordinary signals to facilitate the entry into our ports."

3. Section D, question 19, additional comment by the representative of Albania:<sup>3</sup> Change the last sentence to read: "His statement about the light signals had been that the Albanian authorities facilitated the entry into Albanian ports of Yugoslav and UNRRA ships by normal signals."

#### J. Corrections submitted by the representative of the United Kingdom.

1. Section E, answer to question 24:<sup>4</sup> The tonnage of the cruisers and destroyers concerned was not 5,000 and 6,000 tons and 1,100 and 1,200

au Secrétaire général en décembre 1946 au sujet de l'attaque des chalands de l'UNRRA survenue le 29 octobre 1946.

"Il n'y a pas de vaisseau hellénique équipé pour la pose des mines.

"Si les mines avaient été posées par des caïques (bateaux à voiles), cela aurait pris cinq à sept jours à trois d'entre eux opérant simultanément. Etant donné que les mines furent repêchées près des positions d'artillerie albanaises et des postes de vigie albanais, il aurait été absolument impossible d'entreprendre une telle opération sans que les Albanais s'en aperçussent; ils auraient ou bien arrêté, ou bien immédiatement dénoncé cette action. De toute façon, les diverses missions britanniques en Grèce auraient remarqué une intention pareille de notre part.

"Dans leur retraite, les Allemands ne laissèrent aucune mine du type GY sur le territoire grec. Ceci peut être certifié par les autorités navales britanniques, qui sont en Grèce depuis la libération du pays, et contrôlé dans les archives des autorités navales allemandes qui ont été trouvées ici. La Grèce n'a jamais possédé de telles mines."

Après avoir donné lecture de la citation, le représentant de la Grèce fait les remarques suivantes: le Gouvernement albanais a laissé entendre dans une note adressée au Gouvernement grec que son pays avait probablement quelque intérêt à susciter un différend entre la Grande-Bretagne et l'Albanie. La réponse est simple. L'Albanie, en bombardant le *Superbe* et *Orion*, avait déjà fourni la preuve de ses sentiments inamicaux à l'égard de la Grande-Bretagne.

#### I. Rectifications formulées par le représentant de l'Albanie.

1. Section C, question 7, réponse à l'alinéa c)<sup>1</sup>: La déclaration n'est pas complète.

2. Section D, question 19, observations du représentant de l'Albanie, paragraphe 2<sup>2</sup>: Remplacer la dernière phrase par le texte suivant: "L'aide et l'assistance accordées aux quelques navires étrangers arrivant dans nos ports se sont bornées à l'utilisation des signaux ordinaires en vue de leur faciliter l'entrée de nos ports."

3. Section D, question 19, observations complémentaires du représentant de l'Albanie<sup>3</sup>: Modifier comme suit la dernière phrase: "Il a déclaré, au sujet des signaux lumineux, que les autorités albanaises avaient facilité l'entrée des ports albanais aux navires yougoslaves et aux navires de l'UNRRA en utilisant les signaux ordinaires."

#### J. Rectifications formulées par le représentant du Royaume-Uni.

1. Section E, réponse à la question 24<sup>4</sup>: Le tonnage des croiseurs et des contre-torpilleurs dont il s'agit n'était pas de 5.000 et 6.000 tonnes

<sup>1</sup> Voir page 90.

<sup>2</sup> Voir page 95.

<sup>3</sup> Voir page 97.

<sup>1</sup> Voir page 90.

<sup>2</sup> Voir page 95.

<sup>3</sup> Voir page 97.

tons respectively, but the tonnage of each ship was as follows:

<i>Mauritius</i> .....	11,090 tons
<i>Leander</i> .....	9,560 tons
<i>Saumarez</i> .....	2,545 tons
<i>Volage</i> .....	2,530 tons

2. *Section E, question 24, reply by the representative of the United Kingdom:*<sup>1</sup> The penultimate sentence should read as follows: "While not implying in any way that Yugoslavia might have laid the mines, he would point out that there were three dumps of that type of mine in Yugoslavia, amounting to some 2,000 mines in all."

3. *Section E, question 24, further comment by the representative of Poland:*<sup>1</sup> Attention is drawn by the United Kingdom representative to the statement of the representative of Poland that there were dumps of German mines in Greece. This statement is contrary to the statement made by the United Kingdom representative, in the preceding paragraph, that there were no dumps of German mines left in Greece; it is also contrary to the information at the disposal of the Allied Naval Command. It is suggested therefore that the reference to Greece in the statement by the Polish representative should be deleted.

4. *Section E, question 30:*<sup>2</sup> The answer should read: "Commander Sworder replied that one small craft could lay such a minefield in about twelve hours by making three missions carrying eight mines at a time. If two small craft were employed, the time would be very much less, and if three carried out the mine-laying simultaneously, the operation could be completed in less than one hour, as in this case no reloading of mines would be necessary."

5. *Section E, question 31:*<sup>3</sup> The answer should read:

"Commander Sworder replied that the time taken for such an operation would depend on the distance from the port to the minefield to be laid. If it was reasonably close, such as from the port of Saranda to the swept channel, the operation could be completed as above in about twelve hours. The actual laying time for each vessel would not be more than fifteen minutes, once the position where the mines were to be laid had been reached. Most of the time would be taken up, in the case of one vessel, in reloading the mines, getting out to the area to be mined and returning to port again.

et de 1.100 et 1.200 tonnes respectivement, mais se répartissait comme suit:

<i>Mauritius</i> .....	11.090 tonnes
<i>Leander</i> .....	9.560 tonnes
<i>Saumarez</i> .....	2.545 tonnes
<i>Volage</i> .....	2.530 tonnes

2. *Section E, question 24, réponse du représentant du Royaume-Uni aux observations du représentant de la Pologne:*<sup>1</sup> L'avant-dernière phrase doit être rédigée comme suit: "Il n'insinue nullement que la Yougoslavie aurait pu mouiller ces mines, mais il fait remarquer qu'il existe en Yougoslavie trois dépôts de mines de ce type, ce qui donne un total de 2.000 mines environ."

3. *Section E, question 24, observations complémentaires du représentant de la Pologne:* Le représentant du Royaume-Uni fait remarquer qu'il y a lieu de noter que la déclaration du représentant de la Pologne mentionne la présence de dépôts de mines allemandes en Grèce. Cette déclaration est en contradiction avec celle du représentant du Royaume-Uni qui figure au paragraphe précédent et qui affirme qu'il ne reste en Grèce aucun dépôt de mines allemandes; elle est également en contradiction avec les renseignements dont dispose le commandement naval allié. En conséquence, il est proposé de supprimer la mention de la Grèce dans la déclaration du représentant de la Pologne.

4. *Section E, question 30:*<sup>2</sup> La réponse doit être rédigée comme suit: "Le capitaine de frégate Sworder répond qu'un petit bâtiment peut disposer un tel champ de mines en douze heures environ, à condition d'effectuer le mouillage en trois expéditions et de transporter huit mines chaque fois. Si l'on utilise deux petits bâtiments, la durée de l'opération sera considérablement moindre, et, si l'on emploie trois bâtiments opérant simultanément, le mouillage peut être terminé en moins d'une heure, car, dans ce dernier cas, il n'est pas nécessaire de faire plusieurs opérations de chargement."

