

ANA LALAJ

**TË FSHEHTAT DJEGËSE
TË INCIDENTIT TË KANALIT TË KORFUZIT**

Më 22 tetor 1946, në ujërat shqiptare të Kanalit të Korfuzit, dy anije luftarake britanike ndeshën në mina, me pasojë humbje në njerëz dhe dëme materiale. Qeveritë e Shqipërisë dhe të Mbretërisë së Bashkuar u përfshinë në akuza të ndërsjella. Çështja iu kalua Këshillit të Sigurimit të Kombeve të Bashkuara dhe më tej Gjykatës Ndërkombëtare të Drejtësisë. Për incidentin Gjykata bëri përgjegjëse Shqipërinë dhe e ngarkoi atë të shlyente dëmet. Që prej asaj kohe e deri më sot vendimi i Gjykatës ka zgjuar shumë diskutime midis specialistësh. Për studiuesit shqiptarë, kjo temë është bërë e debatueshme vetëm këto vitet e fundit, kur u sollën të dhëna të panjohura më parë. Madje prurjet tanimë janë shtuar, çka e bën debatin edhe më interesant. Ndër të tjera, është njoftuar se verën e kaluar një ekspeditë arkeologjike nënujore ka gjetur në Gjirin e Sarandës bashin e njëres prej anijeve britanike të rënë në mina dhe se ky zbulim ka bërë xhiron e botës, “duke u transmetuar në më shumë se 300 televizione, radio e gazeta në të gjithë globin”.¹ Ndërkaq, paralelisht me zbulimet e nënujit, në medie janë komentuar disa prej dokumenteve britanike, të panjohura për publikun shqiptar. Pa dyshim, ato hedhin dritë të mjaftueshme për misionin e anijeve britanike më 22 tetor 1946 në ujërat shqiptare, përgjatë bregdetit të Sarandës. Nga ana tjetër, jo më pak interes zgjojnë arkivat shqiptare. Disa dhjetëra dosje në Arkivin e Ministrisë së Punëve të Jashtme të Shqipërisë përmbajnë në detaje gjithçka i është dashur diplomacisë shqiptare në përballjen ndërkombëtare për këtë çështje. Dokumente të rëndësishme gjenden po ashtu në arkivat e Ministrisë së Mbrojtjes dhe të Ministrisë së Brendshme dhe sidomos në Arkivin Qendror të Shtetit, fondi i PPSH. Mbështetur në këtë dokumentacion të gjerë, si dhe në disa prej trajtesave më të spikatura të studiuesve vendas dhe të huaj, tanimë mund t’u jepet rrugë mjaft prej çështjeve të diskutueshme që lidhen me *The Corfu Channel Case*, midis

¹ Skënder Minxhozi, “Anijet ranë në mina në ujërat shqiptare”, Revista *Mapo*, nr. 153, nëntor 2009.

të cilave: a ishte e njëanshme Gjykata e Hagës në vendimet e saj, cilët ishin fajtorët në incidentin e Korfuzit, cila është fajësia e britanikëve dhe, së fundi, ka apo nuk ka faj Shqipëria?

Ngjarja në kontekst të rrethanave

Zhvillimet politike të pasluftës, në të cilat u gjend Shqipëria, sugjerojnë se ngjarja në ujërat shqiptare të Kanalit të Korfuzit nuk ishte e rastit. Deri në fundin e luftës nuk ka shenja se ndonjëri prej Aleatëve ushqente interesa të veçantë në Shqipëri. Por një vit më vonë duket se interesat u diferencuan. Zanafilla mund të kërkohej më 10 nëntor 1945, kur përfaqësuesit e misioneve të Aleatëve në Tiranë i komunikuan në të njëjtën ditë Kryeministrit Hoxha se qeveritë e vendeve të tyre njihnin qeverinë shqiptare të dalë nga lufta. Me atë rast, si amerikanët ashtu edhe britanikët, marrëdhëniet e mëtejshme ndërshtetërore i kushtëzuan me lirinë e zgjedhjeve të pas tri javëve, shtu se amerikanët shënuan si kusht të tyre edhe njohjen nga ana e qeverisë shqiptare të marrëveshjeve të paraluftës midis dy vendeve.² Ndryshe nga Aleatët perëndimorë, njohja sovjetike nuk përmbante kushte. Për më tepër, Moska njoftoi po atë ditë vendimin e saj për lidhjen e marrëdhënieve diplomatike me Shqipërinë. Ministri fuqplotë i BS, Dimitri S. Çuvahin, mbërriti në Tiranë më 10 janar 1946 dhe atij iu hapën kudo të gjitha dyert. Planet për sovjetizimin e vendit përparuan me aq shpejtësi, sa shefi i Misionit Amerikan në Tiranë, J. E. Jakobs, në fund të shkurtit shënonte se “Shqipëria ishte kthyer qartazi në shtet satelit të BS dhe të Jugosllavisë”.³ Për këtë arsye, Jakobs këmbënguli në mënyrë të përsëritur pranë qeverisë së tij: “Në rast se bëhet fjalë për një vend të kapur, ku, sipas deklaratës së Krimesë, të tria Fuqitë e Mëdha duhet të bashkëpunojnë në mënyrë të barabartë, ky shtet është Shqipëria”.⁴ Mesazhi iu përcoll Stalinit dhe ai u përgjigj me

² Arkivi i Ministrisë së Punëve të Jashtme të Shqipërisë (më tej: AMPJ), viti 1945, dos. 6; Shih edhe: Teksti i notave britanike dhe amerikane për njohjen e qeverisë sonë, *Gazeta Bashkimi*, viti II, nr. 270, 17 nëntor 1945.

³ *Foreign Relations of the United States* (më tej: FRUS), *Diplomatic Papers, 1946*, Volume VI, Europe, Washington, 1968.

Tel. 711.75/2-2846, The Representative in Albania (Jakobs) to the Secretary of State, no 135, Tirana, February 28, 1946.

⁴ FRUS, *Diplomatic Papers, 1946*, Volume VI, Europe, Washington, 1968. Tel. 875.00/4-2046, The Representative in Albania (Jakobs) to the Secretary of State, no. 228, Tirana, April 20, 1946.

një tërheqje taktike, duke e lënë Shqipërinë nën kujdesin e Beogradit. Sidoqoftë ndarja ishte bërë.

Një varg ngjarjesh tregojnë se Shqipëria e humbi mbështetjen e Perëndimit, sapo ajo u rreshtua në kampin sovjetik. Në Sesionin e Parë të Asamblesë së Kombeve të Bashkuara, janar 1946, me gjithë përkrahjen sovjetike, kërkesa e Shqipërisë për anëtarësim u shty për në gusht. Por dhe në gusht kjo kërkesë u rrëzua në Këshillin e Sigurimit, për shkak të vetos amerikane dhe britanike. Shqipëria është shembulli tipik, ku ftohja ose ndarja midis të Mëdhenjve projektohet më parë si grindje mes të vegjëlvë. I tillë ishte konflikti shqiptaro-grek, që u shoqërua me incidente të shumta në kufirin midis dy vendeve. Në gusht 1946, në Konferencën e Paqes, kryeministri Caldaris u shpreh se Greqia ishte në gjendje lufte me Shqipërinë dhe se ajo duhej trajtuar si vend pushtues. Për më tepër, delegacioni grek i kërkoi Konferencës të vinte në rendin e ditës çështjen e Vorio Epirit, me fjalë të tjera kthimin e Shqipërisë së Jugut Greqisë. E gjitha kjo, përveçse nga britanikët, u inkurajua edhe nga amerikanët, aq sa ato ditë Senati kishte miratuar një rezolutë që favorizonte dhënien e Epirit të Veriut Greqisë,⁵ një gjest jokoherent me politikën e deriatëhershme të Washingtonit. Më 21 gusht, E. Hoxha iu përgjigj deklaratave të kryeministrit grek Caldaris me një fjalim të ashpër politik. Ky ishte inkurajim sovjetik, ashtu siç ishte i tillë edhe implikimi i shqiptarëve në përkrahje të gueriljeve greke në luftën e atjeshme civile. Në këto rrethana, marrëdhëniet me amerikanët u ftohën edhe më shumë. E. Hoxha nuk pranoi të njohë marrëveshjet dypalëshe të paraluftës, si kusht për lidhjen e marrëdhënieve diplomatike. Në nëntor, Misioni amerikan u largua nga Shqipëria.

Zhvillimet janë afërsisht të njëjta edhe me britanikët. Në dhjetor 1945 qeveria shqiptare u njoftua se qeveria e Mbretërisë së Bashkuar kishte emëruar si ministër të saj në Tiranë z. Tomas C. Rapp, i cili nuk mbërriti kurrë. Arsyet e vonësës së ambasadorit qeveria britanike i shpjegoi me klimën jomiqësore ndaj Misionit të saj në Tiranë, me pengesa akreditimi për personelin e ambasadës, si dhe me pengesat për gjetjen e varreve të ushtarakëve britanikë të vrarë në luftë.⁶ Në fund të prillit qeveria shqiptare u përgjigj pozitivisht për kërkesat britanike dhe,

⁵ Stavro Skendi, *The Fate of East Central Europe*, University of Notre Dame Press, "Albania", 1956, p. 308.

⁶ AMPJ, viti 1946, dos. 25.

më në fund, u duk se mosmarrëveshjet midis dy qeverive u tejkaluan. I ngarkuari me punë i Mbretërisë së Bashkuar në Beograd mori porosi nga qeveria e tij t'i komunikonte ministrit shqiptar se qeveria britanike pranonte të lidhte marrëdhëniet diplomatike me Shqipërinë, duke këmbyer përfaqësuesit. Nota britanike iu dorëzua ministrit shqiptar në Beograd, H. Kapo, më 18 maj 1946, ora 12. Por sapo u kthye në zyrën e vet, diplomati britanik gjeti njoftimin se qeveria e tij e tërhiqte notën dhe në vend të saj, në orën 17 të asaj dite, u dorëzua një tjetër notë.⁷

Shkaku i kësaj tërheqjeje të papritur ishte se më 15 maj 1946, ora 8.30, rojat bregdetare shqiptare kishin hapur zjarr ndaj dy anijeve luftarake britanike, të cilat lundronin në ujërat shqiptare, në afërsi të Gjirit të Sarandës. Anijet nuk iu kundërpërgjigjën zjarrit. Në raportin e asaj dite, që komandanti i njësisë ushtarake të Sarandës ia drejtoi komandës eprore, thuhet se anijet ishin të paidentifikuara dhe se të shtënat ishin paralajmëruese.⁸ Megjithatë ngjarja nuk kaloi pa pasoja. Përveçse qeveria britanike prapësoi vendimin për të dërguar ambasadorin e saj në Tiranë, ka të dhëna se Ministria e Luftës u bë gati të autorizonte menjëherë Komandën Britanike të Mesdheut për të bombarduar me artileri dhe aviacion pozicionet e mbrojtjes bregdetare në jug të vendit ose zbarkuar me trupa për të njëjtin qëllim. Por kjo nuk ndodhi, pasi Kryeministri Clement R. Attlee (Etli) sugjeroi të pritej më parë reflektimi i qeverisë së Tiranës.⁹

Incidenti i 15 majit u pasua nga disa nota të ndërsjella midis dy qeverive. Në notën e parë britanike, më 18 maj, qeverisë shqiptare i kërkohet “një apologji e shpejtë dhe publike për këtë veprim violent të baterive shqiptare”, si dhe u kërkua “siguri që personat përgjegjës të dënohen rreptësisht”.¹⁰ Qeveria shqiptare u përgjigj më 21 maj. Ajo shprehu keqardhje për incidentin, por nuk e fajësoi komandën bregdetare. “Kurrë nuk ishte në qëllimin e komandës së bregdetit tonë të Sarandës, thuhej në notë, të godisnin anijet e Aleates sonë, Britanisë së Madhe, po të ishin njohur prej tyre dhe po të mos ishin në ujërat territoriale në

⁷ *Po aty*, viti 1946, dos. 45, Radiogram i H. Kapos për Ministrinë e Jashtme, nr. 79, rezervat, tepër urgjent, Beograd, 18 maj 1946.

