

NACIONES UNIDAS

# CONSEJO DE SEGURIDAD

## ACTAS OFICIALES

SEGUNDO AÑO

No. 27



120a. sesión — 20 de marzo de 1947

Lake Success

Nueva York

## INDICE

### 120a. sesión

	<i>Página</i>
99. Orden del día provisional.....	309
100. Aprobación del orden del día.....	309
101. Continuación del debate sobre la reclamación del Reino Unido contra Albania.....	309

---

### Documentos

*Anexo*

Los siguientes documentos, relativos a la 120a. sesión, aparecen publicados en los documentos 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 de Albania relativas a los incidentes ocurridos en el Canal de Corfú (documento S/250).	9
---	---

*Suplemento No. 10, Segundo Año:*

Informe del Comité del Consejo de Seguridad sobre los incidentes ocurridos en el Canal de Corfú (documento S/300).	22
--	----



## CONSEJO DE SEGURIDAD

### ACTAS OFICIALES

SEGUNDO AÑO

No. 27

#### 120a. SESION

*Celebrada en Lake Success, Nueva York, el jueves 20 de marzo de 1947, a las 15 horas.*

*Presidente:* Sr. O. ARANHA (Brasil).

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

#### 99. Orden del día provisional (documento S/305)

1. Aprobación del orden del día.
2. Incidentes ocurridos en el Canal de Corfú.
  - (a) 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)<sup>1</sup>.
  - (b) Comunicaciones del Gobierno de Albania relativas a los incidentes ocurridos en el Canal de Corfú (documento S/250)<sup>2</sup>.
  - (c) Informe del Comité del Consejo de Seguridad sobre los incidentes ocurridos en el Canal de Corfú (documento S/300)<sup>3</sup>.

#### 100. Aprobación del orden del día

*Se aprueba el orden del día.*

#### 101. Continuación del debate sobre la reclamación del Reino Unido contra Albania

El PRESIDENTE (*traducido del inglés*): Invito al representante de Albania a ocupar su puesto en la mesa del Consejo.

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N° 3, Anexo 8.

<sup>2</sup> *Idem*, Suplemento N° 3, Anexo 9.

<sup>3</sup> *Idem*, Suplemento N° 10, Anexo 22.

*El representante de Albania, señor Hysni Kapo, ocupa su puesto en la mesa del Consejo.*

El PRESIDENTE (*traducido del inglés*): Tiene la palabra el representante de Colombia, Presidente del Comité del Consejo de Seguridad encargado de estudiar los incidentes ocurridos en el Canal de Corfú.

Sr. ZULETA ANGEL (*Colombia*) (*traducido del francés*): El Comité constituido por el Consejo de Seguridad para estudiar los incidentes ocurridos en el Canal de Corfú<sup>1</sup>, una vez terminados sus trabajos, no trae al Consejo recomendaciones concretas acerca de las medidas que convendría tomar; ni siquiera le somete conclusiones precisas sobre las pruebas presentadas o sobre los hechos que deben considerarse probados, porque ha estimado que su función era la de un relator más bien que la de una comisión investigadora.

Pero el Comité ha realizado dos tareas que, a mi juicio, son de cierta utilidad para el Consejo y que, indudablemente, van a facilitar su tarea.

El Comité ha analizado y estudiado atentamente los alegatos y las réplicas de las partes interesadas, a fin de proceder de una manera metódica y sistemática al estudio del asunto, separando los datos pertinentes de aquellos que no lo son, e indicando entre los primeros los que deben ser objeto de un examen inmediato y los que pueden ser analizados más tarde. A continuación de ese análisis, el Comité sugiere al Consejo de Seguridad que concentre, por el momento, su atención en las dos preguntas siguientes:

1) ¿Existía o no existía el 22 de octubre un campo de minas en frente a la bahía de Saranda en el canal dragado?

2) Ese campo de minas, ¿había sido o no colocado por Albania o en connivencia con el Gobierno albanés?

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, N° 21.

