

ASAMBLEA GENERAL



ANEXOS

DUODECIMO PERIODO DE SESIONES

Documentos Oficiales

NUEVA YORK, 1957

Tema 64 del programa : Despejo del Canal de Suez : informe del Secretario General

INDICE

Signatura del documento	Título	Página
A/3664	Secretario General: solicitud de inclusión de un tema adicional en el programa del duodécimo período de sesiones	1
A/3719	Informe del Secretario General	1
Decisión adoptada por la Asamblea General		6
Lista de documentos		7
Lista de las sesiones en las cuales se discutió el tema 64 del programa		7

DOCUMENTO A/3664

Secretario General: solicitud de inclusión de un tema adicional en el programa del duodécimo período de sesiones

[Texto original en inglés]
[16 de septiembre de 1957]

1. Por su resolución 997 (ES-I) de 2 de noviembre de 1956, la Asamblea General instó a que, una vez que se hiciera efectiva la cesación del fuego, se adoptaran medidas para reabrir el Canal de Suez y restablecer la libertad y la seguridad de la navegación.

2. El 20 de noviembre, el Secretario General presentó el primer informe sobre los arreglos para despejar el Canal de Suez (A/3376). Por su resolución 1121 (XI) de 24 de noviembre de 1956, la Asamblea tomó nota con satisfacción de los progresos realizados hasta entonces por el Secretario General al respecto, y autorizó al Secretario General a seguir tratando de encontrar medidas de orden práctico de modo que pudieran emprenderse pronta y eficazmente las operaciones para despejar el Canal.

3. En cumplimiento de la resolución 1121 (XI), el Secretario General presentó el 10 de enero un segundo

informe (A/3492) al que se adjuntó un resumen del plan de trabajo y de los recursos para su ejecución, un canje de cartas entre las Naciones Unidas y el Gobierno de Egipto, que constituían el acuerdo necesario para la colaboración entre la Organización y las autoridades egipcias, y una nota dirigida a los Estados Miembros por el Secretario General sobre los adelantos provisionales al fondo para el despeje del Canal de Suez.

4. El Secretario General presentará en breve un nuevo informe sobre el despeje del Canal de Suez; por consiguiente, tiene el honor de proponer que se incluya en el programa del duodécimo período de sesiones el tema siguiente:

« Despeje del Canal de Suez: informe del Secretario General ».

DOCUMENTO A/3719

Informe del Secretario General

[Texto original en inglés]
[1° de noviembre de 1957]

INTRODUCCIÓN

1. Después de haber sido aprobados por la Asamblea General el informe del Secretario General, de fecha 20 de noviembre de 1956, sobre los arreglos para despejar el Canal de Suez (A/3376), y la resolución 1121 (XI), de

24 de noviembre de 1956, por la que se lo autorizó, sobre la base de dicho informe, a seguir tratando de encontrar medidas de orden práctico y negociando acuerdos de modo que pudieran emprenderse pronta y eficazmente las operaciones para despejar al Canal, el Secretario General designó al Teniente General Raymond A. Wheeler, Inge-

niero Consultor del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, como su representante especial encargado de las operaciones técnicas. El Secretario General anunció asimismo que había obtenido la colaboración del Sr. John J. McCloy, Presidente de la Junta Directiva del Chase Manhattan Bank y ex presidente del Banco Internacional, para que lo asesorara en las negociaciones financieras relacionadas con los trabajos.

2. El Presidente del Banco Internacional permitió al General Wheeler, el 26 de noviembre de 1956, que prestara temporalmente sus servicios a las Naciones Unidas, y en esa misma fecha principió a desempeñar sus funciones en la Sede. El Banco Internacional también cedió los servicios del Sr. John Connors, como auxiliar del General Wheeler y se le encargó de las operaciones técnicas. En esa misma fecha, el 26 de noviembre, se pidió al consorcio holando-danés de ingenieros de rescate que comprendía la firma Internationale Sleepdienst, de L. Smit and Co. y la firma Ern. Z. Svitzer de Copenhague, con las cuales el Secretario General había entablado negociaciones preliminares a principios de noviembre para que reunieran las embarcaciones, las cuadrillas y los equipos de rescate necesarios para iniciar la operación que enviara las embarcaciones y los equipos ya reunidos en la zona del Canal de Suez.

3. El 4 de diciembre de 1956, el General Wheeler partió de la Sede con destino a El Cairo para iniciar las consultas técnicas con las autoridades de Egipto. Estas discusiones comenzaron el 8 de diciembre y se acordó que las Naciones Unidas realizaran inmediatamente un estudio técnico de los obstáculos que obstruían el Canal, en primer lugar al sur de Port Saïd; algunos días después, se acordó que este estudio abarcara los talleres dañados de Port Fouad. El General Wheeler y el Comandante de la flota anglo-francesa celebraron consultas acerca de las operaciones de rescate realizadas por fuerzas anglo-francesas en el puerto de Port Saïd.

