

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DU CONSEIL DE SECURITE CHARGÉE D'ENQUÊTER
SUR LES INCIDENTS SURVENUS DANS LE CANAL DE CORFOU

Le Conseil de sécurité a adopté, à sa séance du 27 février 1947, la résolution suivante :

"A titre de mesure préliminaire dans l'examen des incidents du canal de Corfou, qui sont l'objet d'un différend entre le Royaume-Uni et l'Albanie, le Conseil de sécurité

DECIDE de nommer une sous-commission de trois membres pour examiner tous les témoignages dont on dispose, relativement aux incidents précités, et de faire rapport au Conseil de sécurité, le 10 mars 1947 au plus tard, sur les faits de la cause tels qu'ils ressortiraient de ces témoignages

La sous-commission a pleins pouvoirs pour demander aux parties au différend les renseignements supplémentaires qu'elle jugera nécessaire 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. La sous-commission constituée, le représentant de la Colombie, M. Eduardo Zuleta Argel 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 l'établissement des faits au sens étroit 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.

A la séance du Conseil de sécurité du 18 février 1947, la délégation Royaume-Uni, à la fin de son exposé des incidents survenus dans le canal

de Corfou, a proposé au Conseil de sécurité d'adopter comme conclusions :

1. "Qu'un champ de mines non signalé a été mouillé dans le détroit de Corfou par le gouvernement albanais ou avec sa connivence et qu'il en est résulté des dommages sérieux à des bâtiments de Sa Majesté ainsi que la perte de vies humaines et des blessures parmi les membres de leurs équipages;
2. "Que les gouvernements du Royaume-Uni et de l'Albanie devraient régler ce différend entre eux sur la base des constatations du Conseil de sécurité 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 lui auront fait savoir qu'un règlement est intervenu à leur satisfaction;
4. "Qu'étant donné que le mouillage de mines, en temps de paix, sans notification préalable, n'est pas justifié et constitue un crime contre l'humanité; qu'étant donné qu'il est du devoir des gouvernements de nettoyer rapidement 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 est faite de nettoyer, ou de permettre que soient nettoyées, toutes les mines posées dans leurs eaux territoriales dès l'instant qu'il y a raison de penser que de telles mines existent (Document SPV 107 page 57).

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, par suite des deux explosions survenues le 22 octobre 1946, dans le Canal de Corfou des dommages sérieux et que leurs équipages ont eu des morts et des blessés,

(b) que ceci était dû au fait qu'un champ de mines a été mouillé sans déclaration et sans notification dans le Canal de Corfou moins de 6 mois avant les explosions;

(c) que ce champ de mines a été mouillé par le Gouvernement albanais, ou avec sa connivence, 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 :

PIECE I Une carte indiquant la route suivie le 22 octobre par les bâtiments de Sa Majesté à travers la partie septentrionale du Canal de Corfou et leur position à 1453 1/2, 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.

PIECE II Photographie représentant le "SAUMAREZ" en flammes. La première photographie a été prise 30 secondes après l'explosion.

PIECE III Le texte de l'accord établissant l'Organisation internationale pour le nettoyage des mines dans les eaux européennes.

PIECE IV Correspondance diplomatique.

(1) Note du 25 octobre adressée par le Gouvernement du Royaume-Uni au Gouvernement albanais.

(2) Réponse albanaise du 31 octobre.

(3) Note du Royaume-Uni en date du 10 novembre.

(4) Réponse albanaise du 11 novembre.

PIECE V Rapports du Capitaine de frégate MESTRE.

PIECE VI Photographies des mines découvertes dans le chenal.

PIECE VII Carte indiquant la position des mines.

PIECE VIII Carte indiquant les défenses qui dominent la Baie de Saranda (Porta Edda) et la route suivie par les bâtiments de Sa Majesté le 15 mai.

PIECE IX Témoignage du Capitaine commandant le bâtiment de l'UNRRA qui a été pris sous le feu le 29 octobre.

PIECE X Photographie d'un navire de petit tonnage équipé pour le mouillage de mines.

PIECE XI Carte indiquant la route suivie par les avions les 22 et 23 octobre.

Parmi les autres questions soumises à l'examen du Conseil, la délégation du Royaume-Uni a également présenté les suivantes :

"La carte qui forme l'annexe VII et sur laquelle figure le champ de mines indique que celui-ci s'approche jusqu'à 300 yards de la côte albanaise.

Quelqu'un pourrait-il croire que ce champ de mines s'il n'a pas été établi par les autorités albanaises elles-mêmes, aurait pu l'être à leur insu et sans leur connivence ?

Le Gouvernement albanais a déclaré qu'il n'aurait pas pu se livrer au mouillage de ces mines parce qu'il était incapable de procéder à leur dragage. C'est là un non-sens. Le mouillage de mines constitue l'opération la plus facile du monde. N'importe quel navire de petit tonnage peut être utilisé et le procédé est des plus simples. Les mines sont simplement jetées par dessus bord et s'enfoncent jusqu'au niveau préalablement établi". (Document S/PV 107 Page 36).