5. *Section E, question 31:*<sup>3</sup> La réponse doit être rédigée comme suit:

"Le capitaine de frégate Sworder répond que le temps nécessaire à cette opération dépend de la distance qui sépare le port de la zone où l'on entend mouiller les mines. Si la distance est assez courte, comme c'est le cas entre le port de Saranda et le chenal drague, l'opération peut être terminée en douze heures, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus. Lorsque les bâtiments sont arrivés sur les lieux où doit être disposé le champ de mines, l'opération de mouillage elle-même ne demande pas à chacun plus de quinze minutes. Si l'on confie le mouillage des mines à une seule unité, la plus grande partie du temps doit être consacrée à recharger les mines, à se rendre jusqu'à la zone à miner et à regagner le port.

<sup>1</sup> See page 98.

<sup>2</sup> See page 100.

<sup>3</sup> See page 101.

<sup>1</sup> Voir page 98.

<sup>2</sup> Voir page 100.

<sup>3</sup> Voir page 101.

"With regard to the second part of the question, minelaying is an operation which cannot be carried out quietly if it is to be carried out quickly. In my opinion it would be quite impossible to lay twenty-four mines so close to the shore as these mines were laid in the Bay of Saranda without arousing the attention of the local population. Some of the mines were laid only 300 yards from the coast. When this minefield was laid, the noise of the engines of the ships or ship which laid them would have been heard on shore, and the noise of the splash of the heavy mine units (weighing approximately 2500 lbs.) as they were dropped into the water must have echoed all round the Bay."

### ANNEX 23

#### Report on minesweeping operation in the Corfu Channel submitted by the United Kingdom delegation (Exhibit XII)

20 March 1947

#### INTRODUCTION

In view of the fact that the Polish representative<sup>1</sup> has questioned the authority of Commander Mestre's report, the representative of the United Kingdom tables Exhibit XII in corroboration of Commander Mestre's report.<sup>2</sup>

Exhibit XII is a copy of the relevant parts of a minesweeping report by the senior officer of the Minesweeping Flotilla which carried out the sweeping of the Corfu Channel.

#### REPORT ON MINESWEEPING OPERATION IN THE CORFU CHANNEL ON 13 NOVEMBER 1946 BY COMMANDER Q. P. WHITFORD, RN, SENIOR OFFICER 5TH MINESWEEPING FLOTILLA

No. 1567/5M/7B

HMS Welfare  
20 November 1946

Sir,

I have the honour to forward the mine-sweeping report for the clearance sweep carried out by the 5th Minesweeping Flotilla and the 156th BYMS Flotilla in the North Channel, Corfu, and consisting of the following parts:

- (a) Remarks of interest for the whole operation (below);
- (b) Minesweeping report for serials 2, 3 and 4;
- (c) Diary of events for the complete operation;
- (d) Record of mines swept;

<sup>1</sup> See Annex 22, Appendix I, section VII, page 11.

<sup>2</sup> See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15, Exhibit V.

"Pour répondre à la seconde partie de la question, le mouillage des mines n'est pas une opération qui peut être effectuée discrètement, si on veut qu'elle soit menée rapidement. A mon avis, il serait absolument impossible de mouiller vingt-quatre mines à si peu de distance du rivage, comme ce fut le cas dans la baie de Saranda, sans éveiller l'attention de la population locale. Quelques-unes des mines ont été mouillées à 300 yards seulement de la côte. Pendant cette opération, le bruit des machines de l'unité ou des unités chargées de mouiller les mines aurait été perçu depuis le rivage et le bruit de la chute dans l'eau de ces mines lourdes (d'un poids de 2.500 livres anglaises environ) se serait répercuté dans toute la baie."

### ANNEXE 23

#### Rapport sur les opérations de dragage dans le détroit de Corfou, soumis par la délégation du Royaume-Uni (pièce XII)

20 mars 1947

#### INTRODUCTION

Le représentant de la Pologne<sup>1</sup> ayant mis en doute l'autorité du rapport du capitaine de frégate Mestre, le représentant du Royaume-Uni présente la pièce XII à l'appui du rapport du capitaine de frégate Mestre.<sup>2</sup>

La pièce XII est une copie des passages pertinents d'un rapport sur les opérations de dragage, rédigé par l'officier supérieur commandant la flottille de dragueurs qui a exécuté les opérations de déminage du détroit de Corfou.

#### RAPPORT SUR LES OPÉRATIONS DE DRAGAGE EFFECTUÉES DANS LE DÉTROIT DE CORFOU LE 13 NOVEMBRE 1946 PAR LE CAPITAINE DE FRÉGATE Q. P. WHITFORD, RN, OFFICIER SUPÉRIEUR COMMANDANT LA 5ÈME FLOTILLE DE DRAGUEURS.

No 1567/5M/7B

HMS Welfare  
Le 20 novembre 1946

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de dragage concernant les opérations de déminage effectuées dans la partie nord du détroit de Corfou par la 5ème flottille de dragueurs et la 156ème flottille BYMS. Ce rapport se compose des parties suivantes:

- a) Observations intéressant l'ensemble de l'opération (voir ci-dessous);
- b) Rapport de dragage relatif aux séries 2, 3 et 4;
- c) Rapport de mer sur l'ensemble de l'opération;
- d) Dossier relatif aux mines draguées;

<sup>1</sup> Voir l'Annexe 22, Appendice I, section VII, page 11.

<sup>2</sup> Voir les *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15, pièce V.

(e) Tracings of serial 3 and 4;

(f) The senior officer, 5th M/S Flotilla's memorandum No. 1546/5M/07A as amended by the senior officer, 5th M/S Flotilla's signal TOO 091912B. Nov. (already forwarded).

#### REMARKS OF INTEREST

(Vide paragraph 13 of minesweeping report No. 2)

1. *Sweeping methods.* The method of turning on to the next lap by inverting the line and changing the side of the sweep worked well and ensured that all ships remained within the confines of the Medri route whilst carrying out this manoeuvre. K cutters were used and were most effective. *Sylvia* cut six mines successfully within one minute and would probably have been brought up all standing if cutters had not been used. Several of the K cutters were observed to have been bent and distorted on recovery.

2. *Estimated position of the lays.* It is estimated that a mine lay about three miles long existed running from north-west to south-east across the bay of Porto Edda and curving to the southward at the bend in the channel. It is possible that a further lay existed at the north-western end of the first lay and extending right across it and at right angles for a distance of about one mile. Details of positions are shown in tracings.

3. *Description of mines.* As stated in the mine records, the mines were identified as type GY. All appeared to be brand-new and no barnacles or seaweed were seen on any mine. The red paint could clearly be seen on the horns of mines which passed close to *Welfare* and I can personally vouch for the fact that all mines retained their coat of black paint in practically fresh condition. In my opinion and that of Lieutenant Phillips, RNVR, the mine disposal officer, none of the mines could have been laid longer than two months.

From an examination of the mechanism plate of the first mine, which was put on board HMS *Welfare*, it would appear that the loose bight method of release was probably employed as a bight of six-stranded flexible steel wire is attached to the mooring buffer and a soluble plug release grip was attached to the mechanism plate. The first part of the mooring consists of a spring buffer attached to about three fathoms of 3/5" diameter cable. The mooring wire secured to this chain is about 1½", 10-stranded special flexible steel wire.

e) Délimitation des séries 3 et 4;

f) Mémoire No 1546/5M/07A du commandant de la 5ème flottille de dragueurs, avec la modification apportée par le signal TOO 091912B. Nov. du commandant de la 5ème flottille de dragueurs (déjà transmis).

