



Point 64 de l'ordre du jour. — Dégagement du canal de Suez : rapport du Secrétaire général.

TABLE DES MATIÈRES

<i>Cotes des documents</i>	<i>Titres</i>	<i>Pages</i>
A/3664	Secrétaire général : demande d'inscription d'une question nouvelle à l'ordre du jour de la douzième session.....	1
A/3719	Rapport du Secrétaire général.....	1
	Décision prise par l'Assemblée générale.....	6
	Répertoire des documents.....	6
	Liste des séances auxquelles le point 64 de l'ordre du jour a été examiné.....	7

DOCUMENT A/3664

Secrétaire général : demande d'inscription d'une question nouvelle à l'ordre du jour de la douzième session

[Texte original en anglais]
[16 septembre 1957]

1. L'Assemblée générale, par sa résolution 997 (ES-I) du 2 novembre 1956, a demandé instamment que, dès l'entrée en vigueur du cessez-le-feu dans la zone, des mesures soient prises pour rouvrir le canal de Suez et rétablir la liberté et la sécurité de la navigation.

2. Le 20 novembre, le Secrétaire général a présenté un premier rapport sur les mesures concernant le dégagement du canal (A/3376). L'Assemblée, par sa résolution 1121 (XI) du 24 novembre 1956, a noté avec satisfaction les progrès réalisés jusqu'alors à ce sujet et a autorisé le Secrétaire général à continuer de rechercher des mesures pratiques pour que les opérations de dégagement puissent être entreprises avec rapidité et efficacité.

3. En conformité de la résolution 1121 (XI), le Secrétaire général a présenté, le 10 janvier 1957, un deuxième

rapport (A/3492) auquel étaient joints en annexe un aperçu du plan de travail et des moyens qui seraient utilisés pour son exécution, un échange de lettres entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement égyptien constituant l'accord nécessaire de coopération entre l'Organisation et les autorités égyptiennes, et une note adressée par le Secrétaire général aux Etats Membres concernant des avances provisoires au fonds pour le dégagement du canal de Suez.

4. Le Secrétaire général a l'intention de présenter sous peu un nouveau rapport sur le dégagement du canal de Suez; il a l'honneur, en conséquence, de proposer l'inscription à l'ordre du jour de la douzième session de la question suivante :

« Dégagement du canal de Suez : rapport du Secrétaire général ».

DOCUMENT A/3719

Rapport du Secrétaire général

[Texte original en anglais]
[1^{er} novembre 1957]

INTRODUCTION

1. Après l'approbation par l'Assemblée générale du rapport du Secrétaire général en date du 20 novembre 1956 sur les dispositions à prendre en vue du dégagement du canal de Suez (A/3376) et l'adoption, le 24 novembre 1956, de la résolution 1121 (XI) autorisant le Secrétaire général à continuer de rechercher des accords pour que le dégagement du canal de Suez puisse être entrepris avec rapidité et efficacité, le Secrétaire général a désigné le général Raymond A.

Wheeler, ingénieur-conseil de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement, comme son représentant spécial chargé des opérations techniques. Le Secrétaire général a également annoncé qu'il s'était assuré la collaboration de M. John J. McCloy, président du Conseil d'administration de la Chase Manhattan Bank et ancien président de la Banque internationale, comme conseiller financier.

2. Le général Wheeler a été détaché auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Président de la

Banque internationale le 26 novembre 1956, date à laquelle il a pris ses fonctions au Siège. La Banque internationale a également détaché M. John Connors, nommé adjoint du général Wheeler pour les opérations techniques. Un consortium néerlandais-danois comprenant les entreprises de relevage Internationale Sleepdienst (L. Smit et C^{ie}), de Rotterdam, et Em. Z. Svitzer, de Copenhague, auxquelles le Secrétaire général avait demandé, au début de novembre, de rassembler des navires, des équipages et du matériel de relevage, a été chargé à la même date, le 26 novembre, d'envoyer dans la région du canal de Suez les navires et le matériel déjà réunis.

3. Le 4 décembre 1956, le général Wheeler a quitté New-York pour le Caire en vue d'engager des consultations techniques avec les autorités égyptiennes. Ces entretiens, commencés le 8 décembre, ont abouti à un accord aux termes duquel l'Organisation des Nations Unies devait entreprendre immédiatement une enquête technique sur les épaves qui obstruaient le canal, en commençant par la zone située au sud de Port-Saïd; quelques jours plus tard, l'enquête était étendue aux ateliers endommagés de la base de Port-Fouad. Il y a eu également des consultations entre le général Wheeler et le commandant de la flotte anglo-française au sujet des opérations menées par les unités de relevage anglo-françaises dans le port de Port-Saïd.

