NACIONES UNIDAS

CONSEJO DE SEGURIDAD

ACTAS OFICIALES

SEGUNDO AÑO

No. 15

107a. y 108a. sesiones — 18 de febrero de 1947

Lake Success

Nueva York

(20 p.)

INDICE

107a. sesión

Página

59. Orden del día provisional 167
60. Aprobación del orden del día 167
61. Continuación del debate sobre la reclamación del Reino Unido contra Albania 167

108a. sesión

62. Orden del día provisional 175
63. Aprobación del orden del día 175
64. Continuación del debate sobre el Primer Informe de la Comisión de Energía Atómica 175

Documentos

Anexo

Los siguientes documentos, relativos a las sesiones 107a. y 108a., aparecen publicados en los suplementos que a continuación se indican:

Suplemento No. 3, Segundo Año

Carta del 10 de enero de 1947, dirigida al Secretario General por el representante del Reino Unido en el Consejo de Seguridad y documentos anexos (documento S/247) 8

Comunicaciones del Gobierno albanés relativas a los incidentes ocurridos en el Canal de Corfú (documento S/250) .. 9

Suplemento No. 5, Segundo Año

Carta del 31 de diciembre de 1946, dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Presidente de la Comisión de Energía Atómica, que acompaña el Primer Informe de la Comisión de Energía Atómica (documento S/239) 14

NACIONES UNIDAS

CONSEJO DE SEGURIDAD

ACTAS OFICIALES

SEGUNDO AÑO **No. 15**

107a. SESION

Celebrada en Lake Success, Nueva York, el martes 18 de febrero de 1947, a las 11 horas.

Presidente: Sr. F. VAN LANGENHOVE (Bélgica).

Presentes: Los representantes de los siguientes países: Australia, Bélgica, Brasil, Colombia, China, Estados Unidos de América, Francia, Polonia, Reino Unido, Siria, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

59. Orden del día provisional (documento S/280)

1. Aprobación del orden del día.
2. Carta dirigida al Secretario General por el representante del Reino Unido en el Consejo de Seguridad acerca de los incidentes ocurridos en el Canal de Corfú (documentos S/247 y S/250)[1].

60. Aprobación del orden del día

Se aprueba el orden del día.

61. Continuación del debate sobre la reclamación del Reino Unido contra Albania

El PRESIDENTE (*traducido del francés*): El orden del día señala la discusión de la carta del representante del Reino Unido en el Consejo de Seguridad al Secretario General, respecto a los incidentes ocurridos en el Canal de Corfú.

Conforme a la decisión tomada ya por el Consejo de Seguridad, y si no hay oposición, invito al representante de Albania a ocupar su puesto en la mesa del Consejo.

(*En ese momento, el representante de Albania, señor Hysni Kapo, Ministro Plenipotenciario en Yugoslavia, ocupa su puesto en la mesa del Consejo*).

El PRESIDENTE (*traducido del francés*): Tiene la palabra el representante del Reino Unido.

Sir Alexander CADOGAN (Reino Unido) (*traducido del inglés*): Las comunicaciones adjuntas a la carta que dirigí al Secretario General el 10 de enero[1] pidiéndole que presentara esta controversia ante el Consejo de Seguridad, y otros documentos comunicados después a los miembros, dan una idea suficientemente clara del asunto. Puede ser que se me presente la oportunidad de hacer circular nuevos documentos. Entregaré al Secretario General otros documentos que quedarán a disposición de los miembros para que puedan consultarlos como más les convenga.

Voy a completar ahora, verbalmente y de la manera más concisa que pueda, esta documentación, narrando los acontecimientos que han obligado a mi Gobierno a presentar una acusación contra el Gobierno de Albania.

En las primeras horas de la tarde del 22 de octubre de 1946, un grupo de escuadra de barcos británicos navegaba en el estrecho que separa a la isla griega de Corfú de la tierra firme de Albania. La flota del Mediterráneo, a la cual pertenecen estos barcos—de conformidad con una vieja tradición de tiempos de paz—había visitado recientemente varios puertos griegos. La escuadra de que se trata visitó Corfú. En el tiempo a que me refiero, había zarpado del puerto y se dirigía hacia el Norte atravesando el estrecho con el propósito de reunirse en alta mar con otros barcos de Su Majestad británica al noroeste de la isla de Corfú. Navegaban en la formación normal de paso. Aquí quiero señalar a Vds. la carta (Documento I) que muestra el derrotero que seguían los barcos.[2]

El crucero *Mauritius* navegaba a la cabeza, seguido, a unos pocos centenares de metros, por

[1] Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento No. 3, Anexos 8 y 9.

[1] Documento S/247.

[2] Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento No. 6, Anexo 15, Documento I.

el cazatorpedero *Saumarez*. Tras ellos, a distancia de dos millas pero con el mismo derrotero, iba el crucero *Leander* seguido a unos cuantos centenares de metros por el cazatorpedero *Volage*. Navegaban a lo largo de un canal del cual se habían dragado las minas en 1944, y que de aquí en adelante llamaré "el canal dragado". A la izquierda de los barcos, o sea hacia el poniente, como indica el mapa, había campos de minas, colocados por los alemanes, aun no dragados. He de explicar, sin embargo, que, aparte de estas aguas minadas, el derrotero de los barcos es, aun siendo tan cercano a la costa albanesa, el necesario y razonable por razones de navegación. Las aguas del oeste cercanas a la costa septentrional de Corfú son peligrosas y están llenas de escollos; los barcos que pasan por esa parte han acostumbrado siempre a navegar cerca de la costa albanesa, cuyas aguas son profundas y seguras, lo que hace mucho más fácil la navegación.