⁸ *Po aty*, viti 1946, dos. 170, Tel. nr. 02-67, tepër rezervat, 15.5.1946, i Komandës së Regjimentit të Sarandës.

⁹ Paskal Milo, “Incidenti i Kanalit të Korfuzit (1946-1949)”, *Studime historike*, nr. 3-4 (2000), Tiranë: 2001, f. 117.

¹⁰ *AMPJ*, viti 1946, dos. 45.

drejtim të limanit të Sarandës”.¹¹ E pakënaqur nga përgjigja, më 30 maj, qeveria britanike dorëzoi një notë të dytë, në të cilën i referohej ligjit ndërkombëtar për të drejtën e kalimit nëpër ngushtica, “si në paqë ashtu edhe në luftë, si për anije lufte ashtu edhe për anije tregtare, kur këto ngushtica bëjnë pjesë në një rrugë kryesore të trafikut ndërkombëtar dhe kur lidhin dy pjesë të hapësirës së detit”. Që këtej konkludohej se “ngushticat brenda ujërave territoriale ose kalimi përmes tyre nuk quhet kalim përmes ujërave territoriale”.¹² Edhe njëherë, qeveria britanike kërkonte siguri se nuk do të kishte ndërhyrje të tjera në të drejtën e lundrimit përmes Kanalit të Korfuzit. Qeveria shqiptare, më 19 qershor, u përgjigj se ajo “as ka pasur as ka për qëllim të pengojë lundrimin në detin e hapur ose në ngushticën e Korfuzit të çfarëdo vapori e të çfarëdo kombësie qoftë, në rast se ky vapor respekton të drejtat dhe ligjet e vendit tonë, d.m.th. në qoftë se nuk hyn në ujërat territoriale shqiptare, nuk drejtohet drejt litoralit tonë, pa përmbushur (më parë – A. L.) formalitetet e duhura dhe pa lejen e autoriteteve shqiptare”.¹³ Në përgjigje, ambasadorit shqiptar në Beograd, më 2 gusht, iu dorëzua një tjetër notë e qeverisë britanike, e cila këtë herë ishte kërcënuese. Në qoftë se në të ardhmen nga bateritë bregdetare shqiptare, thuhej në notë, do të hapej zjarr ndaj cilësdo anijeje britanike, që kalon në Kanalin e Korfuzit, atëherë përgjigja do të jetë e njëjtë, me zjarr.¹⁴ Kjo ishte nota e fundit.

Incidenti i 15 majit ishte pjesë e klimës politike të kohës. Nuk ka të dhëna që predhat në drejtim të kryqëzorëve britanikë të luftës të jenë urdhëruar nga qeveria shqiptare, por është evidente mungesa e vullnetit të saj për ta kapërcyer ngjarjen. E sigurt në mbështetjen e Moskës, por dhe e udhëzuar në çdo hap nga jugosllavët, duket se qeveria shqiptare e shfrytëzoi këtë rast për t’i kujtuar Perëndimit se për të sovraniteti i vendit ishte parësor. Nga ana tjetër, me precedentin shqiptar të 15 majit, qeveria britanike u ndje e fyer në prestigj dhe e cenuar në lirinë e pakufizuar që Mbretëria e Bashkuar kishte historikisht si “Zonjë e deteve”. Aq më shumë, nga një vend i vogël si Shqipëria! Pas kësaj ngjarjeje, me ndihmën e jugosllavëve, shqiptarët shtuan masat për të rritur aftësinë e mbrojtjes bregdetare, ndërsa britanikët përgatitën skemën për t’i vënë edhe një herë në provë shqiptarët dhe për t’i ndëshkuar ata, nëse nuk

¹¹ *Po aty*, viti 1946, dos. 25.

¹² *Po aty*.

¹³ *Po aty*.

¹⁴ *Po aty*, Notë nr. 408/39/46, datë 2 gusht 1946.

“kishin mësuar të sillen”. Në këtë mënyrë, incidenti rastësor i majit u bë pararendës për incidentin tragjik të tetorit.

22 tetor 1946

Ka tërhequr vëmendjen e studiuesve të ‘Incidentit të Kanalit të Korfuzit’ korrespondenca që Foreign Office ka pasur me Admiraliatin Britanik dhe ky i fundit me Komandën Britanike të Mesdheut, në muajt gusht-shtator 1946. Pjesë e kësaj korrespondence është edhe një letër e 21 shtatorit, në të cilën Kryekomandantit të Mesdheut i kërkohet:

“Vendosja e marrëdhënieve diplomatike me Shqipërinë është pjesë e axhendës së qeverisë së Britanisë së Madhe, e cila do të dëshironte të dinte nëse qeveria e Shqipërisë ka mësuar të sillen. Do të dëshironim të kishim informacion, nëse ndonjëra nga anijet tuaja ka kaluar nëpër Ngushticën e Kanalit të Korfuzit qysh nga gushti dhe nëse jo, kur keni planifikuar ta bëni këtë gjë së shpejti”.

Përgjigja e Kryekomandantit ishte se nëpër Ngushticë ende nuk kishte kaluar asnjëra nga anijet, “por parashikojmë ta bëjmë një gjë të tillë me HMS Mauritius dhe HMS Leander, si dhe dy destroyerë... më datën 22 tetor 1946”.¹⁵ Pra, në letër del e qartë se lundrimi i një muaji më vonë i anijeve britanike të luftës përgjatë ujërave territoriale shqiptare do të ishte enkas për qëllime testuese dhe, më shumë se aq, një demonstrim force.

Ashtu siç ishte programuar, më 22 tetor, në orën 13.30 minuta, kryqëzorët HMS Mauritius dhe Leander, si dhe dy destroyerë, HMS Saumarez dhe Volage, dolën nga Porti i Korfuzit në formacion kolonë, në drejtimin jug-veri. Skuadroni komandohej nga kundëradmirali Harold R. Kinahan, i njëjti person që kishte komanduar kryqëzorët HMS Orion dhe Superb, në lundrimin e 15 majit. Në orën 14.45 minuta, anijet ishin në pikën më të afërt me bregun shqiptar, 0.5 milje, Kepi Denta dhe që këtej ato morën kursin drejt veriperëndimit. Në orën 14. 53 minuta, anija HMS Saumarez ra në minë. Në vendngjarje mbërriti me të shpejtë një motoskaft i kapitenerisë së portit, por ushtarakëve shqiptarë iu refuzua ndihma pa u dhënë shpjegime. Për të ndihmuar anijen e dëmtuar u urdhërua HMS

¹⁵ www. icj.-cij. org. The International Court of Justice, Corfu Channel Case, Judgment of 9 April, 1946, p. 28; Shih edhe: AMPJ, viti 1949, dos. 219, Çështja e Kanalit të Korfuzit; Artur Meçollari, Incidenti i Kanalit të Korfuzit, Drejtësi e anuar, Triptik, Vlorë: 2009, f. 72.

Volage, por në orën 16.16 minuta ra edhe ajo në minë. Në orën 17.30, në ndihmë kishin ardhur edhe dy anije të tjera nga Korfuzi. Komandanti e ndiqte situatën nga kryqëzori *HMS Mauritius*, ku ishte vendkomanda. Anijet u kthyen në Portin e Korfuzit rreth mesnatës së 22 tetorit. Nga shpërthimet humbën jetën 44 oficerë dhe marinarë, si dhe u plagosën 42 të tjerë. Por sipas një komunikate të *Reuters*-it, humbja do të kishte qenë më e madhe, po qe se anijet nuk do të ishin në aksion dhe ekuipazhet në gatishmëri, për t'iu përgjigjur çdo zjarri të mundshëm nga bregu.¹⁶

Siç ndodh në këto raste, incidentin e pasuan notat përkatëse. Nota e parë ishte ajo e qeverisë britanike, më 26 tetor. Ajo vetëm sa njoftonte se “për shkak të aksidentit serioz që u ngjau kohët e fundit dy vaporëve të Madhërisë së Saj, të cilët kalonin përmes Kanalit të Korfuzit dhe për të cilët autoritetet shqiptare, s’ka dyshim se do të kenë dijeni, autoritetet britanike të minave, së shpejti do të spastrojnë Kanalin”.¹⁷ Përgjigja e qeverisë shqiptare, më 29 tetor, ishte protestuese, se “për të dytën herë luftanije të Britanisë së Madhe kanë shkelur ujërat tona territoriale, pa pasur aspak autorizimin e qeverisë sonë dhe kanë cenuar kësisoj integritetin e vendit tonë”. Për sa i përket spastrimit të Kanalit, nota thoshte se qeveria shqiptare nuk kishte kundërshtim që kjo të bëhej jashtë ujërave territoriale të Shqipërisë.¹⁸ Një ditë më parë, një protestë e ngjashme i ishte nisur edhe Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara, Trygve Lee, duke kërkuar “t’u jepet fund provokacioneve të tilla që i bëhen vendit tonë”.¹⁹ Një njoftimi të qeverisë britanike se spastrimi i minave do të bëhej më 12 nëntor, qeveria shqiptare iu përgjigj me një kundërpropozim për krijimin më parë të një komisioni mikst.²⁰ Propozimin e qeverisë shqiptare britanikët e panë si përpjekje për të vonuar operacionin e spastrimit, ndërkohë që duket se interesi i tyre, para së gjithash, ishte ekzaminimi i provave.

Më 12 nëntor 1946, pasdite, disa anije britanike “inspektuan” për dy a tri orë ujërat shqiptare. Të nesërmen, gjatë gjithë ditës, një numër i madh anijesh lufte, minaheqëse dhe motoskafe morën pjesë në atë që u

¹⁶ *AMPJ*, viti 1947, dos. 177, Malta, 26 tetor 1946, Komunikatë për shtyp e Admiralit Willis.

¹⁷ *Po aty*, viti 1946, dos. 179.

¹⁸ *Po aty*.

¹⁹ *Po aty*, viti 1946, dos. 178.

²⁰ *Po aty*, viti 1947, dos. 160, Raport mbi historikun e Incidentit të Korfuzit i MPJ për ambasadat shqiptare në Paris, Beograd dhe Moskë.

quajt Operacioni “Retail”. M. Shehu, i cili i ndiqte veprimet nga Kalaja e Sarandës, shënon se u gjetën gjithsej 23 mina, njëra prej tyre u plas në ujë, dy janë rimorkiuar për në Korfuz, ndërsa “nëntë janë fundosur dhe dhjetë të tjera lundrojnë ende mbi ujë”.²¹ Përveç protestës së qeverisë shqiptare për dhunim të sovranitetit, operacioni i 13 nëntorit solli edhe debate të tjera. Qeveria britanike kishte njoftuar qeverinë shqiptare se “spastrimi i Kanalit u rekomandua unanimisht nga Bordi Qendror i Spastrimit të Minave”, një organizatë e krijuar më 1945 për pastrimin e rrugëkalimeve detare. Por Bordi, nga ana e tij, me këmbënguljen e përfaqësuesit sovjetik, më 14 nëntor u detyrua të bëjë deklaratën e mëposhtme: “Në lidhje me njoftimet e fundit të shtypit, që kanë të bëjnë me dragimin prej dragaminave britanike të ujërave territoriale të Shqipërisë, në pjesën veriore të Ngushticës së Korfuzit, Bordi Qendror konstaton se ky dragim nuk u bë me direktivën dhe as me sanksionin e tij”.²² Megjithatë këtë deklaratë as autoritetet amerikane të marinës dhe as

²¹ *Po aty*, viti 1946, dos. 170.