#### OBSERVATIONS INTÉRESSANT L'ENSEMBLE DE L'OPÉRATION

(Voir paragraphe 13 du rapport de dragage No 2)

1. *Méthodes de dragage.* La méthode qui consiste à draguer la passe suivante en inversant les lignes de dragage et en changeant de sens a donné de bons résultats et a permis à tous les bâtiments de se tenir dans les limites de la route Medri en effectuant ces opérations. Des cisailles du type K ont été utilisées avec beaucoup de succès. Le *Sylvia* a cisailé l'orin de six mines avec succès en l'espace d'une minute et aurait probablement ramené toutes les mines s'il ne s'était pas servi de cisailles. On a observé que plusieurs des cisailles K étaient courbées et déformées lorsqu'on les a ramenées à la surface.

2. *Estimation de l'emplacement des champs.* On estime qu'il y avait dans la baie de Porto Edda un champ de mines d'environ trois milles de long, s'étendant du nord-ouest au sud-est et orienté vers le sud dans l'angle du détroit. Il est possible qu'à l'extrémité nord-ouest du premier champ il en existât un autre s'étendant sur une distance d'environ un mille à travers le premier champ à angle droit. Le détail des positions de ces champs est donné dans les délimitations.

3. *Description des mines.* Comme il est indiqué dans les dossiers relatifs aux mines, on a reconnu que ces mines étaient du type GY. Elles paraissaient toutes neuves, aucune ne portait trace d'algues ou de coquillages. On pouvait distinctement apercevoir la peinture rouge sur les antennes des mines rangées de près par le *Welfare* et je puis personnellement me porter garant du fait que la couche de peinture noire dont les mines étaient recouvertes paraissait presque fraîche. A mon avis, et de l'avis du lieutenant de vaisseau Phillips, RNVR, officier chargé de la neutralisation des mines, aucune de celles-ci ne pouvait avoir été mouillée plus de deux mois auparavant.

De l'examen du plateau portant le mécanisme de la première mine, qui fut amenée à bord du *Welfare*, il apparaît qu'on a eu probablement recours, pour le largage, au procédé utilisant une boucle d'aussière assez lâche. En effet, une boucle d'aussière d'acier à six brins est attachée à la butée d'amarrage et un système de déclenchement à cartouche soluble était fixé au plateau portant le mécanisme. La première partie de l'amarrage se compose d'une butée à ressort attachée à un orin d'un diamètre de 3/5 de pouce et d'une longueur de 5 m. 50 environ. L'amarrage fixé à cette chaîne est un filin spécial d'acier flexible à dix brins d'un diamètre d'un pouce et demi.

All the above items are only slightly rusted and the mooring wire is still loaded with grease and in excellent condition. No sign of seaweed or barnacles can be seen on any of the gear; the mechanism plate originally had a very slight amount of yellow slime on it. A short length of  $\frac{1}{8}$ " flexible steel wire was recovered in *Seabear's* sweep which was probably part of some obstruction gear.

4. *Observation of shore positions, etc.* Very little activity was seen on shore but various small posts were noticed to be manned and, on the occasion of the mine exploding in *Seabear's* sweep, an apparently deserted concrete wall on the point to the west of Porto Edda was suddenly observed by HMS *Vallay* to be fully manned when between two and three hundred heads, wearing khaki uniform caps, popped up. It would therefore appear that the Albanian army were at their battle stations, under cover, and prepared to repel an invasion.

A large inscription cut out of the hillside above Porto Edda town was observed. The inscription consisted of a five-pointed star surmounted by the word "Stalin" and flanked on each side by the words "Enver" and "Tito". It is believed that Enver is the name of a prominent Albanian general.

5. *BBC Report.* With reference to a BBC<sup>1</sup> report that Albania had protested that machine-gun fire was used by the British forces in an "effort to provoke an incident," it is emphasized that at no time was any kind of fire directed at or near the Albanian coast or at or near any shore boats. Rifle and anti-tank guns only were used for the specific purpose of destroying floating mines, which constituted a menace to navigation and possibly to houses and property on shore. It is thought that the Albanian boat referred to in the Diary of Events altered course to the northward at about the time when fire was opened on a mine by one of the ship's boats.

6. *A slight distraction.* At the moment in lap 2 when the Flotilla was busily engaged in reporting mines cut and in avoiding those cut by ships ahead, an important signal was received on the bridge in *Welfare*, stating that the issue of lemon powder was to cease forthwith.

7. *Cape Kiephali—Inaccuracy of charted position.* It is considered that Cape Kiephali and the shore line south-east to Porto Edda extends at least one cable to the south-west of its charted position. This discrepancy was observed in *Welfare* and confirmed by *Sylvia* who also reported passing within two cables of the shore in this vicinity. It is regretted that no definite hydrographic information regarding this chart

Tout ce matériel ne porte que de légères traces de rouille et l'orin est encore enduit de graisse et en parfait état. Nulle part on ne voit trace d'algues ou de coquillages; le plateau portant le mécanisme était recouvert d'une très faible quantité de vase jaune. Le dragage effectué par le *Seabear* a permis de récupérer un court morceau de filin d'acier flexible d'un diamètre de  $\frac{1}{8}$  de pouce, qui devait sans doute faire partie d'un dispositif quelconque d'obstruction.

4. *Observation des positions à terre, etc.* On a observé très peu d'activité à terre. Mais on a remarqué que divers petits postes étaient occupés; une mine ayant explosé au cours du dragage effectué par le *Seabear*, le *Vallay*, a observé subitement qu'un mur de béton armé situé sur la pointe à l'ouest de Porto-Edda, et en apparence abandonné, était occupé par une unité complète: on vit, en effet, surgir deux ou trois cents têtes, coiffées de calots d'uniforme kaki. Il semble donc que l'armée albanaise avait occupé secrètement ses postes de combat, et qu'elle s'apprêtait à repousser une invasion.

On a aperçu une grande inscription se détachant sur le flanc de la colline qui surplombe la ville de Porto-Edda. Cette inscription consistait en une étoile à cinq pointes surmontée du mot "Staline" et flanquée de chaque côté des mots "Enver" et "Tito". Enver est apparemment le nom d'un général albanais connu.

5. *Rapport de la BBC.* En ce qui concerne le rapport de la BBC<sup>1</sup> suivant lequel l'Albanie avait protesté contre le fait que les forces britanniques avaient eu recours à des tirs de mitrailleuses dans une "tentative pour provoquer un incident", on souligne qu'à aucun moment, des tirs n'ont été dirigés sur la côte albanaise ou dans ses parages ou sur les bateaux côtiers ou dans leurs parages. Les fusils et les canons anti-chars n'ont tiré que pour détruire les mines flottantes qui constituaient une menace pour la navigation et risquaient de mettre en danger les maisons et les propriétés situées sur la côte. On pense que le bateau albanais auquel fait allusion le journal de bord a viré sur le nord à peu près au moment où l'une des vedettes du bâtiment a couvert le feu sur une mine.

6. *Une légère distraction.* Au moment où la flottille était occupée à signaler les mines dont elle venait de cisailler l'orin dans la passe 2 et à éviter les mines déjà cisaillées par les bâtiments qui se trouvaient en tête, un important signal a été reçu sur la passerelle du *Welfare*, déclarant que la distribution de poudre de citron devait cesser immédiatement.

7. *Cap Kiephali—Inexactitude des positions portées sur les cartes.* On estime que le cap Kiephali et la ligne de la côte au sud-est de Porto-Edda s'étendent à une encablure au moins au sud-ouest de la position qui leur est attribuée sur les cartes. Cette inexactitude de position a été remarquée par le *Welfare* et confirmée par le *Sylvia*, qui a également signalé avoir passé à deux encablures de la côte dans ces parages. On

<sup>1</sup> British Broadcasting Corporation.