A las catorce horas y cuarenta y cinco minutos, los barcos que iban en cabeza oyeron dos ráfagas de ametralladora en la costa albanesa. Prosiguieron su curso sin alterar su formación. A las catorce y cincuenta y tres minutos se produjo una violenta explosión a bordo del barco de Su Majestad, *Saumarez*. Inmediatamente el cazatorpedero *Volage* recibió orden de ir en socorro de aquél y de remolcarlo. A las quince y treinta y dos minutos, salió del puerto de Saranda (Puerto Edda) una lancha albanesa, enarbolando bandera blanca, y poniéndose al habla con el cazatorpedero averiado le preguntó qué hacían los barcos en aquel lugar. La lancha permaneció en la zona unos veinte o treinta minutos y, siento decirlo, sin ofrecer ninguna ayuda, y luego regresó a puerto. Mi único comentario acerca de este incidente es que mi Gobierno no comprende el porqué del uso de la bandera blanca, dado que el significado internacional de este símbolo es el de bandera de tregua durante las hostilidades.

Tres cuartos de hora más tarde, o sea a las diez y seis horas y diez y seis minutos, se produjo una violenta explosión a bordo del barco de Su Majestad, *Volage*, cuya proa voló. En estos dos incidentes perecieron cuarenta y cuatro marinos, y cuarenta y dos resultaron heridos. Los dos barcos quedaron seriamente averiados y en crítica situación. Del Oeste soplaba entonces un viento de 15 a 20 millas por hora que empujaba a los barcos hacia la playa y había peligro de naufragio. He hecho distribuir algunas fotografías tomadas en esos momentos (Documento II)[1]. Las autoridades navales británicas tomaron naturalmente todas las disposiciones de salvamento posibles y el comandante de la marina griega en Corfú organizó inmediatamente una expedición de socorro.

Al llegar a este punto quiero expresar en nombre del Gobierno de Su Majestad, mi agradecimiento a las autoridades griegas por la valiosa ayuda ofrecida. Las tripulaciones lucharon por mantener a flote sus respectivos barcos y emprendieron su lento y peligroso viaje de regreso a Corfú, que realizaron con éxito. Después de casi doce horas de arduos esfuerzos, ambos buques recorrieron las pocas millas que había desde allí hasta Corfú, a donde arribaron a las 3 de la mañana. Después se ha comprobado que el barco de Su Majestad *Saumarez* está completamente perdido.

La naturaleza de las explosiones y la magnitud de los daños causados indican que fueron provocadas por minas de contacto. En consecuencia se comunicó inmediatamente el caso a la Junta de la Zona del Mediterráneo de la Organización Internacional de Dragado. Creo que sería conveniente explicar aquí lo que es esta organización, para lo cual voy a mostrar el documento III, el acuerdo mediante el que se constituyó la Organización Internacional de Dragado de las aguas europeas[1]. Esta organización está formada por una Junta Central que tiene su sede en Londres y en la que hay representantes de los Estados Unidos de América, Francia, Reino Unido y de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Bajo la jurisdicción de la Junta Central hay varias juntas locales o de zona. En la Junta de la Zona del Mediterráneo, a la cual compete este caso, hay representantes de los Estados Unidos de América, Francia, Grecia, Reino Unido, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia.

Cuando se comunicó a la Junta de la Zona del Mediterráneo el incidente de Corfú, la Junta recomendó por unanimidad, el 28 de octubre, que se efectuase un dragado de seguridad en las *rutas Medri* 18/32 y 18/34.

Debo explicar que, una *ruta Medri*, de acuerdo a las Instrucciones sobre las Rutas del Mediterráneo, publicada por el Servicio Internacional de Rutas y Señales, es la que presenta garantías para la navegación. Las rutas 18/32 y 18/34 que acabo de citar son las que atraviesan el Canal de Corfú.

La recomendación de la Junta de la Zona del Mediterráneo fué sometida a la Junta Central, la cual decidió unánimemente el 1º de noviembre que en la primera oportunidad se dragara de nuevo el norte del Canal de Corfú.

En vista de tal decisión, el comandante en jefe de la marina aliada del Mediterráneo ordenó que se procediera a un nuevo dragado del canal dragado de Corfú.

Las medidas adoptadas en el campo diplomático fueron las siguientes:

El 26 de octubre, mi Gobierno informó al Gobierno de Albania que, debido a que los dos barcos de guerra habían sido averiados por las minas, en breve se volvería a dragar el canal. El Gobierno albanés contestó, por una comunicación del 31 de octubre, protestando contra la supuesta violación de las aguas albanesas por

[1] Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento No. 6, Anexo 5, Documento II.

[1] Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento No. 6, Anexo 15, Documento III.

parte de barcos ingleses el 22 de octubre. Sobre este punto volveré más adelante. La respuesta albanesa añadía que el Gobierno albanés no objetaba al dragado del canal si se realizaba fuera de sus aguas territoriales; que el Gobierno albanés declinaba toda responsabilidad si el dragado se efectuaba en aguas territoriales albanesas y que lo consideraría como una violación flagrante de la integridad de su país. En opinión de mi Gobierno esto no tenía sentido, puesto que el canal dragado—ruta internacional entre dos zonas de mar abierto—está en aguas territoriales.

