

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

SECURITY COUNCIL

OFFICIAL RECORDS

SECOND YEAR

CONSEIL DE SECURITE

PROCES-VERBAUX OFFICIELS

DEUXIEME ANNEE

No. 15

107th and 108th meetings
18 February 1947

107ème et 108ème séances
18 février 1947

Lake Success
New York

TABLE OF CONTENTS

Hundred and seventh meeting

	<i>Page</i>
nal agenda	293
on of the agenda.....	293
on of the discussion of the Kingdom complaint against	293

Hundred and eighth meeting

ional agenda	307
ion of the agenda.....	308
64. Continuation of the discussion of the First Report of the Atomic Energy Com- mission	308

Documents

Annex

The following documents relevant to the hundred and seventh and hundred and eighth meetings appear in:

Supplement No. 3, Second Year

Letter from the representative of the United Kingdom on the Security Council addressed to the Secretary-General and enclosures (document S/247) 8

Communications from the Albanian Government concerning incidents in the Corfu Channel (document S/250).... 9

Supplement No. 5, Second Year

Letter from the Chairman of the Atomic Energy Commission to the President of the Security Council dated 31 December 1946 transmitting the First Report of the Atomic Energy Commission (document S/239) 14

TABLE DES MATIERES

Cent-septième séance

	<i>Pages</i>
59. Ordre du jour provisoire.....	293
60. Adoption de l'ordre du jour.....	293
61. Suite de la discussion de la plainte du Royaume-Uni contre l'Albanie.....	293

Cent-huitième séance

62. Ordre du jour provisoire.....	307
63. Adoption de l'ordre du jour.....	308
63. Suite de la discussion du Premier Rapport de la Commission de l'énergie atomique	308

Documents

Annexes

Les documents suivants, se rapportant aux cent-septième et cent-huitième séances, figurent au:

Supplément No 3, Deuxième Année

Lettre en date du 10 janvier 1947 adressée au Secrétaire général par le représentant du Royaume-Uni au Conseil de sécurité et pièces jointes (document S/247)..... 8

Communications du Gouvernement albanais relatives aux incidents survenus dans le détroit de Corfou (document S/250) ... 9

Supplément No 5, Deuxième Année

Lettre en date du 31 décembre 1946 adressée par le Président de la Commission de l'énergie atomique au Président du Conseil de sécurité pour accompagner le Premier Rapport de la dite Commission (document S/239) 14



SECURITY COUNCIL

CONSEIL DE SECURITE

OFFICIAL RECORDS

SECOND YEAR

No. 15

PROCES-VERBAUX OFFICIELS

DEUXIEME ANNEE

No 15

HUNDRED AND SEVENTH MEETING

*Held at Lake Success, New York,
on Tuesday, 18 February 1947, at 11 a.m.*

*President: Mr. F. VAN LANGENHOVE
(Belgium).*

Present: The representatives of the following countries: Australia, Belgium, Brazil, China, Colombia, France, Poland, Syria, Union of Soviet Socialist Republics, United Kingdom, United States of America.

59. Provisional agenda (document S/280)

1. Adoption of the agenda.
2. Letter from the representative of the United Kingdom on the Security Council addressed to the Secretary-General concerning incidents in the Corfu Channel (documents S/247 and S/250).¹

60. Adoption of the agenda

The agenda was adopted.

61. Continuation of the discussion of the United Kingdom complaint against Albania

The PRESIDENT (*translated from French*): The next item on the agenda is the discussion of the letter from the representative of the United Kingdom on the Security Council to the Secretary-General, concerning incidents in the Corfu Channel.

In accordance with a decision taken previously by the Security Council, and if there is no opposition, I shall invite the representative of Albania to take his seat at the Council table.

(*At this point in the proceedings, the representative of Albania, Mr. Hysni Kapo, Minister Plenipotentiary to Yugoslavia, took a seat at the Council table.*)

¹ See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 3, Annexes 8 and 9.

CENT-SEPTIEME SEANCE

*Tenue à Lake Success, New York,
le mardi 18 février 1947, à 11 heures.*

*Président: M. F. VAN LANGENHOVE
(Belgique).*

Présents: Les représentants des pays suivants: Australie, Belgique, Brésil, Chine, Colombie, France, Pologne, Syrie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Royaume-Uni, Etats-Unis d'Amérique.

59. Ordre du jour provisoire (document S/280)

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Lettre au Secrétaire général du représentant du Royaume-Uni au Conseil de sécurité, relative aux incidents survenus dans le détroit de Corfou (documents S/247 et S/250).¹

60. Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour est adopté.

61. Suite de la discussion de la plainte du Royaume-Uni contre l'Albanie

Le PRÉSIDENT: L'ordre du jour appelle la discussion sur la lettre au Secrétaire général du représentant du Royaume-Uni au Conseil de sécurité, relative aux incidents survenus dans le détroit de Corfou.

Conformément à la décision prise antérieurement par le Conseil de sécurité, et s'il n'y a pas d'opposition, j'invite le représentant de l'Albanie à prendre place à la table du Conseil.

(*A ce moment, le représentant de l'Albanie, M. Hysni Kapo, Ministre plénipotentiaire en Yougoslavie, prend place à la table du Conseil.*)

¹ Voir *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 3, Annexes 8 et 9.

The PRESIDENT (*translated from French*): I now call upon the representative of the United Kingdom.

Sir Alexander CADOGAN (United Kingdom): From the correspondence enclosed in my letter of 10 January¹ to the Secretary-General requesting him to bring this dispute before the Security Council, and from other documents subsequently circulated to the members, the broad outline of the case is sufficiently plain. I may have occasion to circulate further documents, and I shall deposit with the Secretary-General certain other evidence which will be available for members to consult at their convenience.

I will now orally, and as briefly as I can, supplement this documentary material in order to complete the narrative of the events which are the subject of the charge which my Government is compelled to make against the Government of Albania.

On the early afternoon of 22 October 1946, a squadron of British warships was on the move through the Straits between the Greek island of Corfu and the mainland of Albania. The Mediterranean fleet, to which these warships belong, had recently, in accordance with an old peacetime tradition of that fleet, been visiting various Greek ports. This particular squadron visited Corfu. At the time in question, they had left the port and were moving northwards through the Straits in order to rendezvous with certain other of His Majesty's ships in the open sea north-west of Corfu Island. They were in normal passage formation—here I would refer to the chart (Exhibit I) which illustrates their movements.²

The cruiser *Mauritius* was leading, followed at an interval of a few hundred yards by the destroyer *Saumarez*. Behind them, after a gap of two miles but on the same course, was the cruiser *Leander* followed at an interval of a few hundred yards by the destroyer *Volage*. The course they were taking was through a channel which had been swept of mines in 1944, and which I will in future refer to as the "swept channel". On their left, or westwards, as the exhibit shows, German mine fields were still in existence. I should explain, however, that even apart from these mine fields, their course, close as it is to the Albanian shore, is a necessary and reasonable one for navigational reasons. The waters to the west near the northern coast of Corfu are dangerous and rocky; it has always been quite normal for all shipping which passes through this area to keep close to the Albanian shores, where the waters are deep and safe and navigation is much easier.

At 2.45 p.m., two bursts of machine-gun fire were heard by the leading warships on the Albanian coast. They proceeded on their passage and did not alter formation. At 2.53 p.m., a heavy explosion took place in His Majesty's ship *Saumarez*. The destroyer *Volage* was im-

Le PRÉSIDENT: Je donne la parole au représentant du Royaume-Uni.

Sir Alexander CADOGAN (Royaume-Uni) (*traduit de l'anglais*): Les communications jointes à la lettre que j'ai adressée le 10 janvier¹ au Secrétaire général pour lui demander de saisir le Conseil de sécurité de ce différend, ainsi que les autres documents qui ont été, par la suite, distribués aux membres du Conseil, donnent un aperçu suffisamment clair de l'affaire. Peut-être aurai-je l'occasion de distribuer d'autres documents. Je remettrai de plus au Secrétaire général quelques autres preuves que les membres du Conseil pourront examiner à loisir.

Je voudrais maintenant compléter cette documentation, en vous relatant de vive voix, aussi brièvement que possible, les événements qui contraignent mon Gouvernement à porter son accusation contre l'Albanie.

Le 22 octobre 1946, au début de l'après-midi, une escadre de bâtiments de guerre britanniques était engagée dans le détroit qui sépare l'île grecque de Corfou de la côte albanaise. Suivant une ancienne tradition du temps de paix, la flotte de la Méditerranée, à laquelle appartenaient ces navires, avait touché différents ports grecs. L'escadre en question avait fait escale à Corfou. Au moment dont je parle, les bâtiments venaient d'appareiller et faisaient route au nord, dans le détroit en direction du large, vers un point situé au nord-ouest de Corfou, où ils devaient rejoindre d'autres bâtiments de Sa Majesté. Ils naviguaient en ligne de file, et vous pouvez à ce propos vous reporter à la carte où est indiquée la route suivie par les bâtiments (pièce No I)².