4. Durante las primeras conversaciones que sostuvo el General Wheeler se dejó sentado en términos generales un acuerdo que sirvió de base a la colaboración entre las Naciones Unidas y el Gobierno de Egipto. Ese acuerdo, que posteriormente se formalizó entre la Secretaría de las Naciones Unidas y el Ministerio de Relaciones Exteriores de Egipto, se confirmó por cartas canjeadas el 3 de enero de 1957 entre el Ministro de Relaciones Exteriores de Egipto y el Secretario General. El texto de estas cartas se distribuyó como anexo al informe del Secretario General a la Asamblea General, de fecha 10 de enero de 1957 (A/3492, anexo II).

5. El 14 de noviembre de 1956, el Gobierno de Egipto anunció que en las proximidades del Canal de Suez había minas. Durante las conversaciones preliminares mantenidas en Egipto, se informó al General Wheeler que se habían colocado asimismo minas y cargas explosivas en el Canal, al sur de El Cap. El retiro de la flota anglo-francesa se terminó el 22 de diciembre de 1956. El 27 de diciembre concluyeron las negociaciones relativas al empleo convenido de las fuerzas de rescate anglo-francesas conservadas después de efectuado el retiro. El 30 de diciembre, el General Wheeler recibió seguridades satisfactorias acerca de la remoción definitiva de los explosivos que hubiere en aguas del Canal, de modo que las embarcaciones y tripulaciones de rescate de las Naciones Unidas pudieran circular sin peligro al sur de El Cap. La operación de rescate propiamente dicha comenzó el 31 de diciembre, aunque varias embarcaciones de rescate anglo-francesas reanudaron los trabajos en Port Saïd el 29 de diciembre y tres embarcaciones de las Naciones Unidas, dirigidas por embarcaciones de la marina egipcia, atravesaron zonas minadas en el extremo sur del Canal y comenzaron allí las operaciones el 28 de diciembre.

AYUDA DE LAS EMBARCACIONES INGLESAS Y FRANCESAS DE RESCATE

6. Los Gobiernos del Reino Unido y de Francia destacaron una flota de rescate, muchas de cuyas unidades han estado trabajando en Port Saïd desde la primera semana de noviembre de 1956. A consecuencia de las actividades desplegadas por esa flota en dicho puerto, disminuyó el volumen del trabajo de que debían encargarse las Naciones Unidas.

7. A mediados de noviembre, durante la visita del Secretario General a El Cairo, el Gobierno de Egipto invitó a las Naciones Unidas a que prestasen ayuda en los trabajos de despejo del Canal tan pronto como las fuerzas no egipcias se retirasen de Port Saïd y de la zona del Canal.

8. A principios de noviembre, los Gobiernos de Francia y del Reino Unido — que poco antes habían ofrecido asumir ellos mismos la tarea — expresaron su apoyo a los esfuerzos del Secretario General por organizar un equipo de rescate bajo los auspicios de las Naciones Unidas. El 21 de noviembre, un representante del Reino Unido declaró en la Asamblea General que su Gobierno haría todo lo posible por ayudar y que estaba dispuesto a facilitar sus recursos y a participar en los trabajos en cualquier forma que se estimase conveniente.

9. Los recursos anglo-franceses disponibles para las operaciones de rescate, ya en el Canal o en camino hacia el mismo, alcanzaban, según se informó, a más de 30 buques u otros elementos flotantes, y se propuso emplearlos conjuntamente, como un solo equipo. El cálculo técnico de las necesidades, hecho por el General Wheeler a principios de diciembre, habida cuenta de los otros recursos a disposición de las Naciones Unidas, indicaba la conveniencia de seleccionar 6 de estos buques para que los tripulase personal a las órdenes de las Naciones Unidas y operasen al sur de El Cap, y de que, además, se retuviesen 3 buques con tripulaciones anglo-francesas para terminar los trabajos que habían emprendido en determinadas embarcaciones hundidas en Port Saïd.

10. Posteriormente se volvió a considerar la propuesta transferencia de seis buques de la flota anglo-francesa de rescate para que los tripulase personal de las Naciones Unidas, y el 22 de diciembre de 1956, fecha en que las fuerzas anglo-francesas se retiraron del Canal, el General Wheeler recomendó, sin perjuicio de los objetivos fijados para el trabajo de despejo, que se hiciera una reasignación de los recursos de rescate disponibles. Conforme a este plan revisado, los buques de la flota de rescate de las Naciones Unidas debían emplearse sin el concurso de los buques anglo-franceses de rescate al sur de El Cap y 11 buques con tripulaciones anglo-francesas (cantidad que se redujo posteriormente a 9) más 4 embarcaciones auxiliares debían retenerse para terminar los trabajos que venían ejecutando en Port Saïd. Este puerto debía luego ser despejado de las obstrucciones que quedasen por elementos de rescate de las Naciones Unidas, una vez que estos terminasen sus tareas en el sector meridional del Canal.