²² *Po aty*, viti 1947, dos. 175. Në fund të Luftës së Dytë Botërore, katër Fuqitë e Mëdha ranë në marrëveshje të krijojnë një organizatë ndërkombëtare për pastrimin e ujërave detare nga minat e vëna gjatë luftës. Organizata Ndërkombëtare për Pastrimin e Minave të Ujërave Evropiane, me qendër në Londër, filloi nga puna më 22 nëntor 1945. Sipas statutit të organizatës, ajo kishte një bord qendror, me përfaqësues të komandave detare të Britanisë së Madhe, të Francës, të Bashkimit Sovjetik dhe të Shteteve të Bashkuara, që kryesohej nga një oficer i lartë i flotës britanike. Ujërat detare të Evropës u ndanë në katër zona, njëra prej të cilave Zona e Mesdheut. Bordi i kësaj zone përfaqësohej nga Mbretëria e Bashkuar, Bashkimi Sovjetik, ShBA, Franca, Jugosllavia dhe Greqia. Me statusin e vëzhguesit ishin Egjipti, Portugalia, Spanja dhe Turqia. Ndërsa Italia dhe Gjermania, si vende të mundura, thirreshin për të dhënë informacion dhe për të marrë detyra. Shqipëria nuk u thirr në këtë organizatë, me arsyetimin se ajo nuk kishte mjete dhe specialistë për heqjen e minave. Ujërat e saj detare u lanë nën kujdesin e Greqisë. Mospërfshirja e Shqipërisë në Organizatën Ndërkombëtare të Spastrimit të Minave, mungesa e përfqësimit të saj në Bordin e Mesdheut, si dhe lënia nën kujdestarinë e Greqisë të ujërave shqiptare, ka sjellë mjaft debate, si në Bordin Qendror ashtu edhe në atë të Mesdheut. Kjo dëshmohet nga protokollat e mbledhjeve të këtyre bordeve, një pjesë e të cilave gjenden në Arkivin e Ministrisë së Punëve të Jashtme të Republikës së Shqipërisë, me sa duket siguruar në atë kohë nga përfaqësuesi sovjetik dhe jugosllav në borde. Sipas këtyre dokumenteve, del se pjesëmarrja shqiptare në Bordin e Mesdheut është hapur nga përfaqësuesi jugosllav dhe mbështetur nga ai sovjetik që në shkurt 1946, por përfaqësuesi grek deklaroi se qeveria e tij ishte kundër. Edhe më këmbëngulëse ka qenë kërkesa e përsëritur se nuk ishte në të drejtën e Bordit që ujërat territoriale të një vendi të hynin nën përgjegjësinë e një vendi tjetër, pasi viheshin në dyshim të drejtat sovraane të një shteti. Por si njëra dhe tjetra çështje nuk

ato britanike nuk ia dhanë shtypit, me arsyetimin se kjo i kapërcente kompetencat e Bordit.

Raporti për operacionin e 13 nëntorit dhe ekspertiza për minat u bë pjesa thelbësore e Dosjes së Korfuzit. Pala britanike këmbënguli: 1) se më 22 tetor anijet ranë në mina pikërisht aty ku ujërat ishin pastruar dy vjet më parë nga minaheqëset britanike dhe prej asaj kohe Kanali ishte përdorur për lundrim; 2) se minat ishin të vëna rishtas, pasi kavot e ankorimit kishin ende graso dhe se coprat e gjetura në anijen e dëmtuar *Volage* vërtetonin origjinën e minave të 22 tetorit; 3) se fusha e minuar, aq afër bregut shqiptar, tregon se ishte vënë nga vetë qeveria shqiptare ose me dijeninë e saj, pa njoftuar përdoruesit e Kanalit, siç e kërkon Konventa e Hagës e vitit 1907 dhe rregullat e thjeshta të njerëzimit; 4) se për këto arsye qeveria shqiptare duhej të kërkonte ndjesë publike, si dhe të paguante reparacionet për dëmet materiale dhe humbjet njerëzore.²³ Kjo u shënuar në notat britanike për qeverinë shqiptare, u theksua në raportin për në Këshillin e Sigurimit dhe, më në fund, në memoriet britanike për në Gjykatën Ndërkombëtare të Drejtësisë. Nga ana e saj, pala shqiptare solli për kundërgjendje një letër dhe disa harta *Medri* (*Mediterranean Route Instructions*) që Kryetari i Misionit Ushtarak Britanik në Shqipëri, Hodgson, i dërgonte Shtabit të Përgjithshëm të Ushtrisë Kombëtare Shqiptare, më 25 janar 1946. Në këtë letër thuhej: “Në hartën e minave vijat e gjelbra tregojnë zonat e spastruara nga minat, por Komanda e Mesdheut nuk merr asnjë përgjegjësi për përpikmërinë e kësaj harte dhe çdo anije shqiptare që përdor informatat e dhëna në të, i bën këto nën përgjegjësinë e vet”.²⁴ Shqipëria nuk e pranoi të kishte vënë mina dhe as se kishte dijeni për to. Madje ajo akuzoi britanikët se minat mund të ishin vënë pasditen e 12 nëntorit, kur disa anije hynë në ujërat shqiptare, një ditë para operacionit të spastrimit.

Në janar 1947 konflikti midis qeverisë britanike dhe asaj shqiptare u vu në rendin e ditës të Këshillit të Sigurimit të Kombeve të Bashkuara. Debati për çështjen filloi më 18 shkurt. Aleksandër Cadogan, përfaqësuesi i përhershëm i Britanisë së Madhe në Këshillin e Sigurimit,

gjetën mbështetje nga përfaqësuesit perëndimorë, shenjë e qartë e reflektimit të një marrëdhënieje të re politike midis Lindjes dhe Perëndimit.

²³ *Po aty*, viti 1946, dos. 179; viti 1948, dos. 228.

²⁴ *Po aty*, viti 1946, dos. 174, Minefields of Albania, British Military Mission, Albania to ANA General Staff, 25 January 1946.

përsëriti akuzën e njohur të britanikëve. Ndërsa fjala e kryetarit të delegacionit shqiptar H. Kapo ishte më shumë një kundërpërgjigje politike me tone të ashpra. Në pamundësi që konflikti të zgjidhej midis palëve, në prill KS vendosi që çështja t'i kalonte për shqyrtim Gjykatës Ndërkombëtare të Drejtësisë. Më 22 maj Gjykata regjistroi ankesën britanike kundër qeverisë shqiptare. Kjo e fundit u njoftua po atë ditë të caktonte një përfaqësues pranë Gjykatës, po kështu edhe një gjyqtar *ad hoc* me të drejta të barabarta me gjyqtarët e tjerë.²⁵ Kjo ishte çështja e parë me të cilën filloi punën Gjykata Ndërkombëtare e Drejtësisë, krijuar sipas Kartës së Kombeve të Bashkuara, në qershor 1945.

Çështja në Gjykatë dhe e fshehta britanike

Më 2 korrik 1947, qeveria shqiptare njoftoi se do të merrte pjesë në gjyq dhe se përfaqësues i saj zyrtar do të ishte Kahreman Ylli, ministër fuqiplotë i Shqipërisë në Paris. (Në shkurt 1949, në vend të K. Yllit, si përfaqësues i Shqipërisë do të caktohej B. Shtylla). Megjithatë në njoftimin e mësipërm qeveria shqiptare nuk harroi të shprehej se qeveria britanike e kishte çuar çështjen në gjyq me kërkesë të njëanshme, në kundërshtim me Rezolutën e Këshillit të Sigurimit dhe me dispozitat e Statutit të Gjykatës, që do të thoshte se dy qeveritë, palë në konflikt, duhej të bënin kompromisin e rastit. Qeveria shqiptare e shfrytëzoi këtë rrethanë për të fituar kohë, deri sa më 25 mars 1948 u arrit marrëveshja midis palëve. Për palën britanike ajo u nënshkrua nga Eric Beckett, këshilltar ligjor në Foreign Office dhe për palën shqiptare nga K. Ylli. Në thelb, Marrëveshja shtronte dy pyetje për Gjykatën: 1) Sipas të drejtës ndërkombëtare, a ishte Shqipëria përgjegjëse për shpërthimet që ndodhën më 22 tetor 1946 në ujërat shqiptare dhe a duhej ajo të paguante dëmshpërblime për dëmet dhe humbjet që pasuan; 2) Me veprimet e flotës së saj, Mbretëria e Bashkuar a kishte shkelur sovranitetin e RPSH më 22 tetor dhe më 12 e 13 nëntor 1946, si dhe a duhej t'i jepte ajo kompensim Shqipërisë?²⁶

Në shtator 1948 Dosja *The Corfu Channel case* ishte gati. Në nëntor Gjykata hapi seancat publike. Deri atëherë pala shqiptare, me ndihmën e jugosllavëve, kishte caktuar si gjyqtar *ad hoc* kryetarin e

²⁵ *Po aty*, viti 1947, dos. 163.

²⁶ www.icj-cij.org, International Court of justice, The Corfu Channel case, Special Agreement concluded on March 25th, 1948.

Gjykatës së Bratislavës Igor Daxner dhe për të mbrojtur çështjen kishte thirrur profesorët Vladimir Vochoč dhe Ivo Lapena, specialistë të së drejtës ndërkombëtare, i pari çek dhe i dyti kroat. Por në nëntor, për shkak se u sëmur, Daxner u zëvendësua nga B. Ečer, jurist çek. Ndërsa Vochoč duket se nuk ishte fort i pëlqyer për palën shqiptare. Në qershor, K. Ylli i dërgoi H. Kapos një informacion rezervat, ku shprehej mosbesim i plotë se Vochoč do të mund ta mbronte tezën shqiptare të çështjes së Korfuzit.²⁷ Vochoč u zëvendësua. Më vonë për të u njoftua se autoritetet çeke e kishin arrestuar në tentativë për t'u arratisur nga vendi dhe se ai ishte dënuar me dhjetë vite burg.²⁸ Për palën shqiptare mbrojtjen e mori përsipër juristi dhe politikani francez Pierre Cot, bashkë me tre ndihmës të tij parisienë. Përveç E. Beckett, përfaqësues i qeverisë, pala britanike mbrojtjen ia kishte ngarkuar Prokurorit të Përgjithshëm, Hartley Shawcross, çka tregonte se për qeverinë mbretërore ky proces ishte vërtet i rëndësishëm.

Por në prag të seancave orale, ndodhi ajo që i zuri në befasi britanikët. Njëra nga pikat më të rëndësishme të këtij procesi ishte ajo e natyrës së kalimit (lundrimit) të anijeve më 22 tetor. Britanikët në paraqitjen para Gjykatës, ashtu si dhe më parë në Këshillin e Sigurimit, iu mbajtën versionit se kalimi i anijeve të tyre në Kanalin e Korfuzit, më 22 tetor, ishte bërë në përputhje me të drejtën zakonore ndërkombëtare dhe se ky kalim kishte qenë paqësor (*innocent passage*). Shqiptarët, nga ana e tyre, argumentonin se kalimi nuk kishte qenë paqësor, përkundrazi agresiv dhe provokativ. Në mbështetje të këtij versioni, pala shqiptare i kërkoi trupës gjyqësore të njihej me *urdhurat e lundrimit të skuadriljes*. Gjykata e vlerësoi kërkesën si të arsyeshme dhe ia përcolli atë përfaqësuesit zyrtar të qeverisë britanike. Urdhurat e lundrimit ruheshin në Komandën e Stacionit Mesdhetar në Maltë dhe u morën që andej më 1 tetor 1948. Por njohja me këto dokumente shkaktoi një pështjellim të vërtetë në administratën britanike dhe ku në tre muaj debatesh, përveç këshilltarëve ligjorë, u përfshinë Prokurori i Përgjithshëm, Ministri i Drejtësisë, Ministri i Jashtëm, Ministri i Marinës dhe, bashkë me ta, Kryeministri. Dokumentet ku fshihej enigma mbanin emrin e koduar XCU (*Exercice Corfu*) dhe XCU 1, të datave 5 dhe 13 tetor 1946. Fakti që këto dokumente ishin mbajtur larg edhe grupit të mbrojtjes, shkaktoi

²⁷ AMPJ, viti 1948, dos. 227.