Le croiseur *Mauritius* naviguait en tête, suivi du contre-torpilleur *Saumarez*, à quelques centaines de yards. A deux milles derrière eux, mais gouvernant au même cap, venait le croiseur *Leander*, suivi, à quelques centaines de yards, du contre-torpilleur *Volage*. L'escadre suivait un chenal qui avait été dragué en 1944, et que j'appellerai désormais "le chenal dragué". A bâbord, c'est-à-dire en direction de l'ouest, ainsi que la carte l'indique, se trouvaient encore des champs de mines posées par les Allemands. Je tiens toutefois à faire remarquer que, même indépendamment de ces champs de mines, il est nécessaire et raisonnable, pour des raisons de navigation, que les navires serrent la côte albanaise. En effet, en direction de l'ouest, près de la côte septentrionale de Corfou, les eaux sont pleines de récifs dangereux. Il a toujours été normal que les bateaux traversant cette région serrent d'aussi près que possible la côte albanaise où les eaux sont profondes et sûres, et la navigation plus facile.

A 14 h. 45, les navires de tête entendirent deux rafales de mitrailleuse venant de la côte albanaise. Ils continuèrent leur route sans changer de formation. A 14 h. 53, une violente explosion se produisit à bord du *Saumarez*. Le contre-torpilleur *Volage* reçut immédiatement l'ordre de

¹ Document S/247.

² See Official Records of the Security Council, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15, Exhibit I.

¹ Document S/247.

² Voir Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15, pièce No I.

mediately ordered forward to give her assistance and to take her in tow. At 3.32 p.m., an Albanian launch, flying a white flag, came out from the port of Saranda (Port Edda) and hailed the damaged destroyer enquiring what the ships were doing there. The launch remained in the area for twenty or thirty minutes, without, I regret to say, offering any assistance, and then returned to port. My only comment on this incident is that my Government does not understand the use of the white flag, whose international significance is that of a flag of truce during hostilities.

Three-quarters of an hour later, at 4.16 p.m., there was a heavy explosion in His Majesty's ship *Volage* and her bows were blown off. These two incidents accounted for the death of forty-four sailors and injury to forty-two others. Both ships were now crippled and in a serious situation. A west wind of 15 to 20 miles an hour was blowing them in towards the shore and there was a danger of their being wrecked. I have tabled some photographs taken at the time, (Exhibit II).¹ All possible arrangements for help were, of course, made by the British naval authorities and the Greek senior naval officer in Corfu also organized immediate help.

At this point, I should like to express my gratitude on behalf of His Majesty's Government to the valuable assistance which was offered by the Greek authorities. The crews struggled to keep their ships afloat and to make their slow and dangerous passage back to Corfu. In this they were successful. After nearly twelve hours of hard endeavour, both ships made the few miles of passage back to Corfu and arrived there at 3 a.m. It has since become clear that His Majesty's ship *Saumarez* has become a total loss.

The nature of the explosions and the extent of the damage were such as to indicate that they were caused by contact mines. The matter was therefore immediately reported to the Mediterranean Zone Board of the International Mine Clearance Organization. I think it would be convenient if I explained, at this point, what this organization is and I am therefore tabling as Exhibit III, the agreement which constituted the International Organization for the Clearance of Mines in European waters.² This organization consists of a Central Board, which sits in London, and contains representatives of France, the United Kingdom, the United States of America, and the Union of Soviet Socialist Republics. Under the Central Board are a number of local or zone boards. The Mediterranean Zone Board, with which we are here concerned, contains representatives of France, Great Britain, Greece, the United States of America, the Union of Soviet Socialist Republics and Yugoslavia.

When the Corfu incident was reported to the Mediterranean Zone Board, the Board on 28

se porter à son secours et de le prendre en remorque. A 15 h. 32, une vedette albanaise battant pavillon blanc sortit du port de Saranda (Port Edda) et arraisonna le contre-torpilleur endommagé, lui demandant ce que ces navires faisaient en cet endroit. La vedette resta dans les parages pendant vingt à trente minutes et, je regrette de le dire, sans offrir aucune assistance, puis elle regagna le port. La seule remarque que j'aie à faire sur cet incident, est que mon Gouvernement ne comprend pas l'emploi du pavillon blanc qui, dans tous les pays du monde, marque une trêve dans les hostilités.

Trois quarts d'heure plus tard, à 16 h. 16, une forte explosion se produisit à bord du bâtiment *Volage* dont l'étrave fut emportée. Ces deux incidents provoquèrent la mort de quarante-quatre marins; quarante-deux autres furent blessés. Les deux navires étaient alors désamarrés et dans une situation très critique. Un vent d'ouest de 15 à 20 milles à l'heure les poussait vers la côte et ils risquaient d'y faire naufrage. J'ai fait distribuer quelques photographies prises au moment de l'incident (pièce No II)¹. Bien entendu, les autorités navales britanniques prirent toutes les dispositions possibles pour venir en aide aux navires et le commandant de la marine grecque à Corfou organisa immédiatement des secours.

Je voudrais, à ce propos, exprimer toute la gratitude du Gouvernement de Sa Majesté pour l'aide si précieuse qu'ont apportée les autorités grecques. Les équipages firent tous leurs efforts pour maintenir leurs navires à flot et pour rallier Corfou à vitesse très réduite et dans des conditions dangereuses. Il fallut aux deux navires près de douze heures de durs efforts pour couvrir les quelques milles qui les séparaient de Corfou, où ils arrivèrent à 3 heures du matin. Il est apparu depuis que le *Saumarez* était entièrement perdu.

La nature des explosions, comme l'étendue des dégâts, prouve qu'elles ont été causées par des mines de contact. En conséquence, cet incident fut immédiatement signalé au Bureau méditerranéen de l'Organisation mondiale de déminage. Il conviendrait peut-être que j'explique maintenant ce qu'est cette organisation. C'est pourquoi je présente comme pièce No III, le texte de l'accord établissant l'Organisation internationale de déminage des eaux européennes². Cette organisation comprend un Bureau central qui siège à Londres et groupe les représentants de la France, du Royaume-Uni, des Etats-Unis d'Amérique et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques. De ce Bureau central dépendent un certain nombre de bureaux régionaux ou bureaux de secteur. Le Bureau méditerranéen, qui nous occupe en ce moment, comprend des représentants de la France, de la Grande-Bretagne, de la Grèce, des Etats-Unis d'Amérique, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et de la Yougoslavie.

Quand cet incident fut porté à sa connaissance, le Bureau méditerranéen recommanda à

¹ See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 6, Annex 5, Exhibit II.

² *Ibid.*, Exhibit III.

¹ Voir *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15, pièce No II.

² *Ibid.*, pièce No III.

October unanimously recommended a check sweep of *Medri routes* 18/32 and 18/34.

I should explain that a *Medri route* is a safe route for shipping published as Mediterranean Routing Instructions, which are issued by the International Routing and Reporting Authority. Routes 18/32 and 18/34 quoted above are the routes through the Corfu Channel.

This recommendation of the Mediterranean Zone Board was submitted to the Central Board which, on 1 November unanimously decided that the North Corfu Channel should be re-swept at a favourable opportunity.

It was on the basis of this decision that the Allied Naval Commander-in-Chief, Mediterranean, ordered mine-sweeping of the Corfu swept channel.

The action taken in the diplomatic field was as follows:

On 26 October, my Government had informed the Government of Albania that, in view of the mining of the two warships, the swept channel would shortly be re-swept. The Albanian Government replied in a communication of 31 October in which they protested against the alleged violation of Albanian waters by British vessels on 22 October. This is a point with which I will deal later. The Albanian reply went on to say that they had no objection to mine-sweeping of the channel, provided that this was carried out outside their territorial waters; the Albanian Government would take no responsibility if mine-sweeping were carried on in Albanian territorial waters and would consider this a flagrant violation of the integrity of their country. My Government considered that this part of the Albanian reply made no sense, as the swept channel—an international highway between two parts of the open seas—lies in territorial waters.

Accordingly, a further note was sent to the Albanian Government on 10 November, informing them that mine-sweeping would start on 12 November. The Albanian Government replied with a protest against what they called the unilateral decision of His Majesty's Government. I have already explained how this decision, though communicated by His Majesty's Government, gave effect to the decision of an international body. The Albanian reply went on to propose the establishment of a mixed commission to decide what area of the sea should be considered to constitute the channel of navigation. This proposal, my Government were wholly at a loss to understand. The limits of the swept channel were perfectly well known and had been so known for years, to every Government in Europe. I have already explained the reasons arising from mine fields and from navigational considerations for which this channel takes the course it does. The Albanian Government had been kept fully informed; since October, 1945,

l'unanimité, le 28 octobre, un dragage de sécurité des *routes Medri* 18/32 et 18/34.

Je me permettrai d'expliquer aux membres du Conseil qu'une *route Medri* est une route qui, d'après les Instructions sur les routes en Méditerranée publiées par le Service international des routes et de la signalisation, présente toutes garanties de sécurité pour la navigation. Les routes 18/32 et 18/34, dont je viens de parler, passent par le détroit de Corfou.