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.

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

"Le Gouvernement albanais considère l'attitude du Royaume-Uni et les mesures qu'il a prises au sujet des incidents survenus dans le Canal de Corfou comme des actes de provocation et de violation flagrante de la souveraineté et de l'intégrité nationale de l'Albanie de la part de navires de guerre britanniques (document S/PV/109, pages 2-5).

2. Les navires de guerre britanniques ont pénétré dans les eaux territoriales de l'Albanie en formation de combat sans avertissement, 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. (Document S/PV.109 pages 12-15).

3. Le Canal 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. (Document S/P.V/109, page 17).

4. Le 15 mai 1946 deux navires de guerre inconnus naviguaient dans les eaux territoriales albanaises près de la côte de Sarande et dans la direction du port homonyme. Les forces côtières albanaises après avoir vainement fait signe aux navires de s'éloigner tirèrent quelques coups aux alentours des navires sans la moindre intention de frapper. A ce moment seulement les navires inconnus hissèrent leurs drapeaux et furent identifiés comme faisant partie de la flotte britannique (Document S/P.V. 109 pages 2-5).

5. 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 d'état-major albanais.

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

6. Le Comité central pour le nettoyage des mines avait décidé que le nettoyage des mines dans le canal de Corfou s'effectuerait après l'approbation du gouvernement albanais; le Comité n'avait pas pris de décision unanime pour le nettoyage des mines dans les eaux albanaises. (Document S/P.V/109, pages 23-25)

7. Le capitaine français Mestre n'était pas un délégué de l'organe compétent. (Document S/P.V/111, page 82).

8. Le général Hodgson, chef de la Mission militaire britannique en Albanie, dans une note adressée à l'Etat-Major général de l'Armée Nationale Albanaise le 25 janvier 1945, affirmait que même les lignes de navigation déclarées ouvertes n'étaient pas sûres, et que les navires naviguaient à leurs risques et périls. (Document S/P.V.109, page 26).

V. Le Sous-comité, sans porter de jugement préalable sur l'exactitude ou l'origine des allégations mentionnées ci-dessus, considère que le temps n'est pas venu de les examiner et cela pour les raisons suivantes :

En premier lieu il est nécessaire de décider si les trois faits fondamentaux auxquels il a été fait allusion peuvent être considérés comme établis et confirmés, à savoir : les dommages subis par la marine de Sa Majesté l'existence à la date du 22 octobre d'un champ de mines non signalé dans le canal de Corfou, et la participation du gouvernement albanais à la pose 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 on est inutile d'examiner les dites allégations lors de l'examen des plaintes formulées par le gouvernement britannique.

En ce qui concerne le premier fait (dommages et pertes de vies humaines subis par les bâtiments britanniques), 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 d'un champ de mines non signalé dans le canal de Corfou), il n'a pas été possible de se mettre d'accord sur le fait de savoir si les mines qui, le 22 octobre, 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 innocent, les eaux territoriales, etc., dépend de l'interprétation de questions juridiques.

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 réponses aux questions posées aux représentants du Royaume-Uni et de l'Albanie. A une autre de ces séances on a posé des questions à M. l'Ambassadeur Dendramis, représentant permanent de la Grèce à l'Organisation des Nations Unies. Au cours des autres séances, des membres de la sous-commission ont étudié les allégations et preuves soumis par les deux parties.

Les réponses données par les représentants du Royaume-Uni, de l'Albanie et de la Grèce figurent à l'annexe II. On peut le constater aisément, chacune des parties reprend dans ces réponses le point de

vue qu'elle avait précédemment défendu devant le Conseil de sécurité.

Le délégué syrien au Conseil de sécurité, ayant exprimé le désir de poser certaines questions aux représentants du Royaume-Uni et de l'Alliance, 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 : Extrait des dossiers du Comité central international pour le nettoyage des mines et du Comité pour le nettoyage des mines dans la zone méditerranéenne ainsi que différentes cartes soumises par le représentant du Royaume-Uni.

On s'est occupé de savoir si le capitaine Mestre pouvait être directement interrogé par les membres du sous-comité; en réponse, la délégation française a envoyé la note suivante :

DELEGATION FRANCAISE AUX NATIONS UNIES

New York, le 6 mars 1947

Cher Monsieur Zuleta Angel,

Le gouvernement français, auquel je n'avais pas marqué de faire part du désir du sous-comité du Conseil de sécurité d'entendre le capitaine 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 du sous-comité.

Veillez agréer,

Alexandre Parodi
Ambassadeur de France

* On distribuera aux membres du Conseil de sécurité une carte soumise à la sous-commission par le représentant du Royaume-Uni, carte qui indique le tracé suivi par la cinquième flotille de nettoyage de mines au cours des opérations de nettoyage de la partie nord du canal de Corfou.