El Comité ha obtenido igualmente testimonios y documentos suplementarios que, agregados a los ya existentes, permitirán a cada uno de los miembros del Consejo decidir, a base de datos más completos, la respuesta que corresponde dar a las dos preguntas precitadas.

En otras palabras, el Comité ha estimado que su función consistía, en primer lugar, en despejar el campo de estudio del Consejo, haciendo la necesaria distinción entre lo esencial y lo secundario, entre las cuestiones previas y fundamentales y las cuestiones que puedan examinarse ulteriormente, a fin de concentrar la atención del Consejo en las primeras e indicarle, por otra parte, cuáles son exactamente los elementos de juicio de que se dispone hasta este momento para decidir si existía, e, en efecto, el 22 de octubre, un campo de minas en el canal dragado, frente a la bahía de Saranda, y si ese campo había sido colocado por el Gobierno albanés o en connivencia con él.

Sin embargo, aunque por las razones expuestas el Comité ha delimitado así su tarea, es lógico, por lo mismo, que cada uno de sus tres miembros se haya reservado, naturalmente, el derecho de expresar su opinión sobre el fondo del problema ante el Consejo y de dar las razones por las cuales cree que puede o no puede responder afirmativamente a las dos preguntas formuladas.

En uso de ese derecho, voy a permitirme exponer mi opinión en la materia. Para proceder con orden y método, trataré las dos preguntas separadamente.

Los datos, los informes y pruebas suministrados por la delegación del Reino Unido sobre el dragado de minas efectuado los días 12 y 13 de noviembre, que figuran en el discurso de Sir Alexander Cadogan, pronunciado en la sesión de 18 de febrero<sup>1</sup>, así como las respuestas que él mismo y el capitán de fragata Sworder han dado a las diversas preguntas formuladas por el Comité<sup>2</sup>, no dejan, a mi juicio, duda alguna de que en aquel momento se descubrieron en el canal navegable, dragado en 1944, 22 minas alemanas del tipo Y, cada una de las cuales contenía unos 300 kilogramos de explosivo.

Esas pruebas y esos informes no dejan tampoco la menor duda respecto de otros dos hechos, a saber, que esas minas habían sido colocadas poco tiempo antes, seis meses a lo sumo antes de la fecha de los incidentes, y que ese campo de minas es el que causó, el 22 de octubre, serios daños a dos buques de la marina británica y produjo numerosas víctimas.

En efecto, los informes completos y detallados suministrados por la delegación del Reino Unido

sobre el descubrimiento de 22 minas alemanas del tipo Y—minas que no tenían rastros de oxidación, que no estaban cubiertas de vegetación submarina, que estaban amarradas con cables todavía engrasados y que fué posible identificar por sus marcas perfectamente visibles todavía—están no solamente confirmados por el informe de un oficial de la marina francesa, el capitán de fragata Mestre<sup>1</sup>, que asistió a las operaciones en calidad de observador, sino que se hallan ilustrados también por una colección de fotografías presentada por la delegación del Reino Unido y por una carta geográfica (documento VII)<sup>2</sup> que indica el emplazamiento del campo de minas y señala la posición exacta de las minas descubiertas.

Como no me es posible, bajo ningún pretexto, aceptar la hipótesis de que la marina británica, con el apoyo del Gobierno de Su Majestad y la complicidad de un oficial de la marina francesa, haya podido maquinarse una comedia vergonzosa de descubrimiento de campo de minas, inventando para ello fotografías y cartas geográficas y todo género de detalles y circunstancias, a fin de obtener de Albania una suma de dinero; y como, por otra parte, no hay ningún indicio que me permita suponer que esos informes son inexactos, no puedo menos de considerar como absoluta y definitivamente demostrado que el 13 de noviembre se descubrió ese campo de minas, y que las minas habían sido colocadas a lo sumo seis meses antes de la fecha de los incidentes, en el canal dragado en 1944.

Respecto a la cuestión de si el campo de minas descubierto el 13 de noviembre es el mismo que causó los daños del 22 de octubre, los hechos siguientes no dejan, a mi juicio, ninguna duda.