Les recommandations du Bureau méditerranéen furent soumises au Bureau central qui décida, à l'unanimité, le 1er novembre, qu'il serait procédé à un nouveau dragage de la partie nord du détroit de Corfou dès que les circonstances le permettraient.

C'est à la suite de cette décision que le commandant en chef des marines alliées en Méditerranée donna l'ordre de procéder à un nouveau déminage du chenal dragué de Corfou.

Les mesures prises dans le domaine diplomatique furent les suivantes:

Le 26 octobre, le Gouvernement du Royaume-Uni informa le Gouvernement albanais que, en raison du fait que les deux navires de guerre avaient été endommagés par des mines, le chenal serait prochainement dragué de nouveau. Le Gouvernement albanais répondit par une communication datée du 31 octobre, où il élevait une protestation contre ce qu'il appelait une violation des eaux territoriales albanaises par des navires britanniques le 22 octobre. Je reviendrai plus tard sur ce point. Le Gouvernement albanais déclarait ensuite qu'il ne voyait aucun inconvénient à un dragage du chenal à condition qu'il ait lieu en dehors des eaux territoriales albanaises; si des dragages étaient effectués dans les eaux territoriales albanaises, le Gouvernement albanais déclinerait toute responsabilité, et considérerait l'opération comme une violation flagrante de l'intégrité territoriale de son pays. De l'avis de mon Gouvernement, cette partie de la réponse albanaise n'avait aucun sens, puisque le chenal dragué, qui constitue une route internationale reliant deux zones de la haute mer, se trouve dans les eaux territoriales.

En conséquence, une nouvelle note fut adressée au Gouvernement albanais, le 10 novembre, pour l'informer que le dragage commencerait le 12 novembre. Le Gouvernement albanais répondit par une protestation contre ce qu'il appelait la décision unilatérale du Gouvernement de Sa Majesté. J'ai déjà expliqué que cette décision, bien que communiquée par le Gouvernement de Sa Majesté, ne faisait que donner suite à la décision prise par un organisme international. Le Gouvernement albanais proposait ensuite, dans sa réponse, la création d'une commission mixte qui déterminerait quelle partie de la mer on devrait considérer comme constituant le chenal de navigation. C'est là une proposition que mon Gouvernement n'est pas arrivé à comprendre. Tous les Gouvernements de l'Europe connaissent parfaitement les limites du chenal dragué, et ceci depuis des années. Je vous ai déjà expliqué qu'en raison des champs de mines, et pour des motifs de navigation, le chenal ne peut emprunter une autre voie. Le Gouvernement albanais avait été

thirty copies of all Mediterranean routing instructions, thirteen serials in all, had been sent by the International Routing and Reporting Authority to the Ministry of Public Works at Tirana.

I table as Exhibit IV copies of the diplomatic correspondence quoted above.¹

Mine-sweeping was carried out on 12 and 13 November as notified. British mine-sweeping forces only were used; as it happened only British forces were available. A French naval officer, however, attended as an observer. This officer, Captain Mestre, was the French representative on the Mediterranean Zone Board, and the Security Council will be interested to see his report. I am depositing the original of this report with the Secretary-General, but a copy, with an English translation, is being circulated to all members of the Council as Exhibit V.²

Twenty-two mines were found; nine were identified on the spot and two have been preserved. As many as possible were sunk on the spot by rifle fire—this doubtless accounts for the allegation in the Albanian note of 21 December concerning machine-gun fire—but some drifted on shore before the westerly wind.

The mines found were identified as being German Y-type mines containing 600 pounds of explosive. They are the largest moored mines in existence and are capable of inflicting enormous damage to the largest ship afloat. I will lay before the Council as Exhibit VI a number of photographs to illustrate the recovery and identification of these mines.³

Examination of these mines showed conclusively that the mine field was newly laid—six months or less before the incident. There was no rust or marine growth. The horns unscrewed easily. There was still grease on the mooring wire. The paint shone brightly in the sun and identification marks were still visible. I invite the Security Council to examine carefully Captain Mestre's report and the photographs I am exhibiting. I could, if necessary, table more detailed reports by the British naval authorities on the identification of these mines, but I expect the Security Council will agree that the documents mentioned make the case sufficiently clear.

This discovery gave the incident a serious and sinister aspect. It was now clear that His Majesty's ships had not been damaged by loose or drifting mines but that a mine field had been deliberately, recently and secretly laid. The laying of this mine field, which stretched for three

parfaitement tenu au courant; depuis octobre 1945, le Ministère des Travaux publics à Tirana avait reçu du Service international des routes et de la signalisation trente exemplaires, en tout treize séries, de toutes les instructions relatives aux routes en Méditerranée.

Je présente comme pièce No IV des copies de la correspondance diplomatique en question¹.

Le dragage fut effectué les 12 et 13 novembre, conformément à l'avis donné. On n'utilisa à cet effet que des dragueurs de la marine britannique, car seules des forces britanniques se trouvaient disponibles à ce moment-là. Toutefois, un officier de la marine française assistait aux opérations, en qualité d'observateur. Cet officier, le capitaine de vaisseau Mestre, représentait la France au Bureau méditerranéen, et son rapport intéressera sûrement le Conseil de sécurité. Je remets l'original de ce rapport au Secrétaire général, mais j'en fais distribuer à tous les membres du Conseil une copie, avec traduction anglaise, qui constitue la pièce No V².

Vingt-deux mines furent découvertes. Neuf furent identifiées sur place et on en conserva deux. On en fit couler le plus possible, sur place, à coups de fusil,—ce qui explique sans doute pourquoi la note albanaise du 21 décembre fait mention d'une rafale de mitrailleuse — mais d'autres mines dérivèrent vers la côte, poussées par le vent d'ouest.

Les mines découvertes furent reconnues comme étant des mines allemandes du type Y, contenant 600 livres d'explosif. Ce sont les plus grosses mines à crapaud connues jusqu'à ce jour et elles peuvent causer des avaries énormes aux plus grosses unités navales. Je vais présenter au Conseil, comme pièce No VI, un certain nombre de photographies, illustrant la façon dont les mines ont été relevées et identifiées³.

De l'examen de ces mines, il ressort, de façon concluante, qu'elles avaient été posées récemment, six mois, ou même moins, avant l'incident. Elles ne portaient aucune trace de rouille ou d'algues. Les antennes des détonateurs ont pu être facilement dévissées. Le câble de la mine était encore enduit de graisse. La peinture brillait au soleil et les marques d'identification étaient encore visibles. Je prie les membres du Conseil de sécurité d'examiner avec attention le rapport du capitaine de vaisseau Mestre, ainsi que les photographies que je leur présente. Si le Conseil le juge nécessaire, je pourrai fournir sur l'identification de ces mines des rapports plus détaillés émanant des autorités navales britanniques. J'espère toutefois que le Conseil de sécurité reconnaîtra que les documents en question apportent suffisamment de clarté sur l'affaire.

La découverte de ces mines donnait à l'incident une gravité sinistre. Il était manifeste que ce n'étaient pas des mines mal amarrées ou dérivantes qui avaient causé des dégâts aux navires de Sa Majesté, mais qu'un champ de mines avait été délibérément, récemment et secrètement

¹ See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15, Exhibit IV.

² *Ibid.*, Exhibit V.

³ *Ibid.*, Exhibit VI.

¹ Voir *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15, pièce No IV.

² *Ibid.*, pièce No V.

³ *Ibid.*, pièce No VI.

miles along the Channel, in waters open to and frequently used by the shipping of all nations, is immediately apparent as a serious international crime.

I have laid before the Security Council as Exhibit VII a chart to illustrate this mine field, showing the exact position of the mines discovered.¹ The chart shows that these mines appear to have been laid in rough lines across the approaches to Saranda. One such line is easily identifiable and may have been based on a bearing running approximately north from the land mark of San Giorgio monastery.

For these reasons, my Government felt compelled to send a communication to the Albanian Government, recapitulating the whole affair, drawing attention to the responsibility which so clearly lay upon them and requesting an apology and compensation for the loss of life and property involved. My Government considered that the Albanian reply to this communication was entirely unsatisfactory and they therefore have no option but to submit this case to the Security Council. I have already laid before the Council copies of the two documents.²

Those are the facts of this unhappy incident. The Security Council will, I am sure, have no hesitation in accepting the facts I have stated as to the presence of this mine field and the damage it has caused.

I should now like briefly to explain the provisions of international law as applied to the laying of mines. The law is perfectly clear and is covered by the Hague Convention No. 8 of 1907, articles 2 to 5, inclusive. The text of these articles is as follows:

"ARTICLE 2: The laying of automatic contact mines off the coast and ports of the enemy with the sole object of intercepting commercial shipping is forbidden.

"ARTICLE 3: When anchored automatic contact mines are employed, every possible precaution must be taken for the security of peaceful shipping.

"The belligerents undertake to do their utmost to render these mines harmless after a limited time has elapsed and, should the mines cease to be under observation, to notify the danger zones as soon as military exigencies permit, by a notice to mariners, which must also be communicated to the Governments through the diplomatic channel.

¹ See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15, Exhibit VII.

