



CONSEJO DE SEGURIDAD

ACTAS OFICIALES

UN LIBRARY

JUN 5 1956

NOVENO AÑO

UN/SA COLLECTION

679_{a.} SESION • 10 DE SEPTIEMBRE DE 1954

NUEVA YORK

INDICE

	<i>Página</i>
Orden del día provisional (S/Agenda 679)	1
Declaración del Presidente	1
Expresión de agradecimiento al Presidente saliente	1
Aprobación del orden del día	1
Carta de fecha 8 de septiembre de 1954 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el representante de los Estados Unidos de América (S/3287)	2

Celebrada en Nueva York,
el viernes 10 de septiembre de 1954, a las 10.30 horas

Presidente: Sr. F. URRUTIA (Colombia).

Presentes: Los representantes de los siguientes países: Brasil, Colombia, China, Estados Unidos de América, Dinamarca, Francia, Libano, Nueva Zelandia, Turquía, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Orden del día provisional (S/Agenda/679)

1. Aprobación del orden del día.
2. Carta de fecha 8 de septiembre de 1954, dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el representante de los Estados Unidos de América.

Declaración del Presidente

1. El PRESIDENTE (*traducido del francés*): Tanto en la Asamblea General como en las Comisiones, el hecho de que se hable en uno de los cinco idiomas oficiales no supone prolongación de los debates, ya que en esos órganos de las Naciones Unidas sólo utilizamos la traducción simultánea. Sin embargo, si en el Consejo de Seguridad se emplea una lengua distinta del inglés o del francés es necesario una doble traducción consecutiva — al inglés y al francés. Como actualmente, en mi carácter de representante de Colombia, soy el único miembro del Consejo de habla española y como, de todas maneras, mis palabras podrán ser escuchadas en los cinco idiomas oficiales, no prolongaré inútilmente los debates y me limitaré a emplear uno de los dos idiomas de trabajo.

Expresión de agradecimiento al Presidente saliente

2. El PRESIDENTE (*traducido del francés*): Antes de pasar a la aprobación del orden del día, deseo, en nombre propio y en el de todos mis colegas, dar las gracias a mi predecesor, el Sr. Tsiang, representante de China. Todos conocemos su sabiduría, prudencia y capacidad, virtudes de las que siempre ha dado pruebas en las Naciones Unidas y que mostró una vez más el mes pasado al presidir el Consejo de Seguridad.

3. Sr. TSIANG (China) (*traducido del inglés*): Sé muy bien que los servicios que presté al Consejo en calidad de Presidente durante el mes anterior se limitaron a la tramitación de los asuntos ordinarios. Agradezco con tanto mayor motivo las amables palabras que me ha dirigido el Presidente.

Aprobación del orden del día

4. Sr. VISHINSKY (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) (*traducido de la versión inglesa del texto ruso*): La presente sesión del Consejo de Seguridad ha sido convocada a petición de los Estados Unidos de América para examinar la cuestión expuesta en la carta que se nos ha distribuido [S/3287], es decir, un supuesto "ataque" a un avión de la Marina de los Estados Unidos por dos aviones de tipo MIG con marcas de identificación soviéticas.

5. En la carta se dice que el Gobierno de los Estados Unidos ha presentado una protesta sobre esta cuestión al Gobierno de la Unión Soviética y se afirma que este incidente es de tal naturaleza que puede poner en peligro el mantenimiento de la paz y de la seguridad interna-

cionales y que, por esta razón, los Estados Unidos llevan el asunto a la atención del Consejo de Seguridad.

6. La Unión Soviética se opone a la inclusión de esta cuestión en el orden del día del Consejo de Seguridad, pues la carta del 8 de septiembre de 1954 enviada por el representante de los Estados Unidos da una relación completamente tergiversada del incidente — que ocurrió el 4 de septiembre en la zona del Cabo Ostrovnoi, al este del puerto de Nakhodka — y es evidente que su finalidad es la provocación.

7. Si se estudian cuidadosamente los documentos presentados por los Estados Unidos sobre esta cuestión — y me atrevo a decir ahora que tales documentos no tienen gran solidez — es fácil observar que los detalles expuestos en la carta y las dos notas no están en armonía con la realidad.

8. Aunque, naturalmente, no deseo tratar por el momento el fondo de la cuestión, creo necesario, en interés de la verdad y la objetividad, recordar ahora, ya que servirá de base para mi objeción a la inclusión de esta cuestión en el orden del día del Consejo de Seguridad, las circunstancias que realmente concurrieron en este incidente y que prueban que no hubo un ataque de los aviones de caza soviéticos contra un avión de los Estados Unidos. En realidad, los hechos son muy diferentes.

9. Los hechos, tal como han sido determinados cuidadosamente por el Gobierno de la URSS, son los siguientes: el 4 de septiembre de 1954 a las 19.12 horas, tiempo de Vladivostok, un bimotor militar estadounidense del tipo "Neptune" violó la frontera de la Unión Soviética. Al acercarse dos aviones de caza soviéticos para informarle que había penetrado en el territorio soviético y que debía retirarse del espacio aéreo soviético, el avión estadounidense abrió fuego inmediatamente contra los cazas soviéticos. Este acto hostil y totalmente injustificado del avión estadounidense que había violado la frontera de la Unión Soviética obligó a los aviones soviéticos a devolver el fuego, después de lo cual el avión estadounidense se vió obligado a dirigirse hacia alta mar. El Gobierno de la Unión Soviética no ha recibido ningún informe sobre la suerte de dicho avión, y no tiene ninguna información al respecto.

10. Eso fué realmente lo que sucedió.

11. ¿Cómo presenta los hechos el Gobierno de los Estados Unidos? Presenta el incidente completamente tergiversado; rechaza sin la menor justificación las afirmaciones contenidas en la nota del Gobierno de la Unión Soviética y presenta sin ningún fundamento su propia interpretación de los hechos, tratando de oponer a la realidad una versión pergeñada con precipitación que no tiene literalmente nada que ver con lo sucedido.

12. Al rechazar simplemente los hechos expuestos en la nota del 5 de septiembre de 1954 del Gobierno de

la URSS sobre la grave violación de la frontera soviética por un avión militar de los Estados Unidos y el acto enteramente injustificado de dicho avión al abrir fuego contra dos aviones de caza soviéticos, el Gobierno de los Estados Unidos declara que ese avión militar realizaba una misión "pacífica" sobre alta mar y fué atacado sin aviso previo por dos aviones soviéticos. Para apoyar esta versión, el Gobierno de los Estados Unidos hizo también la siguiente declaración en su nota No. 203 del 6 de septiembre:

"El avión de la Marina de los Estados Unidos no hizo fuego en ningún momento contra los aviones soviéticos."

Estas son exactamente las palabras empleadas en la nota No. 203 del 6 de septiembre de 1954 que el Gobierno de los Estados Unidos dirigió al Gobierno de la Unión Soviética.

13. Pero, ¿cuáles son los hechos?

14. No deseo expresar mi opinión sobre esta cuestión en estos momentos, pues, como ya he dicho, estamos discutiendo la cuestión de procedimiento, o sea, la inclusión de este tema en el orden del día; sin embargo, no puedo dejar de señalar que según una información aparecida en el *New York Times*, desde el 7 de septiembre se anunció en Washington que este llamado avión de patrulla abrió fuego contra los cazas soviéticos, hecho que reconocieron los miembros de la tripulación del avión estadounidense que fueron quienes dispararon.

15. De lo anterior se desprende con sobrada claridad que el Departamento de Estado tergiversa los hechos al afirmar que un avión de los Estados Unidos fué atacado por aviones soviéticos, pues lo que sucedió fué todo lo contrario. Su propósito es justificar las actividades ilegales de los aviones de los Estados Unidos y hacer que la responsabilidad del incidente recaiga sobre los inocentes en vez de sobre los culpables.

16. Pero la cuestión no termina ahí. En su primera nota, de fecha 6 de septiembre, la Embajada de los Estados Unidos declaró que un avión estadounidense — un avión de bombardeo del tipo "Neptune" — se había encontrado con los aviones soviéticos sobre alta mar a 100 millas al este de Vladivostok y 44 millas de la costa de Siberia. Pero si se examina el mapa se verá que un punto situado 100 millas al este de Vladivostok no está en alta mar, sino en el territorio de la Unión Soviética.

17. Este hecho muestra que carece totalmente de fundamento la tentativa de las autoridades estadounidenses de situar fuera del territorio soviético el punto en que el avión de los Estados Unidos se encontró con los aviones soviéticos. Muestra en forma harto concluyente que el avión de los Estados Unidos, el llamado avión de patrulla, había cruzado la frontera soviética.

18. Es indudable que esta violación de las fronteras de la Unión Soviética por aviones estadounidenses, como otras que han ocurrido, fué llevada a cabo en ejecución de una misión concreta fijada por el Mando Militar de los Estados Unidos. Asimismo, constituye una infracción grave de las reglas más elementales del derecho internacional que todos los Estados, inclusive los Estados Unidos de América, deben respetar.

19. Por lo tanto, la única interpretación que puede darse a tales actos es que tienen por objeto agravar la situación en el Lejano Oriente. Es indudable que al someter esta cuestión al Consejo de Seguridad se persigue el mismo propósito.

20. ¿Cómo puede explicarse el hecho de que las autoridades de los Estados Unidos hayan escogido este caso particular para presentarlo al Consejo de Seguridad, cuando se han abstenido de hacerlo respecto de toda una serie de casos similares en que han cometido violaciones o se les ha acusado de cometerlas? Evidentemente, porque parece el momento oportuno para alarmar una vez más a la opinión pública, agravar la situación internacional y aumentar la tirantez internacional que al parecer iba a disminuir, con lo cual tendríamos todos oportunidad de emprender una acción concertada y amistosa respecto de diversas cuestiones.