²⁸ Po aty, viti 1949, dos. 216/1.

irritim, sidomos tek Prokurori H. Shawcross. Por nuk është kjo thelbësorja. Ajo që ndodhi është se dokumentet u mbajtën të mbyllura deri në fund edhe për Gjykatën. Tanimë ato i përkasin Arkivit Kombëtar të Londrës dhe janë të hapura për përdorim. Një qasje të shkëlqyer për këto dy dokumente dhe për konfuzionin e krijuar në Kabinetin e Kryeministrit britanik, C. R. Attlee, na e ka sjellë profesor Anthony Carty, përmes punimit “Çështja e Kanalit të Korfuzit dhe urdhrat e munguar të Admiraliatit”, botuar më 2004.²⁹

Prokurori i Përgjithshëm, Hartley Shawcross, konstatoi se dokumenti XCU, datë 5 tetor 1946, ishte një memorandum i klasifikuar “top secret” i kundëradmiralit H. Kinahan, në zbatim të porosisë së Ministrisë së Marinës për të provuar reagimin shqiptar pas notave të shkëmbyera midis dy qeverive për incidentin e 15 majit. Dokumenti sqaronte rrugëkalimin e anijeve në veri të Kanalit të Korfuzit, në rrugën Medri; sqaronte se dy avionë shënjes do të ishin gjithë kohës në ajër, për të hyrë në veprim, nëse do të duhej; sqaronte vendndodhjen e baterive bregdetare të Sarandës, pozicionet e zjarrit, transhetë, armatimet e identifikuar etj. Në vijim të XCU, dokumenti XCU ONE, datë 13 tetor, përmbante planin e operacionit, mënyrën e lëvizjes së anijeve, shmangien nga rruga në drejtim të bregut shqiptar dhe mundësinë e përdorimit të avionëve në atë çast. Dokumenti saktëson më tej se në qoftë se bateritë shqiptare do të hapnin zjarr në drejtim të anijeve, atëherë do të ndërmerrej operacioni shpagues nga deti dhe ajri, që shpresohet të zgjaste jo më shumë se një orë. Nëse nuk do të kishte zjarr, anijet do të merrnin kthesën me drejtim perëndimin, jashtë Kepit të Qefalit. Në fund shpjegohen mjetet e komunikimit, me radio, frekuencat dhe frekuencat rezervë.³⁰

²⁹ Anthony Carty, “The Corfu Channel case – and the missing Admiralty orders”, *The Law and Practice of International Courts and Tribunals*, Koninklijke Brill NV, Leiden, The Netherlands, 2004, pp. 1-35. A. Carty është shëf i të Drejtës Publike në Universitetin e Aberdinit, Skoci. Autor i një vargu të gjatë studimesh dhe publikimesh shkencore brenda dhe jashtë Anglisë, kryesisht për të drejtën ndërkombëtare, të drejtat e njeriut dhe raportet e pushteteve. Një përmbledhje të punimit të cituar në këtë referencë, për herë të parë e bëri të njohur për publikun shqiptar autorja e këtij libri, në një intervistë të saj në të përditshmen *Panorama*, 10 dhjetor 2009. Më tej, këtë punim e kanë përmendur edhe P. Milo në *Gazeta Shqiptare*, 2 shkurt 2010 dhe A. Tare në po të njëjtën gazetë, 7 shkurt 2010.

³⁰ Public Record Office, Ref. ADM 1 22704, Memorandum nr. 0321/13, The Use of the North Channel Corfu (XCU), 5th October, 1946, XCU ONE, Plan of Operations (Further Memorandum XCU dated 5th October, 1946), Top secret, HMS Mauritius at

Kjo ishte përmbajtja e dokumenteve. Për prokurorin H. Shawcross gjithçka u bë e qartë. Më 15 tetor 1948, ai u tërhoq nga grupi i mbrojtjes, duke ia lënë vendin zëvendësprokurorit F. Soskice. Që prej asaj dite ai komunikoi në mënyrë të përsëritur me të gjithë ministrat që kishin lidhje me procesin, si dhe me Kryeministrin. Ai i shkroi këtij të fundit se dokumentet e Marinës Ushtarake tregonin se “Exercice Corfu” nuk ishte një lundrim paqësor dhe se ai ishte bërë enkas “për të lëshuar brezin” (*trailing our coats*), me fjalë të tjera për të kërkuar sherr me shqiptarët. Ai ndalej në të gjitha pikat komprometuese, urdhrin për ndryshimin e papritur të lundrimit “me gjysmërrrotullimi” (*turn about*) në Medri, përgatitjen me avionë, zjarrin njëorësh e deri te investigimi i mëparshëm mbi territorin shqiptar, çka ishte dhunim i sovranitetit të Shqipërisë, por që ishte mohuar para Këshillit të Sigurimit.³¹

Çështja që mori tre muaj diskutime ishte nëse duheshin hapur ose jo përpara Gjykatës dokumentet e kërkuara prej saj. Fillimisht u debatuan të këqijat që mund të vinin nga hapja ose moshapja e dokumenteve. Të shumtët mendonin se hapja do të sillte humbjen e sigurt, por kishte të tjerë që mbronin idenë e hapjes, sepse refuzimi për hapjen e dokumenteve do të thoshte se kishte diçka për të fshehur. Me versionin e moshapjes më në fund u pajtua edhe vetë prokurori Shawcross, sipas motivit: “*mirë ose keq, ky është atdheu im*”. Pika si do të përligjej moshapja e dokumenteve u mbyll shpejt, me argumentin “për arsye shtetërore”. Pika e fundit ishte si do të përballohej moshapja. Kryesisht për këtë, në janar 1949, u bënë dy konferenca të zgjeruara midis departamenteve të institucioneve të përfshira. Më i zellshmi për moshapjen e dokumenteve kuptohet se ishte Ministri i Marinës, pasi ai ishte i implikuari. Madje ai sugjeroi se Gjykata duhej lënë të hamendësonte, gjë që ishte një ide interesante. Me këmbënguljen e Ministrin të Marinës u bashkua edhe Kryeministri. Megjithatë, H. Shawcross la një dritare për zëvendësin e vet, F. Soskice, duke udhëzuar se ishte në vlerësimin e tij, nëse hapja e dokumenteve do të ishte e pashmangshme. Por Kryeministri mbylli çdo hapësirë, duke i kërkuar Prokurorit të Përgjithshëm se në një rast të tillë ai do të kthehej për

Famagusta, 13th October, 1946; cituar nga A. Carty, *The Corfu Chanel case...* pp. 30-34.

³¹ A. Carty, “The Corfu Channel case...”, p. 6.

instruksione.³² Në Gjykatë pikën për moshapjen e dokumenteve e mbrojti E. Beckett. Shpëtimtare për çështjen ishte ajo që kishte ndodhur në terren. Pas rënies në mina, skuadrilja nuk u përgjigj me zjarr, por mori masa për tërheqje. Fjalët e Beckett duket se bënë efektin e duhur, kur ai deklaroi që nëse urdhri për lundrim do të autorizonte veprime të tjera, përveç kalimit paqësor, atëherë është e sigurt se anijet do të zbatonin urdhrin.³³ Sipas mbrojtjes, më e rëndësishmja ishte ajo çfarë bënë anijet në fakt dhe jo çfarë ato mund të kishin bërë.

Ruajtja e të fshehtës së britanikëve erdhi përmes manipulimeve të procesit.³⁴ Mbrojtja e kësaj të fshehte i shpëtoi “nderin” Mbretërisë së Bashkuar, por goditi në prestigj tempullin e lartë të drejtësisë.

Ndëshkimi

Me vendimin e saj, më 9 prill 1949, Gjykata Ndërkombëtare e Drejtësisë u shpreh mbi përgjegjësitë e palëve, ashtu siç e kishin kërkuar ato vetë në Marrëveshjen e 25 marsit 1948. Për ironi, njëra nga dy pikat më të debatueshme, pikërisht ajo që kishte sjellë aq shumë pasiguri e pështjellim në administratën britanike, shkoi në favor të qeverisë së Londrës. Nga 16 gjyqtarë, 14 prej tyre votuan se më 22 tetor 1946 Mbretëria e Bashkuar nuk e kishte shkelur sovranitetin e Shqipërisë. Në pikën tjetër se a ishte Shqipëria përgjegjëse për shpërthimet që ndodhën më 22 tetor, si dhe për dëmet dhe humbjet njerëzore që shkaktuan, me 11 vota pro dhe 5 kundër, Shqipëria u quajt përgjegjëse. Megjithatë pala shqiptare u ndje e lehtësuar që operacionin e anijeve britanike më 12 e 13

³² PREM, Person and Secret, CRA to Sir Hartley Shawcross, 14 January 1949; Ref. marrë nga A. Carty, *The Corfu Channel case...* p. 25.

³³ ADM 116/ 5758, *Closing Addresses to the Court*, at p. 96; Ref. marrë nga A. Carty, “*The Corfu Channel case...*”, p. 27.

³⁴ Në memorien britanike të 1 tetorit 1947, përgatitur për Gjykatën Ndërkombëtare të Drejtësisë, sqarohet, ndër të tjera, çasti i shpërthimit në anijen Saumarez, duke bashkëngjitur një foto që thuhet se është marrë tridhjetë sekonda pas shpërthimit (*AMPJ*, viti 1947, dos. 163). Media shqiptare ka publikuar së fundmi disa sekuenca filmike, nxjerrë nga arkivat britanike, që tregojnë çaste të lundrimit të 22 tetorit 1946, përfshirë edhe çastin e shpërthimit në anijen Saumarez. Kronika e filmuar dëshmon se në përgatitjet e këtij lundrimi ishin parashikuar edhe masat për të dokumentuar gjithçka nga operacioni dhe nga incidenti i mundshëm. Por ky dokument, i cili është një provë e sekondës së parë të shpërthimit, nuk iu paraqit Gjykatës. Në vend të tij u paraqit një foto e sekondës së tridhjetë, gjë që flet për një tjetër fshehje të qëllimshme. (Shënim i autores)

nëntor Gjykata e kishte quajtur unanimisht shkelje sovraniteti dhe se ky vendim, sipas saj, për Shqipërinë përbënte një satisfaksion të përshtatshëm.³⁵