² Note of 21 December 1946 from the Albanian Government to His Majesty's Government in the United Kingdom and note of 9 January 1947 transmitted to His Majesty's Ambassador at Belgrade for presentation to the Albanian Government. See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 3, Annex 8, pages 41 and 45.

mouillé. La pose de ce champ de mines sur une distance de trois milles, le long du chenal, dans des eaux ouvertes à la navigation et fréquemment empruntées par des navires de tous pays, constitue manifestement un crime international très grave.

La carte, constituant la pièce No VII, que j'ai présentée au Conseil de sécurité, montre ce champ de mines ainsi que la position exacte des mines qui ont été découvertes¹. D'après cette carte, il semble que ces mines aient été mouillées à peu près suivant des lignes parallèles, dans les eaux proches de Saranda. On peut facilement suivre le tracé d'une de ces lignes qui a peut-être été établi sur un relèvement partant de l'amer constitué par le monastère de San Giorgio, à peu près en direction du nord.

C'est pourquoi, mon Gouvernement s'est cru dans l'obligation d'adresser une communication au Gouvernement albanais. Cette communication contenait un résumé de l'affaire, attirait son attention sur le fait qu'il en était responsable de toute évidence, et demandait des excuses et une réparation pour les pertes en vies humaines et les dégâts matériels subis. Mon Gouvernement a estimé que la réponse du Gouvernement albanais ne lui donnait nullement satisfaction et qu'il n'avait comme alternative que de saisir le Conseil de sécurité de cette affaire. J'ai déjà remis aux membres du Conseil de sécurité des copies de ces deux communications².

C'est donc ainsi que s'est passé ce regrettable incident. Je suis certain que le Conseil de sécurité n'hésitera pas à admettre les faits que je viens de relater, en ce qui concerne l'existence de ce champ de mines, et les dégâts qu'il a causés.

Je voudrais maintenant expliquer brièvement quelles sont les dispositions du droit international en matière de mouillage de mines. Les règlements sont parfaitement clairs à cet égard; ils font l'objet des articles 2 à 5 inclus de la Convention de La Haye No 8 de 1907. Voici le texte de ces articles:

"ARTICLE 2: Il est interdit de placer des mines automatiques de contact devant les côtes et les ports de l'adversaire, dans le seul but d'intercepter la navigation de commerce.

"ARTICLE 3: Lorsque les mines automatiques de contact amarrées sont employées, toutes les précautions possibles doivent être prises pour la sécurité de la navigation pacifique.

"Les belligérants s'engagent à pourvoir, dans la mesure du possible, à ce que ces mines deviennent inoffensives après un laps de temps limité, et, dans le cas où elles cesseraient d'être surveillées, à signaler les régions dangereuses, aussitôt que les exigences militaires le permettront, par un avis à la navigation qui devra être aussi communiqué aux Gouvernements par la voie diplomatique.

¹ Voir *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15, pièce No VII.

² Note en date du 21 décembre 1946 adressée par le Gouvernement albanais au Gouvernement de Sa Majesté pour le Royaume-Uni, et note en date du 9 janvier 1947 transmise à l'Ambassadeur de Sa Majesté à Belgrade et destinée au Gouvernement albanais. Voir *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 3, Annexe 8, pages 41 et 45.

"ARTICLE 4: Neutral Powers which lay automatic contact mines off their coasts must observe the same rules and take the same precautions as are imposed on belligerents.

"The neutral Power must give notice to mariners in advance of the places where automatic contact mines have been laid. This notice must be communicated at once to the Governments through the diplomatic channel.

"ARTICLE 5: At the close of the war, the contracting Powers undertake to do their utmost to remove the mines which they have laid, each Power removing its own mines.

"As regards anchored automatic contact mines laid by one of the belligerents off the coast of the other, their position must be notified to the other party by the Power which laid them, and each Power must proceed with the least possible delay to remove the mines in its own waters."

The language of these articles is perhaps somewhat repetitive, but they may be summed up as laying down the following general rules:

(a) Nations are not to lay mines, even in time of war, except with every possible precaution for the security of peaceful shipping.

(b) Nations are to give notice of the areas or danger zones where mines are laid.

(c) Nations are to remove mines as soon as possible.

The above provisions apply both to belligerent and to neutral States.

This Convention, which is declaratory of the general law, only covers the laying of mines in time of war. The rules of conduct which it sets out and which the interests of humanity require apply *a fortiori* in time of peace.

The laying of this clandestine mine field in the Corfu Channel is a blatant violation of the rules of conduct set out in the Hague Convention.

Quite apart from the Hague Convention, however, the laying of this mine field without notification is a crime against humanity. I would emphasize that this case in no way hinges on the mining of warships. These mines would equally have destroyed merchant ships of any nationality using this international route. It is pure chance that warships were the victims.

The eastern coast of the Adriatic is peculiarly suitable for coastal traffic by shipping. This is so from the geography of the hinterland, which is fertile but mountainous and with undeveloped communications. In ordinary times, therefore, the local seaborne traffic is very considerable. Caiques ply all along the coast, as well as other types of shipping. With regard to the Corfu Straits, my Government is informed that the average amount of shipping which passed through the Straits in the three months previous

"ARTICLE 4: Toute Puissance neutre qui place des mines automatiques de contact devant ses côtes doit observer les mêmes règles et prendre les mêmes précautions que celles qui sont imposées aux belligérants.

"La Puissance neutre doit faire connaître à la navigation, par un avis préalable, les régions où seront mouillées des mines automatiques de contact. Cet avis devra être communiqué d'urgence aux Gouvernements par voie diplomatique.

"ARTICLE 5: A la fin de la guerre, les Puissances contractantes s'engagent à faire tout ce qui dépend d'elles pour enlever, chacune de son côté, les mines qu'elles ont placées.

"Quant aux mines automatiques de contact amarrées que l'un des belligérants aurait posées le long des côtes de l'autre, l'emplacement en sera notifié à l'autre partie par la Puissance qui les a posées, et chaque Puissance devra procéder dans le plus bref délai à l'enlèvement des mines qui se trouvent dans ses eaux."

Ces différents articles comportent peut-être quelques répétitions, mais on peut résumer comme suit les règles générales qu'ils posent:

a) Même en temps de guerre, les nations ne peuvent mouiller de mines qu'en prenant toutes les précautions possibles pour assurer la sécurité de la navigation pacifique.

b) Les nations doivent faire connaître les régions ou zones dangereuses où des mines ont été mouillées.

c) Les nations doivent enlever les mines aussitôt que possible.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent à la fois aux États belligérants et aux États neutres.

Cette Convention, qui établit une loi générale, ne vise que le mouillage de mines en temps de guerre. Les règles de conduite qu'elle énonce et qui sont nécessaires dans l'intérêt de l'humanité sont *a fortiori* applicables en temps de paix.

La pose clandestine de ce champ de mines dans le détroit de Corfou est une violation flagrante des règlements formulés par la Convention de La Haye.

Indépendamment même de la Convention de La Haye, c'est un crime contre l'humanité d'avoir posé ce champ de mines sans avertissement. Je tiens à signaler que le fond de la question n'est pas le fait que des navires de guerre aient été touchés par des mines. Ces mines auraient pu tout aussi bien causer la destruction de navires marchands de n'importe quelle nationalité empruntant cette route internationale. C'est un pur hasard que ce soit des navires de guerre qui aient été touchés.

La côte est de l'Adriatique se prête tout particulièrement au cabotage, en raison de la géographie physique de l'arrière-pays, qui est fertile, mais montagneux, et dispose de moyens de communication insuffisants. En période ordinaire, le trafic maritime local est donc très important. Des caiques, ainsi que d'autres types de bateaux, circulent tout le long de la côte dans un va-et-vient continu. Mon Gouvernement a été informé que, pendant les trois mois qui ont précédé le mois de mai 1946, la moyenne du trafic men-

to May 1946 was 6 motor launches and 15 caiques a month, in addition to individual larger ships which included those of Italian, British, Greek and French nationality. This traffic would, indeed, have been much larger were it not for the unfortunate political situation on the frontier of Albania and Greece, which we hope will pass. Since Albania's coastal guns fired on His Majesty's ships on 15 May, the traffic has sunk further to an average of 2 caiques per week. I submit, however, that Albania has no right to take advantage of the present situation with a view to debarring shipping from these coastal routes, and that to do so by means of an unnotified mine field is an international crime.

I confidently believe that the Council must find that these mines were recently laid, and that they were laid in violation of international law.

The question then arises who laid them.

I cannot produce actual eye-witnesses of the laying. But a consideration of certain circumstances points inescapably to Albanian responsibility.

First I invite attention to the elaborate and vigilant defences which the Albanian Government maintains along its coast. The defences of Saranda are shown on the chart which I table as Exhibit VIII.¹ These were observed by the crews of the sinking destroyers when they drifted near the shore on 22 October; I have no doubt there are many others which are not pinpointed on this chart. This chart, of course, does not attempt to show defences elsewhere along the coast, but only those near Saranda.