4. Les grandes lignes de l'accord qui devait régir les rapports entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement égyptien touchant les travaux de dégagement ont été fixées au cours des entretiens initiaux du général Wheeler. Cet accord a été mis au point ultérieurement par le Secréariat de l'Organisation des Nations Unies et le Ministère des affaires étrangères d'Égypte, et confirmé le 3 janvier 1957 par un échange de lettres entre le Ministre des affaires étrangères d'Égypte et le Secrétaire général. Le texte de ces lettres a été communiqué à l'Assemblée générale en annexe au rapport du Secrétaire général en date du 10 janvier 1957 (A/3492, annexe II).

5. Le 14 novembre 1956, le Gouvernement égyptien avait annoncé que les abords du canal de Suez étaient minés. Lorsqu'il a étudié les plans d'ensemble avec les autorités égyptiennes, le général Wheeler a été informé que des mines et des explosifs avaient été mouillés également dans le canal au sud d'El-Cap. Le retrait de la flotte anglo-française a pris fin le 22 décembre 1956. Les négociations relatives à l'utilisation des unités de relevage anglo-françaises maintenues après le retrait de la flotte anglo-française se sont terminées le 27 décembre. Le 30 décembre, le général Wheeler recevait, au sujet de l'enlèvement des explosifs mouillés dans le canal, des assurances qui lui ont permis d'ordonner en toute sécurité aux navires et aux équipages de relevage de s'engager dans le canal au sud d'El-Cap. A proprement parler, l'Organisation des Nations Unies a commencé ses opérations de renflouement le 31 décembre, cependant, quelques unités anglo-françaises avaient repris le travail à Port-Saïd dès le 29 décembre, et trois bateaux de l'Organisation des Nations Unies s'étaient mis au travail dès le 28, après avoir été pilotés par des unités de la marine égyptienne à travers les champs de mines situés à l'extrémité sud du canal.

AIDE FOURNIE PAR LES BATEAUX DE RELEVAGE ANGLO-FRANÇAIS

6. Une flottille de relevage avait été réunie par les Gouvernements britannique et français et bon nombre de ses éléments étaient à l'œuvre à Port-Saïd dès la première semaine de novembre 1956. De ce fait, le volume des travaux incombant à l'Organisation des Nations Unies s'est trouvé allégé.

7. Au milieu de novembre, durant la visite du Secrétaire général au Caire, le Gouvernement égyptien avait invité l'Organisation des Nations Unies à l'aider à dégager le canal dès que les forces non égyptiennes se seraient retirées de Port-Saïd et de la zone du canal.

8. Au début de novembre, les Gouvernements britanniques et français — qui avaient offert quelque temps auparavant de se charger eux-mêmes des travaux — ont déclaré qu'ils appuieraient les efforts du Secrétaire général en vue d'organiser une équipe de relevage sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies. Le 21 novembre, un représentant du Royaume-Uni a déclaré à l'Assemblée générale que son gouvernement apporterait toute l'aide qu'il serait en son pouvoir de fournir et était prêt à mettre tout en œuvre pour favoriser l'accomplissement des travaux.

9. La flottille anglo-française de relevage — à pied d'œuvre ou en route vers le canal — devait comprendre plus de 30 bateaux ou installations flottantes et devait être utilisée comme un tout. Après avoir, au début de décembre, évalué les besoins techniques compte tenu des autres ressources dont disposait l'Organisation des Nations Unies, le général Wheeler a proposé, d'une part, de mettre à bord de 6 de ces bateaux un équipage relevant de l'Organisation des Nations Unies et d'affecter ces unités aux travaux à exécuter au sud d'El-Cap, d'autre part, de maintenir à Port-Saïd, 8 bateaux anglo-français avec leur propre équipage pour les permettre de terminer le relevage de certaines épaves.

10. L'idée de mettre un équipage de l'Organisation des Nations Unies à bord de 6 bateaux de la flottille anglo-française a été reconsidérée ultérieurement et, le 22 décembre 1956, jour où les forces anglo-françaises ont quitté le canal, le général Wheeler a recommandé un nouveau plan d'utilisation des bâtiments de relevage disponibles, étant entendu que cette mesure ne compromettrait par les objectifs fixés pour le dégagement du canal. Conformément à ce plan révisé, les bateaux de relevage de l'Organisation des Nations Unies devaient être utilisés, sans l'aide d'aucun bateau anglo-français, dans la zone située au sud d'El-Cap, tandis que 11 bateaux anglo-français — leur nombre a été ultérieurement ramené à 9 — avec leur équipage et 4 navires auxiliaires resteraient dans le port de Port-Saïd pour y achever certains travaux déjà entrepris. Le port serait ensuite débarrassé des obstacles restants par ceux des éléments de la flotte de l'Organisation des Nations Unies qui auraient terminé leurs travaux dans la partie sud du canal.