VII. Au cours de plusieurs séances de la sous-commission, le représentant de la Pologne a attiré l'attention sur différents faits qu'il considère comme particulièrement importants, puisque susceptibles d'amener 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 convenu de soumettre cet ensemble de faits au Conseil de sécurité dans un rapport complémentaire, cela sous sa propre responsabilité. (Voir annexe I).

CONCLUSIONS

La sous-commission émet l'opinion que la première question qui se pose au Conseil de sécurité, en considération de la nature et de l'étendue des faits et preuves dont on dispose est de savoir si le Conseil se croit ou non en mesure de se prononcer sur les points suivants :

- (a) Si oui, ou non, un champ de mines se trouvait, le 22 octobre, en face de la baie de Saranda, dans le canal dragué, et
- (b) Si, oui ou non, ce champ de mines a été posé par l'Albanie ou avec la connivence du gouvernement albanais.

APPENDICE I

SUPPLEMENT AU RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION CHARGÉE D'ETUDIER LES INCIDENTS DU CANAL DE CORFOU, SOUMIS PAR LE REPRÉSENTANT DE LA POLOGNE

I. Considérant que la Sous-commission du Conseil de sécurité sur les incidents du canal de Corfou a pour objet essentiel :

"d'examiner tous les témoignages dont on dispose relativement aux incidents précités, et de faire rapport au Conseil de sécurité sur les faits de la cause tels qu'ils ressortirent de ces témoignages",

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 peut être résolu avant qu'on ait 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 faisant route dans le canal de Corfou ?

(b) existait-il un champ de mines dans le canal de Corfou le 22 octobre; ce champ de mines avait-il été ou non signalé ?

(c) ce champ de mines avait-il été posé 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 aucun témoignage sur 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 prêt à ce que la Commission se dispense de formuler des conclusions si celles-ci peuvent être trouvées dans la liste des faits proposés, et 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 tenu par le Sous-comité le 12 mars 1947, n'est pas un rapport "sur les faits relatifs à l'affaire" et ne répond donc pas à la tâche que le Conseil de sécurité a assignée à la Sous-commission. Bien que le représentant de la Pologne n'éleve aucune objection contre les principales parties du rapport, il ne peut l'adopter sous sa forme actuelle et se réserve le droit de présenter un rapport supplémentaire 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 établis d'après les témoignages et dont la liste est donnée ci-dessous pour se prononcer sur les deux questions suivantes :

(a) existait-il un champ de mines dans le canal de Corfou à la date du 22 octobre ?

(b) ce champ de mines a-t-il été posé 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 CP-8, 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 emplacement précédemment nettoyé.

(Mine Information Méditerranéen, en date du 17 août 1945, quatrième partie, page 2).

2. Dans un note adressée à l'Etat Major général de l'Armée nationale albanaise, en date du 25 janvier 1945, le Général Hodgson, Chef de la Mission militaire britannique en Albanie, a signalé que même les cheneaux déclarés ouverts à la navigation n'étaient pas sûrs et que les navires ne pouvaient les emprunter qu'à leurs risques et périls; (déclaration du représentant de l'Albanie document S/PV/109, page 26, déclaration du représentant du Royaume-Uni S/PV/111, page 106, appendice II, partie A, question 4 et partie D, question 12).

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 d'Etat

Major de l'Albanie, avertissant les autorités intéressées que les navires ne devaient pas entrer sans préavis dans les eaux territoriales albanaises (Annexe II, partie B, question 1).

B. Faits concernant la situation dans le Canal pendant les explosions

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

(Annexe II, partie E, question 5).

5. Un vent d'ouest de quinze à vingt milles par heure poussait les navires vers la côte albanaise.

(Document S/PV/107, page 11).

6. La première explosion s'est produite à 14 h.53 et la seconde à 16 h.16 dans l'intervalle d'environ 1 h.15, les navires ont manœuvré dans le prétendu champ de mines sans en heurter aucune.

(Document S/PV/107, Page 8-10).

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

7. Le 29 octobre 1946, trois chalands de l'UNRRA ont traversé sans dommages le prétendu champ de mines.

(Annexe II, partie E, question 1).

8. Aucune explosion ne s'est produite au cours des opérations de la Marine britannique dans le Canal, le 12 novembre à une date antérieure au déminage.

(Document S/PV/107, page 17, Annexe II, partie E, question 4).

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 Méditerranéennes qui passent dans les eaux territoriales albanaises.

(Minutes des séances du Bureau de la zone méditerranéenne, séance du 28 octobre 1946, page 4).

10. Le Bureau central de déminage avait décidé que le nettoyage du canal de Corfou ne devrait être effectué qu'après avoir obtenu l'approbation du gouvernement albanais.

(Minutes des séances du Bureau central de déminage, séance du 31 octobre poursuivie les 1er et 5 novembre 1946).

11. Le représentant de la Grande Bretagne et le représentant de la Grèce ont rejeté la proposition de la Yougoslavie et l'Union soviétique, selon laquelle l'Albanie devrait être invitée à participer au déminage de ses eaux territoriales.

