



UN/SA COLLECTION

Пункт 64 повестки дня : Расчетка Суэцкого канала :
доклад Генерального Секретаря

СОДЕРЖАНИЕ

| Обозначение документа | Наименование документа | Стр. |
|-----------------------|---|------|
| A/3664 | Генеральный Секретарь : просьба о внесении нового вопроса в повестку дня двенадцатой сессии | 1 |
| A/3719 | Доклад Генерального Секретаря | 2 |
| | Решение, принятое Генеральной Ассамблеей | 7 |
| | Перечень документов | 8 |
| | Заседания, на которых обсуждался пункт 64 повестки дня | 8 |

ДОКУМЕНТ A/3664

Генеральный Секретарь : просьба о внесении нового вопроса
в повестку дня двенадцатой сессии

[Подлинный текст на английском языке]
[16 сентября 1957 г.]

1. Генеральная Ассамблея в своей резолюции 997 (ES-I) от 2 ноября 1956 г. настоятельно требовала, чтобы, после того как прекращение огня в районе будет осуществлено, были предприняты шаги к тому, чтобы Суэцкий канал был вновь открыт и чтобы была восстановлена безопасная свобода навигации.

2. 20 ноября Генеральный Секретарь представил первый доклад о мерах по расчистке канала (A/3376). Ассамблея в своей резолюции 1121 (XI) от 24 ноября 1956 г. отметила с удовлетворением успехи, достигнутые до сих пор в этом отношении, и уполномочила Генерального Секретаря приступить к изучению практических мероприятий, к тому чтобы было возможно начать быстро и эффективно работы по расчистке канала.

3. Во исполнение резолюции 1121 (XI) Генеральный Секретарь представил 10 января 1957 г. второй доклад

(A/3492), к которому были приложены : краткий план работы и сведения о средствах для ее выполнения ; письма, которыми обменялись Организация Объединенных Наций и египетское правительство и которые являются необходимым соглашением в отношении сотрудничества между Организацией и египетскими властями ; и меморандум, адресованный Генеральным Секретарем государствам-членам Организации, относительно предварительных авансов в фонд по расчистке канала.

4. Генеральный Секретарь намеревается в ближайшем будущем представить дальнейший доклад о расчистке Суэцкого канала ; он, поэтому, имеет честь предложить включение в повестку дня двенадцатой сессии следующего пункта :

« Расчетка Суэцкого канала : доклад Генерального Секретаря ».

ДОКУМЕНТ А/3719

Доклад Генерального Секретаря

[Подлинный текст на английском языке]
[1 ноября 1957 г.]

ВВЕДЕНИЕ

1. По утверждению Генеральной Ассамблеей доклада Генерального Секретаря от 20 ноября 1956 г. о мерах по расчистке Суэцкого канала (А/3376) и принятии ею 24 ноября 1956 г. резолюции 1121 (XI), которой на основе этого доклада Генеральный Секретарь уполномочивается приступить к практическим мероприятиям и переговорам о соглашениях, с тем чтобы было возможно начать быстро и эффективно работы по расчистке канала, Генеральный Секретарь назначил инженера-консультанта при Международном банке реконструкции и развития генерал-лейтенанта Реймонда А. Уилера своим особым представителем, заведующим техническими операциями. Генеральный Секретарь объявил также, что он заручился сотрудничеством председателя правления Chase Manhattan банка и бывшего президента Международного банка г-на Джона Д. Мак-Клоя в качестве консультанта при ведении коммерческих переговоров в связи с указанными работами.

2. Президент Международного банка временно откомандировал генерала Уилера в распоряжение Организации Объединенных Наций 26 ноября 1956 г., с какого числа он и вступил в исполнение своих обязанностей в Центральном учреждении. Международным же банком был временно откомандирован г-н Джон Коннорс в качестве заместителя генерала Уилера по заведованию техническими операциями. В тот же день, 26 ноября, Генеральный Секретарь обратился к голландскому и датскому консорциуму специалистов по подъему затонувших судов, охватывающему роттердамскую фирму International Sleepdienst Л. Смит'а и Ко. и копенгагенскую фирму Em. Z. Svitzer, с которым Генеральный Секретарь в начале ноября заключил предварительное соглашение относительно первого сбора необходимых для этой операции аварийных судов, команд и оборудования, и просил их отправить уже собранные суда и оборудование в район Суэцкого канала.