<sup>1</sup> British Broadcasting Corporation.

error can be given as all personnel were fully occupied in carrying out the minesweeping operation.

8. *Communications.* The communication system worked well although the small signal staff in *Welfare* was somewhat stretched at times. The value of TBS and 2716 Kc was once again demonstrated as this equipment enabled the various last minute changes of plan to be promulgated quickly and without confusion. HMS *Vallay* was late in arriving at the rendezvous with the BYMS for serial three owing to the fact that the signalman failed to show the sailing signal to the commanding officer in time. This delay did not hold up the serial as the BYMS were unable to start on time owing to the poor visibility. Disciplinary action has been taken by the commanding officer, HMS *Vallay*.

9. The gear worked well and no partings were experienced. The BYMS were most skilful in skirting the coastline on the last lap and it is considered that the calibration of their sweeps was particularly accurate, as the float of the last BYMS was continually in shallow water and passed within one cable of the shore throughout the lap except at Denti Point.

HMS *Sylvia*, who had had a big change-over of personnel prior to sailing for the United Kingdom, and HMS *Seabear*, who had come straight out of dock and had similar changes in complement, both put up a creditable performance, observing that many of the officers and ratings had had no previous experience in sweeping.

### Conclusions

(a) Twenty-two mines were cut in the Medri route abreast the Bay of Porto Edda.

(b) All mines were type GY and were obviously recently laid, i.e., within two months.

(c) More mines undoubtedly remain to the north and east.

(d) The channel was effectively covered except for the wedge of unswept water off Cape Kiephali and the area abreast Denti Point on the north-east curve of the channel. In view of this, and observing that there is no sweeping overlap of the channel, it cannot be recommended that the channel should be re-opened as a result of the operation.

I have the honour to be, Sir, your obedient servant,

(Signed) Q. P. WHITFORD  
Commander, RN  
Senior Officer, 5th Minesweeping Flotilla

regrette de ne pouvoir donner aucune information hydrographique précise en ce qui concerne cette inexactitude des cartes, car tout le personnel était occupé à effectuer les opérations de dragage.

8. *Transmissions.* Le système de transmission a donné de bons résultats, bien que le personnel peu nombreux affecté à la signalisation sur le *Welfare* ait eu peine à suffire à sa tâche à certains moments. L'efficacité du TBS et du 2716 Kc a été prouvée une fois de plus, car cet équipement a permis de transmettre rapidement et sans confusion les diverses modifications du plan de travail intervenues à la dernière minute. Le *Vallay* était en retard au rendez-vous fixé avec les BYMS pour la série 3, parce que le timonier n'avait pas transmis à temps le signal du départ au commandant du bâtiment. Ce délai n'a pas retardé le déminage de la passe en question, car les BYMS n'ont pu commencer à l'heure prévue en raison de la mauvaise visibilité. Des mesures disciplinaires ont été prises par le commandant du *Vallay*.

9. Le dispositif a fonctionné d'une manière satisfaisante et aucune rupture ne s'est produite. Les BYMS ont fait preuve d'une grande habileté en élongeant la côte pour la dernière passe et l'on estime que le calibrage de leurs dragues était particulièrement précis, car le flotteur du dernier BYMS est resté continuellement en hauts-fonds et a passé à une encablure de la côte pendant tout le temps qu'a duré le dragage de cette passe, excepté à la pointe de Denti.

Le *Sylvia*, dont l'équipage avait été complètement changé avant le départ pour le Royaume-Uni, et le *Seabear*, qui sortait du bassin et dont l'équipage avait subi des changements semblables, se sont tous deux tirés avec honneur de l'opération qui leur avait été assignée, étant donné qu'un grand nombre des officiers et matelots n'avaient jamais fait de dragage antérieurement à cette mission.

### Conclusions

a) Vingt-deux mines ont été cisailées sur la route Medri, à la hauteur de la baie de Porto Edda.

b) Toutes les mines étaient du type GY et elles avaient manifestement été posées à une date récente, c'est-à-dire qu'elles n'étaient pas immergées depuis plus de deux mois.

c) Il ne fait aucun doute qu'il existe encore d'autres mines en direction du nord et de l'est.

d) Le détroit a été effectivement dragué, sauf une étendue d'eau non draguée au large du cap Kiephali et la zone située à la hauteur de la pointe de Denti sur la courbe nord-est du détroit. Pour cette raison, et comme il n'y a eu aucun chevauchement dans les opérations de dragage effectuées dans le détroit, on ne peut recommander que le détroit soit rouvert à la suite de ces opérations.

J'ai l'honneur . . .

(Signed) Q. P. WHITFORD  
Capitaine de frégate, RN  
Commandant de la 5ème  
flottille de dragage

## DIARY OF EVENTS

The Fleet minesweepers and *Imersay* weighed at 7.05 a.m. 13 November 1946, having been ordered by the Rear Admiral Commanding, 1st Cruiser Squadron's signal TOO 122322B to pass Cape Kiephali as the senior officer, 156th BYMS Flotilla reached Barchetta Rock. Group 3 entered the North Approach Channel at 7.57 a.m., speed 6 knots to allow Group 4 to get well ahead, and turned into the Medri route at 8.44 a.m. At 9.25 a.m., when approximately 3 miles to the northward of Cape Kiephali, engines were stopped until 10.02 a.m., when the senior officer, 156th BYMS Flotilla reported passing Denti Point (the senior officer, 156th BYMS Flotilla's 130958). The Fleet minesweepers then assumed G formation to port, streamed sweeps at 7 knots and carried out lap 1 of serial 4.

BYMS 2149's 131020B reported the BYMS to be abeam of Barchetta Rock and *Welfare* passed Z1 dan off Cape Kiephali at 10.33 a.m.

The lap was carried out as intended for serial 4, *Welfare* leaving all Z line of dans close to starboard.

In view of the distance of Z1 to 4 dans from the western limit of the Medri route, the Fleet minesweepers were ordered to maintain a minimum overlap consistent with safety on the float of the next ahead, in order to give a greater spread to this vicinity.

At 11.23 a.m. *Skipjack* reported that *Seabear's* sweep was running foul and that he was moving over to take station astern of her. Immediately afterwards a mine detonated in *Seabear's* sweep close to the otter damaging the TBS receiver in *Seabear*. *Seabear* then proceeded to recover her sweep and then followed astern of the formation. Speed was reduced to revolutions for 8 knots at 11.26 a.m. to enable *Skipjack* and *Sylvia* to close up. At 11.24 a.m. *Skipjack* cut one mine and the RMSO, who had been transferred to a cruiser's power boat on completion of serial 3 proceeded to investigate it.

Speed was increased to 11 knots at 11.38 a.m. and *Welfare* passed Z10 dan at 11.50 a.m. Sweeps were recovered at 12.05 p.m. when all ships were clear of the area. One of the *Ranpura's* boats was then ordered to the assistance of the RMSO, with instructions to tow the mine towards Corfu, mooring it in a safe berth as instructed by the RMSO.