(Annexe II, partie E, question 2).

12. Le Bureau de la zone méditerranéenne a chargé la Grèce de déminer le canal 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 (Annexe II, partie E, question 1 (a) et partie E, question 4).

APPENDICE II

QUESTIONS POSEES AUX REPRESENTANTS DE L'ALBANIE, DE LA GRECE ET DU
ROYAUME-UNI ET REPONSES A CES QUESTIONS

A. Questions présentées 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 a entraîné des dommages et des pertes en
vies humaines tels que ceux qui ont été indiqués par le Royaume-Uni ?

Réponse : La réponse à cette question a déjà été donnée dans la note
adressée aux Nations Unies par le gouvernement albanais (S/250). 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.

Le représentant de l'Australie a posé en outre la question
suivante : 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?

Le représentant albanais a répondu à cette nouvelle question que le gouvernement albanais avait déclaré qu'il respectait la Convention et que, comme d'autres Puissances, il y restait fidèle.

Question 3 : Le nettoyage des mines dans le canal 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 canal en 1947 ?

Réponse : Le gouvernement albanais n'a reçu aucune communication officielle du Bureau central 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 canal de Corfou, mais il ignore absolument comment cette opération a été 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 central de déminage pour la zone méditerranéenne et n'était pas en relations officielles avec ce Bureau. Comme le mentionne la note albanaise du 21 décembre 1946, adressée au Royaume-Uni, lorsque le Chef de la Mission militaire britannique a informé le gouvernement albanais que la navigation n'était pas sûre dans les chenaux dragués, il a présenté une carte Medri indiquant les champs de mines et les chenaux dragués dans les eaux albanaises.

Le représentant du Royaume-Uni a donné à la même question un complément de réponse ainsi conçu : 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 Bureau international des routes, 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".

Le représentant de la Pologne a posé une question complémentaire : a-t-il été prouvé, directement ou indirectement, que l'Albanie avait reçu les autres cartes des champs de mines ?

Le représentant du Royaume-Uni a répondu à cette dernière question que tout ce qu'il pouvait dire c'est que les autres cartes avaient été normalement expédiées par le Service hydrographique. Tous les avis aux navigateurs sont publiés et expédiés de la même façon. Il ne savait pas si les autres cartes avaient été reçues. La dernière était arrivée à Tirana, puisque c'est de cette ville qu'on en avait fait retour.

Le représentant de l'Australie a posé au représentant de l'Albanie la question complémentaire suivante : à 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 ?

Le représentant de l'Albanie a répondu à cette question que la carte Medri avait été reçue du chef de la Mission militaire britannique le 25 janvier 1946 et que tout ce qu'il pouvait ajouter, c'est que les autres cartes n'avaient 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 albanaise faite au Conseil de sécurité. Le représentant de l'Albanie a ajouté qu'à l'heure actuelle les conditions, en Albanie, sont tellement difficiles que le gouvernement a dû rechercher de meilleurs moyens d'approvisionnement l'intérieur du pays.

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

Question 1 :

Question 1 : Le gouvernement du Royaume-Uni reconnaît-il avoir été avisé par le gouvernement albanais de ne pas pénétrer dans les eaux territoriales en question ou de faire connaître à l'avance les mouvements de ses navires dans le canal de Corfou ? Dans l'affirmative, quel était le caractère de cet avis ?

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 canal de 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 d'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 à même de savoir ce qu'il en est.

Questions présentées par le représentant de la Pologne et posées au représentant du Royaume-Uni au cours de la deuxième séance de la Sous-commission.

Question 1 : Comment les navires de guerre britanniques se sont-ils engagés dans le canal de Corfou ?

- (a) étaient-ils en formation de combat ?
- (b) quelles raisons avaient les autorités britanniques pour s'engager dans le canal ?
- (c) le gouvernement albanais avait-il été notifié ?

Réponse au paragraphe (a) : 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 avons 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 au paragraphe (b) : 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 à la "King's Regulation N° 120".

Réponse au paragraphe (c) : Le gouvernement albanais n'avait pas été avisé du passage des bâtiments britanniques dans le canal. Il est curieux que la note par laquelle le gouvernement albanais demandait qu'on l'avisât et qu'on obtint son autorisation avant que des bâtiments

ne pénètrent 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 refuser la 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'a pas avisé le gouvernement albanais.

Le représentant de l'Albanie a présenté les observations suivantes sur les réponses fournies par le représentant du Royaume-Uni : Il a souligné que 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. D'après le représentant de l'Albanie, 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.

A ces observations, le représentant du Royaume-Uni a répondu qu'il avait 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 soulevées par le représentant de la Syrie et posées aux représentants de l'Albanie et du Royaume-Uni à la quatrième séance de la Sous-commission.

Question n° 1 : .. quelle époque le Canal 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 canal. Le Commandant Swarder (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 canal et à quelle date ou dans 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 2 : Si le chenal 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 n° 1 s'applique également à celle-ci. Le chenal utilisé par les Allemands a été dragué par les Puissances Alliées à titre de précaution. Le représentant du Royaume-Uni ne croit pas que l'on ait trouvé de mines.