3. 4 декабря 1956 г. генерал Уилер покинул Центральные учреждения, для того чтобы приступить к обсуждению технических вопросов с египетскими властями в Каире. Эти переговоры начались 8 декабря и привели к заключению соглашения о немедленном производстве Организацией Объединенных Наций технического обследования имеющихся в канале препятствий, в первую очередь к югу от Порт-Саида; через несколько дней район обследования был распространен на поврежденные базовые мастерские в Порт-Фуаде. Генерал Уилер имел консультации с командующим англо-французской эскадрой относительно операций по расчистке, выполнявшихся англо-французскими аварийными судами в гавани Порт-Саида.

4. Основа для договоренности, являющейся предпосылкой для операционного сотрудничества между Организацией Объединенных Наций и египетским

правительством, была в общих чертах согласована в ходе первоначальных переговоров, которые вел генерал Уилер. Эта договоренность, в дальнейшем официально оформленная Секретариатом Организации Объединенных Наций и египетским министерством иностранных дел, была подтверждена в письмах, которыми обменялись 3 января 1957 г. египетский министр иностранных дел и Генеральный Секретарь. Текст этих писем был разослан в виде приложения к докладу Генерального Секретаря Генеральной Ассамблее от 10 января 1957 года (А/3492, приложение II).

5. 14 ноября 1956 года египетское правительство объявило о присутствии мин на подходах к Суэцкому каналу. Во время планировочных переговоров в Египте генералу Уилеру было сообщено, что в канале к югу от Эль-Капа был заложен еще ряд мин и взрывчатых снарядов. Англо-французская эскадра окончательно ушла 22 декабря 1956 года. 27 декабря закончились переговоры относительно согласованного использования англо-французских аварийных судов, оставшихся после ухода эскадры. 30 декабря генерал Уилер получил удовлетворительные заверения относительно окончательного удаления взрывчатых снарядов из вод канала, после чего он мог безопасно провести аварийные команды и суда Организации Объединенных Наций в воды канала к югу от Эль-Капа. Операции самой Организации Объединенных Наций по подъему затонувших судов начались 31 декабря 1956 г., хотя в Порт-Саиде некоторыми англо-французскими судами работа была возобновлена 29 декабря, а три аварийных судна Организации Объединенных Наций были пилотированы египетскими морскими судами через минные поля в южную часть канала и приступили там 28 декабря к своим работам.

ПОМОЩЬ, ОКАЗАННАЯ
АНГЛО-ФРАНЦУЗСКИМИ АВАРИЙНЫМИ СУДАМИ

6. Правительства Соединенного Королевства и Франции снарядили аварийную флотилию, и многие из входящих в ее состав судов приступили к работе в Порт-Саиде уже с первой недели ноября 1956 года. В результате их усилий в этом порту количество работы, которую пришлось выполнить Организации Объединенных Наций, сократилось.

7. В середине ноября, во время посещения Каира Генеральным Секретарем, египетское правительство предложило Организации Объединенных Наций оказать содействие при выполнении задачи расчистки канала немедленно после ухода неегипетских вооруженных сил из Порт-Саида и района канала.

8. В начале ноября правительства Франции и Соединенного Королевства, несколько раньше предлагавшие взять всецело на себя выполнение этой задачи, заявили о своей готовности поддержать усилия Гене-

рального Секретаря, направленные на организацию под руководством Организации Объединенных Наций бригады по подъему затонувших судов. 21 ноября представитель Соединенного Королевства заявил в Генеральной Ассамблее, что его правительство окажет всемерное содействие и готово предоставить для этой цели имеющиеся у него средства и выполнять любую работу.

9. Согласно полученным сведениям, имевшиеся в распоряжении англо-французские аварийные средства, находившиеся либо в канале, либо на пути в канал, насчитывали более тридцати судов или единиц пловучего оборудования и должны были быть использованы как одно целое. В технической оценке потребностей, сделанной генералом Уилером в начале декабря с учетом других средств, имеющихся в распоряжении Организации Объединенных Наций, было предусмотрено, что должны быть выбраны 6 из этих судов и укомплектованы личным составом, находящимся в распоряжении Организации Объединенных Наций, для проведения операций к югу от Эль-Капа и что, кроме того, 3 судна с англо-французским экипажем должны быть оставлены, чтобы закончить производившуюся ими в Порт-Саиде работу по подъему отдельных затонувших судов.