11. El plan revisado fué aceptado por los Gobiernos interesados. Los buques anglo-franceses retenidos enarbolaron la bandera de las Naciones Unidas y el Gobierno de Egipto les reconoció las mismas inmunidades que los buques de rescate de las Naciones Unidas que operaban a las órdenes del General Wheeler.

12. Los trabajos que debían terminar los elementos retenidos de la flota anglo-francesa, eran: finalizar el reconocimiento de una embarcación hundida, que ya había adelantado mucho una pequeña embarcación británica de rescate; recoger el brazo de una grúa que

quedaba de un buque hundido que ya habían levantado unidades británicas; levantar y retirar una draga hundida, en la que unidades británicas habían comenzado a trabajar en noviembre; y retirar un pequeño remolcador, tarea en que había estado trabajando un buque francés de rescate. Algunos de los buques anglo-franceses retenidos abandonaron por etapas el Canal durante las tres primeras semanas de enero de 1957, a medida que cada uno iba terminando la tarea que se le había asignado, dejando todos ellos de intervenir en las operaciones el 24 de enero.

13. Otra ayuda prestada a las Naciones Unidas con recursos anglo-franceses fué el traspaso a la Organización, con arreglo a un contrato, de una grúa flotante de propiedad francesa para que la tripulara personal de las Naciones Unidas, y la transferencia de diversos elementos de rescate, que el Almirantazgo Británico hizo con sujeción al reembolso correspondiente. Además, se hicieron arreglos en virtud de los cuales dos embarcaciones alemanas para trabajos de levantamiento y unos remolcadores auxiliares fletados originalmente por el Almirantazgo Británico, fueron transferidos bajo contrato a las Naciones Unidas, y éstas se comprometieron a pagar una parte proporcional del gasto en que incurriría el Gobierno del Reino Unido por concepto de alquiler y de traslado de dichas embarcaciones al Canal.

UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS DE RESCATE DE LAS NACIONES UNIDAS

14. La flota de rescate de las Naciones Unidas que se organizó estaba formada por elementos holandeses, daneses, belgas, suecos, alemanes, italianos y yugoeslavos, y comprendía un total de 32 buques y elementos flotantes (6 buques de rescate marítimo, 6 de rescate costero, 4 embarcaciones para trabajos de levantamiento, 3 grúas de trípode y 2 grúas flotantes y, como elementos auxiliares, 10 remolcadores y diversas embarcaciones pequeñas). Además, se contó con 24 pontones o camellos de reflotamiento, y con las necesarias reservas de equipo y material suplementarios de rescate. La capacidad total de la flota para los trabajos de levantamiento era de casi 10.000 toneladas y el número total de tripulantes de 479, incluso 45 buzos. De estos recursos, 22 embarcaciones o elementos flotantes de rescate llegaron al Canal para la fecha en que debían comenzar los trabajos de las Naciones Unidas, o sea dentro de las cuatro semanas de haberse aprobado la resolución 1121 (XI) de la Asamblea General, el 24 de noviembre de 1956; los demás elementos llegaron por etapas durante el mes de enero y uno de ellos a principios de febrero de 1957.

15. La flota no se mantuvo en su totalidad sino que se la fué reduciendo al terminar cada fase de los trabajos, cuando se comprobaba que retener algunas embarcaciones sería antieconómico y, por otra parte, que prescindir de ellas no impediría cumplir en las fechas previstas los objetivos señalados para las operaciones de despejo. Hacia fines de enero se prescindió de 2 embarcaciones de las Naciones Unidas; de otras 3 en la primera quincena de febrero y de 2 en la segunda; y de 5 durante el mes de marzo. Por consiguiente, dentro de los tres meses de iniciadas las operaciones se prescindió de 12 embarcaciones de rescate de las Naciones Unidas y se retuvieron 20, prescindiéndose de estas últimas por etapas durante el mes de abril, en el curso del cual se terminaron las operaciones de despejo. Gracias a esta flexibilidad en el empleo de la flota de rescate, se lograron importantes economías sin incurrir por ello en demoras en los trabajos de despejar los canales y las radas.