Në Hagë u vendos jo vetëm që Shqipëria ishte përgjegjëse për shpërthimet në ujërat e saj detare, por ajo duhej të shpërblente dëmet materiale dhe humbjet njerëzore. Për shumën e dëmshpërblimit Gjykata vendosi të shprehej në një seancë tjetër. Ishte kjo pikë e vendimit që solli reagimin e qeverisë shqiptare. Sipas saj, nuk ishte në të drejtën e Gjykatës të shprehej për masën e dëmshpërblimit, pasi kjo nuk përmbahej në Marrëveshjen e 25 marsit dhe se kjo ishte një çështje për t'u zgjidhur midis dy qeverive. Ajo u druhej penalteteve të larta dhe për këtë arsye B. Shtylla u orientua t'u komunikonte britanikëve vullnetin e qeverisë shqiptare për të diskutuar drejtpërdrejt me përfaqësuesin e qeverisë së Londrës dhe për të arritur në një përfundim të kënaqshëm për të dyja palët.³⁶ Por përgjigja e E. Beckett ishte: "Jam konsultuar me autoritetet këtu, të cilët janë të mendimit të mos ndërpritet procedura para gjyqit e që gjyqi duhet të jetë kompetent për të dhënë gjykimin mbi shumën e dëmeve".³⁷

Dokumentet tregojnë se ende pa u dhënë vendimi i Gjykatës, administrata shqiptare u ndje e shqetësuar se mos qeveria britanike vinte dorë mbi arin shqiptar të depozituar në Londër, qoftë me sekuestro konservative, deri sa të përfundonte gjyqi, apo duke ekzekutuar vendimin, nëse pala shqiptare shpallej fajtores.³⁸ Historia e arit tashmë dihet, pasi ajo është në të gjitha tekstet e shkollave. Më 16 shtator 1943, Ambasada gjermane në Romë njoftonte se një aksion i befasishtëm i një komande SS kishte bërë të mundur të konfiskohej nga Banka e Romës afërsisht 3 tonë ar dhe 12 tonë kartëmonedha në llogari të Bankës Kombëtare të Shqipërisë. Në njoftim thuhej se ari do të përcillej të nesërmen në Berlin me një a dy avionë specialë, ndërsa kartëmonedhat, bashkë me klishtë për shtypjen e monedhave, pjesë-pjesë do të vinin në

³⁵ AMPJ, viti 1949, dos. 219, Çështja e Kanalit të Korfuzit; Shih edhe *Po aty*, viti 1949, dos. 216/1, Radiogram shifër nr. 1/34, rez. i B. Shtyllës për Ministrinë e Jashtme, Paris, më 10 prill 1949.

³⁶ *Po aty*, viti 1949, dos. 217/2.

³⁷ *Po aty*, Radiogram shifër nr.2/97, rez. i B. Shtyllës për Ministrinë e Jashtme, Paris, më 15.9.1949.

³⁸ *Po aty*, viti 1949, dos. 220.

Tiranë.³⁹ Ari që u mor nga Banka e Romës ishte mbulesa metalore e kartëmonedhave që Banka e Shqipërisë kishte hedhur në qarkullim dhe, si e tillë ishte pronë e shtetit shqiptar. “Ai u ambalazhua në 55 arkëza, të mbyllura me rrip çeliku... dhe u vendos në depot nëntokësore të Reichbank, si ar që i përkiste Drejtorisë Qendrore të Bankës Kombëtare të Shqipërisë”.⁴⁰ Në prill 1945, në Kaiseroda, një kripore në Gjermani, forcat Aleate gjetën një pjesë të thesarit gjigand, grabitur nga 11 vende të Evropës, për të mbajtur makinerinë naziste të luftës. Në këto depo u identifikuan edhe 55 arkëzat me arin shqiptar.⁴¹

Kërkesën e qeverisë shqiptare që “thesari i Bankës së Shqipërisë t’i kthehej integralisht asaj”, e mori në shqyrtim Komisioni Tripalësh i Arit Monetar, krijuar në shtator 1946, me pjesëmarrjen e SHBA, Britanisë së Madhe dhe Francës. Ndërkohë kundër kësaj kërkesë ishte depozituar një pretendim tjetër, sipas të cilit Banka Kombëtare e Shqipërisë, më 1925, ishte krijuar mbi bazën e kapitaleve të investuara nga një grup financiar italian e, për këtë arsye, thesari nuk i përkiste Shqipërisë, por Italisë.⁴² Sidoqoftë, më 1948, Komisioni i hodhi poshtë rivendikimet italiane dhe njoftoi përfaqësuesin shqiptar në IARA (*Interallied Reparations Agency*) se Shqipërisë do t’i kthehej 1121 kg ar. Bashkë me njoftimin u kërkuua të firmosej një deklaratë se hiqej dorë nga kërkesa të tjera shitesë për reparacione. Ngurimi për ta firmosur një deklaratë si kjo e shtyu çështjen në vitin tjetër. Por kur pala shqiptare vendosi ta firmoste deklaratën dhe kur ajo ishte në tratativa me bankat për të kryer transferimin e arit, pikërisht atëherë u shfaqën pengesa të tjera. Më 19 maj 1949, përfaqësuesi shqiptar në IARA njoftoi Komisionin Tripalësh se qeveria shqiptare ishte gati të merrte në dorëzim sasinë e caktuar të arit. Ndërsa më 1 qershor, Sekretari i Përgjithshëm J. A. Watson u përgjigj se për ruajtjen dhe lëvrimin e arit, Komisioni vepronte nën urdhrat e tri qeverive që e kishin krijuar dhe se ai do t’i përgjigjej kërkesës së palës shqiptare,

³⁹ Ambasada gjermane në Romë, Ministrisë së Punëve të Jashtme, Telegram i shifruar nr. 23, Romë, më 16 shtator 1943. *Dokumente të institucioneve gjermane për historinë shqiptare 1941-1944*, përgatitur nga dr. Hakif Bajrami, Prishtinë: “Vatra”, 1998, f. 76.

⁴⁰ Pirro Vito, *Ari Monetar Shqiptar i grabitur nga pushtuesit fashistë dhe nazistët gjermanë gjatë Luftës së Dytë Botërore*, punim disertacioni, depozituar në Arkivin e MPJSh, f.13.

⁴¹ Ksenofon Krisafi, *Në kërkim të arit*, Tiranë: Botimet “Dita 2000”, UET Press, f. 68.

⁴² *Po aty*, f. 85.

sapo të kishte marrë udhëzimet e tri qeverive.⁴³ Po atë muaj, ambasadori Shtylla iu drejtua Tiranës: “Duket qartë se Anglia do ta bllokojë arin për reparacionet e gjyqit, prandaj të studiohet me kohë kjo gjendje e re”.⁴⁴

Në kontekstin e komunikimeve të mësipërme, ia vlen të shënohet edhe një hollësi. Ndër arsyet që Komisioni bllokoi veprimet për lëvrimin e arit, u mor vesh se qeveria italiane kishte riaktivizuar pretendimet e saj për arin shqiptar. E veçanta është se pretendimet italiane ishin të njëjta me ato që ishin ngritur dy vjet më parë dhe se Komisioni ato i kishte shqyrtuar me hollësi dhe kishte dhënë përgjigje kundër. Duket se deri sa Gjykata të vendoste për masën e dëmshpërblimit nga qeveria shqiptare, nën ndikimin britanik, Komisioni gjeti një mënyrë për të shtyrë ekzekutimin e vendimeve që ai vetë kishte marrë. Kjo ishte edhe një përgjigje për lojën e shqiptarëve, të cilët ishin të interesuar për të kundërtën, të shtyhej sa më tepër gjyqi dhe të fitohej kohë me Komisionin.⁴⁵ Zhvillimet e mëvonshme treguan se çështja e arit shqiptar “u ndërthur me konfliktin anglo-shqiptar për incidentin e Kanalit të Korfuzit dhe, e bllokuar, së bashku me të, do të përshkonte dekada të tëra, pa mundur të veçohej prej saj, por as edhe të zgjidhej”.⁴⁶

Më 15 dhjetor 1949, Gjykata Ndërkombëtare e Drejtësisë, me 12 vota pro dhe 2 kundër, vendosi që Shqipëria të dëmshpërblejë Mbretërinë e Bashkuar në shumën 843 mijë 947 lira stërlina. Qeveria shqiptare nuk bashkëpunoi me Hagën dhe as mori pjesë në gjykim për këtë pjesë të vendimit. Por të dy palët u treguan të gatshme të diskutonin me njëra-tjetrën për dëmet; britanikët me të drejtën për të kërkuar ekzekutimin e një vendimi gjyqi, shqiptarët me tezën se, megjithëse nuk e njihnin kompetencën e Gjykatës për të vendosur për këtë çështje, ata ishin të interesuar për një zgjidhje të arsyeshme. Që prej 13 prillit 1950 deri më 22 janar 1951 u bënë pesë takime midis B. Shtyllës dhe E. Beckett, të pesta në Paris, në Hotel Bristol. Takimet ishin të shpenguara, pa një protokoll strikt, gjë që e ka vërejtur me të drejtë studiuesi K. Krisafi. Ndoshta të fshehtat e ngjarjes dhe të fshehtat e vetë procesit, të njohura

⁴³ AMPJ, viti 1949, dos. 220.

⁴⁴ *Po aty*.

⁴⁵ *Po aty*. Sipas një radiogrami nga Parisi, më 7 qershor 1949, Legata shqiptare i kërkonte sqarime Ministrisë së Jashtme për të konfirmuar nëse “mendimi është ta shtyjmë gjyqin sa më shumë”. Përgjigja e Ministrisë u dha të nesërmen: “Kështu është, por vetëm për dijeninë e Beharit dhe të miqve dhe shumë sekrete. Manushi”.

⁴⁶ K. Krisafi, *vep. e përm.*, f. 125.

për palët qeveritare, sugjeronin zgjidhje të buta. Sidoqoftë bisedimet ishin pa sukses. Britanikët kishin pranuar një shifër sa gjysma e masës së dënimit, por Shtylla kishte marrë porosi për jo më shumë se 40 mijë paund. Më 25 janar 1951, Beckett transmetoi porosinë e qeverisë së tij se ofertën nuk ia vlente ta merrje në konsideratë dhe po ashtu ajo nuk mund të ishte bazë për të rifilluar diskutimet.⁴⁷

Diskutimet u rihapën vetëm më 1985, për t'u mbyllur pas 11 vjetëve, kur një Marrëveshje e arritur në Londër, më 29 tetor 1996, midis një delegacioni të Republikës së Shqipërisë dhe delegacionit të Komisionit Tripalësh të Arit Monetar, i dha fund odisesë së gjatë të arit shqiptar. Me këtë akt Shqipërisë iu kthyen 1.574,35 kg ar, grabitur nga gjermanët në Luftën e Dytë Botërore dhe mbajtur në sekuestro konservative për 50 vjet. Në këmbim, pala shqiptare pranoi t'i shlyente 2 milionë dollarë Anglisë, si pretendime financiare që ajo kishte ndaj Shqipërisë. Për këto 2 milionë dollarë në dokumente nuk u përmend asgjëkund sanksioni i Hagës, edhe pse kjo shlyerje është e lidhur tërësisht me të.

E fshehta shqiptare

Shqipëria u shpall fajtoare nga Gjykata Ndërkombëtare e Drejtësisë me prova të tërthorta. Akuza se minat i kishte vënë pala shqiptare ra poshtë me argumentin se ajo nuk kishte mjete dhe specialistë për këtë qëllim. Po kështu nuk u provua as dëshmia e dy oficerëve jugosllavë, sipas të cilëve disa ditë para incidentit ishin nisur nga Porti i Sibenikut dy anije jugosllave, ngarkuar me mina gjermane të tipit GY. Mbetej për t'u provuar nëse kishte ose jo dijeni pala shqiptare se në ujërat e saj territoriale ishin vënë fusha të minuara. Një komision ekspertësh shkoi dy herë në bregdetin e Sarandës dhe ai konkludoi se operacioni i minimit duhej të ishte vënë re nga rojet bregdetare, nëse kushtet meteorologjike kishin qenë normale. (Mbi të vërtetën do të hidhej më shumë dritë, nëse do të kishim në dorë raportet e shërbimit të rojeve bregdetare. Në arkivin e Ministrisë së Mbrojtjes deri më tani nuk janë gjetur të dhëna. Ka gjasa që operacioni t'i jetë shmangur enkas vëzhgimit ose komanda të jetë udhëzuar të mos lërë raporte të shkruara.) Veç të tjerash, Gjykata kishte vërejtur se pavarësisht datës së saktë, kur ishin vënë minat, Kanali

⁴⁷ AMPJ, viti 1951, dos. 265.

mbahej i vëzhguar me vigjilencë të lartë nga rojet e bregdetit. Me këtë arsyetim, ajo erdhi në përfundimin “se vendosja e zonave të minuara nuk mund të jetë kryer pa dijeninë e Shqipërisë”.