10. Предложение о передаче шести судов из англо-французской аварийной флотилии для укомплектования их личным составом Организации Объединенных Наций было затем пересмотрено, и к 22 декабря 1956 г., в день ухода англо-французских вооруженных сил из района канала, генерал Уилер рекомендовал произвести перегруппировку имеющихся аварийных средств, не поступаясь поставленной целью расчистки канала. Согласно этому пересмотренному плану, суда аварийной флотилии Организации Объединенных Наций, без добавления к ним каких бы то ни было англо-французских аварийных судов, должны были быть использованы к югу от Эль-Капа, а 11 (позднее это число было сокращено до девяти) аварийных судов с англо-французским экипажем, вместе с четырьмя вспомогательными судами, должны были быть оставлены для окончания производившихся ими в гавани Порт-Саида определенных работ. После этого гавань должна была быть очищена от остающихся препятствий аварийными судами Организации Объединенных Наций после выполнения ими возложенных на них заданий в южной части канала.

11. Пересмотренный план был принят заинтересованными правительствами. Оставленные англо-французские аварийные суда были переданы под флаг Организации Объединенных Наций и им был предоставлен египетским правительством такой же иммунитет, как и аварийным судам Организации Объединенных Наций, действующим под командой генерала Уилера.

12. Задачи, которые должны были быть выполнены оставленными судами англо-французской флотилии, были следующие: окончание почти уже законченного обследования одним небольшим британским аварийным судном затонувшего судна; подъем затонувшего поворотного крана вместе с затонувшим оборудованием, частично уже поднятым британскими средствами; подъем и удаление затонувшей земле-

черпалки, работа над которой велась британскими средствами с ноября; и удаление небольшого буксира, чем было занято одно французское аварийное судно. Некоторые из оставленных англо-французских судов ушли из канала последовательными этапами в течение первых трех недель января 1957 года, по мере выполнения ими порученных им работ, и к 24 января последние из них покинули район операций.

13. Кроме того, Организации Объединенных Наций за счет англо-французских средств была оказана помощь путем передачи Организации Объединенных Наций по контракту принадлежащего Франции пловучего крана для эксплуатации персоналом Организации Объединенных Наций, а также путем передачи британским адмиралтейством за плату различного аварийного оборудования. Были также заключены соглашения, на основании которых два германских подъемных судна и вспомогательные буксиры, первоначально зафрахтованные британским адмиралтейством, были по чартеру переданы Организации Объединенных Наций, которая приняла на себя возмещение правительству Соединенного Королевства соответственной части расходов за право пользования ими и их доставку в район канала.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВАРИЙНЫХ СРЕДСТВ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

14. Аварийная флотилия Организации Объединенных Наций, снаряженная для выполнения работ и состоящая из голландских, датских, бельгийских, шведских, германских, итальянских и югославских элементов, насчитывала в общей сложности 32 судна и единиц пловучего оборудования (6 океанских аварийных судов, 6 береговых аварийных судов, 4 подъемных судна, 3 грузоподъемных стрелы и 2 пловучих крана, со вспомогательными 10 буксирами и несколькими небольшими водолазными ботами). Кроме того, было еще 24 понтона или камеры для подъема судов, а также необходимые запасы дополнительного аварийного оборудования и материалов. Общая подъемная мощность флотилии достигала 10 000 тонн, а общая численность экипажей, участвовавших в этих работах, состояла из 479 человек, включая 45 водолазов. Из всех этих аварийных средств 22 судна или единицы пловучего аварийного оборудования прибыли в район канала ко дню начала работ Организации Объединенных Наций или в течение четырех недель со дня принятия Генеральной Ассамблеей резолюции 1121 (XI) от 24 ноября 1956 года; остальные средства прибывали постепенно в течение января, и одно судно — в начале февраля 1957 года.

15. Число судов в этой флотилии не было постоянным; оно сокращалось по мере выполнения каждой отдельной фазы работы, поскольку выяснилось, что сохранение тех или иных судов будет неэкономным и их изъятие не отразится вредно на выполнении работ по расчистке канала в пределах установленных сроков. К концу января 2 судна Организации Объединенных Наций были сняты с работ; еще 3 — в первой половине февраля, другие 2 — во второй половине февраля, а в марте были сняты с работ еще 5 судов. Таким образом по истечении трех месяцев с начала работ число аварийных судов Организации Объединенных Наций уменьшилось на 12, а 20 других

судов оставались в канале и снимались с работы отдельными этапами в апреле, в течение которого расчистка канала была закончена. Благодаря такому гибкому контролю над работой флотилии, были достигнуты значительные финансовые сбережения без задержек в работе по расчистке фарватеров и мест стоянки судов.