Réponse du gouvernement de l'Albanie : Voir, plus haut, la réponse à la question n° 1.

Question 3 : 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 chenal a été dragué de nouveau en octobre 1944. Le Commander Sworder ajoute que le chenal 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 chenal 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 4 : On a déclaré que le troisième dragage avait révélé l'existence de 22 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 Commander Sworder 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 présentée par le Royaume-Uni montre que les 22 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 5 : Si des navires ont navigué dans le chenal 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 navires?

Réponse du représentant du Royaume-Uni : Le représentant du Royaume-Uni n'a pas à sa disposition tous les renseignements requis pour répondre à cette question. 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 6 chaloupes à moteur et de 15 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 6 : Le canal étant contigu ou adjacent aux territoires albanais et étant considéré comme faisant partie des eaux territoriales de ce pays, les navires albanais ont dû évidemment naviguer dans ce canal. Comment ont-ils pu 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'U.N.R.R.A. faisant escale dans les ports albanais, mais le représentant de l'Albanie ignore comment ils ont évités les mines.

Question 7 : La navigation dans le chenal 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 canal; 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 n° 6. Le gouvernement allemand ne s'est pas occupé du pilotage.

Question 8 : Si les mines détruites en novembre 1946 se trouvaient dans le chenal six mois avant l'accident, aucune explosion s'était-elle produite antérieurement dans le chenal?

Réponse du représentant du Royaume-Uni : Aucune explosion ne s'est produite dans le chenal au cours des six mois qui ont précédé l'incident d'octobre 1946, pour autant que l'on sache. 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, tout au plus, six mois auparavant. Certains facteurs indiquent qu'elles ont été posées il y a beaucoup moins que six mois.

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

(Le représentant de la Syrie a posé verbalement les questions ci-après).

Question 9 : Le chenal 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?

Réponse du représentant du Royaume-Uni : Le représentant du Royaume-Uni ne possède aucun rapport de l'Amirauté relatif au second dragage. La carte allemande saisie montrait que les Allemands utilisaient le chenal. Le premier dragage effectué par les Alliés était le dragage de sécurité d'octobre 1944. A cette époque, en raison des hostilités, aucun renseignement relatif au chenal dragué n'a été rendu public; les Allemands ont toutefois été tenus au courant. Les renseignements relatifs au chenal dragué ont été diffusés en octobre 1945 dans les publications Medri et tenues 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 10 : 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 a-t-elle contesté le rapport du 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 11 : Le troisième dragage (novembre 1946) a été effectué exclusivement par les navires britanniques. Le rapport britannique constitue seulement le témoignage d'une des parties. Il a été souligné que l'observateur français indépendant était venu de sa propre initiative sans en 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, le représentant du Royaume-Uni peut seulement indiquer que les navires britanniques avaient déjà suivi la même route.

Question 12 : Le Gouvernement du Royaume-Uni a procédé à un échange de notes avec le Gouvernement albanais après l'accident 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 ait pu examiner les mines et déterminer pendant combien de temps elles avaient séjourné dans l'eau. Lorsque les mines furent trouvées tout près de la Côte d'Albanie et qu'il fut établi 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 : 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, et 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. 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 connaissaient les parages dans lesquels ils naviguaient, mais parce que les autorités côtières albanaises étaient 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 mouillées, comme celles que l'on a rencontrées dans le Canal 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.

Observation complémentaire du représentant de l'Albanie.

Le représentant de l'Albanie déclare que les mines étaient de fabrication étrangère et qu'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 posées au représentant du Royaume-Uni au cours de la quatrième séance de la sous-commission.

Première question, posée par le représentant de la Pologne. Des navires ont-ils fait la route là dans le Canal de Corfou, où les mines ont été rencontrées, entre le mois d'octobre 1946 - époque à laquelle s'est produit 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 Canal le 29 octobre 1946, ainsi que l'indique la pièce LX fournie par le Royaume-Uni. Cette péniche avait un tirant d'eau assez faible pour qu'elle ait pu passer au-dessus des mines.

Deuxième question, posée 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 Canal de Corfou?

Réponse : Au reçu de la nouvelle de l'incident du 22 octobre, répond le Commandant Swarder, le Bureau international des Routes a fermé la

route Modri et un avertissement a été radiodiffusé dans le monde entier.

Troisième question, posée par le représentant de la Pologne : Le chemin 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 Modri avaient donné le Canal comme une route sûre. Le représentant de l'Albanie a déclaré que le Gouvernement albanais a reçu un exemplaire de ces publications.

Quatrième question, posée 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 (Voir la pièce 1 fournie par le Royaume-Uni). 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 draguait le Canal. Il ne croit pas que l'on ait découvert des mines à cet endroit au cours de ces opérations.

Le représentant de l'Australie s'adresse au Commandant Swarder, en sa qualité d'expert en mines marines et lui demande d'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.