Në logjikën e provave të tërthorta për fajësinë e Shqipërisë, Gjykata solli në vëmendje edhe një fakt tjetër. Qeveria shqiptare protestoi me të drejtë se më 12 dhe 13 nëntor britanikët kishin shkelur sovranitetin e Shqipërisë, duke ndërmarrë pa lejen e saj operacionin e spastrimit të minave. Por ajo heshti dhe as kërkoi investigime, kur supozohej se dikush kishte minuar fshehurazi ujërat territoriale të këtij vendi. E njëjta gjë është nënvizuar edhe në një raport të përfaqësuesit zyrtar të palës shqiptare në Gjykatë, B. Shtylla, i cili konkludon se “kjo lë përshtypjen sikur ne e dinim ekzistencën e minave ose, së paku, nuk u interesuam të dinim burimin”.⁴⁸ Kujtojmë, gjithashtu, se në takimin e Titos me Hoxhën në Beograd, qershor 1946, tema e mbrojtjes bregdetare të Shqipërisë kishte zënë mjaft vend. Sipas Titos, Vlora dhe Saranda kishin rëndësi të madhe strategjike, pasi mbizotëronin si hyrjen në Adriatik, ashtu edhe daljen prej tij. Për këtë qëllim Hoxhës iu premtua se në Shqipëri do të shkonin për ndihmë disa specialistë ushtarakë jugosllavë.⁴⁹ Edhe pse në rekordet e atij bisedimi nuk ka të dhëna të jetë biseduar për minimin e bregdetit, është e sigurt se hapat e mëtejshëm rrjedhin prej atij takimi. Në vijim të këtij arsyetimi, shënojmë se operacionin e spastrimit të minave, më 12 e 13 nëntor, E. Hoxha ua transmetoi orë pas ore me radiograme Koçi Xoxes dhe Nako Spirut, të cilët gjendeshin në Beograd, në prag të nënshkrimit të Konventës Ekonomike midis dy vendeve. Kuptohet, gjithë ky informacion u përcillej udhëheqësve jugosllavë. Në këtë mori radiogramesh, veçojmë dy prej tyre. Në njërin, i cili duhet të jetë i datës 14 nëntor, E. Hoxha i shkruan K. Xoxes: “Tash që vaporët anglezë erdhën dhe hoqën minat, ne duhet të mendojmë *si do t'i mbrojmë portet dhe ujërat* (nënvizimi im, A. L.). Jam duke menduar për këto gjëra, por më parë se të vendosim, bisedo me Markon (A. Rankoviç – A. L.) për sa më poshtë dhe ç'mendon dhe ç'mund të na sugjerojë Shtatmadhoria Jugosllave.”⁵⁰ Pa prituri udhëzime, më 15 nëntor, Hoxha i drejtohet

⁴⁸ *Po aty*, Radiogram shifër 1/35, rez., 11 prill 1949, i B. Shtyllës nga Parisi për Ministrinë e Jashtme, V. 1949, D. 216/1.

⁴⁹ *Vostoçnaja Evropa v Dokumentah Rosijskih Arkivov 1944-1953, Tom I (1944-1948)*, Moskva-Novosibirsk, 1997, dokument nr. 159.

⁵⁰ *Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme të Shqipërisë* (më tej: AMPB), viti 1946, dos. 1, Dega e Shifrës, tel. nr. 27, pa datë.

përsëri Xoxes: “Ç’ mendon Shtatmadhuria jugosllave për deklarimin e Portit të Sarandës zonë ushtarake, si dhe gjithë portet e tjera të vogla rreth Sarandës?”⁵¹ Është më se e qartë se në vetëdijen e Hoxhës fushat e minuara kishin qenë deri atëherë mjete efikase mbrojtjeje dhe pas spastrimit të tyre, duket se ai është gjithnjë e më i motivuar në kërkim të masave të tjera kompensuese.

Këto dhe prova të tjera të tërthorta sa vjen e më shumë i kanë përforcuar dyshimet se shqiptarët ishin në dijeni për minat në bregdetin e tyre. Por arkivat ruajnë edhe prova të drejtpërdrejta. Këto prova flasin edhe për një të fshehtë shqiptare, që është po aq djegëse sa ajo britanike. Prova e parë është një radiogram që ministri i brendshëm shqiptar K. Xoxe ia dërgon A. Rankoviçit, me të cilin e informon për incidentin në ujërat e Sarandës. Ky radiogram është i datës 24 tetor 1946, në vijim të një radiogrami të mëparshëm, të datës 23 tetor. Ky dokument është marrë nga një dosje me materiale të K. Xoxes, që gjendet në Arkivin Qendror të Shtetit, por që në atë kohë dosja ishte ende e papërpunuar. Dokumenti thotë:

*“Shpendit, Tepër urgjent. Në vijim tonit nr. ekstra, të datës 23. 10. 1946. Për gjën. Rankoviç. Në lidhje me 4 vaporët britanikë japim këtë hollësi: 4 vaporët ishin anije luftime angleze, udhëtonin nga Korfuzi nëpër ujërat e Sarandës, afër bregdetit shqiptar. Luftanija që u përpoq me një minë brenda në zonën e minuar prej nesh (nënvizimi im - AL) mbante numrin RE 62, përpjekja u bë rrotull 2000 m (dy mijë metra) nga bregdeti ynë...”*⁵²

Në arkivin e KQ të LKJ ky radiogram është fjalë për fjalë ashtu si ia ka diktuar Xoxja ndërlihdësit të tij në legatën shqiptare në Beograd, Shpend Degës, por me një ndryshim të vogël, që mban shumë peshë në çështjen që flasim. Fjalët “brenda në zonën e minuar prej nesh” janë redaktuar në “brenda zonës sonë të minuar” (unutar naše miniranie zone).⁵³ Sidoqoftë, e rëndësishme për vërtetësinë e informacionit mbetet burimi i parë i tij, dmth Xoxe.

⁵¹ *Po aty*, tel. nr. 30, datë 15.11.1946.

⁵² Arkivi Qendror Shtetëror i Republikës së Shqipërisë (më tej: AQSh), Radiogram i K. Xoxes për A. Rankoviçin, 24. 10. 1946. Dosje në përpunim me materiale të Koçi Xoxes.

⁵³ *Arhiv Centralnog Komiteta Saveza Komunisti Jugoslavije* (A CK SKJ), II, 1/1-104, X 1946, Komisija za Međunarodne odnose i Veze Albanie IX (3), 24-27.10.1946. Pjesa e cituar e tekstit në serbisht është: “Br. Ekstra hitno, U vezi našeg radiograma od 24.10.1946 god. U vezi sa četiri engleska broda javljamo vam ove pojedinosti: četiri

Prova e dytë është një dokument i janarit 1957, kohë kur Tiranën e ka vizituar një delegacion parlamentar nga Republika Popullore e Kinës, i kryesuar nga Pen Çen, anëtar i Byrosë Politike dhe sekretar i KQ të Partisë Komuniste të Kinës. Më 16 janar, në bisedimet zyrtare, kryeministri shqiptar Mehmet Shehu i ka deklaruar zyrtarit të lartë kinez:

“Në realitet në ujërat territoriale tonat ishin vendosur mina nga ana jonë. Kjo u bë në këto kondita. Unë në vitin 1946 shkova në Beograd. Atëherë unë isha shef i Shtabit të Përgjithshëm të ushtrisë sonë. Tito na propozoi të minohej kanali i Korfuzit. Kështu minat ne i vendosëm me anën e marinarëve jugosllavë. Pasi mora pëlqimin e shokut Enver, unë rashë dakord me propozimet e Titos për të minuar Kanalin. Nga pala jonë këtë çështje e dinte shoku Enver, unë dhe një marinar shqiptar vetëm, kurse nga pala jugosllave kishte dijeni Tito, shefi i Shtabit të Përgjithshëm të ushtrisë jugosllave dhe marinarët e tyre e askush tjetër, as shokët e Byrosë Politike të Partisë sonë.”⁵⁴

Dokumenti, megjithëse *post factum*, gjithsesi mbetet mjaft shkoqitës dhe po aq i besueshëm. Një pikë e dyshimtë për sa thotë Shehu është se në rrethin e njerëzve, që mendohet se kishin dijeni për operacionin, duhet të ketë qenë me siguri edhe Xoxja, Ministri i Brendshëm, por kjo është e dorës së dytë. Tërheq vëmendjen, sidomos, pse kjo e fshehtë, e ruajtur si e tillë me mjaft rreptësi, iu tha pikërisht kinezëve, kur marrëdhëniet me ta ende nuk ishin në pikën më të lartë, por dhe kjo është temë tjetër. Sidoqoftë, shpjegimet e M. Shehut, përveçse u japin fund hamendjeve për autorësinë e vendosjes së minave, ato na çojnë edhe në kohën e përafërt, kur janë vendosur ato, gjë që përkon me ekspertizën e britanikëve. Siç e thotë vetë Shehu, kjo ka ndodhur në kohën që ai ka qenë shef i Shtabit të Përgjithshëm të ushtrisë shqiptare. Në këtë detyrë ai u thirr të zëvendësonte Spiro Moisiun në fund të korrikut 1946, ende pa i mbaruar studimet në Akademinë Ushtarake “Voroshilov” të Moskës dhe duhet të jetë emëruar në fillim të gushtit.⁵⁵

lađe bile su engleski ratni brodovi, putovali su iz Krfa po vodama Sarande blizu albanske obale. Ratni brod koji je naišao na minu unutar naše miniranje zone imao je broj RE 62, a ovo se desilo oko 2000 m. od naše obale.”

⁵⁴ AQPPSh, viti 1957, dos.1, Marrëdhëniet e PPSH me Partinë Komuniste Kineze.

⁵⁵ AMPJ, Radiogram i E. Hoxhës për Ministrin e Shqipërisë në Beograd, H. Kapo, më 27. 7. 1946; Nr. B. XIV, 250/5, rezervat, viti 1946, dos. 6. Në këtë radiogram E. Hoxha i jep porosi ambasadorit shqiptar të priste M. Shehun që kthehej nga Moska

Më 3 shtator, M. Shehu shkoi në Beograd, por ambasada shqiptare nuk u vu në dijeni për vizitën, as nga ministria, as nga atasheu ushtarak i atjeshëm.⁵⁶ Ndoshta është pikërisht ky rasti, kur duhet të jetë bërë edhe biseda për minat dhe më pas nga portet jugosllave janë dërguar në Sarandë mjetet detare bashkë me ekspertët.