16. За исключением одного смертного случая, который приходится отметить с глубоким прискорбием (один матрос Организации Объединенных Наций случайно утонул не при исполнении служебных обязанностей), вся операция была выполнена без смертных случаев или серьезных увечий среди команд Организации Объединенных Наций, занятых на этих работах, а также без потерь или значительного повреждения судов или оборудования. Один пловучий кран, однако, был потерян в сильную бурю в Средиземном море при возвращении в свой порт. Эта потеря была покрыта страховкой.

17. Генеральный Секретарь считает своим долгом выразить благодарность генералу Уилеру и его персоналу, а также принявшим этот подряд фирмам и их сотрудникам и командам за исключительно успешное выполнение работы и за проявленную всеми участниками этой операции добросовестность.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

18. Для выполнения первоначальной административной работы генерала Уилера в Каире были использованы персонал и средства находящегося в Каире постоянного представителя Бюро технической помощи Организации Объединенных Наций. Первоначальный вспомогательный персонал в районе канала состоял из трех сотрудников Центральные учреждения Организации Объединенных Наций, состоящих при Управлении технической помощи, которые сопровождали генерала Уилера в Египет. Этот первоначальный вспомогательный персонал был заменен в январе штатом служащих, образовавших административное управление на месте, в состав которого входил заместитель генерала Уилера, заведовавший техническими операциями, и четыре дополнительных сотрудника, в том числе один сотрудник по делам печати, и восемь канцелярских служащих, секретарей и радистов, откомандированных из числа сотрудников Организации Объединенных Наций, а также несколько дополнительных сотрудников категории общих служб, набранных на месте.

19. Техническое управление объединенной аварийной флотилии Организации Объединенных Наций осуществлялось на договорных началах самостоятельной управленческой группой, предоставленной голландским и датским консорциумом, т.е. фирмами Smit-Svitzer. Эта группа работала под общим административным руководством генерала Уилера. Она состояла из двенадцати сотрудников, включая заведующих технической частью, из сотрудников по административной части, секретарей и канцелярских служащих, а также из некоторого вспомогательного персонала категории общих служб, набранного на месте.

20. Начальная команда в составе пятнадцати аварийных инспекторов и техников, имевшая задачей

составление первых сметных изчислений потребностей и расходов, была предоставлена на договорных началах аварийным консорциумом фирм Smit-Svitzer и американской акционерной компанией Ralpher M. Parsons, которые произвели обследование починочных мастерских. Эта группа сопровождала генерала Уилера в Каир 8 декабря 1956 г. и закончила свою работу к 7 января 1957 года. После этого фирма International Telegraph and Telephone Company предоставила двух инженеров для выяснения потребностей, вызываемых восстановлением системы электросвязи, а два других инженера фирмы International General Electric Company произвели аналогичный обзор потребностей, связанных с навигационной световой сигнализацией.

21. В консультации с г-ном Джоном Мак-Клоем было заключено соглашение с вашингтонской фирмой H. Howell and Company об установлении системы текущего бухгалтерского контроля и программ ревизии отчетности. Это соглашение обеспечило текущий контроль изо дня в день над расходами у источника на местах, равно как и одновременно ревизию отчетности, относящейся к договорным операциям, в европейских управлениях главных аварийных подрядчиков и в Центральные учреждения. Обязательства, принятые на себя непосредственно в Центральные учреждения, и все денежные платежи проводились обычным порядком через Бюро контролера.

22. До назначения генерала Уилера Генеральный Секретарь учредил при своем Административном бюро в Центральные учреждения особую секцию для оказания на месте содействия при производстве работ по расчистке Суэцкого канала. Эта секция оставалась в качестве координирующего центра в Центральные учреждения для обслуживания операционных потребностей генерала Уилера, и в ее ведении находились, в консультации с генералом Уилером и г-ном Джоном Мак-Клоем, все договорные соглашения, заключенные между аварийными компаниями и Организацией Объединенных Наций. Указанная секция состояла из двух сотрудников, работающих полный рабочий день, и одного вспомогательного сотрудника, работающего неполный рабочий день, а также из трех помощников секретарей.

ОПЕРАЦИИ ПО РАСЧИСТКЕ КАНАЛА

План операций

23. Планом операций предусматривалось устранение препятствий из фарватеров, портов и мест стоянки, причем первоочередность была предоставлена быстрой расчистке временного фарватера, которая должна была сделать канал в кратчайший срок судоходным для судов ограниченной осадки и дать возможность вывести из канала суда, оказавшиеся закупоренными в нем со времени его закрытия. В плане предусматривалась также необходимость восстановления починочных мастерских, в которых могли бы производиться работы по ремонту служебных судов и оборудования, необходимые для обслуживания судоходства на протяжении всего канала, восстанавливаться приведенная в бездействие система световой сигнализации, исправляться повреждения, причиненные системе электросвязи, обеспечиваться землечерпательное обслуживание, необходимое для

непрерывного и надежного поддержания канала в судоходном состоянии, а также обеспечиваться наличие служебных судов для конвоирования.