En consecuencia, el 10 de noviembre se envió otra comunicación al Gobierno albanés informándole que el 12 de noviembre comenzaría el dragado de minas. El Gobierno albanés respondió con una protesta contra lo que calificaba de decisión unilateral del Gobierno de Su Majestad británica. Ya he explicado cómo esta decisión, aunque comunicada por el Gobierno de Su Majestad británica, no hacía sino poner en práctica la decisión de un organismo internacional. El Gobierno albanés proponía a continuación que se crease una comisión mixta encargada de determinar la parte del mar que debía constituir el canal de navegación. Mi Gobierno no alcanzaba a comprender esta proposición, pues todos los Gobiernos europeos conocían perfectamente bien, y habían conocido desde hacía años, los límites del canal dragado. Ya he explicado las razones por las cuales este canal tiene su curso actual; son razones impuestas por los campos de minas y por consideraciones relativas a la navegación. El Gobierno albanés había sido mantenido al corriente; desde octubre de 1945 el Servicio Internacional de Rutas y Señales había enviado al Ministerio de Obras Públicas de Tirana treinta ejemplares—trece series en total—de todas las instrucciones relativas a las rutas del Mediterráneo.

Presento, como Documento IV, copias de la mencionada correspondencia diplomática.[1]

El dragado, conforme a la notificación, se efectuó el 12 y 13 de noviembre. Sólo se utilizaron dragaminas de la marina británica, pues no había otros disponibles. Sin embargo, un oficial de la marina francesa presenció las operaciones en calidad de observador. Este oficial, el Capitán Mestre, era el representante francés en la Junta de la Zona del Mediterráneo; y su informe interesará, sin duda, al Consejo de Seguridad. Deposito el original de este informe en manos del Secretario General; pero distribuyo ahora entre todos los miembros del Consejo una copia con su traducción al inglés, que constituye el Documento V[2].

Se encontraron veintidós minas; nueve fueron identificadas en el mismo lugar y se han conservado dos. Se hundieron con fuego de fusil todas las que fué posible hundir—a esto se debe seguramente la alegación contenida en la nota albanesa del 21 de diciembre que se refiere a disparos de ametralladora—pero, a causa del viento que soplaba del Oeste, algunas derivaron hacia la costa.

Se comprobó que las minas descubiertas eran de fabricación alemana de tipo Y; contenían 600 libras de explosivos. Son las minas amarradas más grandes que se conocen y pueden causar daños enormes a las mayores unidades navales. Voy a presentar al Consejo el Documento VI, que consiste en varias fotografías, en las que se muestra la recogida e identificación de las minas[1].

El examen de estas minas demostró, de manera inequívoca, que habían sido colocadas recientemente: seis meses, o menos, antes del incidente. No tenían ni herrumbre ni limo marítimo. Les fueron destornilladas con gran facilidad las astas percutoras. Los cables de amarre tenían grasa todavía. La pintura resplandecía bajo el sol y las marcas de identificación estaban aún visibles. Pido a los miembros del Consejo de Seguridad que examinen cuidadosamente el informe del Capitán Mestre y las fotografías que enseño. Si fuese necesario, podría facilitar informes más detallados de las autoridades navales británicas acerca de la identificación de estas minas, aunque espero que el Consejo de Seguridad convendrá en que la documentación mencionada aclara suficientemente el caso.

Este descubrimiento dió al incidente un aspecto grave y alarmante. Resultaba evidente que los barcos de Su Majestad británica no habían sido averiados por minas no amarradas o que anduvieran flotando a la deriva, sino que, en fecha reciente y en secreto se había sembrado deliberadamente un campo de minas. La colocación de este campo de minas que se extendía por tres millas a lo largo del canal, en aguas abiertas a la navegación y frecuentemente surcadas por barcos de toda nacionalidad, constituye, a todas luces, un delito internacional grave.

El mapa que he colocado a la vista del Consejo de Seguridad, que constituye el Documento VII, muestra este campo de minas y la posición exacta de las minas descubiertas[2].

En el mapa puede verse que estas minas parecen haber sido colocadas en líneas irregulares en las cercanías de Saranda. El trazado de una de esas líneas, que pudo haber tenido como base un derrotero en dirección aproximadamente norte, mar adentro, partiendo del monasterio de San Giorgio, es fácilmente identificable.

Por estas razones, mi Gobierno se vió obligado a enviar una comunicación al Gobierno albanés haciendo una recapitulación del caso, llamando su atención sobre la responsabilidad que tan claramente recaía sobre él, y pidiéndole explicaciones y una indemnización por las

[1] Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento No. 6, Anexo 15, Documento IV.
[2] *Idem*, Documento V.

[1] Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento No. 6, Anexo 15, Documento VI.
[2] *Idem*, Documento VII.

pérdidas de vidas y por los daños materiales. Mi Gobierno estimó que la respuesta albanesa a esta comunicación era completamente inaceptable; en consecuencia, no le quedaba más remedio que someter el caso al Consejo de Seguridad, ante el cual he presentado ya copias de los dos documentos[1].

Esos son los hechos del lamentable incidente. Estoy seguro de que el Consejo de Seguridad no vacilará en aceptar los hechos que he expuesto como prueba fehaciente de la presencia de este campo de minas y del daño que ha causado.

Ahora quiero explicar sucintamente las disposiciones del Derecho Internacional con respecto a la colocación de minas en el mar. Las normas son perfectamente claras; constan en los Artículos 2 a 5, inclusive, de la Convención de La Haya número 8, de 1907. Los artículos referidos dicen así:

"ARTICULO 2: Queda prohibido colocar minas automáticas de contacto frente a las costas y puertos del adversario, con el solo objeto de interceptar la navegación mercante.

ARTICULO 3: Cuando se empleen minas automáticas de contacto amarradas, deberán tomarse todas las precauciones posibles para la seguridad de la navegación pacífica.

Los beligerantes se obligan a proveer, en lo posible, a que las minas se tornen inofensivas después de un lapso limitado y, en caso de que dejen de estar vigiladas, a señalar, en cuanto lo permitan las exigencias militares, las zonas peligrosas por medio de un aviso a la navegación, que deberá ser también comunicado a los Gobiernos por vía diplomática.