If there is any doubt about the vigilance of the Albanians, I will quote a few examples of the use they have made of these defences. On 15 May, when two of our cruisers were making a peaceful passage southwards through the swept channel, batteries of 3.7 inch guns fired at them a dozen rounds at the close range of 5,000 yards—fortunately without registering a hit. On 6 June, at 8.30 a.m., rifle fire was opened on a small schooner south bound through the channel. This episode was reported to my Government by the Greek Ministry of Marine and was also published in the local press. I have already described how our ships heard machine-gun fire from the shore before they were mined on 22 October. A week later, at 9.30 p.m. on the night of 29 October, the tug *Tanac* towing three UNRRA barges was fired at by what was stated to be machine-gun fire of .303 inches calibre from a position marked in Exhibit VIII. The tug was burning full navigation lights and was proceeding through the channel in ignorance of the mining fatality of the previous week. This shooting was observed by a Greek naval craft at

suel dans le détroit de Corfou a été de 6 vedettes à moteur et de 15 caiques, sans compter d'autres bâtiments d'un tonnage supérieur, de nationalités italienne, britannique, grecque et française. Ce trafic aurait d'ailleurs été plus intense dans la regrettable situation politique qui règne dans les régions frontalières de l'Albanie et de la Grèce et qui, je l'espère, ne durera pas. Depuis le 15 mai, date à laquelle les batteries côtières albanaises ont ouvert le feu sur les bateaux de Sa Majesté, le trafic a été réduit à une moyenne de 2 caiques par semaine. Je me permettrai, toutefois, de formuler l'avis que l'Albanie n'a pas le droit de profiter de la situation actuelle pour empêcher la navigation le long de ces routes côtières, et que poser, dans ce dessein, un champ de mines sans en signaler l'existence, est un crime international.

Je suis convaincu que le Conseil ne peut manquer d'arriver à la conclusion que les mines en question ont été mouillées depuis peu de temps, et qu'elles l'ont été en violation du droit international.

Dès lors, la question se pose de savoir qui les a mouillées.

Je ne suis pas en mesure de citer ici des témoins oculaires de l'opération. Toutefois, certaines circonstances font apparaître d'une manière décisive la responsabilité de l'Albanie.

En premier lieu, j'attire l'attention du Conseil sur le réseau de défenses compliquées et gardées avec soin que l'Albanie a établi tout le long de son littoral. Le Conseil pourra voir sur la carte que je lui sou mets, et qui constitue la pièce No VIII, les défenses de Saranda¹. Elles ont été observées par les équipages des contre-torpilleurs en perdition qui, le 22 octobre, furent déportés près du rivage. Je suis certain qu'il y a encore beaucoup d'autres défenses qui ne sont pas portées sur cette carte, laquelle, bien entendu, a seulement pour objet d'indiquer les défenses situées dans le voisinage de Saranda, et non celles qui se trouvent en d'autres points de la côte.

Au cas où il existerait un doute quelconque sur la vigilance des Albanais, je vais citer quelques exemples de l'usage qu'ils ont fait des défenses en question. Le 15 mai, tandis que deux de nos croiseurs faisaient pacifiquement route vers le Sud en empruntant le chenal dragué, des batteries côtières de canons de 3 pouces, 7 ont ouvert le feu sur eux à la faible distance de 5.000 yards, tirant une douzaine de coups qui, heureusement, manquèrent leur but. Le 6 juin, à 8 h. 30 du matin, on ouvrit le feu, à coups de fusils, sur une goélette de petit tonnage qui naviguait dans le chenal en direction du sud. Cet incident fut signalé au Gouvernement britannique par le Ministère de la Marine grec et, également, relaté par la presse locale. J'ai déjà dit qu'avant que nos bâtiments ne fussent atteints par des mines, le 22 octobre, leurs équipages avaient entendu le crépitement de mitrailleuses installées sur la côte. Une semaine plus tard, dans la soirée du 29 octobre, à 21 h. 30, le remorqueur *Tanac*, halant trois péniches de l'UNRRA, essuya le feu de mitrailleuses qu'on a estimées être du calibre de 0 pouce, 303, installées en une position indiquée

¹ See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15, Exhibit VIII.

¹ Voir *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15, pièce No VIII.

Loukoura in Corfu, and I lay before the Council an affidavit from the Italian skipper Bargellini,¹ as Exhibit IX.

From these examples, the Security Council may well credit that the Albanian authorities are very wide awake both by day and by night and take care to observe—and do more than observe—anything that happens in their waters.

Now the mine field chart (Exhibit VII) shows that the mine field comes actually as close as 300 yards off the Albanian coast. Will anyone believe that this mine field, 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. I have deposited with the Secretary-General a photograph of a small British craft prepared for mine-laying (Exhibit X).² Sweeping is a very different proposition.

There is a considerable amount of evidence that Albania possesses and uses mines.

For example, in November, 1946, a navigational warning, or *hydrolant*, as it was called, was broadcast internationally by the United States naval authorities, declaring the entrance to Durazzo and Valona unsafe. This was, I understand, in consequence of a United States ship having observed floating mines in the swept channel to Durazzo. But I will leave this aspect for comment by my United States colleague, if he is so disposed.

There is yet another consideration which I would mention to the Security Council. On 10 September 1946, a maritime agreement was signed between Yugoslavia and Albania which provided, among other things, for a regular service of shipping between the seaports of Yugoslavia and Albania, from Zadar in the north to Saranda in the south. Having instituted this agreement, one would have expected it to be carried out, but my Government has received information that the last call which was made at Saranda was on 24 September.

I would also draw attention to Albanian propaganda on the subject of allied shipping in Albanian waters. Just to take one example: Colonel-General Enver Hoxha's New Year mes-

sur la pièce No VIII. Ce remorqueur, tous feux de route allumés, naviguait dans le chenal sans que personne à bord eût connaissance des dégâts causés par les mines la semaine précédente. Un bâtiment de guerre grec qui se trouvait à Loukoura, dans l'île de Corfou, fut témoin de ce tir de mitrailleuses, et je dépose devant le Conseil, comme pièce No IX, une déclaration écrite de M. Bargellini, citoyen italien, patron du bateau¹.

Le Conseil de sécurité peut voir, par ces exemples, que les autorités albanaises font bonne garde, nuit et jour, et qu'elles surveillent avec attention—et font même plus que surveiller—tout ce qui se passe dans les eaux albanaises.

La carte qui constitue la pièce No VII indique que le champ de mines s'étendait en fait jusqu'à 300 yards du littoral de l'Albanie. Qui pourrait 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. J'ai remis au Secrétaire général la photographie d'une embarcation britannique de petit tonnage, aménagée en vue du mouillage de mines (pièce No X)². Le dragage est une tout autre affaire.

Il existe de nombreuses preuves que l'Albanie possède des mines, et qu'elle s'en sert:

Au mois de novembre 1946, par exemple, un avis aux navigateurs, ou *hydrolant*, fut radio-diffusé dans le monde entier par les autorités navales des Etats-Unis, pour déclarer dangereuse l'entrée des ports de Durazzo et de Valona. D'après les renseignements que j'ai recueillis, cet avis fut diffusé après qu'un navire américain eût repéré des mines flottantes dans le chenal dragué qui donne accès à Durazzo; mais je laisse au représentant des Etats-Unis le soin de faire une déclaration à ce sujet, s'il le juge à propos.

J'ai encore un autre point à présenter au Conseil de sécurité: le 10 septembre 1946, la Yougoslavie et l'Albanie ont conclu un accord maritime prévoyant, entre autres choses, l'institution d'un service de navigation régulier entre les ports de mer yougoslaves et albanais, allant de Zadar, au nord, à Saranda, au sud. Cet accord ayant été conclu, on pouvait s'attendre à ce qu'il fût mis à exécution; pourtant, d'après les informations reçues par mon Gouvernement, la dernière escale qu'un navire ait faite à Saranda remonte au 24 septembre.

Je voudrais aussi attirer l'attention du Conseil sur la propagande à laquelle se livre l'Albanie contre la navigation alliée dans les eaux albanaises. Je n'en citerai qu'un exemple: dans le

¹ See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15, Exhibit IX.

² *Ibid.*, Exhibit X.

¹ Voir *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15, pièce No IX.

² *Ibid.*, pièce No X.

sage of goodwill to the Albanian people contains the following statement:

"British ships have brutally violated three times in succession the sovereignty of our country. They have purposely created incidents so as to charge our people with things for which they have not the least responsibility."

I will deal with these so-called brutal violations later. My present point is that the tone of the Albanian Government certainly gives the impression, not that it had no part in doing the things with which we now charge it, but that whatever it did it was justified in doing. I should have thought that if the Albanian Government were in good conscience, innocent and ignorant of this mine-laying, it would have denied the charge, supporting its denial with such evidence as it could muster, rather than raise counter-accusations and imply justification. Moreover, it might have made a better show of innocence if it had co-operated in the re-sweeping of the channel.

I particularly refer to the Albanian Government's obstructive attitude in the face of the recommendations of the Central Mine Clearance Board that the channel should be re-swept. As I have said before, the mixed commission they suggested was quite unnecessary and the terms of reference they proposed made no sense. It would almost seem as if they were trying to gain time for the removal of evidence against them.