16. Aparte del fallecimiento de un marino de las Naciones Unidas, que se ahogó accidentalmente estando

fuera de servicio, circunstancia que se menciona con profundo pesar, los trabajos se ejecutaron sin pérdida de vidas, sin accidentes graves para las tripulaciones de las Naciones Unidas, y sin experimentar pérdidas o daños importantes en embarcaciones y equipo. Sin embargo, se perdió una grúa flotante a causa del mal tiempo, cuando regresaba a su país por el Mediterráneo; pero este riesgo estaba cubierto por el seguro.

17. El Secretario General desea dejar constancia de su agradecimiento al General Wheeler y a su personal, así como a las firmas contratistas y a su personal y tripulaciones por el notable éxito alcanzado en las operaciones y por la eficacia demostrada por todos.

ORGANIZACIÓN

18. Las primeras necesidades administrativas del General Wheeler en El Cairo fueron suplidas por el personal y los servicios del representante residente de la Junta de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas en esa ciudad. El personal inicial en la zona del Canal estuvo integrado por tres miembros del personal de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas en la Sede, que acompañaron al General Wheeler a Egipto. Este personal inicial fué reemplazado en enero por una administración central compuesta de un ayudante principal encargado de las operaciones técnicas y otros cuatro funcionarios, entre ellos un funcionario de prensa, y un total de ocho escribientes, secretarios y radio-telegrafistas pertenecientes al personal de las Naciones Unidas y otros funcionarios más de servicios generales contratados localmente.

19. La dirección técnica de toda la flota de rescate de las Naciones Unidas fué proporcionada, en virtud de arreglos contractuales, por un grupo independiente facilitado por el consorcio holando-danés Smit-Svitzer. El grupo trabajó bajo la dirección ejecutiva del General Wheeler. Se componía de 12 personas, entre ellas inspectores técnicos, funcionarios administrativos, secretarios y escribientes, y contaba con algún personal más de servicios generales contratado localmente.

20. En virtud de arreglos contractuales, el consorcio Smit-Svitzer y la Ralph M. Parsons Company de los Estados Unidos proporcionaron un grupo inicial de 15 inspectores e ingenieros especializados en operaciones de rescate para que efectuaran los primeros cálculos de las necesidades y los gastos, y que realizaron un reconocimiento de los talleres. Este grupo fué con el General Wheeler a El Cairo el 8 de diciembre de 1956, y el 7 de enero de 1957 ya había terminado su trabajo. La International Telegraph and Telephone Company ulteriormente proporcionó los servicios de dos ingenieros con objeto de que estudiaran lo que hacía falta para reparar el sistema de telecomunicaciones, y la International General Electric Company proporcionó los servicios de otros dos ingenieros, quienes hicieron igual estudio en cuanto al sistema de alumbrado para la navegación.

21. En consulta con el Sr. John McCloy, se celebraron arreglos con la casa H. Howell and Company, de Washington, para establecer un sistema de intervención y comprobación constante de cuentas. Según los arreglos se efectuaría la fiscalización diaria de los gastos en el lugar, así como la comprobación simultánea de cuentas, en lo referente a los trabajos por contrata, en las oficinas de los contratistas principales y las operaciones de rescate en Europa y en la Sede. La oficina del Contralor se ocupó, como de ordinario, de las obligaciones contraídas directamente en la Sede así como de todos los pagos efectuados.

22. Antes de ser nombrado el General Wheeler, el Secretario General había establecido en su despacho de la Sede, una dependencia para que prestara asistencia en

las actividades de despejo del Canal de Suez. Esta dependencia siguió como centro de coordinación en la Sede para atender a las necesidades del General Wheeler en relación con las operaciones, y tuvo a su cargo, en consulta con el General Wheeler y el Sr. John McCloy, todos los contratos celebrados entre las compañías de rescate y las Naciones Unidas. Estuvo integrada por dos funcionarios permanentes, quienes contaron con la ayuda de un funcionario a jornada parcial y de tres auxiliares de secretaría.

LA OPERACIÓN DE DESPEJO

Plan de trabajo

23. Según el plan de trabajo debían despejarse de obstáculos los canales, puertos y caletas, dándose prioridad a la rápida apertura de un canal provisional a fin de permitir lo antes posible el paso de barcos de poco calado y la salida de barcos que se encontraban en tránsito y quedaron detenidos al cerrarse el Canal. En el plan se tomó en cuenta también la necesidad de rehabilitar las instalaciones de los talleres a fin de proporcionar lo siguiente: servicios de conservación de las embarcaciones y el equipo en la medida necesaria para asegurar las operaciones de tránsito: la reparación del sistema de alumbrado para la navegación; la reparación del sistema de telecomunicaciones; la seguridad de que los servicios de dragado serían suficientes para permitir el paso ininterrumpido y seguro; y la disponibilidad de embarcaciones para dirigir el paso de convoyes.