BYMS 2075 was ordered to ensure that the French observer on board saw the mine and this officer was sent over in a power boat to inspect it at close quarters. When the boat had the

## RAPPORT DE MER

Les dragueurs de la flotte et l'*Imersay* lèvent l'ancre à 7 h. 05, le 13 novembre 1946, après avoir reçu, par signal TOO 122322B du contre-amiral commandant la première escadre de croiseurs, l'ordre de passer le cap Kiephali au moment où le commandant de la 156ème flotille de BYMS atteindrait le rocher de Barchetta. La formation 3 entre dans la partie nord du canal à 7 h. 57, à une vitesse de 6 nœuds, pour permettre à la formation 4 de passer bien à l'avant, et vire dans la route Medri à 8 h. 44. A 9 h. 25, à peu près à 3 milles du cap Kiephali, en direction du nord, les machines sont stoppées jusqu'à 10 h. 02, heure à laquelle le commandant de la 156ème flotille de BYMS signale qu'il passe la pointe de Denti (signal 130958 du commandant de la 156ème flotille de BYMS). Les dragueurs de la flotte se groupent alors en formation G, à babord, mouillent les dragues à 7 nœuds et effectuent le nettoyage de la passe 1 de la série 4.

Le signal 131020B du BYMS 2149 annonce que le BYMS se trouve par le travers du rocher de Barchetta et que le *Welfare* passe la bouée Z1, au large du cap Kiephali à 10 h. 33.

Le dragage de la passe est effectué comme prévu pour la série 4, le *Welfare* laissant sur tribord toute la ligne de bouée Z.

Etant donné la distance des bouées Z1 à Z4 par rapport à l'extrémité ouest de la route Medri, les dragueurs de la flotte reçoivent l'ordre de maintenir dans leurs opérations le chevauchement minimum compatible avec la sécurité en tenant compte de la position du flotteur du bâtiment qui les précède, en vue d'effectuer les opérations dans ces parages sur une plus grande étendue.

A 11 h. 23, le *Skipjack* signale que le dragage effectué par le *Seabear* dévie et qu'il se déplace de manière à faire route dans les eaux de celui-ci. Immédiatement après, une mine explose dans la drague du *Seabear*, tout près de l'otter et endommage le récepteur TBS du *Seabear*. Le *Seabear* récupère alors sa drague et fait route dans les eaux de la formation. La vitesse est réduite à 8 nœuds à 11 h. 26, pour permettre au *Skipjack* et au *Sylvia* de rejoindre la formation. A 11 h. 24 le *Skipjack* cisaille l'orin d'une mine et le RMSO qui a été transféré à bord de la vedette d'un croiseur lors de l'achèvement de la série 3, procède à l'examen de cette mine.

La vitesse est portée à 11 nœuds à 11 h. 38 et le *Welfare* passe la bouée Z10 à 11 h. 50. Les dragues sont récupérées à 12 h. 05, tous les bâtiments ayant quitté la zone en question. L'une des vedettes du *Ranpura* est alors envoyée à l'aide du RMSO avec ordre de remorquer la mine vers Corfou et de l'amarrer dans un mouillage sûr en se conformant aux directives du RMSO.

Le BYMS 2075 reçoit l'ordre de s'assurer que l'observateur français se trouvant à bord puisse voir la mine, et cet officier est envoyé dans une vedette pour l'examiner de près. Une fois le

mine safely in tow, the RMSO rejoined BYMS 2075, ready for the second lap.

In view of the small width of the Medri route swept at the beginning of the lap and the impossibility of carrying out four laps in serial 4, before dark, it was now decided that serials 5 and 6 should be cancelled and that Group 4 (less BYMS 2075 who was to be used as additional mine disposal/recovery vessel) should carry out the purport of serial 7 in lap 2 and lap 3 of serial 4.

On completion of the two BL turns to port, therefore, the BYMS were ordered to extend the line in G formation to starboard astern of *Welfare*, and all ships streamed sweeps, *Vallay* being ordered to dan astern of the second BYMS. *Imersay* was ordered to take station astern of the formation and act as another mine disposal vessel.

*Sylvia*, the guide, passed Y10 dan at 12.49 p.m. Eight mines were cut in this lap, one of which was taken in tow by a power boat with the RMSO on board. At this time a small craft resembling a caique and flying a white flag over the Albanian flag was observed approaching the drifting mines from Porto Edda. BYMS 2075 was ordered to stand by the power boat which was engaged in securing the second mine, in order to prevent interference by this local craft. She was ordered not to use force unless absolutely necessary and not to have the craft in the line of fire whilst attempting to destroy other mines.

When *Vallay*, who was danning the lap, arrived in the vicinity of the Albanian boat, she reported that a man in the bows appeared to be manning a firearm, but nevertheless the boat did not interfere at any time. Two mines were sunk, one by a power boat and the other by *Imersay*. The remaining five drifted into unswept water and could not be sunk without firing directly at the Albanian coast.

The Rear Admiral Commanding, 1st Cruiser Squadron's signal TOO 131456 confirmed that mines which had drifted into unswept water should be left. *Imersay* and BYMS 2075 were again warned in the senior officer, 5th Mine-sweeping Flotilla's signal TOO 131358B not to go into unswept water while destroying drifting mines and to use anti-tank rifles—not Oerlikons.

*Sylvia* passed Y1 dan at 2.19 p.m. and sweeps were recovered at 2.40 p.m., when all ships were clear of the area. Two BL turns to starboard were carried out and port sweeps streamed, the BYMS taking station astern of *Sylvia*.

*Welfare* passed X1 at 3.34 p.m. and lap three was carried out, *Hascosay*, *Vallay* and *Imersay*

remorquage de la mine assuré, le RMSO rejoint le BYMS 2075, prêt pour le dragage de la seconde passe.

En raison de la faible étendue de la route Medri, draguée au commencement de la passe, et de l'impossibilité d'effectuer avant la nuit le dragage de quatre passes dans la série 4, il est décidé d'annuler les opérations des séries 5 et 6 et de confier à la formation 4 (moins le BYMS 2075, qui doit servir de bâtiment supplémentaire pour la neutralisation et la récupération des mines) le dragage de la série 7 dans la passe 2 et de la passe 3 dans la série 4.

Après avoir effectué deux tours BL à bâbord, les BYMS reçoivent donc l'ordre d'étendre la ligne en formation G par tribord, dans les eaux du *Welfare*, et tous les bâtiments mouillent les dragues, le *Vallay* recevant l'ordre de poser les bouées dans les eaux du second BYMS. L'*Imersay* reçoit l'ordre de prendre son poste dans les eaux de la formation et de se joindre aux autres bâtiments chargés de la neutralisation des mines.

Le *Sylvia*, qui sert de guide, passe la bouée Y10 à 12 h. 49. Huit mines sont cisailées dans cette passe. L'une d'entre elles est prise en remorque par une vedette ayant à bord le RMSO. A ce moment, on observe qu'un petit bâtiment ressemblant à un caique et portant un pavillon blanc au-dessus du pavillon albanais approche des mines dérivantes, venant de Porto Edda. Le BYMS 2075 reçoit l'ordre de se tenir près de la vedette occupée à récupérer la seconde mine, pour prévenir toute intervention de la part de ce bâtiment local. Il est recommandé au BYMS 2075 de ne recourir à la force qu'en cas de nécessité absolue, et de ne pas prendre le bâtiment dans la ligne de tir en essayant de détruire d'autres mines.

Quand le *Vallay*, qui posait les bouées dans la passe, arrive dans les parages du bateau albanais, il signale qu'un homme se trouvant à l'avant semble armer une arme à feu; néanmoins, ce bateau n'intervient à aucun moment. Deux mines sont coulées, l'une par une vedette et l'autre par l'*Imersay*. Les cinq mines restantes dérivent dans les eaux non draguées; elles ne peuvent être coulées sans que l'on tire directement vers la côte albanaise.