ARTICULO 4: Toda Potencia neutral que coloque minas automáticas de contacto frente a sus costas, debe observar las mismas reglas y tomar las mismas precauciones impuestas a los beligerantes.

La Potencia neutral debe hacer conocer a los navegantes por medio de un aviso previo, las zonas donde se va a colocar minas automáticas de contacto. Este aviso deberá ser comunicado a los Gobiernos en forma urgente por vía diplomática.

ARTICULO 5: Al final de la guerra, las Potencias contratantes se comprometen a hacer todo lo que de ellas dependa para recoger, cada cual por su parte, las minas que hayan colocado.

En cuanto a las minas automáticas de contacto amarradas, que uno de los beligerantes hubiera puesto a lo largo de la costa del otro, deberá notificar a la otra Parte el lugar en que las hubiese colocado y cada Potencia deberá proceder en el plazo más breve posible a recoger las minas que se encuentren en sus aguas."

La fraseología de estos artículos tiene tal vez demasiadas repeticiones, pero los principios generales que fijan pueden resumirse de la siguiente manera:

a) Las naciones no deben colocar minas, ni siquiera en tiempo de guerra, salvo tomando toda clase de precauciones posibles para la seguridad de la navegación pacífica.

b) Las naciones deben dar a conocer las zonas o regiones peligrosas donde se hubieren colocado minas.

c) Las naciones deben recoger las minas tan pronto como sea posible.

Las disposiciones precedentes se aplican por igual a los Estados beligerantes y a los neutrales.

Esta Convención, que establece una norma general, se refiere solamente a la colocación de minas en tiempos de guerra. Las líneas de conducta que señala, y que son necesarias en interés de la humanidad, son aplicables *a fortiori* en tiempo de paz.

La colocación clandestina de estas minas en el Canal de Corfú constituye una flagrante violación de las reglas establecidas en la Convención de La Haya.

Pero, aun independientemente de la Convención de La Haya, la colocación de estas minas, sin notificación, es un delito contra la humanidad. Quiero recalcar que el fondo de la cuestión no está en modo alguno en que hayan sido barcos de guerra las víctimas de estas minas, puesto que lo mismo pudieron haber destruído barcos mercantes de cualquier nacionalidad que hubieran surcado esa ruta internacional. El hecho de que las víctimas fueran barcos de guerra se debió a la casualidad.

La costa este del Adriático es especialmente apropiada para el cabotaje; ello se debe a la geografía física del interior del país, que es fértil aunque montañoso y carece de buenos medios de comunicación. Por lo tanto, en tiempos normales, el tráfico marítimo local es muy considerable. Caiques y otras clases de embarcaciones circulan a lo largo de toda la costa. Con respecto al Canal de Corfú, mi Gobierno tiene informes de que el promedio de barcos que pasaron por allí en los tres meses anteriores a mayo de 1946 fué de 6 lanchas motoras y 15 caiques por mes, sin contar otros barcos de mayor tonelaje de nacionalidad italiana, británica, griega y francesa. A no ser por la lamentable situación política que reina en la frontera greco-albanesa, que esperamos sea pasajera, este tráfico sería seguramente mucho mayor. Desde que el 15 de mayo las baterías costeras dispararon contra los barcos de Su Majestad, el tráfico ma-

[1] Nota del 21 de diciembre de 1946, dirigida por el Gobierno albanés al Gobierno de Su Majestad en el Reino Unido, y nota del 9 de enero de 1947, transmitida al Embajador de Su Majestad Británica en Belgrado para ser presentada al Gobierno albanés. Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento No. 3, Anexo 8, páginas 21 y 24.

rítimo ha descendido a un promedio de 2 caiques por semana. No obstante, afirmo que Albania no tiene derecho a aprovecharse de la presente situación para alejar a las embarcaciones de estas rutas costeras, y que hacerlo así mediante la colocación, sin previo aviso, de un campo de minas, constituye un delito internacional.

Estoy firmemente convencido de que el Consejo llegará a la conclusión de que estas minas fueron colocadas recientemente y de que fueron colocadas en violación del derecho internacional.

Surge entonces la cuestión de quién las colocó.

No puedo presentar testigos oculares del acto de la colocación, pero el examen de ciertas circunstancias indica de manera positiva la responsabilidad de Albania.

Primero, quiero que se observe la esmerada y alerta red de defensa que el Gobierno albanés mantiene a lo largo de su litoral. Las defensas de Saranda pueden verse en el cuadro que muestro aquí y que constituye el Documento VIII[1]. Los tripulantes de los cazatorpederos que estuvieron a punto de hundirse, pudieron verlas el 22 de octubre cuando la corriente les llevó hasta cerca de la playa; estoy seguro que allí hay muchas otras que no aparecen marcadas en este cuadro, en el cual, desde luego, no se ha intentado mostrar otras defensas costeras que las cercanas a Saranda.

Por si acaso se dudase de la vigilancia de los albaneses, voy a citar unos pocos ejemplos del uso que hacen de estas defensas. El 15 de mayo, cuando dos de nuestros cruceros surcaban pacíficamente el canal dragado, con rumbo al sur, las baterías costeras de 3.7 pulgadas les dispararon doce cañonazos a la corta distancia de 4.550 metros; por suerte, ninguno dió en el blanco. El 6 de junio, a las 8.30 de la mañana, se abrió fuego de fusilería contra una pequeña goleta que navegaba por el canal. Mi Gobierno fué informado de este episodio por el Ministerio de Marina de Grecia y la prensa local lo dió también a la publicidad. Ya he dicho que el 22 de octubre, antes de estallar las minas, nuestros barcos oyeron fuego de ametralladora por el lado de la costa. Una semana más tarde, a las 9.30 de la noche del 29 de octubre, desde un punto señalado en el Documento VIII se abrió fuego contra el remolcador *Tanac* que remolcaba a tres barcazas de la Administración de Socorro y Rehabilitación de las Naciones Unidas; se estima que los disparos fueron hechos con ametralladoras de 3.03 pulgadas de calibre. El remolcador llevaba encendidas todas las luces de navegación e iba por el Canal ignorando que la semana anterior dos barcos habían chocado con minas. Un barco de guerra griego que se encontraba en Loukoura, Corfú, presenció este tiroteo, y ahora pongo a la vista del Consejo, como Documento IX, una declaración escrita del ciudadano italiano Bargellini[1], patrón del barco.