Another example of the same tactics is the innuendo in the Albanian note, unsupported by any evidence, that those mines were laid by Greece. This was obviously intended to deflect suspicion from themselves.

A Greek denial has already been published. I will therefore say no more about it, except to say that this malicious insinuation might well have been omitted from the Albanian note to my Government.¹

There is one final point that I would ask the Security Council to consider very seriously. The Council will note from the diplomatic correspondence that the Albanian Government claims peculiar and special proprietary rights over its territorial waters, even where these are part of an international channel between two parts of the open sea. They deny the rights of shipping of other countries to pass through these waters, contrary to international law and long-established practice, and they frequently shoot at those who do pass. I suggest that if the Albanian Government claims and exercises such extreme control over its territorial waters it cannot repudiate the corresponding responsibility for what goes on in its waters. We know that a new mine field had been put there, within 300 yards of its shore. Does the Albanian Government seriously

message de vœux que le colonel-général Enver Hoxha a adressé au peuple albanais à l'occasion du Nouvel An, figure le passage suivant:

"Trois fois de suite, les navires britanniques ont brutalement violé la souveraineté de notre pays. Ils ont créé des incidents à dessein, afin de pouvoir ensuite accuser les Albanais de faits dont ils ne sont nullement responsables."

Je parlerai plus tard de ces prétendues violations brutales. Le point auquel je m'attacherai pour l'instant, c'est qu'on est vraiment porté à croire, d'après le ton employé par le Gouvernement albanais, non pas qu'il n'a eu aucune part aux actes dont nous l'accusons aujourd'hui, mais que, quoi qu'il ait fait, il avait de bonnes raisons pour le faire. J'aurais pensé que, si le Gouvernement albanais ignorait, en toute sincérité, le mouillage de mines, et était innocent en cette affaire, il aurait opposé un démenti à l'accusation dont il était l'objet en l'appuyant de toutes les preuves qu'il aurait pu rassembler, au lieu de formuler des contre-accusations et de donner à entendre que ses actes étaient justifiés. J'ajoute qu'il aurait mieux fait ressortir son innocence s'il nous avait aidés à redraquer le chenal.

Je pense surtout, en disant cela, à la tactique d'obstruction employée par le Gouvernement albanais lorsque le Bureau central de déminage a recommandé de procéder à un nouveau dragage du chenal. Comme je l'ai déjà dit, la commission mixte dont le Gouvernement albanais a proposé la création était parfaitement inutile, et le mandat qu'il a suggéré n'avait aucun sens. On aurait presque pu penser qu'il essayait ainsi de gagner du temps, afin de faire disparaître les preuves défavorables à sa thèse.

On retrouve la même tactique dans la note albanaise qui insinue, sans aucune preuve, que les mines ont été mouillées par la Grèce. Le Gouvernement albanais cherchait ainsi, évidemment, à détourner de lui les soupçons.

Le démenti donné par la Grèce a déjà été publié. Je ne dirai donc rien de plus à ce sujet, sauf qu'il aurait mieux valu que le Gouvernement albanais s'abstînt de formuler cette insinuation malveillante dans la note adressée à mon Gouvernement¹.

Il est, enfin, un dernier point important que je demande au Conseil de sécurité d'examiner avec beaucoup d'attention. Le Conseil constatera, en prenant connaissance de la correspondance diplomatique échangée, que le Gouvernement albanais revendique des droits de propriété spéciaux sur les eaux territoriales albanaïses, même lorsque ces eaux font partie d'une voie internationale reliant deux zones de la haute mer. Au mépris des dispositions du droit international et d'une coutume ancienne, il dénie aux navires marchands des autres pays le droit de traverser ces eaux et fait fréquemment tirer sur ceux qui veulent les traverser. J'estime que si le Gouvernement albanais prétend exercer un contrôle aussi outrancier sur les eaux territoriales albanaïses, il ne peut rejeter la responsabilité de ce qui s'y passe. Nous savons qu'un nouveau

¹ See *Official Records of the Security Council*, Second Year, No. 18, 111th meeting.

¹ Voir *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, No 18, 111ème séance.

expect the Security Council to believe that it was ignorant and innocent of its laying?

Before I conclude my case, I must for a few minutes refer to certain counter-charges which the Albanian Government has made and may make again before the Security Council.

The first such counter-charge is that the passage of our warships through the swept channel was not innocent. This may take two forms. One is that our ships were passing unnecessarily close to the Albanian shore. The answer is easy. They, like all other shipping, must use the swept channel, and the chart shows that the channel hugs the shore. The swept channel has always taken this course since it was first instituted during the war. The Germans originally swept this channel; it was re-swept and kept open by the Allies. It followed its present course because it was known that mine fields existed to the west and, for obvious reasons, it is easier and more economical to re-sweep a channel formerly swept than to clear a new course through a known mine field. Moreover, navigational reasons have always caused shipping to follow a course close to the Albanian shore. The north-east coast of Corfu is rocky and dangerous and all shipping prefers to hug the well-known landmarks and to proceed in the deep water close to the mainland.

Alternatively, the Albanian Government may suggest that our ships' passage was not innocent because their conduct was provocative. That it certainly was not. To start with, there is no secrecy about the movements of our naval squadrons nowadays. Anyone who is interested can know where they are going and why. When they passed through on the first occasion on 15 May, the two cruisers proceeded without stopping, in normal passage formation, that is, in line ahead. When they were fired on by Albanian batteries they refrained from returning the fire. After this episode, express orders were given to those ships not to return through the North Channel, even if this were the most convenient route, so as avoid any possibility of a fresh incident while tempers were still hot.

On 22 October our ships were also in normal passage formation proceeding at a speed of ten knots and again they did not stop. As has already been published in the press, their crews were at action stations. In view of the previous shooting, this was an elementary precaution which needs no justification. Action stations are merely a form of defensive alert. Express orders were given that the guns should be trained fore and aft, not pointing towards the shore and not loaded. I might add, as a testimony to the

champ de mines avait été établi dans ces eaux, à moins de 300 yards du littoral albanais. Le Gouvernement albanais s'attend-il sérieusement à ce que le Conseil de sécurité croie qu'il n'a rien su de cette opération, et qu'il en est innocent?

Avant de terminer mon exposé, il me faut revenir quelques instants sur certaines contre-accusations que le Gouvernement albanais a formulées, et qu'il peut formuler encore devant le Conseil de sécurité.

La première de ces contre-accusations est que le passage de nos navires de guerre dans le chenal dragué n'était pas un passage innocent. Cette accusation peut s'interpréter de deux manières: d'une part, on peut dire que nos bâtiments naviguaient plus près de la côte albanaise qu'il n'était nécessaire. A cela, il est facile de répondre. Ces bâtiments, comme tous les autres navires, devaient emprunter le chenal dragué, et la carte montre que ce chenal serre le littoral de près. Depuis le moment où on l'a établi, pendant la guerre, le tracé de ce chenal est resté le même. A l'origine, il a été dragué par les Allemands. Les Alliés l'ont ensuite dragué de nouveau et l'ont maintenu ouvert à la navigation. La route qu'il suit actuellement a été choisie parce que l'on savait que des champs de mines se trouvaient à l'ouest et que, pour des raisons évidentes, il est plus facile et plus économique de draguer une seconde fois un chenal qui l'a été auparavant que d'en ouvrir un nouveau à travers un champ de mines connu. En outre, des raisons de navigation ont toujours obligé les navires marchands à longer de près le littoral albanais. La côte nord-est de Corfou est rocheuse et dangereuse, et tous les navires préfèrent ne pas s'éloigner des amers qu'ils connaissent bien, et faire route en eau profonde en serrant la terre.

D'autre part, le Gouvernement albanais prétendra peut-être que le passage de nos navires n'était pas innocent, car ils se sont comportés d'une manière provocante. Cela ne saurait se soutenir. Tout d'abord, les mouvements de nos escadres ne sont plus secrets aujourd'hui. Quiconque le désire peut connaître leur destination et le but de leurs déplacements. Lors de leur premier passage, le 15 mai, les deux croiseurs passèrent sans s'arrêter, dans la formation normale en pareil cas, c'est-à-dire en ligne de file. Lorsque les batteries albanaises ouvrirent le feu sur eux, ils s'abstinrent de riposter. A la suite de cet incident, ils reçurent ordre exprès de ne pas rentrer en empruntant la partie nord du détroit, même si c'était la route la plus commode, afin de parer à toute possibilité de nouvel incident tant que les esprits ne se seraient pas calmés.

Le 22 octobre, nos navires, toujours en formation normale, faisaient route à une vitesse de dix nœuds et, cette fois encore, ne stoppèrent pas. Comme on l'a déjà appris par la presse, les équipages étaient aux postes de combat. Etant donné que les batteries albanaises avaient précédemment tiré, c'était là une précaution élémentaire qu'il n'est nul besoin de justifier. L'appel aux postes de combat est simplement la manifestation d'un état d'alerte défensive. Les bâtiments avaient l'ordre exprès d'avoir leurs canons pointés

innocence of our intentions, that anti-mine devices were not in use during this passage.