21. A la luz de estos hechos incontestables, es evidente que la propuesta de los Estados Unidos encaminada a que el Consejo de Seguridad examine esta cuestión carece de todo fundamento. En consecuencia, la Unión Soviética pide encarecidamente que esta cuestión no sea incluida en el orden del día del Consejo de Seguridad. La propuesta infundada que contiene la carta del representante de los Estados Unidos ante las Naciones Unidas, persigue fines muy distintos de los propósitos y aspiraciones de carácter verdaderamente pacífico. El hecho es que el examen de una cuestión de esta naturaleza por el Consejo de Seguridad puede producir solamente resultados diametralmente opuestos al objetivo de disminuir la tirantez internacional y sólo servirá para agravar aún más la situación internacional en el Lejano Oriente.

22. Por lo tanto, repito, la URSS considera que sería equivocado incluir esta cuestión en el orden del día del Consejo de Seguridad.

23. Sr. LODGE (Estados Unidos de América) (*traducido del inglés*): En la carta del 8 de septiembre de 1954 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad [S/3287], los Estados Unidos de América han presentado razones suficientes para justificar la aprobación del orden del día. En consecuencia, no voy a exponer el punto de vista de los Estados Unidos hasta que el orden del día haya sido aprobado; pediré la palabra después de que haya sido aprobado.

24. El PRESIDENTE (*traducido del francés*): El hecho de aprobar el orden del día no significa aceptación de los argumentos presentados por una u otra de las partes. Para examinar los argumentos y poder formarnos una idea de los hechos es necesario que aprobemos primero el orden del día. Los representantes de la Unión Soviética y de los Estados Unidos podrán entonces explicarnos en detalle las circunstancias del incidente sometido al examen del Consejo de Seguridad.

25. En consecuencia, someto a votación el orden del día provisional.

Se procede a votación ordinaria.

Votos a favor: Brasil, China, Colombia, Dinamarca, Francia, Líbano, Nueva Zelandia, Turquía, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Estados Unidos de América.

Votos en contra: Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Por 10 votos contra 1, queda aprobado el orden del día.

Carta de fecha 8 de septiembre de 1954 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el representante de los Estados Unidos de América (S/3287)

26. Sr. LODGE (Estados Unidos de América) (*traducido del inglés*): Tengo instrucciones del Gobierno de los Estados Unidos de señalar a la atención del Consejo de Seguridad un problema que ha causado la

mayor preocupación a los Estados Unidos de América y que, de desatenderse, podría poner en peligro la paz y la seguridad internacionales.

27. Contrariamente a lo que nos acaba de exponer el representante de la Unión Soviética, los hechos sucedieron en la forma siguiente: el 4 de septiembre de 1954, a las 18.18 horas (hora local), un avión de la Marina de los Estados Unidos, del tipo P2V, fué atacado sin aviso y destruído por dos aviones soviéticos del tipo MIG. Las primeras informaciones sobre el lugar exacto del ataque que el Gobierno de los Estados Unidos comunicó al Gobierno de la URSS en su nota de fecha 5 de septiembre, estaban equivocadas. El error fué corregido al recibirse posteriormente información más completa. Estas nuevas informaciones mostraban que el ataque ocurrió sobre alta mar en un punto situado a 42 grados 15 minutos de latitud norte y 134 grados 24 minutos de longitud este. Lo que debe subrayarse — y que puede verse si se consulta el mapa — es que el avión norteamericano no estuvo en ningún momento a menos de 43 millas de la costa de Siberia. Todos los informes o comunicaciones del Gobierno de los Estados Unidos coincidieron en este punto. No puede haber duda alguna acerca del lugar en que ocurrió este ataque.

28. El segundo punto que conviene subrayar es el carácter pacífico de la misión que realizaba el avión. Este despegó el 4 de septiembre a las 13.54 horas (hora local) del aeropuerto de Atsugi, cerca de Tokio, Japón, en un vuelo regular diurno sobre el mar del Japón. Se trata de un vuelo que hace diariamente uno de los aviones de la Marina de los Estados Unidos para hacer observaciones meteorológicas y para la vigilancia antisubmarina. Tales operaciones, relacionadas con la defensa del Japón, se efectúan en conformidad con el tratado de seguridad que se concluyó con ese país el 28 de abril de 1952. Estos vuelos permiten obtener las informaciones necesarias para los pronósticos meteorológicos en el Lejano Oriente y para determinar los movimientos de los barcos de superficie, los submarinos y los aviones en las vías de entrada al Japón por el Oeste.

29. Las circunstancias en que se produjo el ataque de los aviones soviéticos muestra bien la verdadera naturaleza de ese ataque. La tripulación estadounidense se dió cuenta por primera vez de que su avión era atacado al ver que surgía un avión que estaba oculto por el sol y se dirigía hacia ellos. Los disparos del primer MIG no dieron en el blanco. El segundo MIG que también estaba oculto por el sol, surgió de pronto y se dirigió al avión estadounidense. Aproximadamente cinco de sus proyectiles alcanzaron el ala izquierda del avión estadounidense, que comenzó a perder gasolina. El primer MIG hizo entonces un tercer ataque pero los disparos no dieron en el blanco. Los aparatos de tipo MIG partieron entonces en dirección de la costa de Siberia. Después de su partida, el avión estadounidense comenzó a perder altura rápidamente. Se incendió y cayó al mar. Uno de los oficiales del avión quedó aprisionado en el fuselaje que se hundía y todo hace pensar ahora que perdió la vida.

30. Los primeros informes sobre este ataque indicaban que el avión estadounidense no había disparado en ningún momento contra el atacante. Sin embargo, las informaciones posteriores mostraron que esta afirmación era equivocada. No obstante, el avión estadounidense no disparó contra el avión soviético sino hasta que fué atacado por segunda vez. Ninguna persona que conozca de aviación aceptará la tesis soviética, que el Consejo de Seguridad escuchó esta mañana, de que nosotros iniciamos el fuego. No soy aviador, pero aviadores

competentes me han dicho que cualquier aviador sabría que para un avión del tipo "Neptune" sería suicida abrir fuego contra dos aviones modernos de reacción. Sólo lo haría como último y desesperado recurso. Nuestro avión, pues, no disparó contra el avión soviético sino hasta que se le atacó por segunda vez. En el curso del tercer ataque, el avión estadounidense no devolvió el fuego. Este punto merece especial atención. No puede ser refutado y no puede ser ocultado por la propaganda.

31. El punto primordial es que este ataque, perpetrado en el espacio aéreo internacional sobre alta mar, se hizo sin previo aviso; el avión soviético atacante no trató de determinar la misión del aparato estadounidense ni de identificarlo antes de abrir el fuego. No se hicieron señales de advertencia, ya fuera por señales ópticas o por radio.

32. El Gobierno de los Estados Unidos considera que este ataque no provocado en el espacio aéreo sobre alta mar constituye una violación manifiesta de las obligaciones contraídas por la Unión Soviética al suscribir la Carta de las Naciones Unidas. Al suscribir la Carta, la Unión Soviética prometió no recurrir al uso de la fuerza en una forma incompatible con los propósitos de las Naciones Unidas. Todos conocemos y comprendemos este principio cardinal de la Carta de las Naciones Unidas y, sin embargo, los Estados Unidos tienen hoy el deber de señalar a su atención esta violación que no sólo ha conducido a la destrucción de vidas y bienes norteamericanos sino que ha agravado además la tirantez en un mundo que desea la paz, un mundo que está tratando de contener las fuerzas mismas de agresión que amenazan destruirnos a todos. La gravedad de este incidente es manifiesta.

33. La situación creada por este ataque resulta tanto más grave cuanto que esta no es la primera vez que aviones soviéticos realizan ataques de este género. Cabe recordar toda una serie de incidentes en que estos ataques injustificados de los aviones soviéticos han ocasionado pérdida de vidas y bienes. Permítaseme recordar algunos de estos incidentes:

El 8 de abril de 1950, un avión estadounidense no armado fué derribado por aviones soviéticos en el mar Báltico. En este ataque perdieron la vida 10 norteamericanos.

El 6 de noviembre de 1951, un avión norteamericano de los servicios meteorológicos fué derribado por aviones soviéticos en el mar del Japón con la pérdida de 10 vidas.

El 19 de noviembre de 1951, un avión de caza soviético obligó a un avión estadounidense no armado a aterrizar en un campo de aviación húngaro. Los cuatro miembros de la tripulación de este avión fueron detenidos y quedaron sujetos a rescate.

El 7 de octubre de 1952, un avión estadounidense del tipo B-29 fué derribado cerca de Hokkaido, la isla más septentrional del Japón. Perecieron ocho personas.

El 15 de marzo de 1953, un avión norteamericano fué atacado sin previo aviso cuando se dirigía de Alaska al Japón, sin que hubiera pérdida de vidas. Los aviones soviéticos atacantes fueron rechazados.

El 29 de julio de 1953, un avión estadounidense del tipo B-50 que efectuaba una misión pacífica sobre el mar del Japón fué derribado sin previo aviso; desaparecieron 16 miembros de la tripulación. El copiloto fué salvado y dió detalles sobre el ataque implacable del avión soviético.

Estos detalles no se presentan simplemente para subrayar la pérdida innecesaria y trágica de vidas y

bienes que los Estados Unidos sufrieron como resultado de estos ataques. Lo grave es la repetición continua de estos ataques no provocados. Estos actos muestran que la Unión Soviética prescinde en todo momento de las normas de conducta internacional generalmente reconocidas. Esta actitud inquieta grandemente al Gobierno y pueblo de los Estados Unidos.