Historiografia deri më tani

Rreth ‘Incidentit të Kanalit të Korfuzit’ ka një bibliografi të gjerë. Në më se katër dekada, me qindra botime, tekste akademike kanë pasur si material bazë dosjen publike të Gjykatës Ndërkombëtare të Drejtësisë, ku politikanë, juristë dhe studiues, pothuaj të gjithë të huaj, kanë bërë vlerësime dhe kanë hedhur dyshime gjithëfarëllojesh. Ndryshe ka ndodhur me studiuesit shqiptarë të para viteve ’90-të. Me gjithë rrethanat intriguese të kësaj ngjarjeje dhe të zhvillimeve pas saj, historiografisë shqiptare të asaj kohe i kanë munguar trajtesat e veçanta për këtë rast. Me sa duket, për udhëheqjen komuniste kjo ka qenë temë delikate dhe, si e tillë, është mbajtur e arkivuar. Si në raste të tjera të ngjashme, edhe për ngjarjen e Korfuzit, u formulua një klishe, që u mbart nga një tekst në një tjetër apo u përdor sa herë është dashur të flitej rreth saj në literaturën politike. Kjo klishe ishte në pajtim me versionin e udhëheqjes politike shqiptare, sipas të cilës këto ose ishin mina gjermane të mbetura nga lufta, ose mund të ishte provokim i vetë britanikëve, ndërsa qeveria shqiptare nuk dinte gjë për vendosjen e minave, pasi nuk dispononte të tilla dhe as mjete e specialistë për vendosjen e tyre.⁵⁷

I pari që e lëkundti versionin e historiografisë zyrtare është prof. Paskal Milo, i cili në vitin 1994 solli në shtyp të dhëna nga arkivat ruse, sipas të cilave dëshmohej se minat i kishin vendosur jugosllavët dhe se qeveria shqiptare ishte në dijeni për këtë. Më tej, kjo tezë nuk u plotësua me prova të reja. Sidoqoftë, në kontributet shqiptare të viteve të fundit veçohen ato të prof. A. Pulos, i cili këtë temë e ka pjesë të trajtesave të

dhe ta vinte në dijeni për marrëveshjet me jugosllavët, para se ai të takohej me zyrtarët ushtarakë në Beograd. Radiogrami sqaron se Mehmeti do të ishte shef i Shtatmadhorisë, por emërimi i tij në atë detyrë do të mbahej rezervat, deri sa të shpallej.

⁵⁶ *AMPJ*, viti 1946, dos. 6, Radiogram i Legatës shqiptare në Beograd për Ministrinë e Punëve të Jashtme, më 4. 9. 1946, nr. 142/2, rezervat.

⁵⁷ E. Hoxha, *Rreziku anglo-amerikan për Shqipërinë*, kujtime, Tiranë: Shtëpia Botuese “8 Nëntori”, 1982, f. 405.

veta, sidomos për çështje të së Drejtës Ndërkombëtare. Po ashtu, prof. K. Krisafi, në librin e vet *Në kërkim të arit* i trajton gjerësisht raportet e vështira diplomatike për më se katër dekada midis palës shqiptare dhe asaj britanike, pas sanksioneve ndëshkuese të Gjykatës Ndërkombëtare të Drejtësisë. Më tej, në një botim të fundit akademik të *Historisë së Popullit Shqiptar* shënohet se fajësia për incidentin e Kanalit të Korfuzit është e dyanshme.⁵⁸ Mendoj se ky është një përfundim i arsyeshëm. Ka, sigurisht, edhe studime të tjera me interes. Fjala vjen, një libër i A. Kotinit, *Piratë në Kanalin e Korfuzit*, përmban mjaft dokumente nga arkivat shqiptare, çka e bën atë të dobishëm. Me gjithë dokumentet jo të mjaftueshme që ka pasur në dorë, deduksione interesante për fajësinë e britanikëve ka arritur ushtaraku A. Meçollari në studimin *Incidenti i Kanalit të Korfuzit, Drejtësi e anuar*. Autori i këtij studimi, në kohën e publikimit të tij, ende nuk kishte njohje për përmbajtjen e urdhrave XCU dhe XCU ONE, por kjo nuk e ka penguar atë të ndërtojë linjën e saktë të lundrimit të 22 tetorit. Mbështetur në raportet për vendndodhjen kohë pas kohe të anijeve që komandanti H. Kinahan paraqiti në Gjykatën e Hagës, autori provon se lundrimi nuk ishte në vijë të drejtë dhe as në rrugën më të shkurtër. Përkundrazi, kur anijet ishin midis shkëmbit Barchetta dhe Manastirit të Shën Gjergjit, në orën 14. 30, në vend që të harkonin më në perëndim, ato u drejtuan për në lindje, me bashin përballë Portit të Sarandës, duke hyrë në ujërat e brendshme të vendit. Ky është edhe momenti i provokimit,⁵⁹ gjë që autoritetet e portit e shënuan në raportet e veta për komandën eprorë. Në njërin nga raportet thuhet se “anijet vazhduan rrugën drejt Punto Denta dhe brenda Gjirit të Sarandës, në ujërat tona të brendshme, aq sa menduam se do të hynin në port, por në distancë afro 1.5 kilometër nga porti, ndërruan drejtim nga Limioni dhe

⁵⁸ *Historia e popullit shqiptar*, vëll. IV, Tiranë: Botimet “Toena”, 2008, f. 237.

⁵⁹ Pas incidentit të 15 majit, një urdhër i kryetarit të Shtatmadhorisë shqiptare Spiro Moisiu për njësitë e mbrojtjes bregdetare, më 21 maj 1946, saktëson të gjitha veprimet që do të kryhen në rastet e shkeljeve nga anije të huaja të ujërave shqiptare. Ndër të tjera, në urdhër thuhet se kur anije të huaja, të identifikuar ose jo, drejtohen për në portet, mbi anijet mund të qëllohet vetëm kur ato ndërmarrin veprime zbarkimi. Është e dukshme se duke iu përmbajtur këtij urdhri, më 22 tetor 1946, komanda bregdetare e Sarandës iu shmang provokimit të anijeve britanike, të cilat fillimisht u drejtuan për në port. (Dokumenti i përket Arkivit të Ministrisë së Mbrojtjes të RSh dhe është marrë nga: Albert Kotini, *Piratë në Kanalin e Korfuzit*, Tiranë: ShB “Arbëria”, 2007, f. 185-186).

Kepi i Baladhës.”⁶⁰ Ky çast i regjistruar nga rojet e bregdetit është në përputhje të plotë me “Planin e operacioneve XCU ONE”, pika 4, paragrafi c, i cili përcakton saktësisht: “Në qoftë se bateritë shqiptare nuk marrin ndonjë veprim, atëherë Grupi I dhe II do të kthehen në drejtimin perëndimor jashtë Kepit Qefali dhe do të përparojnë drejt Angostolit.”⁶¹ Sipas koordinatave të Kinahanit, autori Meçollari shënon se anijet luftarake duhet të kenë qenë në pikën më të afërt me Portin e Sarandës, në orën 14. 45 minuta, çast kur ato kanë ndërruar përsëri kurs, këtë herë drejt perëndimit, paralel me bregdetin shqiptar. Tetë minuta më vonë ka ndodhur shpërthimi.

Dihet se, duke filluar që prej vitit 1962, arkivat e Londrës hapën për studiuesit dhe publikun mjaft nga dosjet e luftës dhe të pasluftës, por dokumentet që lidhen me ‘Incidentin e Kanalit të Korfuzit’ u mbajtën mbyllur edhe dyzet vite të tjera. Megjithatë, për shkaqe financiare, por dhe për një farë apatie ndër ne studiuesit, dokumentet më të rëndësishme për këtë ngjarje, në Tiranë arritën vetëm tani së voni. Për përmbajtjen e tyre janë bërë komente vitin e shkuar nga publicisti A. Tare. Kjo përkoi edhe me njoftimin se një ekspeditë e drejtuar nga prof. James P. Delgado, ekspert për arkeologjinë e fundit të deteve dhe president i INA (*Institute of Nautical Archeology*), kishte gjetur në Gjirin e Sarandës bashin e një anijeje të dëmtuar, që mendohet se është pikërisht bashi i destroyerit *Volage*. Si dokumentet arkivore, ashtu edhe gjetjet nënujore janë pa dyshim përcaktuese për të sqaruar gjithë sa ndodhi në Kanalin e Korfuzit. Kjo është arsyeja pse, me të drejtë, disa medie shpejtuan t’i hapin vend kësaj teme, ku u përfshinë gazetarë dhe historianë. E gjitha kjo i ka ndihmuar informimit të opinionit për të vërtetën.

Megjithatë, herë-herë, kanë shpëtuar edhe disa pasaktësi, deri në keqkuptime. Komentet shkojnë deri atje sa, me që mbetjet e *HMS Volage* janë gjetur në ujërat shqiptare, kjo është arsye e mjaftueshme për t’u rishikuar vendimet e Gjykatës së Hagës! Duhet të kihet parasysh se *HMS Volage*, më parë se të dëmtohej, ajo i shkoi në ndihmë anijes së dytë në formacion dhe të parës që u dëmtua, *HMS Saumarez*. Është shpjeguar se *Volage* ra në mina në operacionin e ndihmës ndaj *Saumarez*, ndërsa ishte

⁶⁰ AMPJ, viti 1946, dos. 170, Kapiteneria e Portit të Sarandës për Drejtorinë e Mbrojtjes Bregdetare Tiranë, nr. 138/II, 23.10.1946, Rez., tepër urgjent.

⁶¹ HMS Mauritius at Famagusta, 13th October 1946, Memorandum nr. 0321/13 XCU ONE – Plan of operations (Further memorandum XCU dated 5th October, 1946) Tab A, Top secret. Cituar sipas A. Carty, “The Corfu Channel Case...”, p. 32.

duke e tërhequr atë për në Korfuz. Diferenca në kohë nga rënia në mina e anijes së parë me të dytën është 1 orë e 23 minuta dhe gjatë kësaj kohe, siç është dëshmuar përsëri nga autoritetet e portit, ato kanë bërë manovra ndihme dhe rimorkimi. Në këto rrethana, në rastin e kësaj anijeje, nuk mund të jetë argument fajësues vendndodhja saktësisht e bashit të dëmtuar, çka do të thotë se vendndodhja e bashit nuk është e njëjta gjë me kursin e lundrimit. Ideja që për deri sa reliti i *Volage* u gjend shumë pranë brigjeve të Sarandës, rreth një kilometër e dyqind metra largësi, në disa medie ky fakt është komentuar gabimisht si provë fajësie për britanikët. Në këtë keqkuptim, ndoshta në nxitim e sipër, bie edhe prof. P. Milo kur thotë se “... një pjesë e mirë e vendimit të atij gjyqi, përmes dokumenteve të reja, hidhet përfundimisht poshtë, pra hidhet poshtë konkluzioni i Gjykatës se kalimi më 22 tetor 1946 i anijeve luftarake britanike në Kanalën e Korfuzit *ka qenë jashtë ujërave territoriale të Shqipërisë*” (nënvizimi im, A. L.).⁶² Siç është e njohur, as britanikët në memorandumet e tyre dhe aq më pak Gjykata Ndërkombëtare, në konkluzionet e saj, nuk janë shprehur në asnjë rast se fusha e minuar ka qenë jashtë ujërave territoriale shqiptare. Përkundrazi, në të gjitha dokumentet thuhet se minat kanë qenë në ujërat shqiptare. Jo fort i verifikuar na duket edhe pohimi tjetër, sipas të cilit “minat ishin vendosur jo vetëm në Kanalën e Korfuzit, por edhe në portin e Durrësit dhe portin e Vlorës, sepse rreziku sipas autoriteteve shqiptare të kohës, për ndërhyrje nga ana e britanikëve apo edhe të tjerëve në atë kohë, ekzistonte jo vetëm në Jug, por në të gjithë vijën bregdetare shqiptare”.⁶³ Kjo duket e dyshimtë dhe ndoshta kemi të bëjmë përsëri me një keqkuptim. E vërteta është se për pasiguri të rrugëve detare Medri 17/1 dhe 17/2 për në Durrës dhe Vlorë, për shkak të prezencës së minave, është njoftuar në një radiogram të Komandës Britanike në Maltë, në shkurt të vitit 1947. Në përgjigje, Ministria e Mbrojtjes Kombëtare të Shqipërisë, më 28 korrik ka lëshuar këtë njoftim: “Me kërkesë të qeverisë shqiptare në muajin qershor të këtij viti, erdhën në ujërat tona territoriale tri dragamina jugosllave... Nga raporti i paraqitur rezulton se në kontrollin e bërë asnjë minë nuk është gjetur gjatë rrotave 17/1 dhe 17/2 dhe se këto rrota mund të konsiderohen të sigurta dhe të vlefshme për lundrim”.⁶⁴ Më e pakta që

⁶² Paskal Milo, “Qeveria shqiptare të kërkojë rishqyrtimin e çështjes së Incidentit të Kanalit të Korfuzit”, *Gazeta shqiptare*, nr. 4826, 2 shkurt 2010.