Le signal TOO 131456 du contre-amiral commandant la première escadre de croiseurs confirme que les mines dérivées dans les eaux non draguées doivent être abandonnées. L'*Imersay* et le BYMS 2075 sont à nouveau avertis par signal TOO 131358B du commandant de la 5ème flottille de dragueurs de ne pas s'aventurer dans des eaux non draguées en détruisant des mines dérivantes et d'employer des fusils anti-chars (et non des canons Oerlikon).

Le *Sylvia* passe la bouée Y1 à 14 h. 19 et les dragues sont récupérées à 14 h. 40, une fois que tous les bâtiments ont quitté la zone. Après avoir effectué deux tours BL à tribord et mouillé les dragues de bâbord, le BYMS se déplace de manière à se trouver dans les eaux du *Sylvia*.

Le *Welfare* passe la bouée X1 à 15 h. 34 et le dragage de la passe 3 est effectué; le *Hasco-*



being ordered to follow the sweepers, keeping in swept water. No dans were laid during the lap. A further twelve mines were cut in this lap and these were left as there was no more time available for their disposal. All BYMS left the mines cut by *Sylvia* in this lap to port.

*Welfare* passed the last dan X11 at 5.07 p.m. and at 5.27 p.m. recovered sweeps. The Fleet minesweepers, danlayers, BYMS 2149, 2212, 2175 and *Ranpura's* boats then proceeded to the anchorage at Corfu.

The mine recovered during the second lap was towed over to Corfu and both specimens recovered were moored in position 39.45.5.N., 19.57.8.E.

One mine was dismantled forthwith after which BYMS 2075 returned to Corfu. The other mine was dismantled the following day and both mines were embarked in HMS *Skipjack* on Friday, 15 November 1946. The mines were originally thought to be type GR but closer investigation proved them to be type GY.

The ships of Groups 3 and 4 sailed to Malta from Corfu as follows:

<i>Sylvia</i> .....	1300B	15 November
<i>Welfare, Seabear, Skipjack</i> .....	0800B	14 November
<i>Truelove</i> (escorting tow of <i>Saumarez</i> ) .....	0800B	14 November
BYMS 2149, 2212, 2075, 2175 .....	1200	14 November
<i>Hascosay, Vallay and Imersay</i> .....	1200B	14 November

*say*, le *Vallay* et l'*Imersay* reçoivent l'ordre de suivre les dragueurs en se maintenant dans les eaux draguées. Aucune bouée n'est posée pendant le dragage de la passe. Douze autres mines sont cisailées dans cette passe. Ces mines sont abandonnées, car on ne dispose pas d'assez de temps pour les neutraliser. Tous les BYMS abandonnent les mines cisailées par le *Sylvia* dans cette passe sur bâbord.

Le *Welfare* passe la dernière bouée X11 à 17 h. 07 et récupère les dragues à 17 h. 27. Les dragueurs, les bateaux posant les bouées, les BYMS 2149, 2212, 2175 et les vedettes du *Ranpura* font route vers le mouillage de Corfou.

La mine récupérée au cours du dragage de la seconde passe est remorquée jusqu'à Corfou et les deux spécimens récupérés sont amarrés en position 39.45.5.N., 19.57.8.E.

Une mine est démontée immédiatement, après quoi le BYMS 2075 rentre à Corfou. L'autre mine est démontée le lendemain et les deux mines sont embarquées à bord du *Skipjack* le vendredi 15 novembre 1946. On a pensé d'abord que ces mines étaient du type GR mais un examen détaillé montre qu'elles sont du type GY.

Les bâtiments des formations 3 et 4 se sont rendus de Corfou à Malte comme suit:

<i>Sylvia</i> .....	1300B	15 novembre
<i>Welfare, Seabear, Skipjack</i> .....	0800B	14 novembre
<i>Truelove</i> (remorqueur escortant le <i>Saumarez</i> ) .....	0800B	14 novembre
BYMS 2149, 2212, 2075, 2175 .....	1200	14 novembre
<i>Hascosay, Vallay et Imersay</i> .....	1200B	14 novembre

## MINE RECORDS

### DOSSIER RELATIF AUX MINES

Ref. No.	Lap	Time	Ship	Position (Barchetta Rock)	Ship's head
No de réf.	Passe	Heure	Bâtiment	Position (Rocher de Barchetta)	Cap du bâtiment
1.	1	1123	<i>Seabear</i> 006	3.4 (a)	160°
2.	1	1124	<i>Skipjack</i> 004	3.4 (a)	150°
3.	2	1338	<i>Sylvia</i> 006	3.75 (b)	300°
4.	2	1340	<i>Truelove</i> 013	3.4 (a)	330°
5.	2	1341	<i>Seabear</i> 008	3.65 (b)	323°
6.	2	1343	<i>Sylvia</i> 359	4.0 (b)	305°
7.	2	1344	<i>Truelove</i> 005	3.9 (a)	329°
8.	2	1347	<i>Seabear</i> 358	4.3 (c)	300°
9.	2	1348	BYMS 2149 025	3.05 (b)	316°
10.	2	1401	BYMS 2149 004½	4.15 (b)	309°
11.	3	1624	<i>Truelove</i> 005	4.25 (a)	130°
12.	3	1627	<i>Seabear</i> 005½	4.3 (b)	154°
13.	3	1640	<i>Skipjack</i> 020	3.6 (a)	151°
14.	3	1646	<i>Sylvia</i> 023	3.5 (a)	155°
15.	3	1647	<i>Skipjack</i> 030	3.05 (a)	158°
16.	3	1647	<i>Sylvia</i> 024	3.4 (a)	155°
17.	3	1648	<i>Sylvia</i> 025	3.3 (a)	155°
18.	3	1649	<i>Sylvia</i> 027	3.2 (a)	165°
19.	3	1650	<i>Sylvia</i> 028½	3.1 (a)	165°
20.	3	1650½	<i>Sylvia</i> 031	2.95 (a)	165°
21.	3	1653½	<i>Sylvia</i> 034	2.75 (a)	180°
22.	3	1655	BYMS 2149 033	2.9 (a)	190°

*Note (a).* Position considered to be accurate to within one cable.

*Note (b).* Position considered to be accurate to within two and half cables.

*Note (c).* Position considered to be accurate to within four cables.

*Ref. No. 1.* The mine was possibly dragged a short distance. Detonated. Height of plume 50 feet. Very dark in colour.

*Ref. No. 2.* Ship turning to starboard. All mines believed to be type GY.

Two mines were recovered, rendered safe and brought to Malta in *Skipjack*.

Two other mines were sunk.

The remaining seventeen mines were left drifting.

All mines were cut except No. 1, which detonated.

## ANNEX 24

Letter dated 10 March 1947 from the permanent representative of Greece to the United Nations addressed to the Secretary-General (document S/298)

[Original text: English]  
10 March 1947

Mr. Secretary-General,

I have the honour, under instructions, to communicate to you the views of my Government in regard to allegations made by the representative of Albania at the meeting of the Security Council held on Wednesday, 19 February:

With reference to alleged violations of Albanian territorial waters on the part of Greek vessels, reports received from the competent Greek authorities establish the following facts:

1. Alleged incidents cited by the Albanian representative under Nos. 1-5 and 7.<sup>1</sup> At no time did a Greek vessel fire against the Albanian coast or arrest an Albanian boat within the territorial waters of Albania.