34. Permítaseme decir aquí que los Estados Unidos no son la única nación que ha sido víctima de estos actos hostiles. No hace mucho, los aviones soviéticos atacaron a aviones de Suecia, el Reino Unido, Francia y Bélgica. Estos hechos dan mayor fuerza a los ya expuestos. Nos amenaza a todos un peligro común si permitimos que la aviación soviética continúe realizando estos ataques impunemente.

35. El Gobierno de los Estados Unidos no ha permanecido inactivo ante la amenaza que constituye para su propia seguridad y para la paz del mundo la continuación de esta larga serie de ataques de la Unión Soviética contra aviones que vuelan en misiones pacíficas. Pero al hacer frente a esta situación, los Estados Unidos de América, han sido fieles a los Principios de la Carta, la cual exige a todos los Estados Miembros buscar el arreglo pacífico de sus controversias por medios pacíficos. Este principio está en armonía con la arraigada convicción de los Estados Unidos de que las diferencias internacionales, sin exceptuar las que conciernen a nuestros propios intereses nacionales, deben ser arregladas por medios pacíficos en interés de la paz y la justicia.

36. Los Estados Unidos han aplicado constantemente los procedimientos que con tanto acierto establecieron los fundadores de esta Organización para la solución de controversias. Cada vez que la aviación soviética ha atacado sin provocación, los Estados Unidos han tratado de lograr un arreglo pacífico por la vía diplomática. En cada caso se ha enviado una protesta al Gobierno de la Unión Soviética. En cada caso se ha tratado de obtener seguridades de que estos actos de agresión no se repetirían. En cada caso, pues, el Gobierno de los Estados Unidos ha atendido por encima de todo a la necesidad de mantener la paz.

37. En cambio, en cada caso, lo que ha hecho la Unión Soviética es dar versiones sumamente inexactas de los incidentes y negarse enteramente a cooperar en los esfuerzos por llegar a un arreglo.

38. El Gobierno de los Estados Unidos no permitirá que mediante la provocación se le haga olvidar sus obligaciones. En conformidad con las sabias disposiciones del Capítulo VI de la Carta de las Naciones Unidas, ha tratado de obtener por medios pacíficos la reparación de los agravios que le ha inferido la Unión Soviética. Desde hace mucho tiempo hemos considerado que el órgano más adecuado para la solución de problemas semejantes es la Corte Internacional de Justicia, que puede examinar en cada caso el fondo del asunto. El Gobierno de los Estados Unidos se da cuenta de que el procedimiento jurídico seguido por la Corte constituye el medio más adecuado para resolver diferencias de este género.

39. Al insistir en nuestras reclamaciones diplomáticas con motivo de estos incidentes de los aviones, pensamos en la posibilidad de recurrir a la Corte Internacional en última instancia para obtener un arreglo justo. Pero, hace apenas cuatro meses, el Gobierno de los Estados Unidos propuso al Gobierno de la Unión Soviética que los problemas planteados en la cuestión del avión norteamericano obligado a aterrizar en Hungría fueran sometidos a la Corte Internacional de Justicia para que

ésta determinara los hechos. El Gobierno de la Unión Soviética rechazó categóricamente la solicitud.

40. Por lo tanto, en vista de que el Gobierno de la Unión Soviética se ha negado a aceptar esta propuesta razonable, creemos que el ataque efectuado recientemente contra un avión norteamericano en el Lejano Oriente hace imprescindible someter este problema al Consejo de Seguridad, que es lo que estamos haciendo.

41. En estos casos de ataques soviéticos contra nuestros aviones, no hemos propuesto una solución irrazonable. Lo que hemos pedido y seguimos pidiendo es que el Gobierno de la Unión Soviética celebre de buena fe negociaciones bilaterales para llegar a un arreglo sobre las reclamaciones presentadas. Hemos pedido también que, si no se pudiera llegar a un arreglo, el Gobierno de la Unión Soviética consienta en que la Corte Internacional de Justicia determine la cuestión. Esto es exactamente lo que los propios Estados Unidos están dispuestos a hacer si la Unión Soviética presentara reclamaciones similares. Estamos dispuestos a hacer lo mismo aunque consideremos que las reclamaciones presentadas carezcan enteramente de fundamento. Por ejemplo, el Gobierno de la Unión Soviética ha presentado reclamaciones sobre la pérdida de un transporte soviético en Corea durante las recientes hostilidades. Aunque una cuidadosa investigación de los hechos ha demostrado que las reclamaciones soviéticas son infundadas, también estamos dispuestos a someter esta cuestión a un tribunal internacional.

42. En conclusión, el Gobierno de los Estados Unidos no cesará de buscar medios pacíficos para resolver problemas como el que se ha presentado hoy a este Consejo. Los Estados Unidos de América continuarán consultando con todas las naciones pacíficas para buscar métodos que permitan mantener la paz. El Gobierno de los Estados Unidos concede gran importancia al papel de este organismo en la solución de controversias que puedan causar una mayor perturbación de la paz y seguridad internacionales.

43. Los Estados Unidos consideran que el estudio de esta cuestión por un órgano de las Naciones Unidas conducirá a una solución más rápida y más equitativa de la cuestión que se trata. Ese estudio puede contribuir poderosamente a que la opinión pública del mundo ponga su atención en el problema. Los Estados Unidos confían en que los debates que aquí se celebren pueden ayudar considerablemente a evitar la repetición de estos incidentes.

44. Estas son las razones que han movido a los Estados Unidos a acudir al Consejo de Seguridad.

45. Sr. VISHINSKY (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) (*traducido de la versión inglesa del texto ruso*): En vista de que no se han tenido en cuenta las objeciones que formulé a la inclusión de este tema en el orden del día del Consejo de Seguridad y que el Consejo ha decidido por mayoría de votos incluirlo en el orden del día, debo ahora tratar el fondo mismo de la cuestión.

46. Agradezco de veras al Sr. Lodge las explicaciones que se ha servido dar, pues facilitarán mucho al Consejo de Seguridad el examen de esta cuestión. Sin embargo, no han fortalecido en modo alguno los argumentos invocados por el Sr. Lodge en su calidad de representante de los Estados Unidos de América.

47. ¿Qué ha dicho, en efecto, el Sr. Lodge? En primer lugar, ha insitado en que habían ocurrido anteriormente incidentes de esta naturaleza entre aviones soviéticos y norteamericanos. Ha citado varios ejemplos y ha recordado una serie de incidentes similares. Sin embargo,

es de lamentar que no mencionara todos los hechos que convenía recordar, pues si vamos a remontarnos al pasado, no hemos de hacer, claro está, una selección arbitraria de unos cuantos hechos, sino examinar todos los hechos que puedan darnos un cuadro fiel y objetivo del problema que examinamos. No dudo de que esto es lo que el Sr. Lodge ha tratado de hacer, pero no lo ha logrado porque no ha presentado con imparcialidad los hechos a que ha aludido, tratando de reducir toda la cuestión a la supuesta responsabilidad de la Unión Soviética por todos los incidentes ocurridos en el pasado.

48. El razonamiento es un tanto singular: como incidentes de la índole del ocurrido recientemente en el cabo Ostrovnoi se han producido no sólo en un caso, sino en varios, la Unión Soviética debe ser la culpable. Si han ocurrido cinco o seis incidentes de este género, la Unión Soviética es la culpable. Pero, ¿qué clase de incidentes han ocurrido? Mantengo que estos incidentes han sido violaciones diversas del territorio soviético efectuadas por aviones de los Estados Unidos. Y si adoptamos la lógica del Sr. Lodge, eso apoya nuestros argumentos: si han ocurrido varios incidentes de esta naturaleza en el pasado, los Estados Unidos de América son los culpables. He ahí la lógica. Sin embargo, renunciaré a esta forma de razonar, y trataré de presentar argumentos lógicos de otra naturaleza.

49. Ante todo, debemos analizar los hechos adecuadamente. El primer incidente que el Sr. Lodge ha mencionado es el ocurrido el 8 de abril de 1950. Crean ustedes que no ha sido mi deseo desenterrar el pasado y remontarme a 1950, 1951, 1952, o aún 1953. Además, se recordará que al oponerme en mi primera declaración a la inclusión de esta cuestión en el orden del día, ni siquiera mencioné estos incidentes. Me abstuve de tratarlos y, con mayor razón, de sacar de ellos conclusión alguna con carácter de cargo o acusación. El Sr. Lodge sí lo ha hecho. Esa es la posición que ha adoptado. Pero, si se señala a la atención del Consejo estos sucesos pasados, esto debe hacerse no para acusar, sino, sobre todo, para establecer la verdad, para determinar, en forma objetiva y real, lo que realmente ocurrió en cada uno de los casos que ahora se nos pide que recordemos.