Por estos ejemplos, el Consejo de Seguridad puede ver bien que las autoridades albanesas están muy alerta, de día y de noche, y se preocupan de observar—y hacen más que observar—todo lo que ocurre en sus aguas.

El Documento VII muestra que el campo de minas llega hasta 270 metros de la playa albanesa. ¿Podrá alguien creer que había sido posible colocar este campo de minas sin el conocimiento y connivencia de las autoridades albanesas?

El Gobierno albanés sostiene que no pudo haber colocado las minas porque no podía dragarlas. Esta afirmación es absurda. La colocación de minas es la operación más fácil del mundo. Casi cualquier pequeña embarcación puede hacerlo; la operación es sencillísima: no hay sino que arrojar las minas por la borda dejándolas a una profundidad calculada de antemano. He entregado al Secretario General la fotografía de una pequeña embarcación británica dispuesta a sembrar minas (Documento X[2]). El dragado es una operación muy diferente.

Existen numerosas pruebas de que Albania posee minas, y de que las usa.

Por ejemplo, en noviembre de 1946, las autoridades navales de los Estados Unidos de América difundieron por radio un aviso o *hydrolant* a los navegantes de todo el mundo, diciendo que la entrada a los puertos de Durazzo y Valona era peligrosa. Esto se debió, según entiendo, a que un barco estadounidense vió minas flotantes en el canal dragado. Pero dejaré a mi colega de los Estados Unidos de América, por si quiere comentarlo, este aspecto del caso.

Hay otro punto que también quiero mencionar al Consejo de Seguridad. El 10 de septiembre de 1946, Yugoslavia y Albania firmaron un convenio marítimo que, entre otras cosas, provee el establecimiento de un servicio regular de navegación entre los puertos de mar de Yugoslavia y Albania, desde Zadar, por el norte, hasta Saranda, por el sur. Era lógico creer que, una vez concluído este convenio, se iba a poner en práctica, pero mi Gobierno tiene informes de que el último barco que entró en Saranda lo hizo el 24 de septiembre.

Quiero también llamar la atención sobre la cuestión de la propaganda albanesa acerca de la navegación aliada en aguas albanesas. Voy a citar un solo caso. En su mensaje de año nuevo, el Coronel General Enver Hoxha decía al pueblo albanés lo siguiente:

[1] Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento No. 6, Anexo 15, Documento VIII.

[1] Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento No. 6, Anexo 15, Documento IX.

[2] *Idem*, Documento X.

"Tres veces consecutivas los barcos británicos han violado brutalmente la soberanía de nuestra patria. Han provocado incidentes con la premeditada intención de acusar a nuestro pueblo de cosas en las cuales no tiene la más mínima responsabilidad."

Más adelante trataré de estas pretendidas violaciones brutales. Lo que quiero decir ahora es que el tono del Gobierno albanés no da la impresión de que no participó en las cosas de que ahora le acusamos, sino de que hiciera lo que hiciera, tenía razón para hacerlo. Yo habría creído que si el Gobierno albanés ignoraba en realidad la colocación de las minas, y era inocente del hecho, habría desmentido la acusación, aduciendo todas las pruebas que hubiera podido reunir, en vez de formular reconvenciones encaminadas a justificar implícitamente sus actos. Por otra parte, pudo haber dado una prueba mejor de su inocencia cooperando en la operación de dragar de nuevo el canal.

Me refiero especialmente a la actitud obstruccionista del Gobierno albanés frente a las recomendaciones de la Junta Central de Dragado para que se limpiase de minas el canal. Como dije antes, la comisión mixta que propuso el Gobierno albanés era completamente innecesaria, y la misión que le quería encomendar no tenía ningún sentido. Más bien parecía que ese Gobierno trataba de ganar tiempo a fin de hacer desaparecer las pruebas acumuladas contra él.

Otro ejemplo de la misma táctica es la nota albanesa que insinúa, sin ninguna prueba en su apoyo, que esas minas fueron colocadas por Grecia. El objeto de esto, indudablemente, es desviar las sospechas.

Grecia dió ya a la publicidad un desmentido. Por lo tanto, no diré nada más acerca de ello, salvo que se podía haber omitido esta maliciosa insinuación en la nota albanesa a mi Gobierno[1].

Por último, hay otro punto que quiero considere muy seriamente el Consejo de Seguridad. El Consejo observará que en la correspondencia diplomática, el Gobierno albanés pretende tener derechos de propiedad peculiares y especiales sobre sus aguas territoriales, aun cuando éstas son parte de un canal internacional entre dos partes de mar abierto. Contraviniendo el derecho internacional y el uso corriente, ese Gobierno niega a los barcos de otros países el derecho a surcar esas aguas, puesto que con frecuencia hace disparar contra los que navegan por allí. Creo que si el Gobierno albanés pretende ejercer y ejerce un control tan rígido sobre sus aguas territoriales, no puede rehuir la correspondiente responsabilidad de lo que ocurre en ellas. Sabemos que se ha colocado un nuevo campo de minas a menos de 300 metros de sus orillas. ¿Piensa seriamente el Gobierno de Albania que el Consejo de Seguridad crea que lo ignoraba y no sabía nada de esta operación?