11. Le plan révisé a été accepté par les gouvernements intéressés. Les bateaux anglo-français conservés ont été placés sous pavillon de l'Organisation des Nations-Unies et ont obtenu du Gouvernement égyptien la même immunité que celle dont bénéficiait la flotte de relevage de l'Organisation des Nations Unies opérant sous la direction du général Wheeler.

12. Les éléments de la flottille anglo-française qui avaient été retenus devaient exécuter les tâches suivantes : achever la reconnaissance d'une épave, reconnaissance entreprise par un petit bâtiment britannique et déjà presque terminée; relever un bras de grue faisant partie d'une épave déjà renflouée par des unités britanniques; relever et vider une drague coulée, travaux auxquels des unités britanniques s'étaient attaquées en novembre; terminer l'enlèvement d'un petit remorqueur, entrepris par un bateau français. Les bateaux anglo-français qui avaient été conservés ont quitté le canal l'un après l'autre au cours des trois premières semaines de janvier 1957, à mesure qu'ils avaient terminé leurs travaux; il n'en restait aucun le 24 janvier.

13. L'assistance fournie à l'Organisation des Nations:

Unies par la flotte anglo-française s'est en outre traduite par le transfert, sous contrat, à l'Organisation des Nations Unies d'une grue flottante française, qui a été dotée d'un personnel relevant de l'Organisation, et la cession par l'Amirauté britannique, contre remboursement, de fournitures diverses pour les opérations de relevage. Des arrangements ont été conclus, aux termes desquels l'Organisation des Nations Unies a loué deux pontons de relevage allemands, avec leurs remorqueurs, originellement frétés par l'Amirauté britannique, et a pris à sa charge une fraction des dépenses engagées par le Gouvernement britannique pour leur location et leur acheminement jusqu'au canal.

MATÉRIEL UTILISÉ PAR L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LES OPÉRATIONS DE RELEVAGE

14. La flotte réunie par l'Organisation des Nations Unies pour les opérations de relevage comprenait des éléments néerlandais, danois, belges, suédois, allemands, italiens et yougoslaves; elle groupait au total 32 bateaux et installations flottantes (6 bateaux pour le relevage en mer, 6 bateaux de relevage côtier, 4 installations de renflouage, 3 chèvres à haubans et 2 grues flottantes, ainsi que 10 remorqueurs et plusieurs petits bateaux pour la plongée des scaphandriers). L'Organisation des Nations Unies disposait en outre de 24 pontons ou chameaux de renflouage, ainsi que des stocks nécessaires d'équipement et de matériel de relevage supplémentaires. La capacité totale de renflouage de la flotte s'élevait à 10.000 tonnes environ et le personnel employé à 479 personnes dont 45 scaphandriers. Vingt-deux bateaux ou installations flottantes de renflouage étaient arrivés dans le canal en temps voulu pour le commencement des opérations de l'Organisation des Nations Unies, c'est-à-dire moins de quatre semaines après l'adoption par l'Assemblée générale de la résolution 1121 (XI) du 24 novembre 1956; les autres sont arrivés graduellement en janvier, le dernier au début de février 1957.

15. La flotte n'a pas été conservée à l'effectif maxima, mais a été réduite à mesure que l'achèvement de chaque phase des travaux permettait de penser que le maintien en service de tel ou tel navire entraînerait des dépenses inutiles et que le renvoi de ce navire n'empêcherait pas d'achever les travaux dans les délais prescrits. Ainsi 2 bateaux de l'Organisation des Nations Unies ont été renvoyés vers la fin de janvier; 3 au cours de la première quinzaine de février et 2 autres au cours de la deuxième quinzaine; 5 ont été libérés en mars. Au total, 12 bateaux de relevage de l'Organisation des Nations Unies ont donc été libérés dans les trois mois qui ont suivi le début des opérations; les 20 qui restaient ont été libérés les uns après les autres en avril, lorsque les travaux de dégagement ont été complètement terminés. Ainsi, grâce à la souplesse des méthodes adoptées, d'importantes économies ont été réalisées sans que le dégagement du canal ou des mouillages ait eu à en souffrir.