50. El Sr. Lodge quiere que recordemos estos hechos. De acuerdo; estoy dispuesto a hacerlo.

51. El 8 de abril de 1950, a las 17.39 horas, un tetramotor militar norteamericano del tipo B-29, una fortaleza volante, se adentró 21 kilómetros en territorio de la Unión Soviética al sur de Liepaja. Como el avión continuaba internándose en el territorio soviético, un grupo de aviones de caza soviéticos se elevó de un aeropuerto cercano e instó al aparato norteamericano a que los siguiera y aterrizara en el aeropuerto. Debo señalar que, en caso de violación de nuestras fronteras, las fuerzas encargadas de su vigilancia tienen órdenes de invitar al aparato ofensor a retirarse o a seguir al avión que defiende la frontera al aeródromo más próximo. Por lo tanto, nuestros aviones procedieron enteramente de acuerdo con las órdenes que son usuales en todos los países y que, lejos de contravenirlo, se ajustan plenamente a un principio del derecho internacional, o sea, el derecho de un Estado a defender sus fronteras por los medios que le impongan las circunstancias. En casos semejantes la primera medida que debe tomar el avión soviético consiste en invitar al avión ofensor mediante diversas maniobras (como el movimiento de las alas y otras señales) a retirarse de la zona, pues su presencia en ella constituye una violación de las fronteras del Estado. Eso fué lo que se hizo el 8 de abril de 1950. ¿En qué forma actuó el avión norteamericano? No sólo

no accedió a esta solicitud, sino que abrió fuego contra los aviones soviéticos. En consecuencia, el avión de caza soviético se vió obligado a devolver el fuego, después de lo cual el avión norteamericano se retiró hacia el mar. Entonces entregamos al Embajador de los Estados Unidos, Sr. Kirk, una nota en la que exponíamos los hechos y protestábamos contra la violación de nuestras fronteras por el avión norteamericano. ¿Cuál fué la respuesta que recibimos de los Estados Unidos? Unos 10 días más tarde enviaron una contestación en la que afirmaban que un avión no armado del tipo "Privateer" perteneciente a la Marina de los Estados Unidos había estado en la zona, pero que el avión no había cruzado ninguna frontera ni había violado nuestras aguas territoriales, y que el incidente había ocurrido sobre alta mar. El Gobierno de los Estados Unidos después exigió que se diera a las fuerzas aéreas soviéticas las instrucciones más estrictas y categóricas para que en ninguna circunstancia se repitieran incidentes de esta naturaleza. Y eso fué todo. Sin embargo, lo cierto es que se trató de una fortaleza volante del tipo B-29 y no de un "Privateer". Por eso el Gobierno de los Estados Unidos se abstuvo de contestar cuando el Gobierno de la Unión Soviética señaló este hecho.

52. El segundo incidente — aunque no es el segundo en el orden que los citó el Sr. Lodge, pues a menos que sean incorrectas las notas que tomé, mencionó en segundo lugar el incidente del 6 de noviembre de 1951 sobre el mar del Japón — ocurrió ese mismo año, el 4 de septiembre de 1950. Por razones que ignoro, el Sr. Lodge no mencionó este incidente. ¿Qué ocurrió en esa ocasión? Un bimotor militar de la URSS que acababa de completar un viaje de entrenamiento de Puerto Arturo a la zona de la isla de Hai-Yang-Tao, que forma parte de la base naval de Puerto Arturo y se encuentra a 140 kilómetros de las costas de Corea, fué atacado y ametrallado sin ninguna causa ni justificación por 11 aviones de combate de la armada estadounidense. Como resultado de este ataque, el aparato soviético cayó al mar envuelto en llamas a 8 kilómetros al sur de la isla de Hai-Yang-Tao. Huelga decir que la tripulación del avión pereció.

53. Cuando el Gobierno de la Unión Soviética protestó por este incidente al Gobierno de los Estados Unidos de América, y exigió una investigación, indemnizaciones, etc., el Sr. Kirk, que era entonces Embajador en la URSS, dijo que las fuerzas armadas de los Estados Unidos en la zona del Pacífico estaban bajo el mando de las Naciones Unidas y que, por lo tanto, debía someterse la cuestión a las Naciones Unidas para su estudio y no al Gobierno de los Estados Unidos; en otras palabras, el Alto Mando de los Estados Unidos no tenía ninguna responsabilidad en este asunto. En ese caso, ¿por qué no sometieron los Estados Unidos la cuestión a las Naciones Unidas, ya que los mismos Estados Unidos consideraban que ese era el lugar donde debía examinarse la cuestión? Es interesante analizar este argumento de que este avión estadounidense pertenecía a las fuerzas armadas de las Naciones Unidas y que las Naciones Unidas debían examinar la cuestión. Sabido es que las Naciones Unidas no tienen fuerzas armadas, pero que varios Estados, que no me detendré a enumerar porque no deseo desenterrar el pasado, tienen fuerzas armadas que operan en el Pacífico únicamente bajo la bandera de las Naciones Unidas; sin embargo, es bien sabido que se hallan bajo el mando de autoridades de los Estados Unidos. Es evidente que la referencia a las Naciones Unidas sólo fué un pretexto empleado por los Estados Unidos para poder evadir la discusión de la cuestión.

54. El tercer incidente, que el Sr. Lodge ha pasado por alto, se produjo el 8 de octubre de 1950: a eso de las cinco de la mañana (hora local), dos aviones de combate del tipo "Shooting Star" (F-80) violaron manifiestamente la frontera del Estado soviético y, volando a poca altura se dirigieron hacia un aeropuerto soviético situado a la orilla del mar, en la región del río Sukhoi a 100 kilómetros de la frontera soviéticocoreana, y lo ametrallaron. En esa oportunidad también exigimos que se castigara a los culpables, y de nuevo el representante de los Estados Unidos, Sr. Barbour, se negó a aceptar nuestra nota, con el pretexto de que debíamos tratar el asunto con las Naciones Unidas ya que eran las fuerzas armadas de las Naciones Unidas las que estaban en acción en Corea.

55. No puedo dejar de observar que ese argumento también me parece enteramente artificial porque la realidad era que los Estados Unidos de América, a través de su mando en esa zona, estaban directamente envueltos en dichos incidentes. El arreglo de esta cuestión, la celebración de una investigación y la adopción de medidas para evitar que estos incidentes se repitan no son cuestiones que incumban a las Naciones Unidas o al Consejo de Seguridad, el cual no tienen autoridad sobre el mando de las fuerzas armadas que operan en la zona del Pacífico, aun cuando las operaciones se lleven a cabo al socaire de la bandera de las Naciones Unidas incluso o, en algunos casos, como sucedió durante la guerra de Corea, en nombre de las Naciones Unidas. En tal caso, el asunto era de la incumbencia de las autoridades de los Estados Unidos; pero estas últimas, temiendo al parecer las consecuencias enojosas que podría tener el estudio de la cuestión, sostuvieron que no era aconsejable discutirla.

56. El Sr. Lodge ha mencionado como segundo incidente, el del 6 de noviembre de 1951. Deseo subrayar ante todo que este incidente es muy parecido al que se produjo el 4 de septiembre de 1954. En primer lugar, también ocurrió en la zona del Cabo Ostrovnoi; en segundo lugar, se trató de un avión del tipo "Neptune", como en el incidente del 4 de septiembre de 1954. Por último, tuvo una causa similar, pues un avión del tipo "Neptune" violó la frontera soviética en 1951 en la misma zona del cabo Ostrovnoi. Las finalidades de esta violación me propongo examinarlas más adelante, tomando como base las declaraciones formuladas por varias personas autorizadas y las informaciones recientemente publicadas en la prensa de los Estados Unidos.

57. El incidente de 1951 se produjo de la misma manera que el del 4 de septiembre de 1954. Los aviones soviéticos instaron al avión que cometía la violación a que regresara a su propio territorio, a que no se internara en el nuestro, a que no tratara, por decirlo así, de observar a vista de pájaro lo que sucedía en tierra y en las inmediaciones. También en esta ocasión el avión norteamericano contestó a esta solicitud abriendo el fuego, después de lo cual, como en el caso que mencioné anteriormente, a su vez se le hizo fuego y se retiró. También en ese caso declaramos que había que adoptar las medidas del caso, ya que la situación era perfectamente clara.

58. El Sr. Austin, que era entonces el representante de los Estados Unidos ante las Naciones Unidas, declaró que uno de los aviones militares de los Estados Unidos bajo el mando del General Ridgway no había regresado a su base, y afirmó que el avión había sido atacado sin previa advertencia por aviones de caza soviéticos sobre aguas internacionales. En todos los casos los ataques ocurren precisamente sobre aguas internacionales, pero nunca se dice por qué razón estos aviones aparecen

sobre aguas internacionales en esta zona particular tan cercana a nuestras costas. Sobre este hecho se guarda siempre silencio.

59. El Sr. Lodge ha hablado de una violación de la frontera húngara que ocurrió en diciembre de 1951 cerca de la ciudad de Gyula. Se advertirá que este incidente, si no me equivoco, fué examinado en detalle por la Asamblea General en su quinto período de sesiones. Si no he comprendido mal, el Sr. Lodge ha tratado de presentar también este incidente como un ataque al avión. Sin embargo, la verdad es que no hubo tal ataque; lo que realmente sucedió es que este avión, al mando del Capitán Henderson, con el Capitán Swift de copiloto; y Albert Elam de miembro de la tripulación penetró en el espacio aéreo de Hungría y, debido a las señales de los aviones soviéticos encargados del servicio de patrulla con arreglo al Tratado de Paz, fué forzado a aterrizar en un aeropuerto situado cerca de la ciudad de Papa. Por lo tanto, no hubo ataque ni se hizo fuego; no se disparó ni un solo tiro. El avión norteamericano apareció sobre este aeropuerto húngaro y se le ordenó que aterrizar. Cuando lo hizo, se descubrieron hechos muy interesantes. A bordo se encontraron mapas militares de campaña de las zonas más importantes de la Unión Soviética, especialmente de la RSS de Ucrania y la región del Volga, así como mapas de Checoslovaquia, Rumania y Hungría; hago observar que estos eran mapas militares. También se descubrió en una caja acolchada una emisora de radio, con lo necesario para ser lanzada en paracaídas y, por lo tanto, no para ser utilizada en el avión, sino en tierra. Se descubrieron varios paracaídas; el número de éstos y la posición en que estaban almacenados en el avión indicaban que no estaban destinados a los miembros de la tripulación, sino que tenían otras finalidades. Por último, había varios bultos de mantas pesadas, también listos para ser lanzados desde el avión. Todo indicaba en forma inequívoca que se trataba de un avión muy especial enviado a Hungría para dar aplicación a la enmienda Kersten a la Ley del 10 de octubre de 1951, que se refiere a las actividades de provocación, terrorismo y subversión en el interior de Hungría, Rumania y otros países de democracia popular, así como en la Unión Soviética. El crédito de 100.000.000 de dólares había entrado en acción, Sr. Lodge. Estas eran las víctimas de esos 100.000.000 de dólares. Recordaré las actividades de dos agentes de los Estados Unidos — Asmalov y Sarantsev — que también fueron lanzados en paracaídas en el territorio de la RSS de Moldavia para organizar actividades de subversión y terrorismo, y para cometer actos de espionaje en el territorio de la Unión Soviética, que fueron capturados, juzgados por la Corte Suprema y condenados; durante el juicio admitieron plenamente su culpabilidad y revelaron todos los detalles de su delito.