Au moyen d'un graphique représentant l'opération de dragage effectuée par la Cinquième Flotille britannique de dragueurs de mines, le Commandant Swarder indique que, dans la première phase de l'opération, les dragueurs, partis d'un point situé au large du Cap Kiephali (Bouée ZI sur le plan) sont descendus le long du côté occidental du passage

Medri, jusqu'à un point situé au large du Rocher Serpa. Ce mode d'opération et de formation sont ceux que l'on emploie habituellement pour faire en sorte que le déminage soit 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.

Le représentant de la Pologne demande si l'observateur français, le Capitaine Mestre, a 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 le navire BYMS 2075, à bord duquel il avait pris place?

En réponse, le Commandant Sworder déclare que le Capitaine Mestre, naviguant à bord du BYMS 2075, se trouvait exactement en poupe 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 ont été repêchées au cours de la seconde phase, le Capitaine Mestre a pris place dans une petite embarcation, et est resté en arrière pour les examiner tandis que se poursuivaient les opérations de dragage.

Cinquième question, posée par le représentant de la Pologne ; Quels étaient : la formation adoptée par les navires britanniques lors de leur passage dans le chenal, 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 : Les bâtiments britanniques étaient en colonne; en tête était le croiseur Mauritius, suivi à 400 mètres par le torpilleur Saumarez; le croiseur Leander et le torpilleur Volage naviguaient en formation identique, deux milles en arrière. Le tonnage approximatif du croiseur était de 5 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 documents 1 et 7 respectivement. Répondant à la dernière partie de la troisième question, il faut remarquer que si le 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 mines que le torpilleur a heurtées. L'autre 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 3, 4 et 5 : Il n'a rien à dire à propos de la question 4. Relativement à la question 5, il affirme de nouveau que les bâtiments britanniques naviguaient en formation de combat. Relativement à la question 3, 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.

Observation du représentant de la Pologne à propos de la question 5 : La question 5 a pour but de découvrir si le torpilleur, plus léger, a pu quitter le chenal en dérivant, et heurter d'anciennes mines, tandis que le croiseur britannique, plus lourd, suivait bien le chenal. Rien ne prouve d'une façon formelle que les mines qui ont heurté 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 torpilleur 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.

Nouvelle observation du représentant de la Pologne : 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 du canal de Corfou.

Question 6, posée par le représentant de la Pologne : Les fragments des mines récupérés dans le torpilleur endommagé 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 ?

Réponse : Les fragments récupérés dans le destroyer endommagé indiquent qu'on a affaire à des mines ancrées agissant par contact.

Question 7, posée par le représentant de la Pologne : Est-ce que le capitaine Mestre a pu, sur son petit bateau, s'approcher beaucoup des mines pour procéder à son examen puisqu'il a, quelque expert en mines, confondu les types GR et GY qu'un profane peut aisément distinguer ?

Réponse : Le commandant Swarder répond que le capitaine Mestre a expliqué son erreur dans son rapport complémentaire cité à la page 3 de la pièce V fournie par le Royaume-Uni. 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 Flotille de dragueurs de mines :

"Description des mines - Comme il est indiqué dans les dossiers relatifs aux mines, on a reconnu qu'elles étaient du type GY. Elles paraissaient toutes flottantes neuves, aucune ne portait trace d'algues ou de coquillages. On pouvait distinctement apercevoir la peinture rouge sur 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 Phillips, RNVR, officier chargé de la neutralisation des mines, aucune de celles-ci ne pouvait être posée depuis plus de deux mois.

"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 2/5 pouce et d'une longueur de 5 m.50 environ. L'amarrage fixé à cette chaîne est un filin spécial d'acier flexible à 10 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 est recouvert d'une très faible quantité de vase jaune. Le dragage effectué par le "Seabear" a permis de récupérer un morceau de filin d'acier flexible d'une longueur d'un pied 8 pouces, qui devait sans doute faire partie d'un dispositif quelconque d'obstruction."

Question 8, posée 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, l'a-t-on corrigée ultérieurement de façon à indiquer le champ de mines tel qu'il apparaît dans la pièce I fournie par le Royaume-Uni ?

Réponse : Le Commandant Swarder répond que l'on a publié, après la cessation des hostilités, des cartes indiquant l'emplacement des champs de mines. Il montre la carte N° 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 fournie par le Royaume-Uni. Aucun champ de mines n'a été disposé dans le chenal nettoyé 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 1945.

Question 9, posée par le représentant de la Pologne. A propos de la possibilité de mouiller des mines pendant la nuit à l'insu des autorités allemandes, les Allemands ont-ils essayé de recueillir des mines dans la Manche au cours de la dernière guerre ?

Réponse : Le Commandant Swarder 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 canal de Corfou appartiennent au type mouillé ordinairement par des navires de surface.