Antes de concluir con mi exposición de los hechos, quiero hablar unos minutos más acerca de ciertas contraacusaciones que hizo el Gobierno albanés y que quizá pueda hacer otra vez ante el Consejo de Seguridad.

La primera de tales contraacusaciones es de que el paso de nuestros barcos por el canal dragado no era inocente. Esto puede interpretarse de dos maneras: una es de que nuestros barcos navegaban, innecesariamente, cerca de la playa albanesa. La respuesta es sencilla. Como todos los demás barcos, nuestros navíos tienen que usar el canal dragado, y el mapa muestra que el canal baña la orilla. Este curso del canal dragado fué trazado durante la guerra y ha sido desde entonces siempre el mismo. Los alemanes dragaron primero este canal; los Aliados volvieron a dragarlo y lo han mantenido abierto para la navegación. Sigue el curso que tiene actualmente porque se supo que por el oeste había campos de minas y, por razones obvias, es más fácil y más económico dragar por segunda vez un canal ya limpiado que abrir una nueva ruta a través de un campo de minas conocido. Más aún, por razones de náutica, los barcos han seguido siempre un derrotero cercano a la ribera albanesa. La costa nordeste de Corfú es rocosa y peligrosa, por lo cual todas las embarcaciones prefieren pasar junto a las marcas conocidas y navegar en aguas profundas, cerca de tierra firme.

Por otro lado, el Gobierno albanés puede sugerir que nuestros barcos no navegaban inocentemente, porque su actitud era provocativa. No lo era, en modo alguno. Por de pronto, hoy día los movimientos de nuestros grupos de escuadra no son ningún secreto. Cualquiera que lo desee puede informarse del lugar de su destino y de la razón de su viaje. El 15 de mayo, cuando pasaron por primera vez, los dos cruceros siguieron su curso sin parar, en la formación normal de paso, esto es, en línea de fila. Cuando las baterías albanesas abrieron fuego sobre ellos, se abstuvieron de contestar. Después de este episodio, se dieron órdenes expresas a esos barcos de no regresar por el canal del norte, aun cuando ésta fuera la ruta más conveniente, a fin de evitar cualquier posibilidad de un nuevo incidente que pudiera ocurrir estando los ánimos todavía exaltados.

El 22 de octubre nuestros barcos iban también en formación normal navegando a una velocidad de diez nudos, y esa vez tampoco pararon. Como han dicho los periódicos, sus tripulantes ocuparon sus puestos de combate. En vista de que anteriormente se había disparado sobre los buques, esto era una precaución elemental que no necesita explicación. La ocupación de los puestos de combate es simplemente una forma de alerta defensiva. Dictáronse órdenes expresas de que los cañones estuviesen dirigidos a proa y a popa, de no apuntar hacia la costa y de no cargarlos. Como testimonio de

[1] Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, No. 18, 111a. sesión.

que nuestras intenciones no eran en ningún modo agresivas, puedo agregar que durante este recorrido no se emplearon los dispositivos de protección contra las minas.

Por último, el observador independiente, Capitán Mestre, ha podido atestiguar la escrupulosa corrección de la conducta de nuestra flotilla cuando se hizo el dragado el 12 y el 13 de noviembre.

Antes de seguir adelante quiero dar al Consejo, en nombre de mi Gobierno, la seguridad de que el objeto de los viajes de nuestros barcos, efectuados el 15 de mayo y el 22 de octubre, era pasar de un punto a otro por la ruta más corta y conveniente. El mar es una ruta abierta para todos; a título de ello la usamos. Los disparos hechos por las baterías albanesas el 15 de mayo fueron para nosotros una completa sorpresa. No creo que nadie de los que iban a bordo de estos barcos estuviera pensando en Albania hasta que los albaneses abrieron fuego.

El Gobierno albanés juzga oportuno también acusarnos de enviar aviones sobre su territorio en forma amenazadora. Hemos estudiado cuidadosamente esta acusación y podemos decir que carece de fundamento. No tenemos aviones trimotores, como sostiene el Gobierno albanés. Ninguno de nuestros aparatos tiene la marca PK-4. El examen de todos los viajes efectuados por nuestros aviones el 22 y 23 de octubre indica que ninguno de ellos voló a menos de doce millas del territorio albanés. El mapa que señala las rutas por las cuales volaron nuestros aviones en esos días constituye el Documento XI[1].

Puede ser, sin embargo, que el Gobierno albanés sostenga ahora que no haya tal derecho de "paso inocente"; en otras palabras, que la simple presencia de nuestros barcos violaba el derecho internacional si de antemano no se había dado cuenta de ella ni obtenido permiso por la vía diplomática. Esto sería, en realidad, una forma de contraacusación, y el Consejo de Seguridad debe considerar muy cuidadosamente la significación jurídica de esta infundada acusación. Una persona acusada de un delito no puede excusarse alegando que su víctima ha perpetrado otro. Permítaseme poner un ejemplo sencillo: Si en las calles de esta ciudad, o en las de otra cualquiera, un policía disparara contra el conductor de un automóvil que fuera de paso, sin haber cometido ningún delito, no constituiría eximente alegar que el chófer iba guiando su automóvil en dirección prohibida en una calle donde no hay circulación más que en un sentido; y la falta del policía sería aún más grave si el conductor no hubiera estado guiando en dirección prohibida. En resumen, aun cuando la contraacusación albanesa de que habíamos violado las aguas territoriales fuese válida —y no lo es—ello no modificaría ni afectaría en ninguna forma la acusación hecha contra el Gobierno albanés, acusación que el Consejo de Seguridad está considerando ahora.