60. ¿Conoce estos hechos el Sr. Lodge? Hay que hablar de ellos también si deseamos enumerar los puntos principales de todos estos incidentes en que han participado aviones. En realidad, se propuso que la cuestión fuera sometida a la Corte Internacional de Justicia. Pero la Corte Internacional se negó a tratarla porque la otra parte no había dado su consentimiento. ¿Cuál era la otra parte? La República de Hungría. ¿Actuó Hungría correctamente al negarse a permitir que la Corte Internacional examinara este caso? Indudablemente que sí, pues como los ofensores fueron aprehendidos *in fraganti* con documentos y artículos que — me permito asegurar al Sr. Lodge — no indicaban en absoluto que este otro avión del tipo "Neptune" tuviera una misión pacífica, no había nada que la Corte Internacional pudiera hacer.

61. El Sr. Lodge ha mencionado un incidente de igual naturaleza que ocurrió cerca de la isla de Hokkaido el 7 de octubre de 1952. En ese entonces protestamos ante los Estados Unidos de América por medio del Sr. Shaughnessy, pero sin ningún resultado.
62. El Sr. Lodge ha olvidado mencionar el incidente ocurrido el 27 de julio de 1953, incidente de gran interés. Cuatro aviones de caza norteamericanos cruzaron la frontera de la República Popular de China y atacaron y derribaron uno de nuestros aviones de pasajeros que llevaba 15 pasajeros y seis tripulantes, cerca de la ciudad de Hwadyar a 110 kilómetros de la frontera entre China y Corea. Todos los que iban en el avión perecieron.
63. ¿Por qué razón menciono este incidente? No sólo porque, evidentemente el representante de la República Popular de China no está aquí para hablar al respecto, sino porque se trató de un avión soviético de pasajeros que realizaba su vuelo regular, absolutamente pacífico, de Puerto Arturo a la Unión Soviética siguiendo la ruta establecida. Cuatro aviones norteamericanos atacaron este avión soviético de pasajeros, lo destruyeron, y mataron a 15 pasajeros y a los seis miembros de la tripulación.
64. El Sr. Lodge, por razones que ignoro, ha dejado de mencionar este incidente.
65. Repito que no tenía el propósito de desenterrar el pasado — como ya dije antes — pues no deseo complicar la situación, pero el discurso del Sr. Lodge me ha obligado a hacerlo. Por lo tanto, debe cargar también con la responsabilidad de la desagradable impresión que queda y quedará en todos los que nos escuchen.
66. En su nota del 1º de agosto de 1953 relativa a este incidente, el Gobierno de los Estados Unidos — y esto también es característico — admitió que los aviones de caza norteamericanos habían atacado y derribado a tiros un avión del tipo IL-12. Sin embargo daba una explicación extraña, afirmando que el avión había sido atacado por cazas norteamericanos, no sobre el territorio chino, sino sobre el territorio de Corea, a unas 8 millas del río Yalú. Como si fuera normal derribar sobre el territorio de Corea, aun cuando sea en el curso de hostilidades, un avión de pasajeros, un avión que se sabía que era un avión de pasajeros perteneciente a una Potencia neutral. Como si pudiera emplearse tal argumento para justificar en forma alguna semejante crimen. ¿Cómo puede afirmarse que esta situación se ajusta a los principios y las normas del derecho y las prácticas internacionales, a los cuales tantas veces se ha aludido aquí? Y en este incidente, como ya he dicho, perecieron 21 personas.
67. Podría mencionar otros casos, pero prefiero no hacerlo pues creo que estaría fuera de lugar tratar la cuestión de supuestos incidentes que interesan a otros países. Ese es un asunto entre nosotros y esos otros países; si tienen algún motivo de disgusto, pueden dirigirse a nosotros y discutiremos la cuestión con ellos. En todo caso, esos incidentes no tienen relación alguna con el incidente ocurrido el 4 de septiembre de 1954. Pero los que acabo de mencionar, que se refieren directamente a las operaciones de los aviones militares norteamericanos, ya sea sobre territorio soviético o cerca de nuestras fronteras, tienen, a mi parecer, una relación directa con la cuestión que el Consejo de Seguridad decidió examinar hoy a instancias del representante de los Estados Unidos.
68. Esa es la realidad en lo que se refiere al primer grupo de argumentos sobre los acontecimientos que se han producido en el pasado. El Sr. Lodge ha tratado de demostrar que la Unión Soviética era la responsable de esos incidentes. Dijo que el incidente del 4 de septiembre no era el primero. Eso es muy cierto. No fué el primero, pero esto no hace más que confirmar nuestra aseveración de que todos estos incidentes son el resultado de la misma política seguida por las autoridades de los Estados Unidos. Y si hay algo que debe señalarse a la atención del Consejo de Seguridad es este aspecto de la cuestión.
69. ¿Ocurrieron acaso todos estos incidentes en las fronteras de otros Estados? ¿Se produjeron cerca de la costa de San Diego; por ejemplo? Lo cierto es que todos estos incidentes ocurrieron cerca de la costa de la Unión Soviética, o, como en el caso de la República de Hungría, directamente sobre su territorio, o, en el caso de la RSS de Moldavia, sobre el territorio de esa república.
70. ¿Cómo es posible llegar a la conclusión de que los demás incidentes confirman el argumento de que el incidente del 4 de septiembre de 1954 prueba que la Unión Soviética es enteramente culpable y debe cargar con toda la responsabilidad? Todo lo que he dicho — y desearía oír al Sr. Lodge refutarlo — indica que todo esto es parte de la política seguida por las autoridades militares y el Departamento de Estado de los Estados Unidos, política que nada tiene en común con las seguridades de paz que se dan en esta sala y que siempre estamos dispuestos a apoyar, con tal que sean sinceras.
71. El segundo grupo de argumentos presentados por el Sr. Lodge no era en realidad sino una repetición del contenido de las notas del 6 de septiembre de 1954 que el Gobierno de los Estados Unidos dirigió al Gobierno de la URSS.
72. En primer lugar, no puedo dejar de señalar la prisa extremada, así como el descuido — que yo calificaría de poco inteligente y aún de peligroso — que los Estados Unidos han puesto de manifiesto al exponer los hechos de la nota que acompaña a la solicitud presentada a las Naciones Unidas para que se convocara inmediatamente al Consejo de Seguridad. Eso sucedió, si no me equivoco, el día 6, pero hoy es 10. Se tocó a rebato, se dió el aviso de alarma, se hicieron llamadas telefónicas, y se pidió que se convocara al Consejo de Seguridad, pero, no se llegó a la decisión de enviar la confirmación escrita sino hasta unos cinco días después.
73. Ha habido una extraña prisa en este asunto, falta de reflexión, una especie de precipitación, se han presentado informes sin verificarlos en forma alguna. Bastó que se dijera algo a alguien de una radioemisora japonesa para que inmediatamente comenzaran a circular informes por todo el mundo de que los aviones soviéticos habían "atacado", "disparado", etc., pero nosotros — dicen — somos ángeles; no hemos disparado contra nadie. Sin embargo, Sr. Lodge, los hechos no pueden desconocerse.
74. En la nota No. 203 se afirmaba que el avión de los Estados Unidos no había hecho fuego en ningún momento. Así se decía en su informe. Pero ahora se nos dice que hubo un pequeño error, una equivocación. Su avión abrió fuego: eso es exacto. Pero, dicen, su declaración de que no abrieron fuego también es exacta. ¿Una mala interpretación! ¿Dispararon o no? Si dispararon, pero dicen que no. Entonces, ¿decían ustedes la verdad o no? Esa es la pregunta que tienen que contestar. Si presentaban ustedes los hechos con fidelidad, hubieran debido saber que dispararon. Pero al azar afirmaron ustedes que no habían disparado. Todo esto

se presta a muchas dudas. Probablemente dirán: "Sí, pero esa es la información que habíamos recibido." En ese caso, ¿quiénes les proporcionaron esa información? Esas personas deben haber dado a ustedes deliberadamente una información inexacta, pues el Mando no ignoraba ciertamente lo que ocurría a bordo del avión cuando fué víctima del llamado ataque. ¿Qué ocurrió? Le agradecería que nos lo dijera. No lo saben ustedes, o, si lo saben, no lo quieren decir. Esa es la razón de la situación difícil en que se han colocado; esa es la razón de que sus declaraciones no correspondan a la verdad.

75. En el *New York Post* de ayer se decía a este respecto que los Estados Unidos de América habían insistido en que el avión norteamericano se encontraba en un lugar donde realmente no estaba, y que no había disparado cuando era evidente que sí lo había hecho. Sr. Lodge, no sé si ha leído usted el *New York Post*, pero si no lo ha hecho le aconsejo que lo haga, aunque sea tardíamente. Es una lectura interesante.

76. Ahora nos presentan el asunto como si se tratase de lo que un maestro de escuela calificaría de primer error en un alumno novel. Fué sólo un desliz. Inadvertidamente, se escribió "no" donde no correspondía. En realidad, sí disparó el avión. Este error, naturalmente, es intencional, para obscurecer o tergiversar los hechos — cosa que de ningún modo estaría en mi ánimo atribuir a las más altas autoridades — o bien se debe a ignorancia de lo que realmente ocurrió. Me inclino por lo segundo.