Albanian boats which attempted to carry out contraband traffic and violated Greek territorial waters were arrested within those waters and conducted into Corfu.

In July 1945 Greek corvettes stationed at Corfu merely carried out firing practice in the channel north of Corfu, a zone internationally free.

2. As regards the alleged incident number 6,<sup>1</sup> on 27 October 1945, six Greek vessels rendered naval honours to the officers and men lost in the submarine *Proteus*. The honours took the form of the dropping of a wreath by the Mayor of Corfu.

No violation of Albanian territorial waters

<sup>1</sup> See Official Records of the Security Council, Second Year, No. 16, pages 327-328.

*Note a).* Position considérée comme exacte à une encablure près.

*Note b).* Position considérée comme exacte à deux encablures et demie près.

*Note c).* Position considérée comme exacte à quatre encablures près.

*Ref. No 1.* Il est possible que la mine ait été draguée sur une courte distance. Elle fait explosion. Hauteur de la colonne d'eau projetée: 50 pieds. Couleur très foncée.

*Ref. No 2.* Bâtiment se dirigeant sur tribord. On estime que toutes les mines sont du type GY.

Deux mines sont récupérées, neutralisées et amenées à Malte, à bord du *Skipjack*.

Deux autres mines sont coulées.

Les dix-sept autres mines sont laissées à la dérive.

Toutes les mines sont cisailées, sauf le No 1 qui fait explosion.

## ANNEXE 24

Lettre, en date du 10 mars 1947, adressée par le représentant permanent de la Grèce auprès de l'Organisation des Nations Unies au Secrétaire général (document S/298)

[Texte original en anglais]  
10 mars 1947

Monsieur le Secrétaire général,

J'ai l'honneur, conformément aux instructions que j'ai reçues, de vous communiquer les vues de mon Gouvernement à l'égard des allégations proférées par le représentant de l'Albanie à la séance du Conseil de sécurité tenue le mercredi 19 février.

En ce qui concerne les prétendues violations des eaux territoriales albanaises par des navires grecs, les rapports des autorités grecques qualifiées établissent les faits suivants:

1. Prétendus incidents mentionnés par le représentant de l'Albanie sous les numéros 1 à 5 et 7.<sup>1</sup> Aucun navire grec n'a jamais ouvert le feu contre la côte albanaise ni arrêté de bateaux albanais dans les eaux territoriales de l'Albanie.

Des bateaux albanais, qui ont entrepris des opérations de contrebande et violé les eaux territoriales grecques, ont été arrêtés dans ces eaux et conduits à Corfou.

En juillet 1945, des corvettes grecques basées à Corfou ont simplement exécuté des exercices de tir dans le détroit au nord de Corfou, zone libre internationale.

2. A propos du prétendu incident No 6,<sup>1</sup> le 27 octobre 1945, six navires grecs ont rendu les honneurs aux officiers et aux matelots disparus avec le sous-marin *Proteus*. Le maire de Corfou leur a rendu les honneurs en jetant une couronne à la mer.

Il n'y a eu aucune violation des eaux terri-

<sup>1</sup> Voir les Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité, Deuxième Année, No 16, pages 327 et 328.

occurred, and the character of the ceremony was manifest.

3. As from the date above-mentioned, 27 October 1945, orders were issued by the Greek Ministry of Marine prohibiting even the mere passage of Greek naval vessels through the channel. The purpose of these orders was to obviate the possibility of any misunderstanding.

4. The Greek Government took cognizance of repeated violations of Greece's territorial waters and of other provocative activities committed by the Albanians, of which a brief summary is appended:

(a) On 6 June 1946, at 8.30 a.m., the Turkish motor-vessel *Ince*, while passing through the channel to the north of the Strait of Corfu, en route for Italy, was fired upon by an Albanian battery. This incident was confirmed by the Turkish Government.

(b) On 9 July 1946, at 6 p.m., two Albanian guard-posts situated opposite Corfu at points on either side of the Gulf, at the mouth of the River Pova, opened fire in the direction of Corfu with heavy cannon. A number of shells were fired in a cross direction and fell extremely close to the shores of the island.

(c) On 18 July 1946, Albanian batteries opened fire for a period of fifteen minutes upon a Turkish motor-vessel passing through the Strait of Corfu in a southerly direction.

(d) On 30 August 1946, at 6.30 a.m., an Albanian coastal defence vessel entered Greek territorial waters, sailed along the Greek coast from Sidarion to Kassiopi and fired upon a motor-vessel which had escaped from Chimarra.

(e) On 29 October 1946, at 10.30 p.m., an Italian tug-boat sailing through the northern section of the Corfu Channel and towing three small cargo vessels, which had been supplied by UNRRA, for delivery to the port authority of Corfu, was fired upon by Albanian guard-posts near the point Examilia. Thirty shots were fired, but without causing damage.

(f) On 7 December 1946, at 9.15 p.m., an Albanian destroyer entered Greek territorial waters in company with two motor-vessels, which approached to a distance of 1,500 metres from Kassiopi. On being fired upon by Greek guard-posts they put off in the direction of Albania.

The Greek Government lodged protests in due time with the Allied Powers in respect of the violations cited under (b) to (e) above, and with the United Nations in respect of those cited under (d) and (e).

I shall be grateful if you will be so good as to bring the above communication to the notice of the members of the Security Council.

toriales albanaises et le caractère de la cérémonie ne pouvait prêter à équivoque.

3. A partir du 27 octobre 1945, date mentionnée ci-dessus, le Ministère grec de la Marine a donné des ordres interdisant même le simple passage de navires de guerre grecs par le détroit. Le but de ces ordres était d'éviter toute possibilité de malentendu.

4. Le Gouvernement grec a constaté des violations répétées des eaux territoriales de la Grèce et d'autres provocations albanaises, dont voici un bref résumé:

a) Le 6 juin 1946, à 8 h. 30, le navire à moteur turc *Ince* a essuyé le feu d'une batterie albanaise alors qu'il traversait le chenal au nord du détroit de Corfou, se dirigeant vers l'Italie. Le Gouvernement turc a confirmé cet incident.

b) Le 9 juillet 1946, à 18 heures, deux postes albanais situés en face de Corfou de part et d'autre du golfe qui marque l'embouchure de la rivière Pova, ont dirigé sur Corfou le feu de pièces d'artillerie lourde. Ils ont tiré un certain nombre d'obus dans une direction transversale et ces obus sont tombés extrêmement près du rivage de l'île.

c) Le 18 juillet 1946, des batteries albanaises ont tiré pendant quinze minutes sur un navire à moteur turc qui traversait le détroit de Corfou, se dirigeant vers le sud.

d) Le 30 août 1946, à 6 h. 30, un navire de défense côtière albanaise a pénétré dans les eaux territoriales grecques; il a longé la côte grecque de Sidarion à Kassiopi et tiré sur un navire à moteur qui s'était échappé de Chimarra.

e) Le 29 octobre 1946, à 22 h. 30, un remorqueur italien qui traversait la partie nord du détroit de Corfou en remorquant trois petits navires de charge fournis par l'UNRRA et destinés aux autorités du port de Corfou, a essuyé le feu d'un poste albanaise près du cap Examilia. Trente coups de feu ont été tirés sans causer de dommage.

f) Le 7 décembre 1946, à 21 h. 15, un contre-torpilleur albanaise a pénétré dans les eaux territoriales grecques en compagnie de deux navires à moteur qui se sont approchés jusqu'à 1.500 mètres de Kassiopi. Ayant essuyé le feu de postes grecs, ils se sont retirés en direction de l'Albanie.