Question 10, posée 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 Commandant Swarder répond que d'après leur disposition, 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 armer les mines du port ; pour les mouiller, il suffit de les faire glisser le long des rails. Le Commandant attire l'attention du Conseil sur la pièce X fournie par le Royaume-Uni, qui représente un petit bâtiment britannique équipé pour le mouillage de mines.

Question 11, posée 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 24 mines ont été mouillées ?

Réponse : Le Commandant Swarder répond qu'un petit bâtiment peut disposer un champ de 24 mines en 12 heures environ en faisant trois expéditions de huit mines chacune.

Question 12, posée 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 ?

Réponse : Le Commandant 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 12 heures. Le mouillage lui-même s'effectue en 15 minutes pour huit mines, soit environ 45 minutes pour 24 mines. C'est le chargement des éléments et le voyage aller et retour qui prennent la majeure partie du temps.

Question 13, posée par le représentant de l'Australie. Peut-on, d'après la disposition des 24 mines savoir si elles ont été mouillées dans une intention précise ou au hasard ?

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

Question 14 - Posée par le représentant de la Pologne : Quel type de navire a-t-on généralement utilisé pour le mouillage des mines? Quel type de navire les Anglais ont-ils employé et combien de mines ce type de navire peut-il transporter?

Réponse : Le Commander 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 chasseurs légers à moteur utilisés aux 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 15 minutes à un chasseur léger à moteur pour mouiller 8 mines.

Question 15 - Posée 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 canal de Corfou?

Réponse : Le Commander Swarder répond que la position des mines indiquait aussi qu'on les avait peut être mouillées dans l'intention de fermer le canal 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 Canal.

F. Autre question posée au représentant de l'Albanie par le représentant de la Pologne, lors de la quatrième séance de la Sous-Commission.

Question 1 : Du point de vue technique, croyez-vous qu'il soit possible, à la faveur de la nuit, de mouiller 22 mines comme l'indique la pièce VII présentée par le Royaume-Uni, à l'insu des autorités albanaises?

Réponse : Il a déjà déclaré qu'une surveillance étroite avait été organisée le long de la côte albanaise mais que ces mesures n'avaient pu empêcher les bateaux grecs d'entrer dans les eaux territoriales albanaises pour s'y livrer à des provocations. La possibilité qu'on ait mouillé

des mines dans les eaux territoriales albanaises à l'insu des autorités albanaises 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 posées par le représentant de la Pologne, auxquelles le représentant de la Grèce a fourni une réponse écrite.

Question 1 : Est-ce que le Gouvernement de la Grèce qui s'est chargé de nettoyer le canal de Corfou? Dans l'affirmative :

Question 2 : 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 3 : Le Gouvernement de la Grèce a-t-il pris des mesures en vue d'assurer la sécurité de la navigation dans le canal de Corfou?

Question 4 : Des vaisseaux grecs sont-ils jamais entrés dans les eaux du canal de Corfou depuis qu'il a été déminé?

Question 5 : Combien de fois le Gouvernement grec a-t-il fait vérifier si les eaux du canal de Corfou étaient sûres?

Question 6 : La Grèce est-elle opposée à ce que l'Albanie fasse partie du Bureau de nettoyage des mines, 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'étudier les incidents du canal de Corfou.

Question : Est-ce le Gouvernement de la Grèce qui a fait procéder au nettoyage du canal de Corfou?

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

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

Le représentant permanent de la Grèce

(signé) V. DENDRAMIS

Ambassadeur

H. Autres questions posées au représentant de la Grèce, à la septième séance de la Sous-commission.

Question 1 - Posée par le représentant de la Pologne:

Le représentant de la Pologne explique qu'à son avis, dans la réponse qu'il a donnée par écrit aux questions formulées dans la partie G., le représentant de la Grèce n'a couvert que la deuxième question et non pas la question principale. Il demande si c'est le Gouvernement grec qui a fait procéder au dragage des mines du canal de Corfou, conformément à la décision du Bureau du nettoyage des mines 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 du représentant de la Grèce : A son avis, la réponse qu'il a donnée dans sa lettre à la première question formulée dans la partie B. couvre la question posée par le représentant de la Pologne. Peut-être le représentant de la Pologne 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 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 canal de Corfou, mais que les 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 présentées par le représentant de la Pologne: Le représentant de la Pologne lit l'extrait suivant du document fondamental, relatif à l' "Organisation internationale pour le nettoyage des mines dans les eaux européennes": (Royaume-Uni, Annexe III, page 6)

"Répartition des tâches à l'intérieur des zones

"12. Il appartient au Bureau des différentes zones de décider de la répartition des tâches à l'intérieur de la zone dont il est chargé. Chaque Puissance entreprendra le nettoyage de ses

eaux territoriales et en outre, d'une zone adjacente de la haute mer suivant le nombre de dragueurs de mines dont elle dispose ou qu'on met à sa disposition."