Finally, when the mine-sweeping took place on 12 and 13 November, the independent observer, Captain Mestre, has testified to the scrupulous correctness of the conduct of our flotilla.

Before I pass on I would like to give my Government's assurance to the Council that the object of the passage of our ships both on 15 May and 22 October was to pass by the quickest and most convenient route from one place to another. The sea is a highway for all, and it is for that purpose we use it. The Albanian shooting of 15 May was a complete surprise. I do not suppose that anyone in these ships had a single thought about Albania until the Albanians themselves opened fire.

The Albanian Government has also chosen to accuse us of flying aircraft over their territory in a menacing fashion. We have carefully looked into this charge; it is quite without foundation. We have no tri-motor aircraft, as they alleged. None of our aircraft carry the marking PK-4. Examination of all the journeys carried out by our aircraft on 22 and 23 October shows that none flew within a dozen miles of Albanian territory. The map to show the routes flown by our aircraft on these days is tabled as Exhibit XI.¹

It may be, however, that the Albanian Government will now allege that there is no such thing as the right of innocent passage; in other words, that the very presence of our ships was contrary to international law unless there had been prior notification and even permission obtained through diplomatic channels. This in effect would be a form of counter-charge, and the Security Council must consider very carefully the legal relevance of this unsubstantiated charge. A person charged with an offence cannot excuse himself from the charge by alleging that the victim of his crime has himself committed some other legal wrong. To take a simple example: If a policeman in the streets of this or any other city were to shoot the driver of a passing motor, otherwise innocent of crime, it would be no defence for him to allege that the motorist was driving his car in the wrong direction up a one-way street; it would be even more outrageous if the motorist was in fact not driving in the wrong direction. In short, the Albanian counter-charge of trespass, even if it were valid, as it is not, does not modify or affect in any way

de l'avant à l'arrière, et non pas vers la côte, et de ne pas les charger. Je pourrais ajouter, pour témoigner de la pureté de nos intentions, que les dispositifs de protection contre les mines n'ont pas été employés au cours de ce passage.

Enfin, lorsque les 12 et 13 novembre, on procéda au dragage des mines, le capitaine Mestre, observateur indépendant, put attester la parfaite correction de la conduite de notre flottille.

Avant d'aller plus loin, je tiens à donner au Conseil, au nom de mon Gouvernement, l'assurance que le passage de nos navires dans le chenal, aussi bien le 15 mai que le 22 octobre, avait pour but de les amener d'un endroit à un autre par la route la plus rapide et la plus commode. La mer est une grand'route à l'usage de tous, et c'est à ce titre-là que nous l'utilisons. Le tir des batteries albanaises, le 15 mai, fut pour nous une complète surprise. Je ne crois pas que personne, à bord de ces navires, ait songé à l'Albanie avant que les Albanais eux-mêmes ouvrent le feu.

Le Gouvernement albanais a également jugé à propos de nous accuser d'envoyer des avions survoler le territoire albanais d'une manière menaçante. Nous avons étudié attentivement cette accusation et l'avons trouvée dénuée de tout fondement. Contrairement aux allégations du Gouvernement albanais, nous n'avons pas d'avions trimoteurs et aucun de nos appareils ne porte la marque PK-4. De l'enquête à laquelle nous nous sommes livrés sur les vols exécutés par nos appareils les 22 et 23 octobre, il ressort qu'aucun d'eux n'est passé à moins de 12 milles du territoire albanais. Les routes suivies par nos avions pendant les deux jours en question sont indiquées sur la carte qui constitue la pièce No XI¹.

Quoi qu'il en soit, il se peut que le Gouvernement albanais prétende maintenant que le droit de passage innocent n'existe pas; en d'autres termes, que la simple présence de nos navires dans les eaux territoriales albanaises, faute d'une notification préalable par la voie diplomatique, et même d'une autorisation reçue par la même voie, était contraire aux dispositions du droit international. Il s'agirait là, en fait, d'une sorte de contre-accusation, et le Conseil de sécurité doit examiner de très près si cette accusation sans preuve est juridiquement valable. Une personne accusée d'un délit ne peut se justifier en alléguant que sa victime a, elle-même, enfreint la loi d'une autre manière. Par exemple, un agent de police qui, dans une ville quelconque, tirerait sur le conducteur d'une automobile qui n'a commis d'autre délit que de circuler à contresens dans une rue à sens unique, ne pourrait alléguer, pour sa défense, que ce chauffeur violait les règlements; et son acte revêtirait une gravité plus grande encore s'il s'avérait qu'en fait, le chauffeur n'était pas dans son tort. Bref, la contre-accusation du Gouvernement albanais

¹ See *Official Records of the Security Council*, Second Year, Supplement No. 6, Annex 15, Exhibit XI.

¹ Voir *Procès-verbaux officiels du Conseil de sécurité*, Deuxième Année, Supplément No 6, Annexe 15, pièce No XI.

the charge which we make against them, and which the Security Council is now judging.

The mine-laying was in any case illegal. The proof is that, if these ships had been merchant ships, as they very well might have been, the same accident would have occurred. The Albanian Government, which is a party to the Statute on Freedom of Transit of the Barcelona Convention of 1921, presumably does not question the right of innocent passage by merchant ships, though it is true they have been guilty of shooting at them occasionally.

I believe, therefore, that the Security Council will readily recognize that the international law concerning innocent passage has no relevancy to the decision to be reached in the present charge of illegal mining.

That being so, it is hardly necessary for me to argue at any length on the state of international law on this subject. That does not mean that my Government is not fully prepared to vindicate its views on the subject.

The great majority of authoritative writings on international law favour the thesis that warships have the right of innocent passage through territorial waters. There is an even stronger consensus of opinion in respect of international straits connecting two parts of the open seas.

Among the resolutions of international conferences, I would mention, in passing, resolutions in favour of this right passed by the Institute of International Law, Paris, in 1894; by the International Law Association, Vienna, in 1926; and by the Institute of International Law, Stockholm, in 1928; and the so-called "Bases of Discussion Nos. 20 and 21" drawn up by the Preparatory Commission of the Hague Conference for the codification of international law in 1930.

The opinions of Governments on this question were last formally obtained in 1928 and 1929 in preparation for the Hague Conference of 1930. Fifteen nations stated their opinion that warships have the right of innocent passage through the territorial waters of another State. Only two, Bulgaria and Latvia, formally denied this.

As to international practice, anybody may know the facts. It is sufficient to quote the famous straits of the world. No French warship would, I suppose, think of asking Italian permission before passing through the Straits of Bonifacio. No Russian warships depend on the sanction of Denmark or Sweden to enter or leave the Baltic. In our own case, just before the late war, we decided we should not deny to Japanese warships passage through the territorial waters of Hong Kong, on the ground of respect

selon laquelle nous aurions illégalement pénétré dans les eaux territoriales de l'Albanie, même si elle était valable, ce qui n'est pas le cas, ne saurait modifier ou affecter en aucune manière l'accusation que nous portons contre lui, et dont le Conseil de sécurité est saisi maintenant.

De toute manière, il était illégal de poser des mines. La preuve en est que, si ces navires avaient été des navires marchands, supposition très plausible, le même accident serait arrivé. Il est à croire que le Gouvernement albanais, qui a adhéré au Statut sur la liberté de transit de la Convention de Barcelone de 1921, ne met pas en doute le droit de passage innocent pour les navires marchands, bien qu'à la vérité, il soit coupable d'avoir parfois fait tirer sur eux.

Je crois donc que le Conseil de sécurité reconnaîtra sans difficulté que les dispositions du droit international concernant le droit de passage innocent n'ont aucun rapport avec la décision à prendre en ce qui concerne la présente accusation de pose illégale de mines.

Ceci étant, je ne vois guère la nécessité de discuter, même succinctement, les dispositions du droit international relatives à la question qui nous occupe. Cela ne veut pas dire que mon Gouvernement ne soit pas tout disposé à défendre ses vues sur cette question.

La plupart des ouvrages faisant autorité en matière de droit international viennent appuyer la thèse selon laquelle les navires de guerre jouissent du droit de passage innocent dans les eaux territoriales. L'opinion générale des spécialistes est encore plus catégorique en ce qui concerne les détroits internationaux reliant deux zones de haute mer.

Parmi les résolutions adoptées par des conférences internationales, je citerai en passant les résolutions votées en faveur de ce droit par l'Institut de droit international, à Paris, en 1894, par l'Association internationale du droit, à Vienne, en 1926, et par l'Institut de droit international, à Stockholm, en 1928, ainsi que les documents intitulés "Bases de discussions Nos 20 et 21", élaborés en 1930 par la Commission préparatoire de la Conférence de La Haye, en vue de la codification du droit international.

La dernière occasion que l'on ait eue de recueillir l'opinion officielle de Gouvernements sur cette question remonte aux années 1928 et 1929, lors de la préparation de la Conférence de La Haye de 1930. Quinze nations déclarèrent alors qu'à leur avis, les navires de guerre d'un Etat jouissent du droit de passage innocent dans les eaux territoriales d'un autre Etat. Seules, la Bulgarie et la Lettonie refusèrent officiellement d'adopter cette manière de voir.