⁶³ Po aty.

⁶⁴ *AMPJ*, viti 1947, dos. 166.

mund të komentohet është, e para, se qeveria shqiptare nuk mund të lëshonte një njoftim publik për siguri të rrugëve detare, nëse ato nuk do të ishin kontrolluar dhe aq më shumë nëse në këto rrugë do të ishin vendosur fusha të minuara; e dyta, ky do të ishte një rast i përshtatshëm që jugosllavët të hiqnin minat, që, siç del sot e provuar, vetë i kishin vënë. Me fjalë të tjera, ndryshe nga rasti i Kanalit të Korfuzit, ku u vu një fushë minash pas luftës, në rastin e ujërave të Vlorës dhe të Durrësit, duhet të bëhet fjalë për një rikontroll të minave të mbetura që nga lufta. Për sa i përket pastrimit të plotë të Kanalit të Korfuzit, kjo është një punë që ka vazhduar deri vonë, madje mund të thuhet se është bashkëpunimi i parë i frytshëm midis qeverisë shqiptare dhe asaj greke, më 1957.⁶⁵

‘Incidenti i Kanalit të Korfuzit’ hyn në rastet e pakta, i cili pasi i është nënshtruar për dy vjet shqyrtimit nga një gjykatë ndërkombëtare, sot është më i dyshuar se kurrë për profesionalizmin dhe anshmërinë e trajtimit të asaj ngjarjeje dhe të përfundimeve mbi të. Nëse historiografisë për këtë temë deri më tani i është dashur herë-herë të operojë edhe me intuitë, sot e vërteta është shumë më e qartë. Falë kësaj pasurie dokumentare, studimet e ardhshme do të kenë mundësi të hedhin dritë jo thjesht mbi të vërtetat e një incidenti, po dhe në përthyerjet që po sillte ndarja e re e botës dhe konfliktet ku ajo do të përfshihej.

Konkluzione

1. Shqipëria u cilësua fajtorë me prova të tërthorta. Britania e Madhe u lirua nga kundërakuzat, duke ia fshehur disa nga provat trupës gjyqësore dhe falë mosvullnetit të kësaj të fundit për t’u njohur dhe ballafaquar deri në fund me to. Kështu, Gjykata i çliroi britanikët nga fajësia e kalimit provokues, pra jopaqësor në Kanal. Ndërsa në çështjen tjetër, shqiptarët u gjendën fajtorë pse nuk njoftuan përdoruesit e Kanalit, kur ata, sipas Gjykatës, nuk mund të mos kishin dijeni për minat. Megjithatë faji nuk u provua.

2. Të dyja qeveritë angazhuan ekspertët më të mirë në palët mbrojtëse. Për qeverinë britanike sigurisht kjo nuk ishte e vështirë, ndërsa qeverisë shqiptare iu desh kohë sa të gjente specialistë që të ishin edhe profesionistë të mirë, edhe politikisht të besueshëm. Më në fund, grupi i avokatëve francezë, në drejtimin e Pierre Cot doli se ishte një ekip

⁶⁵ *Po aty*, viti 1957, dos. 462.

mjaft profesional, që e vuri jo një herë në vështirësi palën kundërshtarë. Megjithatë të dyja qeveritë mbajtën të fshehta ndaj ekipeve të tyre, duke u vënë edhe njëra edhe tjetra në vështirësi. Mbrojtja britanike nuk dinte asgjë për urdhrin e fshehtë të komandantit Kinahan, që e hidhte në erë tezën e kalimit paqësor. Po ashtu mbrojtja shqiptare nuk e dinte se drejtuesit kryesorë të qeverisë shqiptare jo vetëm kishin dijeni për minat, por ato ishin vënë me kërkesën e tyre. Mbrojtja britanike, më në fund, e mësoi të vërtetën, falë këmbënguljes së P. Cot. Për çudi, efektet çoroditëse kaluan shpejt dhe e gjitha kjo diktoi një strategji edhe më të përsosur për ta fituar medoemos çështjen. Mbrojtja shqiptare nuk e mësoi asnjëherë të vërtetën.

3. Gjykata e Hagës tregoi se nuk ishte e paanshme në vendimin e saj. Edhe nëse nuk ishte e ndikuar nga qeveritë e vendeve që përbënin trupën gjyqësore, të paktën u vërejt mungesa e vullnetit të gjyqtarëve për të hetuar deri në fund ngjarjen. Psh, flet shumë letra e 21 shtatorit 1946, me të cilën Admiraliati britanik i kërkoi Komandës së Mesdheut të planifikohej një kalim i anijeve për të provuar “nëse shqiptarët kanë mësuar të sillen”. Gabimisht ndonjë studiues është shprehur se kjo letër ka qenë e panjohur për Gjykatën, se po të kishte qenë e njohur, mund të kishte sjellë vlerësim tjetër nga ana e saj. Përkundrazi, letra u administrua nga Gjykata, por komenti mbi letrën u bë sikur kalimi kishte qenë joviolent, pasi ai “ishte planizuar për të afirmuar të drejtën e kalimit paqësor, të mohuar në mënyrë të jashtëligjshme”. Komentet mund të vazhdojnë me të njëjtën logjikë edhe në rast se para Gjykatës do të ishin hapur urdhrat e lundrimit XCU dhe XCU ONE.

4. Ngjarja e Korfuzit është pjesë e ndërtimit të gabuar të marrëdhënieve shqiptaro-jugosllave, ndërsa procesi për ngjarjen shoqëroi thyerjen e këtyre marrëdhënieve. Dokumente të shumta dëshmojnë përkujdesjen jugosllave deri në qershor 1948, për të orientuar në imtësi gjithçka që lidhej me Dosjen e Kanalit të Korfuzit. Madje jugosllavët ishin të gatshëm të ndihmonin edhe pas thyerjes, po që se të dërguarit e qeverisë shqiptare në Hagë nuk do të kishin marrë urdhër nga Tirana që me jugosllavët të ndërpritej çdo takim, pasi “prej tyre nuk mund të presim gjë”.⁶⁶ Pas Rezolutës së Kominformit, Shqipëria ishte e para dhe më e zellshmja që denoncoi të gjitha aktet publike me jugosllavët. Korfuzi

⁶⁶ *Po aty*, viti 1948, dos. 236, Radiogram shifër nr. 26/336, rez., datë 19.10.1948, i MPJ për Legatën shqiptare në Paris.

vazhdoi të mbetej një e fshehtë e përbashkët, siç mbeten të tilla në çdo divorc.

5. Në pikëpamje të fakteve Incidenti i Kanalit të Korfuzit tanimë është bërë më i qartë. Megjithatë fusha e interpretimeve duket se është zgjeruar, jo vetëm në kuptimin historik, të marrëdhënieve ndërkombëtare, po sidomos në atë juridik. Këto kohë janë shtuar zërat se Gjykata Ndërkombëtare duhet t'i rikthehet vendimit të vet për ta korigjuar atë. Në procedurë duket se kjo është një punë e vështirë, por më e rëndësishmja, nuk rezulton aq e dobishme. Në çdo rast rishikimi, fajësimi i palës britanike nuk sjell doemos shfajësimin e palës shqiptare. Këto janë dy çështje të ndryshme. Dokumentet e reja nuk shkojnë në fajësimin e njëjës palë dhe shfajësimin e tjetrës, por në fajësimin e të dyjave. Megjithatë interpretimet nuk mbyllen, pasi ka prej tyre që e quajnë të përligjur vendimin e qeverisë shqiptare për pezullimin e kalimit paqësor në ujërat e saj tokësore për shkak të gjendjes së luftës me Greqinë. Sipas këtij interpretimi, më 22 tetor 1946, regjimi në kanalën e Korfuzit nuk qeverisej më nga e drejta zakonore ndërkombëtare e detit, që zbatohet në kohë paqe, por nga e drejta ndërkombëtare për konfliktet e armatosura, që zbatohet në një rajon luftimesh. Arsyetimi vazhdon se Britania e Madhe e kishte humbur statusin e neutralitetit, për shkak se, në aleancë me Greqinë, ishte bërë palë në konflikt dhe se anijet e saj luftarake nuk e kishin statusin e objektit të mbrojtur.⁶⁷

Si përfundim, të dhënat e reja për Incidentin e Kanalit të Korfuzit bëjnë që sot të ketë më pak të panjohura dhe më pak dilema. Por kjo nuk do të thotë se ngjarja është skeletike, përkundrazi, me kompleksitetin e saj, ajo mbetet një qasje ngacmuese për një historiografi serioze.

S u m m a r y

THE THORNY SECRETS OF THE CORFU CHANNEL INCIDENT

On 22 October 1946, while on the Albanian territorial waters of the Corfu Channel, two British warships fell on mines, leaving behind lost lives and material damages. Both the Albanian and the British Government got involved into reciprocal accusations. The affair was sent to the United Nations Security Council and afterwards to the

⁶⁷ A. Meçollari, *Incident i Kanalit të Korfuzit*,... f. 128.

International Court of Justice. The Court threw the responsibilities on Albania, which was charged to pay for the damages. Since that day, and up to now, the decision of the Court has provoked many debates among the specialists.

One of the cornerstones of this process was the nature of the passage (sailing) of the warships on October 22. As they had already done in front of the Security Council, during their statement at the Court, the British insisted on the version that the passage of their warships through the Corfu Channel, on October 22, was made in accordance with the international customary law and that it was an *innocent passage*.

The orders for the sailing of the British warships were kept in the head station of the Mediterranean Fleet and were taken from there on October 1, 1948. The documents XCU and XCU I explained that the sailing would be provocative towards the Albanian coast guards. However, even the Court failed in obtaining these documents.

On their behalf, the Albanians argued that the passage had not been peaceful. On the contrary, it had been aggressive and provocative. Meanwhile, the Albanian archives as well keep direct and indirect proof of an Albanian secrecy, which seems to be as thorny as the British one. High figures of the Albanian government were aware of the mining of the Corfu Channel by the Yugoslavians. After the Yugo-Albanian rupture, Corfu kept being a common secret, just as all the secrets kept after a divorce. That is why the culpability for the incident of the Corfu Channel is mutual, British and Albanian.

Albania was declared guilty by the International Court of Justice with indirect evidence. The accusation that the mines were installed by the Albanian side was reversed by the argument that the country did not possess any means or specialists for this purpose. On December 15, 1949, the International Court of Justice, with 12 votes for and 2 against decided that Albania should indemnify the United Kingdom with the amount of £843,947.

The Corfu incident is part of the erroneous development of the Yugo-Albanian relations, while the process itself accompanied the rupture of this rapport.