77. ¿Qué razones tengo para decir esto? He aquí algunas. Si examinamos cuidadosamente los diarios norteamericanos vemos que, según la información publicada en ellos, el avión norteamericano disparó varias ráfagas; se ha hablado de unos 150 disparos. Esto lo admiten los propios aviadores o, mejor dicho, los ametralladores que dispararon contra los aparatos soviéticos. Pero, ¿se sabe cuál de ellos fué el que disparó? Uno de los aviadores, que quedó aprisionado dentro del avión y no pudo saltar, pereció. Naturalmente, debemos lamentar la muerte de este hombre que quizás no haya tenido culpa alguna en este asunto. ¿Y sabe el Departamento de la Marina de los Estados Unidos exactamente quién disparó? No, no lo sabe, como se desprende de los informes aparecidos en la prensa norteamericana, en la cual se dice que el que disparó no fué Pinkevich, o que no fué William Bedard, o que no fué algún otro individuo. No obstante, si el Mando no ha podido determinar quién disparó, si el Departamento de la Marina, según se informa en la prensa, ha anunciado que no ha podido determinar cuál de los ametralladores a bordo del avión "Neptune" hizo fuego; si — repito — el Departamento de la Marina no puede determinar quién disparó debido a la confusión existente tanto en Washington como en otros lugares, entonces, ¿en qué se basan las autoridades norteamericanas para afirmar que se hizo fuego en contestación a los disparos de los aviones soviéticos? Si no se sabe siquiera quién fué el que disparó, tampoco se sabe por qué razones la hizo. Esta es una cuestión de simple lógica. Por razones que ignoro el representante de los Estados Unidos no se ha referido en absoluto a este punto. No ha pensado en ello porque, en su calidad de representante de los Estados Unidos, ha asumido el papel sumamente difícil, lo mismo que los propios Estados Unidos, de venir al Consejo de Seguridad y dar al Gobierno de la Unión Soviética una lección sobre cómo debe conducirse en cuestiones internacionales. Naturalmente al encargarse de esta tarea el Sr. Lodge se ha encontrado con que no podía llevarla a cabo pues en vez de darnos la lección

acaso sería preferible que se mirase en el espejo. Si cree que debe moralizar, tal vez debería poner en marcha un dictáfono y dictar para sí mismo la conferencia. Esto estaría más en consonancia con las circunstancias.

78. Por lo tanto, mantengo que toda esta historia fantástica según la cual el 4 de septiembre, el infortunado "Neptune" fué atacado y destruido por aviones soviéticos sin previa advertencia y sobre alta mar, no resistirá el análisis, si se hace un examen objetivo de las pruebas y los hechos concretos; sin ese examen no cabe llegar a ninguna conclusión válida.

79. Los hechos concretos son los siguientes: en las notas oficiales del Departamento de Estado se declara que no se hizo fuego desde el avión "Neptune". El Departamento de la Marina desmiente esta declaración casi el mismo día. O sea, que el avión sí hizo fuego, y que ahora nadie lo niega.

80. Voy a referirme ahora al segundo punto. Se dice que el avión disparó para defenderse. ¿Por qué? ¿En qué pruebas se funda esta declaración? ¿Quién disparó y por qué razón? No saben ustedes quién disparó y, por lo tanto, tampoco pueden saber qué razones tuvo para hacerlo el que lo haya hecho, porque si creen que Pinkevich disparó y resulta que no lo hizo, no podrán determinar entonces los motivos que le indujeron a hacerlo, supuesto que él los indicara. Si disparó otro, Juan, Pedro, Pablo u otro cualquiera — pero por lo visto no disparó — las razones aducidas carecerán de toda significación. Lo esencial es que el Departamento de Marina de los Estados Unidos — según informa el *New York Times* del 7 de septiembre según un telegrama de Washington — no está en condiciones de determinar cuál de los ametralladores a bordo del avión fué el que contestó el fuego. Una información oficiosa procedente de Osugi, Japón, dió motivo a la confusión de Washington sobre este punto. En un informe se declara que se trata de William Albert Bedard, ayudante de mecánico de Worcester, Massachusetts. En otro informe se da el nombre de Ernest Lewis Pinkevich, ametrallador de aviación procedente de Alameda, California, el cual, según ha dicho — no se sabe todavía si eso es cierto — hizo cerca de 150 disparos.

81. La discrepancia entre estas informaciones y la segunda nota de los Estados Unidos hizo que el Departamento de Marina diera hoy una explicación. He aquí el documento, señor Presidente. Consulten el *New York Herald-Tribune* del 7 de septiembre de 1954, o el *New York Times* de la misma fecha, y podrán ver los despachos de Washington que describen esta cuestión detalladamente. No sé qué creer y qué deberá creer el Consejo de Seguridad a este respecto, porque éste no es el primer caso y porque el Gobierno de los Estados Unidos ha evitado examinar estos casos y, a algunas veces, ha dejado sin contestación nuestras notas o nos ha remitido a las Naciones Unidas o al Mando de las Naciones Unidas, en vez de tratar directamente la cuestión. Cada vez que se han visto acorralados por las pruebas han dicho que si se hizo fuego fué para contestarlo. Pero no hay razón alguna para dar crédito a esas declaraciones.

82. Esta es la razón de que yo estime que no procede que el Consejo de Seguridad se ocupe de esta cuestión.

83. El segundo argumento estriba en que el incidente ocurrió sobre alta mar. Sin embargo, me permito señalar que ustedes dijeron que el lugar donde se produjo el incidente estaba situado a 100 millas al este de Vladivostok y 44 millas al sudeste o al este — sobre esto también hay confusión — de Nakhodka. Naturalmente, es menos comprometido, es más indefinido, hablar de

"a 44 millas de la costa de Siberia". Pero, como sabemos, la costa de Siberia está aquí, está allá, está en muchas partes. Esto también es muy nebuloso, señor Lodge.

84. Si los miembros del Consejo de Seguridad quieren tomarse esa molestia, les pediría a cada uno de ellos que después de la sesión (pues debido a la urgencia de la cuestión no he tenido tiempo de preparar un mapa adecuado) se sirvan tomar cualquier mapa norteamericano o inglés — que dicho sea de paso están excelentemente preparados — y buscar la ciudad de Vladivostok, el cabo Ostrovnoi y el puerto de Nakhodka. Tomen ustedes un compás, vean la escala y calculen el número de millas en dirección a ese punto hacia el este y el sudeste, y se encontrarán que el lugar situado a 100 millas de Vladivostok, que el señor Lodge mencionó en su nota, se encuentra justamente en el territorio de la Unión Soviética. Por lo tanto, carece absolutamente de fundamento la afirmación de que el incidente se produjo sobre alta mar. La refutan los datos que ustedes mismos han proporcionado. Y lo mismo sucede si hablan de un lugar situado a 44 millas de Nakhodka, pues Nakhodka está en la misma línea. Las 100 millas, como pueden verificarlo en el mapa, abarcan esta distancia.

85. En consecuencia, nuestra versión es exacta. Es completamente inatacable. No tenemos que hacerle modificaciones ni razón para hacerlas porque se basó en datos cuidadosamente verificados mediante cálculos radiogoniométricos efectuados por aparatos técnicamente perfectos, los cuales indicaban que el incidente se produjo en un punto que está dentro del territorio de la Unión Soviética y no, como la nota de los Estados Unidos trató de hacer creer, sobre alta mar. Este hecho confirma que la violación de la frontera de la Unión Soviética por un avión norteamericano de tipo "Neptune" ocurrió en la zona del Cabo Ostrovnoi, al este del puerto de Nakhodka, como se declaró en la nota de la Unión Soviética del 5 de septiembre de 1954.

86. Debo señalar a ustedes que cuando había tanta confusión acerca del lugar de donde esto ocurrió, el *New York Times* publicó un mapa en el que se señalaba tal lugar con una cruz. Pero el lugar indicado en ese mapa estaba situado a una distancia de 125 a 140 millas al este de Vladivostok, en tanto que en esta nota se habla de una distancia de 100 millas solamente. Por lo tanto, el mapa publicado en el *New York Times* es inexacto.

87. Asimismo, debo señalar que cuando se producía esta confusión, saltaba a la vista de cualquiera que estuviera dispuesto a abandonar por un momento la actitud de defender a toda costa lo indefendible, que se hacían grandes esfuerzos para probar que la versión de los Estados Unidos era exacta y que el incidente había ocurrido sobre alta mar. Pero, como ocurre frecuentemente, la prensa fué indiscreta y reveló cuestiones confidenciales que debían ser guardadas como secretos de la diplomacia, al menos como secretos de la diplomacia norteamericana.

88. El 7 de septiembre de 1954, el *New York Herald-Tribune* publicó un artículo del Sr. Kerr, su corresponsal en Washington, en el cual se decía que los Estados Unidos habían tomado medidas el 6 de septiembre para establecer que el ataque de que se había hecho objeto al bombardero norteamericano de reconocimiento con base en tierra, ametrallado por aviones de retropropulsión soviéticos en la mañana del 4 de septiembre, había ocurrido sobre aguas internacionales y no sobre aguas soviéticas.

89. En otras palabras, se tomaron medidas, no para establecer objetivamente el lugar donde ocurrió el

incidente, sino para establecer que este punto se encontraba sobre alta mar. Esto equivale a falsear la verdad. Vemos, pues, que se adoptaron medidas especiales para probar que el incidente ocurrió fuera de las aguas territoriales de la Unión Soviética y fuera del espacio aéreo situado sobre el territorio soviético. Ahora, en vez de 100 millas, hablan de 125 millas, de 145 millas... Lo mismo podrían hablar de 300 millas.