Объем и выполнение операций

24. Обследованиями, произведенными на месте, было установлено наличие в самом канале сорока двух значительных препятствий.

25. Из этих препятствий в судоходных фарватерах Порт-Саида 2 было поднято на поверхность, 4 устранено полностью, а одно устранено частично англо-французскими аварийными средствами еще до того, как выполнение этих операций было принято на себя Организацией Объединенных Наций. После того как Организация Объединенных Наций эту ответственность приняла на себя, еще одно судно и затонувший поворотный крап были удалены из фарватера британскими судами, а один буксир был передвинут на отмель французским судном и впоследствии поднят на поверхность флотилией Организации Объединенных Наций.

26. Два препятствия были устранены египетским Управлением канала без помощи со стороны Организации Объединенных Наций, а относительно остова судна, пролежавшего на дне отмели в восточной части гавани Порт-Саида шесть лет, было решено, что мешать судоходству он не может, и поэтому он не был включен в аварийную программу Организации Объединенных Наций.

27. Флотилия Организации Объединенных Наций подняла и удалила из фарватеров тридцать два препятствия, включая провалившийся пролет эль-фирданского моста.

28. До 22 декабря 1956 г. англо-французскими аварийными средствами было устранено из западных фарватеров порт-саидской гавани пять затонувших судов, что сделало эту гавань судоходной для судов с осадкой до 25 футов. В плане Организации Объединенных Наций предусматривалось удаление к началу марта 1957 года из фарватера к югу от Порт-Саида всех других препятствий, чтобы канал на всем своем протяжении стал судоходным для судов с указанной ограниченной осадкой. Далее, в плане предусматривалось удаление к середине мая из Порт-Саида и из южных частей главного судоходного фарватера остальных препятствий, чтобы весь канал стал судоходным для судов с максимальной осадкой. В течение последней фазы работ, которая по подсчету должна была занять несколько недель, начиная с середины мая, предусматривалась очистка портов и мест стоянки от последних остающихся в них препятствий. Плану операций была придана достаточная эластичность, чтобы одновременно могли производиться разные работы, когда это можно было делать экономным путем и без ущерба для осуществления наиболее срочного задания, т.е. скорейшего открытия канала для судов с ограниченной осадкой.

29. Решающим фактором при выполнении первой фазы работ было время, необходимое для удаления нагруженной цементом блокировочной баржи «Акка», затопленной на 81,4 километре канала, и одновременное с этим удаление, среди прочего, буксира «Эдгар Боннэ» на 74,2 километре и фрегата

«Абукир» на 160,7 километре. Хотя общая вышеизложенная программа и была выполнена в южной части канала за несколько недель до назначенного срока, первый фарватер для судов с ограниченной осадкой не мог быть открыт в предусмотренный планом срок, ввиду сообщения египетских властей о том, что на последних двух из вышеупомянутых затонувших судов находятся взрывчатые вещества. Блокировочная баржа «Акка» была удалена из фарватера 14 февраля 1957 г., но разрешение приступить к работе по подъему «Эдгара Боннэ» было выдано египетскими властями только 12 марта. Как оказалось, найти доступ к большей части взрывчатых веществ на «Абукире», пока он находился под водой, было невозможно; эти попытки были поэтому впоследствии оставлены, и 22 марта команда Организации Объединенных Наций возобновила работу по его подъему. В конечном счете он был поднят 8 апреля, и остающаяся часть взрывчатых веществ была поднята на поверхность.

30. Хотя вышеупомянутые задержки и сделали невозможным открытие канала для судов с ограниченной осадкой к началу марта, что было достижимо при иных обстоятельствах, эти задержки фактически содействовали ускорению операций по полной расчистке канала. Некоторое замедление последних аварийных операций было бы неизбежным, если бы эти операции должны были производиться тогда, когда через первый фарватер уже проходили бы суда с ограниченной осадкой. Невозможность же открыть канал для такого судоходства ввиду изложенных обстоятельств фактически способствовала беспрепятственному выполнению остающейся работы, и окончательная расчистка канала во всех ее фазах, включая открытие портов и мест стоянки, была закончена 10 апреля, т.е. несколькими неделями ранее, чем предусматривалось первоначально для окончания расчистки только лишь главного судоходного фарватера.