Alcance de las operaciones y su ejecución

24. Mediante estudios en el lugar se determinó que existían 42 obstáculos importantes en el Canal propiamente dicho.

25. De estos, las unidades de rescate anglo-francesas habían puesto 2 a flote y habían retirado 4 completamente y 1 parcialmente de los canales de navegación en Port Saïd, antes de que las Naciones Unidas se hicieran cargo de las operaciones. Después de ello, barcos británicos sacaron otra nave y un brazo de grúa hundido en el Canal, y un barco francés trasladó a aguas poco profundas un remolcador que fué puesto a flote por unidades de la flota de las Naciones Unidas.

26. La Administración Egipcia del Canal retiró 2 obstáculos sin asistencia de las Naciones Unidas. Se determinó que los restos de un barco que había permanecido durante seis años en aguas poco profundas de la rada oriental de Port Saïd no constituían un obstáculo para la navegación y, por lo tanto, no se incluyeron entre los objetivos de rescate de las Naciones Unidas.

27. La flota de las Naciones Unidas levantó 32 obstáculos, entre ellos las secciones del puente de El Firdan que se vinieron abajo, y las retiró de los canales.

28. Antes del 22 de diciembre de 1956, las unidades de rescate anglo-francesas habían retirado del canal occidental en Port Saïd 5 barcos hundidos a fin de facilitar un paso limitado por ese puerto para barcos de 25 pies de calado. Según el plan de las Naciones Unidas, a principios de marzo de 1957, se removieron los demás obstáculos del canal al sur de Port Saïd que impedían el paso de barcos de similar calado por todo el Canal. El plan preveía también la remoción, a mediados de mayo, de los obstáculos que quedarán en Port Saïd y en los accesos meridionales del canal de navegación propiamente dicho, a fin de permitir el paso de barcos de máximo calado por toda la extensión del Canal. La fase final de los trabajos, que se calculó que no terminaría a mediados de mayo sino varias semanas después, se dedicaría al despejo de todos los demás obstáculos de

puertos y radas. El plan de operaciones era lo bastante flexible para que se pudieran ejecutar simultáneamente varios trabajos cuando esto resultara económico y no fuera en perjuicio del primer objetivo fijado, que era el de reabrir lo antes posible el canal a barcos de poco calado.

29. Un factor principal en la ejecución de la fase inicial de los trabajos, fué el del tiempo necesario para remover el barco *Akka*, que estaba cargado de cemento y fué utilizado para impedir el paso en el kilómetro 81,4 y la remoción simultánea, entre otros, del remolcador *Edgar Bonnet*, en el kilómetro 74,3, y la fragata *Abukir*, en el kilómetro 160,7. Aunque el programa general quedó terminado en los accesos meridionales varias semanas antes del plazo establecido, el primer canal de uso limitado no quedó abierto dentro del plazo fijado debido a que las autoridades egipcias notificaron que había explosivos a bordo de estos últimos dos barcos. El *Akka* fué sacado del canal el 14 de febrero de 1957, pero las autoridades egipcias no autorizaron la continuación de los trabajos en el *Edgar Bonnet* sino hasta el 12 de marzo. Se encontró que la mayor parte de los explosivos en el *Abukir* no podía ser extraída debajo del agua y la tentativa finalmente fué abandonada; las cuadrillas de las Naciones Unidas reanudaron los trabajos de rescate del barco el 22 de marzo. Finalmente fué levantado y los últimos explosivos se sacaron en la superficie el 8 de abril.

30. A pesar de que las demoras antes mencionadas impidieron que se abriera a la navegación el primer canal de uso limitado a principios de marzo, como hubiera podido hacerse, en realidad contribuyeron a que se terminaran más temprano las operaciones generales de despejo. Habría sido inevitable proceder con más lentitud en las últimas operaciones de rescate si hubiera sido necesario ejecutarlas al mismo tiempo que se efectuaba el paso de barcos por el primer canal de uso limitado. En realidad, la imposibilidad de tal paso, dadas las circunstancias, permitió que se llevaran a cabo los últimos trabajos sin dificultades, y el despejo definitivo del canal, incluida la apertura de puertos y radas, quedó terminado el 10 de abril, varias semanas antes de la fecha prevista primitivamente para el despejo completo del canal principal de navegación únicamente.

Rehabilitación de los talleres

31. Al estudiarse las condiciones en que se encontraban los talleres necesarios para el funcionamiento eficaz del Canal, se comprobó que los de Port Tewfik e Ismailia no habían sufrido desperfectos, si bien los talleres principales de Port Fouad habían sido seriamente dañados. Las evaluaciones técnicas hechas indicaron que la mayoría de los daños podrían subsanarse reparando alguna de las secciones de los talleres, las cuales, a su vez, proporcionarían los medios para rehabilitar las secciones restantes. Por consiguiente, el General Wheeler y la Administración Egipcia del Canal de Suez convinieron en que esta última emprendiese las obras de reparación, y en que las Naciones Unidas darían una asistencia limitada, proporcionando asesoramiento y reemplazando las máquinas y el equipo esenciales que no se pudiesen reparar. Conforme a este plan, la Administración egipcia del Canal de Suez rehabilitó los talleres, cuya capacidad calculada de producción en total se aproximaba a la normal en la fecha en que se reanudó el tránsito por el Canal.