Le Gouvernement grec a adressé en temps utile des protestations aux Puissances alliées, à propos des violations citées aux paragraphes b) à e), et à l'Organisation des Nations Unies à propos des violations rapportées aux paragraphes d) et e).

Je vous serais très reconnaissant de vouloir bien porter la présente communication à la connaissance des membres du Conseil de sécurité.

I avail myself of the opportunity to renew to you, Mr. Secretary-General, the assurance of my highest consideration.

(Signed) V. DENDRAMIS  
Ambassador of Greece  
Permanent representative of Greece  
to the United Nations

## ANNEX 25

Cablegram dated 15 March 1947 from the Minister for Foreign Affairs of the People's Republic of Albania to the Secretary-General (document S/304)

[Original text: French]

Through you I have the honour to draw attention Security Council to following fact: On 13 March 1947 at 12 noon a tanker coming from direction of Italy without flag and without warning penetrated into Albanian territorial waters opposite Vernec region of Valona in sight of Albanian motor launch which tried to approach it. The unknown ship went off at full speed and was not identified.

At moment when previous repeated violations of British ships are before Security Council for discussion, this new violation constitutes premeditated and inadmissible act of provocation against Albanian sovereignty. On behalf of Albanian Government, I formally protest against such piratical acts and request Security Council to intervene to put a stop to the acts of provocation by instigators of incidents against and violations of the sovereignty and independence of Albania.

Colonel-General Enver HOXHA,  
President of the Council and Minister for  
Foreign Affairs of Albania

Je profite de cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Secrétaire général, l'assurance de ma très haute considération.

(Signé) V. DENDRAMIS  
Ambassadeur de Grèce  
Représentant permanent de la Grèce  
auprès de l'Organisation des Nations  
Unies

## ANNEXE 25

Câblogramme, en date du 15 mars 1947, adressé par le Ministre des Affaires étrangères de la République populaire d'Albanie au Secrétaire général (document S/304)

[Texte original en français]

Par votre entremise, j'ai l'honneur attirer attention Conseil sécurité sur fait suivant: le 13 mars 1947, à 12 heures, un navire pétrolier venant de la direction d'Italie sans pavillon et sans avertissement a pénétré dans eaux territoriales albanaises en face Vernec région de Valona à vue de vedette albanaise qui voulut le rejoindre. Le navire inconnu s'éloigna à toute vitesse et ne fut pas identifié.

Au moment où devant Conseil sécurité sont en discussion violations réitérées précédentes des navires britanniques, cette nouvelle violation constitue acte de provocation préméditée et inadmissible contre souveraineté albanaise. Au nom du Gouvernement albanais, je proteste formellement contre de pareils actes de piraterie et prie Conseil de sécurité intervenir pour couper court aux provocations des auteurs d'incidents et de violations contre la souveraineté et l'indépendance de l'Albanie.

Colonel-général Enver HOXHA,  
Président du Conseil  
et Ministre des Affaires étrangères d'Albanie



# SALES AGENTS OF UNITED NATIONS PUBLICATIONS

## DEPOSITAIRES DES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

**ARGENTINA—ARGENTINE**  
Editorial Sudamericana  
S. A.  
Calle Alsina 500  
Buenos Aires

**AUSTRALIA—AUSTRALIE**  
H. A. Goddard Pty. Ltd.  
255a George Street  
Sydney

**BELGIUM—BELGIQUE**  
Agence et Messageries de la  
Presse  
14-22 rue du Persil  
Bruxelles

**BOLIVIA—BOLIVIE**  
Libreria Cientifica y  
Literaria  
Avenida 16 de Julio, 216  
Casilla 972  
La Paz

**CANADA—CANADA**  
The Ryerson Press  
299 Queen Street West  
Toronto

**CHILE—CHILI**  
Edmundo Pizarro  
Merced 846  
Santiago

**CHINA—CHINE**  
The Commercial Press Ltd.  
211 Honan Road  
Shanghai

**COSTA RICA**  
**COSTA-RICA**  
Trejos Hermanos  
Apartado 1313  
San José

**CUBA—CUBA**  
La Casa Belga  
René de Smedt  
O'Reilly 455  
La Habana

**CZECHOSLOVAKIA**  
**TCHECOSLOVAQUIE**  
F. Topić  
Narodni Trida 9  
Praha 1

**DENMARK—DANEMARK**  
Einar Munskgaard  
Nørregade 6  
Kjbenhavn

**DOMINICAN REPUBLIC**  
**REPUBLIQUE**  
**- DOMINICAINE**  
Librería Dominicana  
Calle Mercedes No. 49  
Apartado 656  
Ciudad Trujillo

**ECUADOR—EQUATEUR**  
Muñoz Hermanos y Cía.  
Nueve de Octubre 703  
Casilla 10-24  
Guayaquil

**FINLAND—FINLANDE**  
Akateeminen Kirjakauppa  
2, Keskauskatu  
Helsinki

**FRANCE—FRANCE**  
Editions A. Pedone  
13, rue Soufflot  
Paris V<sup>e</sup>

**GREECE—GRECE**  
"Eleftheroudakis"  
Librairie internationale  
Place de la Constitution  
Athènes

**GUATEMALA**  
**GUATEMALA**  
José Goubaud  
Goubaud & Cía. Ltda.  
Sucesor  
5a Av. Sur No. 6 y 9a C. P.  
Guatemala

**HAITI—HAITI**  
Max Bouchereau  
Librairie "A la Caravelle"  
Boîte postale 111-B  
Port-au-Prince

**INDIA—INDE**  
Oxford Book & Stationery  
Co.  
Scindia House  
New Delhi

**IRAN—IRAN**  
Bangah Piaderow  
731 Shah Avenue  
Teheran

**IRAQ—IRAK**  
Mackenzie & Mackenzie  
The Bookshop  
Baghdad

**LEBANON—LIBAN**  
Librairie universelle  
Beirut

**NETHERLANDS**  
**PAYS-BAS**  
N. V. Martinus Nijhoff  
Lange Voorhout 9  
s'Gravenhage

**NEW ZEALAND**  
**NOUVELLE-ZELANDE**  
Gordon & Gotch  
Waring Taylor Street  
Wellington

**NORWAY—NORVEGE**  
Norsk Bokimport A/S  
Edv. Storms Gate 1  
Oslo

**SWEDEN—SUEDE**  
C. E. Fritze's Kungl.  
Hofbokhandel A.-B.  
Fredsgatan 2  
Stockholm

**SWITZERLAND—SUISSE**  
Librairie Payot S. A.  
Lausanne  
.....  
Hans Raunhardt  
Kirchgasse 17  
Zurich 1

**SYRIA—SYRIE**  
Librairie universelle  
Damascus

**UNION OF SOUTH AFRICA**  
**UNION SUD-AFRICAIN**  
Central News Agency Ltd.  
Commissioner & Rissik Sts.  
Johannesburg

**UNITED KINGDOM**  
**ROYAUME-UNI**  
H.M. Stationery Office  
P.O. Box 569  
London, S.E. 1

**UNITED STATES OF**  
**AMERICA**  
**ETATS-UNIS D'AMERIQUE**  
International Documents  
Service  
Columbia University Press  
2960 Broadway  
New York 27, N. Y.

**YUGOSLAVIA**  
**YUGOSLAVIE**  
Drzavno Preduzeće  
Jugoslovenska Knjiga  
Moskovska Ul. 36  
Belgrade