Quant à la coutume internationale, il est facile de savoir à quoi s'en tenir là-dessus. Il suffit de citer les détroits les plus connus du monde. Je suppose qu'il ne viendrait pas à l'esprit des Français de demander aux Italiens la permission, pour l'un de leurs navires de guerre, de passer par le détroit de Bonifacio. Aucun navire de guerre russe n'a besoin de la permission du Danemark ou de la Suède pour entrer dans la Baltique ou en sortir. En ce qui nous concerne, nous avons décidé, juste avant la dernière guerre,

for law, and though this was contrary to our interests and inclinations.

So much for international law. But, as I have said before, this issue in no way affects the choice which the Council is now to decide.

His Majesty's Government has brought this dispute to the attention of the Council under Article 35 of the Charter because an attempt at settlement through diplomatic correspondence has unfortunately failed. I ask the Council to take into consideration this attempt at settlement and to recommend under Article 36 of the Charter settlement of the dispute by direct negotiation, after making the finding of fact without which such direct negotiation cannot succeed.

I invite the Council to consider also the wider implications of this case, for it must be clear to all that international peace and security cannot be maintained for long where criminal incidents such as those I have described threaten death to innocent men and destruction to property of friendly nations. By Article 2, paragraph 6 of the Charter, the Organization of the United Nations is required to ensure that States which are not Members of the United Nations act in accordance with the principles of the Charter so far as may be necessary for the maintenance of international peace and security. I suggest that the Council should retain watchful interest in the negotiations for settlement of this dispute, and furthermore should remind all States that it is incumbent on them to see that their territorial waters are free from mines.

On the basis of the evidence which I have presented, I submit that the Council should adopt the following conclusions:

(1) That an unnotified mine field 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

de ne pas refuser aux Japonais le droit de passage, pour leurs navires de guerre, dans les eaux territoriales de Hong-Kong. Nous avons pris cette décision par respect pour le droit, bien qu'elle allât à l'encontre de nos intérêts et de nos sentiments.

Telle est la situation au point de vue du droit international. Toutefois, comme je l'ai déjà dit, cette question n'affecte en rien l'accusation sur laquelle le Conseil doit maintenant se prononcer.

Le Gouvernement de Sa Majesté a porté le différend qui nous occupe à l'attention du Conseil, conformément à l'Article 35 de la Charte, parce qu'une tentative faite pour le régler par un échange de correspondance diplomatique a malheureusement échoué. Je demande au Conseil de prendre en considération la tentative que nous avons faite, et de recommander, conformément à l'Article 36 de la Charte, que ce différend soit réglé par voie de négociations directes, après avoir formulé sur les faits eux-mêmes les conclusions nécessaires pour que ces négociations directes puissent réussir.

J'invite le Conseil à considérer aussi les répercussions profondes de cette affaire, car il n'y a aucun doute que la paix et la sécurité internationales ne pourraient être maintenues longtemps si des incidents criminels comme ceux que j'ai mis en lumière mettent en danger la vie d'êtres humains innocents et les biens de nations amies. Aux termes du paragraphe 6 de l'Article 2 de la Charte, l'Organisation des Nations Unies doit faire en sorte que les Etats qui ne sont pas Membres des Nations Unies agissent conformément aux principes de la Charte dans la mesure nécessaire au maintien de la paix et de la sécurité internationales. Je suggère que le Conseil suive attentivement la marche des négociations tendant au règlement du présent différend, et qu'il rappelle en outre à tous les Etats qu'il leur incombe de veiller à ce qu'il n'y ait aucune mine dans leurs eaux territoriales.

Etant donné les preuves que j'ai soumises, je propose au Conseil d'adopter les conclusions suivantes:

1) Un champ de mines a été établi sans avertissement dans le détroit de Corfou par le Gouvernement albanais, ou de connivence avec lui; de ce fait, des navires britanniques ont subi de graves avaries, et des membres de leurs équipages ont été tués ou blessés.

2) Les Gouvernements du Royaume-Uni et de l'Albanie régleront leur différend entre eux, sur la base des conclusions du Conseil figurant au paragraphe 1 ci-dessus. Au cas où elles n'arriveraient pas à régler ce différend, chacune des parties pourra demander au Conseil d'examiner de nouveau l'affaire.

3) Le Conseil de sécurité maintiendra ce différend à l'ordre du jour jusqu'à ce que les deux parties aient attesté qu'il a été réglé à leur satisfaction.

4) Etant donné que le mouillage de mines en temps de paix sans avertissement est injustifié et constitue un délit contre l'humanité, et qu'il est du devoir des Gouvernements d'enlever rapidement les mines mouillées en

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.

This concludes my Government's case. It has been very painful for my Government to have to bring it. But it is necessary for my Government to see that the lives of innocent mariners of every nationality are protected against clandestine criminality. I trust the Council will not look at this case as an example of a large country trying to bully a small one. Even small countries are not infallible and must obey the rules of civilization, which lie at the basis of the Charter of the United Nations.

I have seen a cartoon in a Yugoslav paper, depicting two Albanian peasants standing on the sea coast, and watching two warships passing by; the caption is "Why did not those ships come when we were fighting the fascists here?" The answer is: "They did". The British Navy took part in countless operations in the Adriatic in 1943 and 1944, and I could produce lengthy accounts of the support it gave to the forces of liberation. It was our forces which, in co-operation with the partisans, liberated Corfu, and Saranda itself in October 1944. It was on Christmas Day of the same year—a little more than two years ago—that the Royal Navy gave a Christmas party to 750 Albanian children. Let me assure the Council that the Navy would gladly accept an opportunity to repeat this hospitality, provided they can be assured it will not be returned with bullets, shells and mines.

The PRESIDENT (*translated from French*): Does anyone wish to speak?

If no one else wishes to take part in the debate today, we can continue it tomorrow afternoon at 3 o'clock.

The meeting rose at 1 p.m.

HUNDRED AND EIGHTH MEETING

*Held at Lake Success, New York,
on Tuesday, 18 February 1947, at 3 p.m.*

President: Mr. F. VAN LANGENHOVE
(Belgium).

Present: The representatives of the following countries: Australia, Belgium, Brazil, China, Colombia, France, Poland, Syria, Union of Soviet Socialist Republics, United Kingdom, United States of America. A representative of Canada also attended the meeting.

62. Provisional agenda (document S/278)

1. Adoption of the agenda.
2. Letter from the Chairman of the Atomic

temps de guerre, le Conseil de sécurité rappelle à tous les Etats, qu'ils soient ou non Membres des Nations Unies, qu'il leur incombe de faire draguer, ou de laisser draguer, toutes les zones situées dans leurs eaux territoriales où l'on a des raisons de supposer la présence de mines.

Je termine là l'exposé des faits et des arguments présentés par mon Gouvernement. Il lui a été très pénible d'être obligé de saisir le Conseil de cette affaire, mais il est obligé de veiller à ce que la vie d'innocents marins de toutes nationalités soit protégée contre des activités criminelles clandestines. J'aime à croire que le Conseil ne verra pas dans cette affaire une tentative d'intimidation de la part d'un grand pays à l'égard d'un petit. Les petites nations n'ont pas plus que les autres le monopole de l'infailibilité, et elles doivent se conformer aux principes de civilisation qui sont à la base de la Charte des Nations Unies.

J'ai vu dans un journal yougoslave un dessin humoristique représentant deux paysans albanais qui, debout au bord de la mer, regardent passer deux navires de guerre, avec la légende: "Pourquoi ces navires ne sont-ils donc pas venus au moment où nous nous battions contre les fascistes?" A cela, je réponds: "Ces navires sont venus". La marine britannique, en effet, a pris part, en 1943 et 1944, à d'innombrables opérations dans l'Adriatique, et je pourrais fournir de longs rapports sur l'appui qu'elle a donné aux forces de la libération. Ce sont les forces britanniques qui, de concert avec les partisans, ont libéré Corfou, et Saranda même, au mois d'octobre 1944. Ce fut le jour de Noël de la même année—il y a de cela un peu plus de deux ans—que la marine royale britannique a invité 750 enfants albanais à une fête organisée pour eux. Je puis assurer au Conseil qu'elle serait heureuse d'avoir l'occasion de renouveler ce geste, si seulement elle avait l'assurance de ne pas être payée de retour avec des balles, des obus et des mines.

Le PRÉSIDENT: Personne ne demande la parole?

Si personne ne désire plus intervenir aujourd'hui dans le débat, nous pourrions le poursuivre demain à 15 heures.

La séance est levée à 13 heures.

CENT-HUITIEME SEANCE

*Tenue à Lake Success, New-York,
le mardi 18 février 1947, à 15 heures.*

Président: M. F. VAN LANGENHOVE
(Belgique).

Présents: Les représentants des pays suivants: Australie, Belgique, Brésil, Chine, Colombie, France, Pologne, Syrie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Royaume-Uni, États-Unis d'Amérique. Le représentant du Canada assistait également à la séance.

62. Ordre du jour provisoire (document S/278)

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Lettre en date du 31 décembre 1946 adressée