Restablecimiento del sistema de luces y fanales para la navegación

32. Se comprobó que el sistema de luces y fanales para la navegación estaba fuera de servicio, debido principalmente a la destrucción de la fábrica central de gas que aprovisionaba el sistema desde Ismailia. Esta era una

ábrica anticuada, y se estimó que reemplazar ese sistema por otro análogo no era conveniente desde el punto de vista económico ni posible dentro del plazo fijado para reanudar la navegación por el Canal. Por lo tanto, el General Wheeler se puso de acuerdo con la Administración egipcia del Canal para que, como medida temporal, adaptase el sistema de manera que se pudiese utilizar el gas butano que se producía en la localidad, proporcionando para ello las Naciones Unidas una cantidad mitada del material esencial. Después de haberse realizado varias pruebas se estimó que este sistema, sin merecer confianza como permanente ni ser enteramente satisfactorio, servía para solucionar las necesidades inmediatas mientras se transformaban las balizas para utilizar un sistema eléctrico permanente, cosa que se está haciendo en la actualidad en los talleres de la Administración egipcia del Canal, que están utilizando materiales proporcionados por las Naciones Unidas.

Reparación del sistema de telecomunicaciones

33. Se comprobó que el sistema de comunicaciones alámbricas e inalámbricas necesario para el funcionamiento del Canal había sufrido considerables daños. Las Naciones Unidas enviaron asesores técnicos para que asesorasen acerca de la mejor manera de reparar este sistema. La Administración egipcia del Canal emprendió la reparación del sistema de comunicaciones alámbricas y la llevó a cabo por completo con sus propios recursos. Las Naciones Unidas reemplazaron el equipo radioeléctrico destruido, y la Administración egipcia del Canal instaló el nuevo equipo con el asesoramiento del personal enviado por las Naciones Unidas.

Dragado

34. Hasta octubre de 1956, momento en que se cerró el Canal, las operaciones de dragado para mantener el Canal en condiciones se habían hecho con el equipo explotado por la Administración egipcia del Canal y por contratistas del extranjero. Era preciso remover anualmente alrededor de 3.600.000 metros cúbicos de sedimentos para mantener la conveniente profundidad en el Canal. La Administración tenía en funcionamiento 2 dragas de succión y 9 dragas de cucharón; 7 de estas máquinas habían sido hundidas o habían sufrido daños, y cuando se terminaron las obras de despejo del Canal seguía sin poderse utilizar. Se han puesto a funcionar de nuevo as dragas útiles que quedaban y otras 2 dragas pequeñas contratadas por la Administración egipcia del Canal.

35. Dado el plan de operaciones de las Naciones Unidas, la Organización tenía mucho interés en las medidas que se habían de tomarse para sacar los sedimentos y de esta manera poner al Canal en condiciones de que se lo utilizase en la mayor medida posible. Comparando el estudio hidrológico que se había hecho antes de cerrarse el Canal y el que se hizo en el momento de la reapertura, se llegó a la conclusión de que se habían acumulado 100.000 metros cúbicos de sedimentos. Se despejaron los canales de tránsito lo suficiente para que pudiesen pasar sin peligro los barcos de hasta 33 pies de calado, pero había que tener en cuenta el normal aumento proporcional de la sedimentación que se produciría cuando se reanudara el tránsito. La Administración egipcia del Canal empezó a tomar medidas para que no tuviese que educirse el tránsito directo e ininterrumpido que fuese posible en el momento de la reapertura del Canal, pero para de prever que habría de pasar cierto tiempo antes de que se tomasen todas las disposiciones necesarias para la reanudación del servicio de dragado y la reposición gradual del equipo perdido. Por consiguiente, las Naciones Unidas debían seguir interesándose en el problema. La Administración egipcia del Canal y las Naciones Unidas

han estado totalmente de acuerdo en esta materia, y por invitación del Gobierno de Egipto, el Secretario General ha seguido en comunicación con la Administración del Canal.