90. El diario luego dice que ellos, es decir, los Estados Unidos, rectificaron su declaración anterior, que fué repetida en la protesta oficial ante el Gobierno de la Unión Soviética, de que el ataque había ocurrido a una distancia aproximada de 100 millas al este de Vladivostok, o sea, a 44 millas de la costa de Siberia. Pero el artículo dice inmediatamente a continuación — y debo reconocer en ello una buena cualidad de las autoridades militares norteamericanas — que los funcionarios del Departamento de Marina han reconocido con cierta turbación que en realidad no existe tal lugar. Dice así literalmente: "no hay tal lugar". Por lo tanto, toda esta versión se viene abajo como un castillo de naipes. Naturalmente, la propaganda — y estoy de acuerdo con el Sr. Lodge, que habló hace un momento sobre esto — no puede servir para nada en esta cuestión.

91. Dice un proverbio ruso que: "Por más que se lave un perro negro no se le blanqueará." En este caso, tampoco será posible blanquear los hechos. Su verdadero color salta a la vista.

92. Hemos estado examinando dos cuestiones fundamentales: en primer lugar, el ataque. Pero, ¿quién lo ha efectuado? Existe cierta confusión a este respecto, aumentada por el hecho de que la primera versión deformaba completamente la realidad y tenía por objeto excusar a los culpables del ataque. La segunda cuestión es el lugar del ataque. Sobre esto también existe alguna confusión. Pero quizá la palabra confusión no sea la que deba emplearse, pues los primeros informes no confirmaron la versión de los Estados Unidos, de que el incidente se había producido a una distancia de 100 millas y desmentían la afirmación de que el avión del tipo "Neptune" no se encontraba sobre el territorio de la Unión Soviética, ya que un punto situado a 100 millas en realidad está dentro de nuestro territorio. Se puede medir y volver a medir, calcular y volver a calcular, y siempre se confirmará este hecho. Por eso la versión original fue sustituida por otra en la cual se ha inventado una nueva distancia — de 125 a 145 millas — tratando, como lo admite el *New York Herald-Tribune* en el artículo del 7 de septiembre redactado por el Sr. Kerr, de demostrar a toda costa que el supuesto ataque al bombardero norteamericano con base en tierra se efectuó sobre aguas internacionales. A fin de demostrarlo, era necesario renunciar a la cifra de 100 millas de la versión inicial. Era necesario inventar una nueva versión y modificar el número de verstas, millas o kilómetros. Las 100 millas se convirtieron en 125 a 145. Y estas son las pruebas que se pide al Consejo que examine.

93. Por lo tanto, mantengo que estas pruebas no merecen que se les preste atención ni que se les dé crédito.

94. Me permito destacar otro hecho más. Tanto en las notas No. 202 y No. 203 del 6 de septiembre de 1954 de los Estados Unidos como en la declaración que formuló hoy su representante, se ha pasado por alto enteramente una cuestión importante sobre la cual es imprescindible que se dé una explicación, especialmente en vista de que se ha planteado la cuestión de la amenaza a la paz y la seguridad internacionales. La cuestión es ésta: ¿en qué consistía la misión de recono-

cimiento que realizaba el avión norteamericano y en qué consiste la misión que deben realizar los aviones norteamericanos en general cuando vuelan en el espacio aéreo situado sobre el territorio de la Unión Soviética, o, como dice la nota de los Estados Unidos, cerca de la costa de Siberia? Ustedes dicen que éste era un avión de reconocimiento, sería interesante saber cuáles son las funciones que realizan los aviones de este tipo.

95. El Sr. Lodge trató de explicar esta cuestión y no pude dejar de sonreír al escucharlo. Dijo que estos aviones de bombardeo generalmente hacen estos vuelos para investigar las condiciones meteorológicas. Por lo visto, las condiciones meteorológicas se investigan mediante aviones armados y no por medio de los diversos aparatos meteorológicos o por medio de aviones especialmente equipados para este objeto. Por lo visto, las condiciones meteorológicas son investigadas por medio de aviones armados de ametralladoras cargadas y que llevan toda clase de equipo militar, tal como radar, sobre el cual, también, habrá que decir unas cuantas palabras. ¿Qué funciones de reconocimiento se recomienda a estos aviones militares? ¿Qué actividades de reconocimiento podrá realizar este avión militar norteamericano del tipo "Neptune" y por qué los aviones norteamericanos tienen que efectuar reconocimientos en la región de Vladivostok? ¿Por qué? ¿Qué estaban haciendo en la región de Vladivostok cuando Vladivostok está a unos 10.000 kilómetros de la costa de los Estados Unidos de América? De Vladivostok a los Estados Unidos de América hay, en efecto, 10.000 kilómetros. ¿Por qué, pues, esos pretendidos aviones de reconocimiento, repletos de toda clase de aparatos electrónicos y de otros tipos van a Vladivostok, o en todo caso, a 40 ó 45 millas de ésta? ¿No es ciertamente para investigar las condiciones meteorológicas!

96. Esta es, desde luego, una cuestión importante. Si quieren ustedes evitar dificultades y hacer que no haya malas interpretaciones que puedan producir complicaciones internacionales, habría que tener en cuenta este aspecto de la cuestión. Quizá sería conveniente que se enviaran, con menos frecuencia — o que se dejaran de enviar — a las costas de un Estado extranjero, por lo menos a una distancia de 40 millas, a esos llamados aviones de reconocimiento que a veces se encuentran en situaciones en que abren fuego. Se ha pasado por alto este punto completamente, pero consideramos que es de suma importancia.

97. Puede encontrarse una respuesta parcial a esta cuestión en un diario norteamericano que leí ayer. En la edición del 8 de septiembre del *Christian Science Monitor*, apareció un artículo que merece atención y que citaré textualmente, absteniéndome de hacer todo comentario. Me limitaré a leer este artículo publicado en el *Christian Science Monitor* del 8 de septiembre. Dice así:

"... actualmente, los reconocimientos aéreos no consisten solamente en volar a gran altura y observar lo que con la vista puede advertirse en una costa cercana. Se trata de utilizar aparatos auxiliares electrónicos — es decir, radar — para ver qué es lo que sucede más allá de donde alcanza la vista. Consiste en enviar un avión repleto de equipo electrónico para poner a prueba las instalaciones de radar del adversario y averiguar con qué eficacia funcionan."

Se dice además en el artículo:

"Puede considerarse que un avión que vuele a 30 ó 40 millas de la costa utilizando su radar realiza un acto de observación ofensivo."

"Acto de observación ofensivo" es una expresión eufemística cuyo equivalente puede encontrarse con facilidad en cualquier código penal. Se dice luego:

"Ningún alto funcionario del Pentagón dirá la regularidad y la frecuencia con que los Estados Unidos envían sus aviones a la zona de Hokkaido o a las proximidades de Siberia, pero la Marina y las Fuerzas Aéreas, que están alertas, continuarán realizando esta clase de reconocimientos, por medio de los cuales se mantiene alejados a los intrusos y se averigua lo que razonablemente se puede descubrir acerca de las instalaciones del adversario y de sus reacciones."

98. Esta es una exposición bien clara de los objetivos de los vuelos de reconocimiento de estos aviones que, según el representante de los Estados Unidos, los realizan regularmente. Sin embargo, el representante de los Estados Unidos ha dicho que el vuelo de que se habla tenía por objeto hacer "observaciones meteorológicas". Pero, al parecer, en la práctica esto significa que se hacen con objeto de probar la potencia del radar y las instalaciones de radar de aquellos países que, por una razón u otra, son de particular interés para el Mando norteamericano.

99. Ahí esta, pues, la finalidad de los vuelos, llamados "pacíficos", de los aviones de reconocimiento.

100. Es indudable que el avión de bombardeo "Neptune" que, según el Departamento de la Marina, realizaba un viaje regular de reconocimiento desde su base en el Japón y que, según el mismo Departamento, volaba paralelamente a la costa soviética, tenía una misión de reconocimiento de esa índole.

101. A propósito del artículo periodístico que he citado, es oportuno mencionar un incidente que el Sr. Lodge describía (o que por lo menos, recordaba). En este incidente, que se produjo en el Báltico, un bombardero de reconocimiento norteamericano fué derribado por aviones de caza soviéticos. Se informó en ese entonces que el avión de reconocimiento volaba en el Báltico para probar las instalaciones de radar soviéticas. El diario que acabo de citar declara lo siguiente:

"No se ha reconocido oficialmente que el bombardero de reconocimiento de la Marina, que fue derribado a 44 millas de Siberia, realizara una misión similar de reconocimiento de las instalaciones de radar..."

No se ha dado ninguna declaración oficial a ese respecto, pero el diario agrega que: "... las circunstancias son similares." No pueden ser otras. En ambos casos se trataba de aviones "Neptune". Es sabido que el "Neptune" está dotado de toda clase de armamentos y aparatos de radar, que hace vuelos regulares para acercarse a 30 ó 40 millas de la costa de la URSS, distancia que le permite observar lo que allí sucede y, mediante su equipo de radar, obtener la información que le interesa, o sea, probar la potencia de las instalaciones soviéticas.

102. Por eso, en efecto, algunas autoridades de las fuerzas navales afirman que estos incidentes constituyen un riesgo normal de estas operaciones, y recomiendan que no se les dé mucha publicidad; señalan que debe preverse la posibilidad de que se produzcan y que no pueden evitarse a menos que se renuncie a tales operaciones. Las relaciones internacionales serían más plácidas y no habría necesidad de examinar estas cuestiones, que están causando alarma y ansiedad en la opinión pública y aumentando la tirantez internacional.