16. Exception faite du décès profondément regrettable d'un marin de l'Organisation des Nations Unies qui s'est noyé accidentellement alors qu'il n'était pas en service, les opérations se sont déroulées sans pertes de vies humaines ni blessures graves parmi les équipages de l'Organisation et sans dommages importants ou irréparables aux bateaux ou au matériel. Toutefois, une grue flottante a été perdue au cours d'une tempête en Méditerranée lors du voyage de retour. Le sinistre était couvert par l'assurance.

17. Le Secrétaire général tient à féliciter le général Wheeler et ses adjoints, ainsi que les sociétés intéressées, leur personnel et leurs équipages, tant pour le succès remarquable de l'opération que pour la compétence dont tous ont fait preuve.

ORGANISATION

18. Les premiers besoins administratifs du général Wheeler au Caire ont pu être satisfaits grâce au personnel et aux services du représentant résident du Bureau de l'assistance technique des Nations Unies dans cette ville. Le personnel d'appui initial employé dans la zone du canal était composé de trois fonctionnaires de l'Administration de l'assistance technique de l'Organisation des Nations Unies, qui ont accompagné le général Wheeler de New-Zork en Egypte. Ce système a été remplacé, en janvier, par un échelon avancé comprenant un adjoint chargé des opérations techniques et quatre autres fonctionnaires, notamment un attaché de presse, ainsi que huit employés de bureau, secrétaires et opérateurs de radio appartenant au personnel de l'Organisation des Nations Unies, et quelques agents supplémentaires recrutés localement pour les services généraux.

19. La direction technique générale de la flotte de relevage de l'Organisation des Nations Unies a été assumée par contrat par un groupe de direction autonome dont les services ont été assurés par le consortium néerlandais-danois Smit-Svitzer, chargé des opérations de dégagement. Ce groupe, qui a travaillé sous les ordres du général Wheeler, comprenait 12 personnes, notamment des inspecteurs techniques, des administrateurs, des secrétaires et des employés de bureau, ainsi que du personnel auxiliaire recruté localement pour les services généraux.

20. Une équipe initiale de 15 techniciens, spécialistes de la reconnaissance des épaves et ingénieurs, a établi un premier devis; cette équipe a été fournie sous contrat par le consortium Smit-Svitzer et par la société Ralph M. Parsons des Etats-Unis, par qui il a été procédé à une inspection des ateliers. Les membres de l'équipe en question ont accompagné le général Wheeler au Caire le 8 décembre 1956 et ils ont achevé leurs travaux le 7 janvier 1957. Par la suite, l'International Telegraph and Telephone Company a fourni deux ingénieurs chargés d'étudier la reconstruction du réseau de télécommunications, et l'International General Electric Company deux ingénieurs qui ont étudié la reconstruction des installations d'éclairage et de balisage utilisées pour la navigation.

21. En consultation avec M. John McCloy, des arrangements ont été conclus avec la société H. Howell and Company de Washington, en vue d'établir un contrôle continu de la comptabilité de gestion et de mettre au point un système de vérification des comptes. Ces arrangements prévoyaient le contrôle au jour le jour des dépenses à la source et, concurrentement, la vérification des écritures — pour ce qui est des arrangements contractuels — tant aux bureaux des principales sociétés chargées du dégagement en Europe, qu'au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New-York. En ce qui concerne les dépenses engagées directement à New-York et tous les règlements, les opérations ont été effectuées suivant la procédure normale par le Bureau du contrôleur.

22. Avant la nomination du général Wheeler, le Secrétaire général avait constitué au sein de son cabinet, à New-York, un groupe qu'il avait chargé de prêter son concours en vue des travaux de dégagement du canal de Suez. Ce groupe est resté le centre de coordination qui, à New-York, a fourni ce dont le général Wheeler avait besoin pour ses opérations, et qui, en consultation avec le général Wheeler et M. John McCloy, a été responsable de tous les arrangements contractuels conclus entre les sociétés intéressées et l'Organisation des Nations Unies. Le groupe comprenait deux fonctionnaires à plein temps, assistés d'un fonctionnaire à temps partiel et de trois secrétaires ou commis.

OPÉRATIONS DE DÉGAGEMENT

Plan d'opérations

23. Le plan d'opérations prévoyait le relèvement des obstacles qui se trouvaient dans les chenaux, ports et mouillages et, par priorité, l'ouverture le plus tôt possible d'un chenal temporaire permettant le passage de navires de faible tirant d'eau, ainsi que le dégagement des navires en transit qui avaient été bloqués lors de la fermeture du canal. Le plan tenait compte aussi de la nécessité de remettre les ateliers en état afin de pouvoir assurer dans la mesure nécessaire au transit la réparation et l'entretien des bateaux et de l'équipement destinés au fonctionnement du canal, de rétablir les installations d'éclairage et de balisage hors d'usage, de réparer le réseau de télécommunications, d'assurer un service de dragage suffisant pour permettre un passage ininterrompu et sûr et de disposer des bateaux de service nécessaires aux convois.