La colocación de las minas era en todo caso ilegal. La prueba es que si estos barcos hubieran sido naves mercantes—como muy bien pudieron haberlo sido—habría ocurrido el mismo accidente. No parece que el Gobierno albanés, que es parte en el Estatuto sobre la Libertad de Tránsito de la Convención de Barcelona, de 1921, ponga en duda el derecho de "paso inocente" para los barcos mercantes, aunque sí es verdad que se ha hecho culpable de disparar en ocasiones contra ellos.

Creo, por lo tanto, que el Consejo de Seguridad reconocerá sin dificultad que las normas de derecho internacional relativas al "paso inocente" no tienen relación con la decisión a que se va a llegar respecto a la presente acusación de colocación de minas.

Siendo eso así, difícilmente veo la necesidad de argumentar, ni aun sucitamente, acerca de las disposiciones del derecho internacional relativas a la cuestión que nos ocupa. Esto no quiere decir que mi Gobierno no esté dispuesto a defender su tesis sobre la materia.

La gran mayoría de escritores de reconocida autoridad en cuestiones de derecho internacional apoyan la tesis de que los barcos de guerra tienen derecho de "paso inocente" por aguas territoriales. Y el consenso de la opinión es aún más fuerte con respecto a los estrechos que conectan dos partes de mar abierto.

Entre las resoluciones aprobadas en conferencias internacionales quiero mencionar, de pasada, las adoptadas en favor de este derecho por el Instituto de Derecho Internacional, en París, en 1894; la Asociación de Derecho Internacional, en Viena, en 1926; y el Instituto de Derecho Internacional, en Estocolmo, en 1928; así como las llamadas "Bases de Discusión Núms. 20 y 21" formuladas en 1930 por la Comisión Preparatoria de la Conferencia de La Haya para la codificación del derecho internacional.

La última ocasión en que se recogieron las opiniones oficiales de los Gobiernos sobre esta cuestión fué en 1928 y 1929, durante la preparación de la Conferencia de La Haya que se celebró en 1930. Quince naciones opinaron que los barcos de guerra tienen derecho de "paso inocente" por aguas territoriales de otro Estado. Sólo dos, Bulgaria y Letonia, se negaron oficialmente a reconocerlo.

En cuanto a la costumbre internacional, es fácil saber lo que hay al respecto. Basta citar los famosos estrechos del mundo. Supongo que a ningún francés se le ocurriría pedir permiso a Italia para que un barco pasase por el estrecho de Bonifacio. Ningún barco ruso necesita la autorización de Dinamarca o de Suecia para entrar o salir del Báltico. En cuanto a nosotros, poco antes de la última guerra, basándonos en el respeto a las normas internacionales, decidimos no negar a los barcos japoneses el paso por

[1] Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento No. 6, Anexo 15, Documento XI.

aguas territoriales de Hong Kong; y lo hicimos así aunque ello era contrario a nuestros intereses y sentimientos.

Esta es la situación desde el punto de vista del derecho internacional. Pero, como dije antes, esta cuestión no afecta en nada la acusación sobre la que va a pronunciarse ahora el Consejo.

El Gobierno de Su Majestad ha sometido esta controversia al Consejo, de conformidad con el Artículo 35 de la Carta, porque fracasó, por desgracia, la tentativa de resolverla mediante un cambio de notas diplomáticas. Pido al Consejo que tome en consideración esta tentativa de solucionar la controversia y que, de conformidad con el Artículo 36 de la Carta, recomiende su solución mediante negociaciones directas, después de haber formulado sus conclusiones sobre los hechos, sin las cuales la negociación directa no puede llegar a feliz término.

Invito al Consejo a estudiar también las hondas repercusiones de este caso, ya que todos deben saber que la paz y la seguridad internacionales no pueden mantenerse por largo tiempo si incidentes criminales como los que acabo de describir amenazan de muerte a hombres inocentes, y con la destrucción de bienes de naciones amigas. De acuerdo con los términos del párrafo 6, Artículo 2 de la Carta, la Organización de las Naciones Unidas hará que los Estados que no son Miembros de las Naciones Unidas se conduzcan de acuerdo con los principios de la Carta en la medida que sea necesaria para mantener la paz y la seguridad internacionales. Me permito sugerir que el Consejo siga con atención las negociaciones encaminadas a solucionar esta controversia, y que, además, recuerde a todos los Estados el deber que tienen de limpiar de minas sus aguas territoriales.

Tomando como base las pruebas que he presentado, propongo al Consejo que apruebe las conclusiones siguientes:

1) Que en el Canal de Corfú se ha colocado sin notificación, por el Gobierno albanés o con su connivencia, un campo de minas, lo cual fué causa de que barcos de Su Majestad británica sufrieran graves averías y de que miembros de sus tripulaciones resultasen muertos y heridos.

2) Que los Gobiernos del Reino Unido y de Albania deben resolver su controversia partiendo de la base de las conclusiones del Consejo a que se alude en el párrafo 1) anterior, y que, en caso de no poder resolverla, cualquiera de las partes pueda pedir al Consejo nueva consideración del caso.

3) Que el Consejo de Seguridad mantendrá esta controversia en su orden del día hasta que ambas partes atestigüen que ha sido solucionada a satisfacción de ambas.

4) Que teniendo en cuenta que la colocación de minas sin notificación en tiempo de paz es un acto injustificado y constituye un delito contra la humanidad y considerando que es un deber de los Gobiernos recoger las minas colocadas en tiempo de guerra, el Consejo de Seguridad recuerda a todos los Estados, sean o no Miembros de las Naciones Unidas, que es su deber dragar, o permitir que se draguen, todas las zonas de sus aguas territoriales donde haya razón para sospechar la existencia de minas.