103. Después de todo lo que he dicho, tengo la seguridad que las circunstancias que concurren en el incidente del 4 de septiembre de 1954 son perfectamente claras. Las circunstancias en que las fronteras de la URSS en el Lejano Oriente han sido violadas en esta ocasión por un avión militar estadounidense y los otros casos en que esas fronteras han sido violadas anteriormente por aviones norteamericanos, casos a los que se ha referido aquí el representante de los Estados Unidos, indican sin lugar a dudas que tales violaciones se cometen en ejecución de misiones concretas asignadas por el Mando norteamericano. Debe observarse que estos actos del Mando norteamericano y, en particular, la violación de la frontera de la URSS por un avión militar norteamericano el 4 de septiembre, constituyen violaciones patentes de los principios y normas fundamentales del derecho internacional y no pueden tener más objeto que el de agravar la situación internacional en el Lejano Oriente.

104. En consecuencia, toda la responsabilidad por el incidente del 4 de septiembre y por estos nuevos intentos de sacar partido de estos incidentes para aumentar la tirantez internacional, recaen enteramente sobre el Gobierno de los Estados Unidos.

105. El PRESIDENTE (*traducido del francés*): Ya son las 12.45 horas, y todavía hay muchos oradores que

desean hacer uso de la palabra hoy. Por lo tanto, propongo que escuchemos ahora la interpretación en francés del discurso del representante de la Unión Soviética y que después levantemos la sesión y nos reunamos a las 15 horas. Escucharemos entonces la interpretación en inglés del discurso del Sr. Vyshinsky y a continuación las declaraciones de los demás oradores inscritos.

106. Sin embargo, antes que comience la traducción, deseo anunciar a los miembros del Consejo que el representante de la Unión Soviética me acaba de transmitir una carta,¹ escrita en ruso, y que no ha sido traducida oficialmente todavía, en la que solicita, según entiendo, que se distribuyan copias de las notas del 5 y 8 de septiembre. Conforme a esta solicitud, se distribuirán los textos tan pronto como hayan sido traducidos.

Se da lectura a la interpretación en francés de la intervención del representante de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

107. El PRESIDENTE (*traducido del francés*): La próxima sesión se celebrará esta tarde a las 15 horas. Comenzará con la interpretación en inglés de la intervención del representante de la Unión Soviética.

Se levanta la sesión a las 13.30 horas.

¹ Esta carta fué distribuida posteriormente con la signatura S/3288.

AGENTES DE VENTA DE LAS PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

- ARGENTINA;** Editorial Sudamericana S.A., Alsina 500, Buenos Aires.
- AUSTRALIA;** H. A. Goddard, 255a George St., Sydney, and 90 Queen St., Melbourne. Melbourne University Press, Carlton N.3, Victoria.
- BÉLGICA;** Agence et Messageries de la Presse S.A., 14-22 rue du Persil, Bruxelles. W. H. Smith & Son, 71-75, boulevard Adolphe-Max, Bruxelles.
- BOLIVIA;** Librería Selecciones, Casilla 972, la Paz.
- BRASIL;** Livraria Agir, Rio de Janeiro, São Paulo y Belo Horizonte.
- CANADÁ;** Ryerson Press, 299 Queen St. West, Toronto. Periodica, Inc., 4234 de la Roche, Montreal, 34.
- CEILÁN;** The Associated Newspapers of Ceylon Ltd., Lake House, Colombo.
- CHECOSLOVAQUIA;** Ceskoslovenský Spisovatel, Národní Trída 9, Praha 1.
- CHILE;** Librería Ivens, Moneda 822, Santiago. Editorial del Pacifico, Ahumada 57, Santiago.
- CHINA;** The World Book Co. Ltd., 99 Chung King Road, 1st Section, Taipeh, Taiwan. Commercial Press, 211 Honan Rd., Shanghai.
- COLOMBIA;** Librería Latina, Carrera 6a., 13-05, Bogotá. Librería América, Medellín. Librería Nacional Ltda., Barranquilla.
- COSTA RICA;** Trejos Hermanos, Apartado 1313, San José.
- CUBA;** La Casa Belga, O'Reilly 455, La Habana.
- DINAMARCA;** Einar Munksgaard, Nórregade 6, Kóbenhavn, K.
- ECUADOR;** Librería Científica, Guayaquil y Quito.
- EGIPTO;** Librairie "La Renaissance d'Égypte", 9 Sh. Adly Pasha, Cairo.
- EL SALVADOR;** Manuel Navas y Cia., 1a. Avenida sur 37, San Salvador.
- ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA;** Int'l Documents Service, Columbia Univ. Press, 2960 Broadway, New York 27, N. Y.
- ETIOPIA;** Agence Éthiopienne de Publicité, Box 128, Addis-Abeba.
- FILIPINAS;** Alemar's Book Store, 749 Rizal Avenue, Manila.
- FINLANDIA;** Akateeminen Kirjakauppa, 2, Keskuskatu, Helsinki.
- FRANCIA;** Éditions A. Pedone, 13, rue Soufflot, Paris V.
- GRECIA;** "Eleftheroudakis", Place de la Constitution, Athènes.
- GUATEMALA;** Goubaud & Cia. Ltda., 5a. Avenida sur 28, Guatemala.
- HAÍTÍ;** Librairie "A la Caravelle", Boîte postale 111-B, Port-au-Prince.
- HONDURAS;** Librería Panamericana, Calle de la Fuente, Tegucigalpa.
- HONG KONG;** The Swindon Book Co., 25 Nathan Road, Kowloon.
- INDIA;** Oxford Book & Stationery Co., Scindia House, New Delhi, and 17 Park Street, Calcutta. P. Varadachary & Co., 8 Linghi Chetty St., Madras 1.
- INDONESIA;** Jajasan Pembangunan, Gunung Sahari 84, Djakarta.
- IRAK;** Mackenzie's Bookshop, Baghdad.
- IRAN;** Ketab-Khaneh Danesh, 293 Saadi Avenue, Tehran.
- ISLANDIA;** Bokaverzlun Sigfusar Eymondssonar H. F. Austurstraeti 18, Reykjavik.
- ISRAEL;** Blumstein's Bookstores Ltd., 35 Allenby Road, Tel-Aviv.
- TALIA;** Colibri S.A., Via Mercalli 36, Milano.
- LIBANO;** Librairie Universelle, Beyrouth.
- LIBERIA;** J. Momolu Kamara, Monrovia.
- LUXEMBURGO;** Librairie J. Schummer, Luxembourg.
- MÉXICO;** Editorial Hermes S.A., Ignacio Mariscal 41, México, D.F.
- NORUEGA;** Johan Grundt Tanum Forlag, Kr. Augustsgt. 7A, Oslo.
- NUEVA ZELANDIA;** United Nations Association of New Zealand, C.F.O. 1011, Wellington.
- PAISES BAJOS;** N.V. Martinus Nijhoff, Lange Voorhout 9, s'-Gravenhage.
- PAKISTAN;** Thomas & Thomas, Fort Mansion, Frere Road, Karachi, 3. Publishers United Ltd., 176 Anarkali, Lahore. The Pakistan Cooperative Book Society, Chittagong and Dacca (East Pakistan).
- PANAMA;** José Menéndez, Plaza de Arango, Panamá.
- PARAGUAY;** Moreno Hermanos, Asunción.
- PERU;** Librería Internacional del Perú, S.A., Lima y Arequipa.
- PORTUGAL;** Livraria Rodrigues, 186 Rua Aurea, Lisboa.
- REINO UNIDO;** H.M. Stationery Office, P.O. Box 569, London, S.E. 1 (and at H.M.S.O. Shops).
- REPÚBLICA DOMINICANA;** Librería Dominicana, Mercedes 49, Ciudad Trujillo.
- SINGAPUR;** The City Book Store, Ltd., Winchester House, Collyer Quay.
- SIRIA;** Librairie Universelle, Damas.
- SUECIA;** C. E. Fritze's Kungl. Hovbokhandel A-B, Fredsgatan 2, Stockholm.
- SUIZA;** Librairie Payot S.A., Lausanne, Genève. Hans Raunhardt, Kirchgasse 17, Zurich 1.
- TAILANDIA;** Pramuan Mit Ltd., 55 Chakrawat Road, Wat Tuk, Bangkok.
- TURQUIA;** Librairie Hachette, 469 Istiklal Caddesi, Beyoglu, Istanbul.
- UNIÓN SUDAFRICANA;** Van Schaik's Bookstore (Pty.), Ltd., Box 724, Pretoria.
- URUGUAY;** Representación de Editoriales, Prof. H. D'Elia, Av. 18 de Julio 1333, Montevideo.
- VENEZUELA;** Distribuidora Escolar S. A. y Distribuidora Continental, Ferrenquin a Cruz de Candelaria 178, Caracas.
- VIETNAM;** Papeterie-Librairie Nouvelle Albert Portail, Boîte postale 283, Saigon.
- YUGOSLAVIA;** Drzavno Preduzece, Jugoslovenska Knjiga, Terazije 27-11, Beograd.

Las publicaciones de las Naciones Unidas pueden además obtenerse en las siguientes librerías:

- EN ALEMANIA;** Elwert & Meurer, Hauptstrasse 101, Berlin—Schöneberg. W. E. Saabach, Gereonstrasse 25-29, Köln (22c). Alex. Horn, Spiegelgasse 9, Wiesbaden.
- EN AUSTRIA;** B. Wüllerstorff, Waagplatz, 4, Salzburg. Gerold & Co., 1. Graben 31, Wien.
- EN ESPAÑA;** Librería Bosch, 11 Ronda Universidad, Barcelona.
- EN JAPON;** Maruzen Company, Ltd., 6 Tori-Nichome, Nihonbashi, Tokyo.

En aquellos países donde aun no se han designado agentes de venta los pedidos o consultas deben dirigirse a: Sección de Ventas y Distribución, Naciones Unidas, Nueva York, EE. UU. de A.; o a Sección de Ventas, Oficina de las Naciones Unidas, Palacio de las Naciones, Ginebra Suiza.