Portée et exécution des opérations

24. A la suite d'inspections sur les lieux, on a constaté que 42 obstacles importants se trouvaient dans le canal proprement dit.

25. Deux de ces obstacles avaient été renfloués, quatre enlevés complètement et un enlevé partiellement des chenaux de navigation à Port-Saïd par des unités de renflouement anglo-françaises avant que l'Organisation des Nations Unies ne se charge des opérations. Après cette prise en charge, des bateaux britanniques ont retiré du chenal un autre navire et une flèche de grue; de plus, un remorqueur a été déhalé vers les hauts-fonds par un bateau français, puis, plus tard, renfloué par des unités de l'Organisation des Nations Unies.

26. L'Autorité égyptienne du canal de Suez a déplacé deux obstacles sans le concours de l'Organisation des Nations Unies. L'épave d'un navire échoué depuis six ans dans les hauts-fonds du port oriental de Port-Saïd a été considérée comme n'entravant pas la navigation et, par conséquent, elle n'a pas été inscrite sur la liste des obstacles que l'Organisation devait enlever.

27. La flotte de l'Organisation des Nations Unies a relevé et retiré des chenaux 32 obstacles, dont les travées effondrées du pont d'El-Firdan.

28. Avant le 22 décembre 1956, des unités anglo-françaises avaient déplacé cinq épaves qui se trouvaient dans le chenal occidental du port de Port-Saïd afin de permettre le passage dans ce port de navires tirant 7, 6 mètres au maximum. Le plan de l'Organisation des Nations Unies prévoyait l'enlèvement, pour le début de mars 1957, des autres obstacles qui se trouvaient dans le chenal au sud de Port-Saïd et dont la disparition était nécessaire pour permettre le passage, sur toute la longueur du canal, de navires d'un tirant d'eau analogue. Il prévoyait en outre pour la mi-mai l'enlèvement des autres obstacles qui se trouvaient à Port-Saïd et dans la partie sud du chenal navigable proprement dit, afin de permettre le passage des navires de tirant d'eau maximum. Pendant la dernière étape des travaux, qui devait durer quelques semaines après la mi-mai, on envisageait l'enlèvement de tous les autres obstacles se trouvant dans les ports et mouillages. Le plan était assez souple pour permettre de mener de front les diverses étapes des travaux lorsque cela était économiquement possible et ne risquait pas de compromettre la réouverture — dans les délais les plus brefs — du canal aux navires de faible tirant d'eau, ce qui était le premier objectif.

29. Un facteur déterminant dans l'exécution des travaux de la première étape a été le temps nécessaire à l'enlèvement d'un navire chargé de ciment, l'*Akka*, qui obstruait le canal au kilomètre 81,4 et à l'enlèvement

simultané, entre autres, du remorqueur *Edgar Bonnet* au kilomètre 74,2 et de la frégate *Aboukir* au kilomètre 160,7. Dans la partie sud, les travaux prévus au programme ont été en général achevés plusieurs semaines avant la date envisagée, mais un premier chenal pour les navires de faible tirant d'eau n'a pu être ouvert dans le délai fixé, parce que les autorités égyptiennes ont annoncé qu'il y avait des explosifs à bord des deux derniers navires. Le navire de blocage *Akka* a été enlevé du chenal le 14 février 1957, mais l'autorisation de poursuivre les travaux sur l'*Edgar Bonnet* n'a été donnée par les autorités égyptiennes que le 12 mars. On a constaté que les charges d'explosifs sur l'*Aboukir* étaient en grande partie inaccessibles; aussi a-t-on finalement renoncé à les retirer sous l'eau et les équipages de l'Organisation des Nations Unies ont repris les travaux de renflouement le 22 mars. Le navire a été finalement relevé et les explosifs qui s'y trouvaient encore ont été enlevés à la surface le 8 avril.

30. Cependant, bien que les retards mentionnés plus haut aient empêché d'ouvrir à la navigation un premier chenal restreint au début de mars, comme cela eût été possible autrement, ces retards ont en fait permis d'achever plus vite l'ensemble des opérations de dégagement. Il aurait certainement fallu ralentir les derniers travaux de renflouement si ces travaux avaient dû être exécutés pendant le passage de navires le long d'un premier chenal restreint. Les circonstances qui ont empêché ce passage ont en fait permis d'exécuter les derniers travaux sans entrave, et le dégagement complet du canal tout entier, y compris l'ouverture des ports et des mouillages, était achevé le 10 avril, c'est-à-dire quelques semaines avant la date prévue à l'origine pour le dégagement complet du seul chenal navigable principal.