Восстановление мастерских

31. Обследование установило, что те из ремонтных мастерских, необходимых для эффективного функционирования канала, которые находятся в Порт-Тевфике и в Измаилии, не пострадали, тогда как главные мастерские в Порт-Фуаде были серьезно повреждены. Техническим обследованием было установлено, что наибольшую часть разрушений можно было восстановить, восстановив сначала отдельные части мастерских, которые, в свою очередь, послужили бы средством для восстановления остальных частей. Поэтому, по соглашению между генералом Уилером и египетским Управлением канала был составлен план, согласно которому работу по восстановлению этих мастерских приняло на себя Управление, а Организация Объединенных Наций предоставила, в ограниченных пределах, консультативную помощь, а также дала необходимое машинное и иное оборудование взамен непоправимо испорченного. В соответствии с этим планом мастерские ко времени возобновления судоходства в канале были восстановлены египетским Управлением канала до намеченного общего уровня производительности и почти доведены до нормальной производительности.

Восстановление навигационной световой сигнализации

32. Оказалось, что система навигационной световой сигнализации не действовала главным образом вследствие разрушения центрального газового завода, которым эта система обслуживалась из Измаилии. Это был устаревший завод, и было решено, что его замена другим таким же заводом была бы неэкономной и не могла бы быть осуществлена к сроку, назначенному для возобновления судоходства. Поэтому генерал Уилер, в порядке предварительного и временного мероприятия, пришел с египетским Управлением канала к соглашению о том, что оно переключит систему на производимый на месте бутан, причем ограниченное количество необходимых материалов должно было быть предоставлено Организацией Объединенных Наций. После надлежащих испытаний было решено, что это мероприятие, не обеспечивая вполне надежного или вполне удовлетворительного окончательного разрешения вопроса, тем не менее достаточно для удовлетворения краткосрочных потребностей, впредь до замены, бакенных фонарей новой постоянной электрической системой; в настоящее время указанное переключение производится мастерскими египетского Управления канала, причем для этого используются материалы, предоставленные Организацией Объединенных Наций.

Починка системы электросвязи

33. Было обнаружено, что значительно пострадала система как наземной связи, так и радиоэлектросвязи, необходимая для эксплуатации канала. Организация Объединенных Наций предоставила техников для консультаций по вопросам, связанным с восстановлением этой системы. Восстановление системы наземной связи было предпринято и проведено собственными средствами египетским Управлением канала. Разрушенное радиотелефонное оборудование было заменено Организацией Объединенных Наций и установлено египетским Управлением канала с консультативной помощью, предоставленной Организацией Объединенных Наций.

Землечерпательные работы

34. До закрытия канала в октябре 1956 года необходимые землечерпательные работы производились как путем использования оборудования египетского Управления Суэцкого канала, так и путем привлечения подрядчиков. Ежегодно удалялось около 3 600 000 кубических метров отложений для поддержания нужной глубины фарватера. Из 2 землесосов и 9 ковшевых землечерпалок, находившихся в распоряжении Управления, 7 были затоплены или повреждены и ими нельзя было пользоваться ко времени завершения операций по расчистке канала. Остальные действующие землечерпалки вместе с 2 маленькими землесосами, работающими по подряду с Управлением Суэцкого канала, возобновили работы.

35. В силу своих полномочий по расчистке канала Организация была весьма заинтересована в проведении мер по удалению ила и восстановлению, тем самым, полной пропускной способности канала. Сопоставление результатов гидрологических обследований, проведенных непосредственно перед закрытием канала и в период, когда он был вновь открыт,

свидетельствовало о том, что за этот период было нанесено 500 000 кубических метров ила. Фарватеры были достаточно углублены для безопасного прохода судов с осадкой в 33 фута, но было необходимо учитывать обычный темп наноса ила с возобновлением судоходства. Хотя египетское Управление Суэцкого канала приняло меры к поддержанию беспрепятственного прохода на уровне, достигнутом к моменту открытия судоходства по каналу, следовало ожидать, что потребуются время, прежде чем будут завершены мероприятия, необходимые для восстановления землечерпательных работ и для постепенного возобновления потерянного оборудования. Это следовательно осталось проблемой, представляющей интерес для Организации Объединенных Наций. Мнения египетского Управления Суэцкого канала и Организации Объединенных Наций по этому полностью совпадают, и Генеральный Секретарь, по предложению правительства Египта, продолжает поддерживать контакт с Управлением канала.