Rehabilitación del equipo flotante

36. La reanudación del paso continuo y en condiciones de seguridad exigía que se contase con embarcaciones de servicio y equipo suficientes, además de los medios adecuados para los trabajos permanentes de dragado. Además de las dragas de que se ha hablado antes, se perdió totalmente o sufrió daños bastante graves otro tipo de equipo importante como, por ejemplo, una de las trituradoras de piedras, las 2 únicas embarcaciones para levantar barcos hundidos con que se contaba, 3 grandes grúas flotantes, 4 de los siete lanchones para el transporte y descarga de sedimentos y un dique flotante. Además se hundieron 12 de los 14 remolcadores de rescate y de servicio portuario de potencia adecuada para auxiliar a los convoyes en tránsito, y un remolcador taller. Se reparó una pequeña parte del equipo dañado y se sacaron a flote todos los remolcadores hundidos.

37. Aunque al principio se consideró que para asegurar los primeros servicios de tránsito era probable que se tuviesen que alquilar durante cierto tiempo y en condiciones adecuadas varios remolcadores, la rápida reparación de los talleres de Port Fouad permitió a la Administración egipcia del Canal emprender con sus propios recursos la reparación y rehabilitación de muchos de los remolcadores esencialmente necesarios, a medida que se los sacaba a flote. Para lograr que el Canal siguiese funcionando bien y poder mantenerlo en condiciones era necesario substituir gran cantidad de equipo. Sin embargo, en el mes de abril, en que volvió a abrirse el Canal, el trabajo de rehabilitación había progresado lo suficiente para que el equipo reparado pudiese servir de complemento a las embarcaciones de servicios que no habían sufrido daños y atender a las necesidades mínimas que debían satisfacerse para que pudiese reanudarse el tránsito completo. En vista de eso, no fué necesario que el Secretario General siguiese viendo la posibilidad de que las Naciones Unidas hubiesen de suministrar urgentemente ese tipo de equipo.

FINANCIAMIENTO DE LAS OPERACIONES

Préstamos recibidos

38. En una carta de fecha 25 de diciembre de 1956, el Secretario General invitó a los Estados Miembros de las Naciones Unidas a que pusiesen a su disposición sus contribuciones y le adelantasen los fondos necesarios para atender a las obligaciones contraídas con respecto a las operaciones de despejo del Canal.

39. En respuesta a esa carta, se recibieron las siguientes contribuciones a título de préstamo:

Estado	Equivalente aproximado en dólares de EE.UU.
Canadá	1.044.045,68
Suecia	772.201,00
Liberia	4.000,00
Ceilán	3.733,49
Australia	1.000.000,00
República Federal de Alemania	1.000.000,00
Estados Unidos de América	5.000.000,00
Italia	399.525,68
Noruega	1.000.000,00
Dinamarca	500.000,00
Países Bajos	503.947,37

TOTAL 11.227.453,22

Estos anticipos se depositaron en el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, que en este caso actuó como agente de las Naciones Unidas.

40. Después de tomar a su cargo las operaciones, y con los fondos que pusieron a su disposición los Gobiernos del Reino Unido y Francia, las Naciones Unidas contrataron servicios y suministros que, teniendo en cuenta el costo de los proporcionados con arreglo a otros contratos comerciales celebrados por la Organización, se valoraron en 500.000 dólares.

GASTOS

41. A continuación se resumen los gastos efectuados y las obligaciones contraídas por las Naciones Unidas :

	<i>En dólares de los EE.UU.</i>
Gastos de administración y gastos generales ..	357.093,57
Gastos de ejecución de los contratistas de las Naciones Unidas	6.306.368,63
Gastos ocasionados por el estudio y la rehabilitación de los talleres básicos, del sistema de luces y fanales necesario para la navegación y del sistema de telecomunicaciones del Canal	962.580,67

	<i>En dólares de los EE.UU.</i>
Reembolso por servicios y suministros proporcionados por los Gobiernos del Reino Unido y Francia a petición de las Naciones Unidas	500.000,00
Contribución a los servicios esenciales de dragado	250.000,00
TOTAL	8.376.042,87

PROPUESTA DE REEMBOLSO DEL COSTO DE LAS OPERACIONES

42. Después de estudiar varias maneras posibles de cubrir el costo de las operaciones que se indica en el párrafo 41, el Secretario General recomienda (sin perjuicio de la reducción que pudiera lograrse en los gastos si se llegara a contar con otros recursos) que, para reembolsar a los países contribuyentes, se recarguen los derechos de paso por el Canal, reteniendo el 3 % de lo recaudado por ese concepto para depositarlo en una cuenta especial de las Naciones Unidas. El procedimiento para hacer esos depósitos se establecería de común acuerdo con el Gobierno de Egipto y con las otras partes que tengan intervención en el asunto. Tomando como base el tránsito actual por el Canal, se puede calcular que con este método los gastos se reembolsarían en el plazo aproximado de tres años.

DECISION ADOPTADA POR LA ASAMBLEA GENERAL

En su 730a. sesión plenaria, celebrada el 14 de diciembre de 1957, la Asamblea General aprobó el proyecto de resolución presentado por Brasil, Filipinas, Irán y Tailandia (A/L.238). Para el texto definitivo, véase más adelante la resolución 1212 (XII).