Remise en état des ateliers

31. Une inspection des ateliers de réparation nécessaires au bon fonctionnement du canal a révélé que les installations de Port-Tewfik et d'Ismaïlia n'avaient pas été endommagées, mais que des dégâts importants avaient été causés aux ateliers principaux de Port-Fouad. Les ingénieurs ont estimé que l'on pourrait réparer la majeure partie des dégâts en remettant en état certaines sections des ateliers, qui, à leur tour, pourraient fournir les moyens de réparer le reste des installations. En conséquence, le général Wheeler et l'Autorité égyptienne du canal ont arrêté, d'un commun accord, un plan d'après lequel l'Autorité se chargerait des travaux de remise en état et l'Organisation des Nations Unies fournirait des avis et remplacerait les machines-outils et le matériel indispensables et irréparables. Grâce aux travaux effectués par l'Autorité égyptienne du canal en exécution de ce plan, les ateliers, dans leur ensemble, fonctionnaient presque normalement le jour de la reprise du trafic dans le canal.

Rétablissement des installations d'éclairage et de balisage

32. On a constaté que la mise hors d'usage des installations d'éclairage et de balisage était due surtout à la destruction de l'usine à gaz centrale qui alimentait ces installations depuis Ismaïlia. Cette usine était démodée et il n'a semblé ni rentable, ni possible, de la remplacer par une usine du même genre avant la date prévue pour la reprise de la navigation dans le canal. A titre provisoire, le général Wheeler a donc pris, avec l'Autorité égyptienne du canal, des dispositions tendant à ce que l'Autorité modifie les installations existantes de manière à utiliser du gaz butane produit sur place, étant entendu que l'Organisation des Nations Unies fournirait une quantité assez limitée de matériel

essentiel. Cette solution ne présentait pas à long terme les garanties nécessaires, outre qu'elle n'était pas entièrement satisfaisante, mais après des essais on a jugé qu'elle permettrait de répondre aux besoins immédiats en attendant que les bouées lumineuses puissent, après électrification, être alimentées par un réseau de distribution permanent; ces travaux de transformation sont actuellement en cours dans les ateliers de l'Autorité égyptienne du canal, où l'on utilise notamment à cette fin du matériel fourni par l'Organisation des Nations Unies.

Réparation du réseau de télécommunications

33. On a constaté que le réseau de télécommunications par fil et sans fil nécessaire au fonctionnement du canal avait subi des dégâts considérables. Des ingénieurs envoyés par l'Organisation des Nations Unies ont été chargés de donner des avis sur la remise en état de ce réseau. L'Autorité égyptienne du canal a entrepris et mené à bien, par ses propres moyens, le rétablissement du réseau terrestre. Le matériel radio-téléphonique détruit a été remplacé par l'Organisation des Nations Unies et installé par l'Autorité égyptienne du Canal avec le concours d'ingénieurs envoyés par l'Organisation.

Dragage

34. Avant la fermeture du canal, en octobre 1956, les opérations de dragage s'effectuaient à l'aide de matériel exploité par l'Autorité égyptienne du canal et par des entrepreneurs privés. Chaque année, il fallait retirer environ 3.600.000 mètres cubes de vase pour que le canal conserve la profondeur voulue. Sur les 2 dragues aspirantes et les 9 dragues à godets qu'utilisait l'Autorité du canal, 7 avaient été coulées ou endommagées et étaient encore inutilisables au moment où les travaux de dégagement ont pris fin. Les dragues non endommagées, ainsi que 2 petites dragues louées par l'Autorité du canal, avaient recommencé à fonctionner.