Se fondant sur ce document, il conclut que le Bureau de la zone méditerranéenne avait décidé que la Grèce serait chargée de déminer ses eaux côtières, les eaux 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 du représentant de la Grèce: 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 canal de Corfou le 13 novembre 1946. Au cours de sa déclaration, il ajoute que le Gouvernement grec ne s'est jamais occupé des opérations de déminage du canal de Corfou, parce que les autorités navales alliées (documents Médri) avaient déclaré que les routes 18/32 et 18/34 étaient sûres.

Question 2 - Posée 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 (S/PV/111, p.23).

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 du représentant de la Grèce: 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 canal 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 canal de Corfou, il ne répètera pas les questions qu'il a déjà posées, mais il désire en poser trois autres.

Question 3 - Posée par le représentant de la Pologne:

Des dragueurs de mines grecs ont-ils été utilisés, dans une partie quelconque de la Méditerranée, aux opérations de dragage qui ont commencé après la défaite des puissances de l'Axe?

Réponse du représentant de la Grèce: Ainsi qu'il l'a déjà déclaré, les dragueurs de mines grecs avaient 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 canal de Corfou. Les autorités britanniques ont cru devoir féliciter les forces navales grecques des opérations de dragage qu'elles avaient effectuées. Les côtes grecques sont si longues que le déminage de ses eaux constitue une opération difficile qui demande beaucoup de temps.

Question 5 - Posée 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 du représentant de la Grèce : 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 6 - Posée par le représentant de l'Australie :

Le Gouvernement grec a-t-il fait mouiller des mines dans le canal 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 6 - Complément d'information fourni 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 du représentant de la Grèce : Le représentant de la Grèce 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 (1944 ?) et le début de 1945, et furent 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 soient prises pour faire draguer le détroit, et ainsi un champ de mines entier fut découvert. Vingt deux mines G.Y. furent 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 bateau à moteur turc "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 atteints.

b. On est ainsi en droit de conclure que, désireux de bloquer le détroit de toute façon l'Albanie décida de poser des mines.

"2. Il est incontestable qu'un vaisseau yougoslave d'environ mille tonnes faisait chaque semaine le trajet entre les ports yougoslaves et S anti 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 G.Y. 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 la commandant 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 un peu avant l'accident, des mines non chargées furent transportées à travers Bari à Dubrowaïk, où elles furent chargées. De là elles ont été expédiées par mer à des ports albanais. Ainsi l'on peut s'expliquer l'origine des mines placées dans le détroit de Corfou. Il faudrait également ajouter que le capitaine d'un vaisseau britannique fit savoir qu'au cours d'un de ses voyages, il rencontra un bateau à moteur albanais sur lequel il distingua clairement une mine.

"4. L'existence de batteries de défense côtière et de postes de vigie 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. L'insistance de l'Albanie à 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 de la lettre n° 1585 adressée au Secrétaire général en décembre 1946 (S/AC.4/1) au sujet de l'attaque des vaisseaux 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 albanaise et des postes de vigie albanais, il aurait été absolument impossible qu'une telle opération fût entreprise sans que les Albanais s'en aperçoivent; 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 étaient 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 ces extraits du rapport, le représentant de la Grèce fait les remarques suivantes : le Gouvernement albanais a laissé entendre dans une note adressée au Gouvernement de la Grèce que mon 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 l'"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) Partie C, question 1, réponse à l'alinéa (c) du paragraphe 2 - la déclaration n'est pas complète.
- 2) Partie E, question 2, remarques du représentant de l'Albanie, paragraphe 2 - 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) Partie E, question 2, remarques complémentaires du représentant de l'Albanie - modifier comme suit la dernière phrase : "Il a déclaré, au sujet des signaux lumineux, que les autorités albanaïses 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) Partie E, Réponse à la question 5 - "Le tonnage des croiseurs et des contre-torpilleurs dont il s'agit n'était pas de 5000 et 6000 tonnes et de 1100 et 1200 tonnes respectivement, mais se répartissait comme suit :

Mauritius	11.090 tonnes
Leurier	9.500 tonnes
Sauzarez	2.545 tonnes
Volage	2.530 tonnes

2) Partie E, question 5, Réponse du représentant du Royaume-Uni - L'avant dernière phrase doit être rédigée comme suit : "Il n'insinue nullement..... qu'il existe en Yougoslavie trois dépôts de mines de ce type, ce qui donne un total de 2.000 mines environ."

3) Partie E, question 5, Remarques complémentaires du représentant de la Pologne. 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 référence à la Grèce dans la déclaration du représentant de la Pologne.

4) Partie E, question 11, - la réponse doit être rédigée comme suit : "Le Commandant Swarder répond qu'un petit bâtiment peut disposer un tel champ de mines en 12 heures environ, à condition d'effectuer le mouillage en trois expéditions et de transporter 8 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, on évite de recharger les mines."

5) Partie E, question 12 - la réponse doit être rédigée comme suit :

"Le Commandant Swarder 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 canal de Corfou, l'opération peut être terminée en 12 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 du mouillage elle-même ne demande pas à chacun plus de 15 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.

"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 24 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 mines ont été mouillées à environ 300 mètres 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."