Восстановление пловучего оборудования

36. Возобновление беспрепятственной и беспрепятственной навигации требовало наличия достаточного количества эксплуатационных судов и оборудования, помимо надлежащих приспособлений для проведения землечерпательных работ. Кроме уже указанных потерь землечерпалок, к числу важных элементов эксплуатационного оборудования, полностью потерянных или длительно неприменимых, среди прочего, относятся одна из 2 камнедробилок, 2 единственных подъемных судна, 3 больших пловучих крана, 4 из 7 барж и пловучий док. Далее, было потоплено 12 из 14 аварийных и портовых буксиров, мощностью достаточной для обслуживания проходящих конвоев, а также один ремонтный буксир. Небольшая часть поврежденного оборудования была восстановлена, и все затопленные буксиры были подняты.

37. Хотя вначале считалось, что вероятно потребуются на соответствующих условиях временно нанять несколько буксиров для обеспечения первых навигационных возможностей, однако быстрое восстановление порт-фуадских мастерских позволило египетскому Управлению канала провести собственными силами починку и восстановление многих существенно необходимых буксиров по мере их подъема. Замена оборудования в широком масштабе представляется необходимой для обеспечения нужд по бесперебойной эксплуатации и обслуживанию канала. Однако восстановительная работа достаточно продвинулась к моменту открытия судоходства по каналу в апреле, чтобы можно было пополнить состав неповрежденных эксплуатационных судов и обеспечить минимальные потребности для полного возобновления навигации. При данных обстоятельствах не было необходимости в дальнейшем рассмотрении Генеральным Секретарем вопроса о срочном предоставлении такого эксплуатационного оборудования Организацией Объединенных Наций.

ФИНАНСИРОВАНИЕ РАБОТ

Получение ссуды

38. В письме от 25 декабря 1956 г. Генеральный Секретарь обратился к государствам-членам Орга-

низации с просьбой о предоставлении ему взносов в виде аванса в счет средств, предназначенных для выполнения возложенной на него задачи в связи с операцией по расчистке канала.

39. В ответ были получены следующие заимообразные взносы:

| Страна | Приблизительный эквивалент в долл. США |
|--|--|
| Канада | 1 044 045,68 |
| Швеция | 772 201,00 |
| Либерия | 4 000,00 |
| Цейлон | 3 733,49 |
| Австралия | 1 000 000,00 |
| Федеративная Республика Германии | 1 000 000,00 |
| Соединенные Штаты Америки | 5 000 000,00 |
| Италия | 399 525,68 |
| Норвегия | 1 000 000,00 |
| Дания | 500 000,00 |
| Нидерланды | 503 947,37 |
| Всего | 11 227 453,22 |

Авансы были внесены в Международный банк реконструкции и развития, который в этом деле выполнял функции финансового агента Организации Объединенных Наций.

40. После принятия Организацией Объединенных Наций на себя ответственности за проведение операции, она, за счет средств, предоставленных правительствами Соединенного Королевства и Франции, выдала заказов на работы и материалы на сумму, составляющую, на сравнительной основе стоимости соответствующих работ и материалов, по коммерческим договорным стандартам Организации Объединенных Наций, эквивалент 500 000 долларов.

РЕШЕНИЕ, ПРИНЯТОЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕЕЙ

На 730-м заседании 14 декабря 1957 г. Генеральная Ассамблея приняла резолюцию, представленную Бразилией, Ираном, Таиландом и Филиппинами (A/L.238). Окончательным текстом является текст резолюции 1212 (XII), приведенный ниже.

Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей

1212 (XII). РАСЧИСТКА СУЭЦКОГО КАНАЛА

Генеральная Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию 1121 (XI) от 24 ноября 1956 г. относительно мероприятий по расчистке Суэцкого канала.

напоминая, что Генеральный Секретарь на основании этой резолюции просил различные правительства о предоставлении в качестве авансов средств, необходимых для того, чтобы приступить к операциям по расчистке и получил такие средства,

получив доклад Генерального Секретаря от 17 ноября 1957 года (A/3719),

считалась с тем, что расчистка канала принесла прямую и немедленную пользу всему судоходству

РАСХОДЫ

41. В следующей сводке указываются пределы расходов и обязательств Организации Объединенных Наций:

| | (в долл. США) |
|---|---------------|
| Административные и общие расходы | 357 093,57 |
| Оперативные расходы подрядчиков Организации Объединенных Наций | 6 306 368,63 |
| Расходы по обследованию и восстановлению базовых ремонтных мастерских канала, системы навигационной световой сигнализации и системы электросвязи | 962 580,67 |
| Возмещение расходов по оплате обслуживания и материалов, предоставленных правительствами Соединенного Королевства и Франции по просьбе Организации Объединенных Наций | 500 000,00 |
| Участие в выполнении наиболее важных землечерпательных работ | 250 000,00 |
| Всего | 8 376 042,87 |

ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ВОЗМЕЩЕНИИ РАСХОДОВ ПО ОПЕРАЦИИ

42. После рассмотрения различных возможностей покрытия расходов по операции, которые указаны выше в пункте 41, Генеральный Секретарь рекомендует возместить расходы стран, сделавших взносы, при условии сокращения такой суммы расходов на сумму средств, которые могут поступить из других источников, путем взимания дополнительной платы за пользование каналом; при этом порядке плата в размере дополнительных 3 процентов со сборов за пользование каналом будет вноситься на специальный счет Организации Объединенных Наций, причем способ взимания такой платы должен быть согласован с египетским правительством и с другими сторонами, имеющими отношение к этим платежам. На основе существующего в канале грузооборота можно предполагать, что таким способом расходы будут возмещены в течение приблизительно трех лет.

и всей международной торговле, пользующимся каналом,

выражая свою признательность за быструю и эффективную организацию и окончание операций по расчистке,

выражая свое удовлетворение по поводу того, что канал снова обслуживает мировую торговлю и международное судоходство,

1. принимает к сведению расходы и обязательства, возникшие для Организации Объединенных Наций в связи с расчисткой Суэцкого канала;

2. одобряет рекомендацию Генерального Секретаря относительно того, чтобы авансы стран, сделавших взносы на покрытие расходов по работам, погашались, с учетом сокращения их на сумму тех средств,

которые могут поступить, путем установления дополнительного сбора за пользование каналом и чтобы в соответствии с таким порядком дополнительный 3-процентный сбор за пользование каналом взимался со всех судов и товаров, проходящих через канал, и вносился на Специальный счет Организации Объединенных Наций, причем порядок взимания этого сбора должен быть согласован с правительством Египта и с другими сторонами, имеющими отношение к этим платежам;

3. *уполномочивает* Генерального Секретаря предпринять необходимые шаги для проведения в жизнь этого мероприятия;

4. *настоятельно просит* правительства государств-членов Организации полностью сотрудничать с Генеральным Секретарем на основе настоящей резолюции в целях погашения авансов, внесенных Организации Объединенных Наций для расчистки канала.

730-е пленарное заседание,
14 декабря 1957 года

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ

ПРИМЕЧАНИЕ. Этот перечень включает все те документы, которые были упомянуты во время рассмотрения пункта 64 повестки дня и которые не приводятся в настоящем выпуске.

| <i>Обозначение документа</i> | <i>Наименование документа</i> | <i>Примечания и ссылки</i> |
|-------------------------------|--|--|
| A/3376 | Доклад Генерального Секретаря о расчистке Суэцкого канала | <i>Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, однанадцатая сессия, Приложения, пункт 66 повестки дня</i> |
| A/3492 | Второй доклад Генерального Секретаря о расчистке Суэцкого канала | Там же |
| A/3576—S/3818 | Письмо министра иностранных дел Египта на имя Генерального Секретаря, препровождающее декларацию египетского правительства от 24 апреля 1957 г., относительно Суэцкого канала и мероприятий, касающихся его операций | <i>Официальные отчеты Совета Безопасности, двенадцатый год, Дополнение за апрель, май и июнь 1957 г.</i> |
| A/3576/Add.1— S/3818/Add.1 | Письмо министра иностранных дел Египта на имя Генерального Секретаря, препровождающее декларацию египетского правительства от 18 июля 1957 г., относительно пункта 9 в декларации от 24 апреля 1957 г. | Там же, <i>Дополнение за июль, август и сентябрь 1957 г.</i> |
| A/3670 | Первый доклад Генерального комитета | <i>Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двенадцатая сессия, Приложения, пункт 8 повестки дня</i> |
| A/3683 | Второй доклад Генерального комитета | Там же |
| A/L.238 | Бразилия, Иран, Филиппины и Таиланд: проект резолюции | Этот текст см. выше в резолюции 1212 (XII) |
| S/3675 | Резолюция, принятая Советом Безопасности на 743-м заседании 13 октября 1956 г., относительно вопроса о Суэцком канале | <i>Официальные отчеты Совета Безопасности, одиннадцатый год, Дополнение за октябрь, ноябрь и декабрь 1956 г.</i> |

ЗАСЕДАНИЯ, НА КОТОРЫХ ОБСУЖДАЛСЯ ПУНКТ 64 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Пленарные заседания: 730-е заседание