35. Conformément aux attributions qui lui revenaient en ce qui concerne le déblaiement du canal, l'Organisation des Nations Unies devait s'occuper des mesures à prendre pour retirer la vase du canal et rétablir ainsi la circulation dans sa totalité. Une comparaison entre les levés hydrographiques effectués immédiatement avant la fermeture du canal et au moment de sa réouverture a permis de constater que 500.000 mètres cubes de vase s'étaient accumulés dans le canal. Les chenaux étaient suffisamment dégagés pour permettre sans risques le passage des navires tirant jusqu'à 10 mètres, mais cette situation devait être considérée par rapport à l'accroissement du rythme d'envasement qui se produirait inévitablement une fois que la circulation aurait repris. Bien que l'Autorité égyptienne du canal ait pris des mesures pour maintenir la circulation au niveau enregistré au moment de la réouverture du canal, il fallait s'attendre qu'une certaine période s'écoule avant que l'on puisse prendre des dispositions vraiment satisfaisantes touchant le rétablissement des services de dragage et le remplacement progressif du matériel perdu. L'Organisation des Nations Unies ne pouvait donc pas se désintéresser de la question. A cet égard il y a eu un échange de vues suivi entre l'Autorité égyptienne du canal et l'Organisation des Nations Unies et, sur l'invitation du Gouvernement égyptien, le Secrétaire général est resté en rapports avec l'Autorité du canal.

Remise en état du matériel flottant

36. Pour rétablir la sécurité de la circulation et éviter toute interruption, il fallait non seulement disposer du matériel de dragage approprié, mais aussi de bateaux et de matériel d'exploitation. Outre les dragues qui avaient été perdues et dont on a parlé plus haut,

du matériel et des machines indispensables à l'exploitation du canal avaient été entièrement détruits ou mis temporairement hors d'usage; il s'agissait notamment de l'un des deux brise-rocs, des 2 seuls bateaux de levage disponibles, de 3 grandes grues flottantes, de 4 des 7 allèges et d'un dock flottant. De plus, 12 des 14 remorques ordinaires ou de relevage d'une puissance suffisante pour assurer le service des convois traversant le canal avaient été coulés, de même qu'un remorqueur-atelier. Une faible partie du matériel endommagé a été remis en état et tous les remorqueurs coulés ont été remplacés.

37. On avait tout d'abord pensé qu'il faudrait louer temporairement quelques remorqueurs, pour assurer le passage des premiers convois à travers le canal, mais la rapide remise en état des ateliers de Port-Fouad a permis à l'Autorité égyptienne du canal de réparer, par ses propres moyens, un bon nombre des remorqueurs indispensables, au fur et à mesure qu'ils étaient renfloués. Il faudra remplacer une grande partie du matériel si l'on veut pouvoir assurer le fonctionnement et l'entretien du canal sans interruption. Cependant, lors de la réouverture du canal, en avril, les travaux de remise en état avaient suffisamment progressé pour renforcer les unités auxiliaires et d'exploitation non endommagées au point de satisfaire aux besoins minimums requis pour la reprise complète du trafic. Dans ces conditions, le Secrétaire général n'a plus eu à envisager la fourniture par l'Organisation des Nations Unies du matériel d'exploitation nécessaire pour constituer un stock de dépannage.

FINANCEMENT DES OPÉRATIONS DE DÉGAGEMENT

Avances reçues

38. Dans une lettre du 25 décembre 1956, le Secrétaire général a invité les Etats Membres à lui avancer des fonds pour lui permettre de s'acquitter des responsabilités qui lui étaient confiées touchant le dégagement du canal.

39. Les prêts reçus comme suite à cette demande sont indiqués ci-après :

États	Équivalent approximatif en dollars des États-Unis
Canada	1.044.045,68
Suède	772.201,00
Libéria	4.000,00
Ceylan	3.733,49
Australie	1.000.000,00
République fédérale d'Allemagne.....	1.000.000,00
États-Unis d'Amérique.....	5.000.000,00
Italie	399.525,68
Norvège	1.000.000,00
Danemark	500.000,00
Pays-Bas	503.947,37
TOTAL	11.227.453,22

Ces prêts ont été déposés à la Banque internationale pour la reconstruction et le développement, qui a assumé en cette occurrence le rôle de régisseur d'avances pour le compte de l'Organisation des Nations Unies.

40. Pour s'acquitter de ses obligations touchant le dégagement du canal, l'Organisation des Nations Unies a utilisé pour son compte, parmi les ressources mises à sa disposition par les Gouvernements britanniques et français, des services et des fournitures évalués à 500.000 dollars sur la base du coût des services et fournitures similaires obtenus en vertu des contrats commerciaux types passés par l'Organisation.