Con esto termino el alegato de mi Gobierno. Ha sido muy penoso para mi Gobierno haberse visto obligado a presentar este caso ante el Consejo; pero mi Gobierno considera necesario proteger la vida de los marinos inocentes, de cualquier nacionalidad, contra las actividades delictuosas clandestinas. Espero que el Consejo no verá en este caso el ejemplo de un país grande que quiere intimidar a un país más pequeño. Ni aun el país más pequeño tiene privilegios de infalibilidad y debe ajustarse a los principos de la civilización que son la base de la Carta de las Naciones Unidas.

En un periódico yugoslavo vi una caricatura de dos campesinos albaneses que, de pie en la playa, contemplan el paso de dos barcos de guerra; uno de aquéllos pregunta al otro: "¿Por qué no vinieron esos barcos cuando estábamos peleando aquí contra los fascistas?" La respuesta es: "Sí, vinieron". La armada británica tomó parte en innumerables operaciones desarrolladas en el Adriático entre 1943 y 1944; en apoyo de mi aserto podría facilitar largos informes acerca de la ayuda que prestó a las fuerzas de liberación. Fueron nuestras fuerzas las que, en cooperación con los guerrilleros, liberaron a Corfú y a la misma Saranda en octubre de 1944. El día de Navidad de ese mismo año—hace poco más de dos años—la Real Armada dió una fiesta de Nochebuena a 750 niños albaneses. Quiero asegurar al Consejo que la Marina aceptará de buen grado la oportunidad de repetir su gesto de hospitalidad, siempre que tenga garantías de que no se le va a agradecer con balas, granadas y minas.

El PRESIDENTE (*traducido del francés*): ¿No hay nadie que pida la palabra?

Si ninguna otra persona desea hoy intervenir en el debate, podríamos continuarlo mañana a las 15 horas.

Se levanta la sesión a las 13 horas.

AGENTES DE VENTA DE LAS PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Argentina
Editorial Sudamericana, S. A.
Alsina 500
BUENOS AIRES

Australia
H. A. Goddard Pty. Ltd.
255a George Street
SIDNEY

Bélgica
Agence et Messageries de la Presse
14-22 rue du Persil
BRUSELAS

Bolivia
Librería Científica y Literaria
Avenida 16 de Julio, 216
Casilla 972
LA PAZ

Canadá
The Ryerson Press
299 Queen Street West
TORONTO

Costa Rica
Trejos Hermanos
Apartado 1313
SAN JOSÉ

Cuba
La Casa Belga
René de Smedt
O'Reilly 455
LA HABANA

Checoslovaquia
F. Topic
Narodni Trida 9
PRAGA 1

Chile
Edmundo Pizarro
Merced 846
SANTIAGO

China
The Commercial Press Ltd.
211 Honan Road
SHANGHAI

Dinamarca
Einar Munskgaard
Nörregade 6
COPENHAGUE

Ecuador
Muñoz Hermanos y Cía.
Nueve de Octubre 703
Casilla 10-24
GUAYAQUIL

Egipto
Librairie "La Renaissance d'Egypte"
9 Sh. Adly Pasha
EL CAIRO

Estados Unidos de América
International Documents Service
Columbia University Press
2960 Broadway
NUEVA YORK 27, N. Y.

Filipinas
D. P. Pérez Co.
132 Riverside
SAN JUAN

Finlandia
Akateeminen Kirjakauppa
2, Keskuskatu
HELSINKI

Francia
Editions A. Pedone
13, rue Soufflot
PARÍS V^e^

Grecia
"Eleftheroudakis"
Librairie internationale
Place de la Constitution
ATENAS

Guatemala
José Goubaud
Goubaud & Cía. Ltda. Sucesor
5a Av. Sur No. 6 y 9a C.P.
GUATEMALA

Haití
Max Bouchereau
Librairie "A la Caravelle"
Boîte postale 111-B
PUERTO PRÍNCIPE

India
Oxford Book & Stationery Co.
Scindia House
NUEVA DELHI

Irak
Mackenzie & Mackenzie
The Bookshop
BAGDAD

Irán
Bangahe Piaderow
731 Shah Avenue
TEHERÁN

Líbano
Librairie universelle
BEIRUT

Luxemburgo
Librairie J. Schummer
Place Guillaume
LUXEMBURGO

Noruega
Norsk Bokimport A/S
Edv. Storms Gate 1
OSLO

Nueva Zelandia
Gordon & Gotch
Waring Taylor Street
WÉLLINGTON

Países Bajos
N. V. Martinus Nijhoff
Lange Voorhout 9
LA HAYA

Reino Unido
H. M. Stationery Office
P. O. Box 569
LONDRES, S.E. 1

y en *H.M.S.O. Shops* en
LONDRES, EDINBURGO, MÁNCHESTER, CARDIFF, BELFAST y BRÍSTOL

República Dominicana
Librería Dominicana
Calle Mercedes No. 49
Apartado 656
CIUDAD TRUJILLO

Siria
Librairie Universelle
DAMASCO

Suecia
C. E. Fritzs Kungl. Hofbokhandel A.-B.
Fredsgatan 2
ESTOCOLMO

Suiza
Librairie Payot S.A.
LAUSANA, GINEBRA, VEVEY, MONTREUX, NEUCHÂTEL, BERNA, BASILEA

Hans Raunhardt
Kirchgasse 17
ZURICH I

Unión Sudafricana
Central News Agency Ltd.
Commissioner & Rissik Sts.
JOHANNESBURGO

Yugoslavia
Drzavno Preduzece
Jugoslovenska Knjiga
Moskovska Ul. 36
BELGRADO

Printed in the U. S. A.

Price in the United States: 20 cents

9 January 1948