Resolución aprobada por la Asamblea General

1212 (XII). DESPEJO DEL CANAL DE SUEZ

La Asamblea General,

Recordando su resolución 1121 (XI) de 24 de noviembre de 1956, referente a las medidas para despejar el Canal de Suez,

Recordando además que el Secretario General, conforme a esa resolución, pidió y obtuvo de varios gobiernos que le adelantasen los fondos necesarios para proceder a las operaciones de despejo,

Habiendo recibido el informe del Secretario General de fecha 17 de noviembre de 1957 (A/3719),

Teniendo presente que el despejo del Canal beneficia en forma directa e inmediata todas las actividades de navegación y comercio para las cuales se utiliza el Canal,

Expresando su reconocimiento por la prontitud y eficacia con que se organizaron y llevaron a término las operaciones de despejo,

Expresando su satisfacción por el hecho de que el Canal está prestando servicios nuevamente al comercio mundial y a la navegación internacional,

1. *Toma nota* de los gastos y obligaciones en que han

incurrido las Naciones Unidas para el despejo del Canal de Suez ;

2. *Aprueba* la recomendación del Secretario General de que, sin perjuicio de toda reducción que pudiera hacerse aplicando cualesquier otros recursos que se obtuvieren, el reembolso de los anticipos hechos por los países contribuyentes para cubrir el costo de las operaciones de despejo se efectúe aplicando un recargo a los derechos de paso por el Canal, y de que, en consecuencia, todos los buques y mercaderías que pasen por el Canal paguen un recargo del 3 % cuyo producto se depositará en una cuenta especial de las Naciones Unidas ; el pago de este recargo se efectuará conforme a un procedimiento que se establecerá mediante negociaciones con el Gobierno de Egipto y con las otras partes que concurran a los pagos ;

3. *Autoriza* al Secretario General a que tome las medidas necesarias para llevar este arreglo a la práctica ;

4. *Insta* a los Gobiernos de los Estados Miembros a que colaboren plenamente con el Secretario General, en conformidad con la presente resolución, a fin de que se puedan reembolsar los fondos adelantados a las Naciones Unidas para el despejo del Canal.

730a. sesión plenaria,
14 de diciembre de 1957.

LISTA DE DOCUMENTOS

NOTA. La presente lista comprende todos los documentos mencionados durante el examen del tema 64 del programa que no se reproducen en el fascículo.

<i>Signatura del documento</i>	<i>Título</i>	<i>Observaciones y referencias</i>
A/3376	Informe del Secretario General sobre las disposiciones para despejar el Canal de Suez	<i>Documentos Oficiales de la Asamblea General, undécimo período de sesiones, Anexos, tema 66 del programa</i>
A/3492	Segundo informe del Secretario General sobre las medidas para despejar el Canal de Suez	<i>Ibid.</i>
A/3576-S/3818	Carta dirigida al Secretario General por el Ministro de Relaciones Exteriores de Egipto, con la que transmite la declaración del Gobierno de Egipto, de fecha 24 de abril de 1957, relativa al Canal de Suez y a las disposiciones tomadas respecto a su funcionamiento	<i>Actas Oficiales del Consejo de Seguridad, duodécimo año, Suplemento de abril, mayo y junio de 1957</i>
A/3576/Add.1-S/3818/Add.1	Carta dirigida al Secretario General por el Ministro de Relaciones Exteriores de Egipto, con la que transmite una declaración del Gobierno de Egipto, de fecha 18 de julio de 1957, relativa al inciso b) del párrafo 9 de la declaración de 24 de abril de 1957	<i>Ibid., Suplemento de julio, agosto y septiembre de 1957</i>
A/3670	Primer informe de la Mesa de la Asamblea	<i>Documentos Oficiales de la Asamblea General, duodécimo período de sesiones, Anexos, tema 8 del programa</i>
A/3683	Segundo informe de la Mesa de la Asamblea	<i>Ibid.</i>
A/L.238	Brasil, Filipinas, Irán y Tailandia: proyecto de resolución	Para el texto de este documento véase <i>supra</i> resolución 1212 (XII)
A/3675	Resolución aprobada por el Consejo de Seguridad en su 743a. sesión, celebrada el 13 de octubre de 1956, concerniente a la cuestión del canal de Suez	<i>Actas Oficiales del Consejo de Seguridad, undécimo año, Suplemento de octubre, noviembre y diciembre de 1956</i>

LISTA DE LAS SESIONES EN LAS CUALES SE DISCUTIO EL TEMA 64 DEL PROGRAMA

Sesiones plenarias: 730a. sesión.