DÉPENSES

41. L'état récapitulatif ci-après indique le montant

des dépenses réglées ou engagées par l'Organisation des Nations Unies :

	<i>Dollars des États-Unis</i>
Dépenses d'administration et frais généraux..	357.093,57
Coût des travaux exécutés par des entrepreneurs pour le compte de l'Organisation des Nations Unies.....	6.306.368,63
Coût de l'enquête préliminaire et des travaux de remise en état des principaux ateliers du canal, du système d'éclairage et de balisage et du réseau de télécommunications.....	962.580,67
Remboursement des services et fournitures mis à la disposition de l'Organisation des Nations Unies, sur sa demande, par les Gouvernements britannique et français.....	500.000,00
Participation aux frais : opérations essentielles de dragage.....	250.000,00
TOTAL	8.976.042,87

PROPOSITION CONCERNANT LE REMBOURSEMENT
DES DÉPENSES DE DÉGAGEMENT

42. Après avoir envisagé divers moyens de faire face aux dépenses de dégagement indiquées au paragraphe 41 ci-dessus, le Secrétaire général recommande que, sous réserve des réductions que permettraient éventuellement les autres ressources que l'on pourrait se procurer, l'on rembourse les pays prêteurs en majorant les droits de péage dans le canal d'une surtaxe temporaire de 3 pour 100 dont le produit serait versé à un compte spécial de l'Organisation des Nations Unies; les modalités de versement seraient négociées avec le Gouvernement égyptien et les autres parties aux paiements. En comptant sur l'intensité actuelle de la circulation dans le canal, cette méthode devrait permettre d'achever le remboursement en trois ans environ.

DÉCISION PRISE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

A sa 730^e séance plénière, le 14 décembre 1957, l'Assemblée générale a adopté le projet de résolution présenté par le Brésil, l'Iran, les Philippines et la Thaïlande (A/L.238 et Corr.1). Pour le texte définitif, voir ci-dessous résolution 1212 (XII).

Résolution adoptée par l'Assemblée générale

1212 (XII). DÉGAGEMENT DU CANAL DE SUEZ

L'Assemblée générale,

Rappelant sa résolution 1121 (XI) du 24 novembre 1956, relative aux mesures concernant le dégagement du canal de Suez,

Rappelant en outre que le Secrétaire général, en exécution de ladite résolution, a demandé et reçu de divers gouvernements, à titre d'avances, les fonds requis pour entreprendre les opérations de dégagement,

Ayant reçu le rapport du Secrétaire général, en date du 17 novembre 1957 (A/3719),

Consciente du fait que le dégagement du canal présente un avantage direct et immédiat pour toute la navigation et tout le commerce qui utilisent le canal,

Exprimant sa satisfaction de la façon rapide et efficace dont les opérations de dégagement ont été organisées et menées à bien,

Constatant avec satisfaction que le canal sert de nouveau le commerce mondial et la navigation internationale,

1. *Prend note* des dépenses réglées ou engagées par

l'Organisation des Nations Unies pour le dégagement du canal de Suez;

2. *Fait sienne* la recommandation du Secrétaire général tendant à ce que, sous réserve des réductions que permettraient éventuellement les autres ressources que l'on pourrait se procurer, les avances que les pays prêteurs ont consenties pour permettre le règlement des dépenses des opérations de dégagement soient remboursées grâce à la majoration des droits de péage dans le canal d'une surtaxe de 3 pour 100, qui serait payée, par toute la navigation et tout le commerce utilisant le canal, à un compte spécial de l'Organisation des Nations Unies, la procédure concernant ces paiements devant être négociée avec le Gouvernement égyptien et les autres parties aux paiements;

3. *Autorise* le Secrétaire général à prendre les mesures nécessaires pour donner effet à cet arrangement;

4. *Prie instamment* les gouvernements des États Membres de coopérer pleinement avec le Secrétaire général, en application de la présente résolution, afin que les avances consenties à l'Organisation des Nations Unies en vue du dégagement du canal puissent être remboursées.

*730^e séance plénière,
14 décembre 1957.*

RÉPERTOIRE DES DOCUMENTS

NOTE. — Le présent répertoire comprend tous les documents mentionnés au cours de l'examen du point 64 de l'ordre du jour qui ne sont pas reproduits dans le fascicule.

<i>Cotes des documents</i>	<i>Titres</i>	<i>Observations et références</i>
A/3376	Rapport du Secrétaire général concernant le dégagement du canal de Suez	<i>Documents officiels de l'Assemblée générale, onzième session, Annexes, point 66 de l'ordre du jour.</i>
A/3492	Deuxième rapport du Secrétaire général concernant le dégagement du canal de Suez	<i>Ibid.</i>
A/3576-S/3818	Lettre adressée au Secrétaire général par le Ministre des affaires étrangères de l'Égypte et transmettant la déclaration du Gouvernement égyptien, en date du 24 avril 1957, relative au canal de Suez et aux arrangements concernant sa gestion	<i>Documents officiels du Conseil de sécurité, douzième année, Supplément d'avril, mai et juin 1957.</i>