Inmediatamente después de las explosiones del 22 de octubre, el incidente fué puesto en conocimiento de la Junta de la Zona del Mediterráneo de la Organización Internacional de Dragado de Minas. Cuando la Junta tuvo conocimiento de los hechos, recomendó por unanimidad, el 28 de octubre, una limpieza de seguridad en las rutas Medri 18/32 y 18/34<sup>3</sup>. La recomendación de la Junta Mediterránea fué sometida a la Junta Central, cuya sede está en Londres. Ese organismo decidió por unanimidad, el 1° de noviembre, que se dragase de nuevo el canal septentrional del Canal de Corfú en cuanto se presentase una ocasión favorable. Basándose en esta decisión el comandante de las fuerzas navales aliadas ordenó el dragado de minas en el Canal de Corfú.

El 26 de octubre, el Gobierno del Reino Unido hizo saber al Gobierno albanés que, a causa de

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, N° 15.

<sup>2</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N° 10, Anexo 22.

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N° 6, Anexo 15, documento V.

<sup>2</sup> *Idem*, Suplemento N° 6, Anexo 15, documentos II, VI y VII.

<sup>3</sup> *Idem*, N° 15, página 168.

los incidentes ocurridos el día 22, el canal ya dragado sería limpiado nuevamente en breve plazo. El Gobierno albanés respondió el 31 de octubre, protestando contra lo que consideraba como una violación de sus aguas territoriales por los barcos británicos. El Gobierno de Albania agregó en su nota que no hacía ninguna objeción al barrido de minas en el Canal, siempre que se efectuase fuera de sus aguas territoriales, y que consideraría como una flagrante violación de la integridad y de la soberanía de su territorio toda operación de dragado de minas en el interior de dichas aguas<sup>1</sup>.

El Gobierno del Reino Unido envió una nueva nota al Gobierno albanés el 10 de noviembre, informándole que el dragado de minas comenzaría efectivamente el 12 de noviembre. El Gobierno albanés protestó una vez más contra lo que estimaba como una decisión unilateral del Gobierno de Su Majestad. En la misma nota, Albania propuso la constitución de una comisión mixta con atribuciones para determinar la zona marítima que debía considerarse como canal navegable. Toda esa correspondencia diplomática, presentada por la delegación del Reino Unido, constituye el documento IV<sup>2</sup>.

Como se ve, durante los veinte días que transcurrieron entre las explosiones que causaron graves daños a los barcos británicos, y las operaciones de dragado, no sólo la Organización Internacional de Dragado desplegó gran actividad en las aguas europeas, sino que también hubo gran actividad diplomática por correspondencia entre los Gobiernos del Reino Unido y de Albania, correspondencia en la que este último insiste enérgicamente en su derecho de soberanía sobre sus aguas territoriales.

En consecuencia, parece inverosímil que durante un período tan breve, en el curso del cual se desplegó una actividad diplomática tan intensa a propósito de los incidentes del 22 de octubre, el Reino Unido o una tercera potencia hayan podido dedicarse a la colocación de minas a muy corta distancia de la costa albanesa; sólo tal hipótesis autorizaría a negar que el campo de minas descubierto el 13 de noviembre sea el mismo que causó las explosiones del 22 de octubre.

El Gobierno albanés ha dado pruebas durante ese período de un gran celo en la defensa de sus derechos sobre las aguas territoriales; además, el representante de Albania ha declarado ante el Comité:

“El Gobierno albanés ha sido advertido siempre de la entrada de navíos extranjeros en aguas albanesas. Las autoridades albanesas estaban así en condiciones de facilitar durante la noche la navegación costera, con ayuda de

señales luminosas, y de guiar los navíos a puerto. Los buques de la UNRRA y los yugoeslavos han sido dirigidos de este modo. Otros navíos han podido evitar las minas, no porque conociesen los lugares en que navegaban, sino porque las autoridades costaneras albanesas se encontraban en condiciones de ayudarlos.”

El representante de Albania explicó más tarde que lo que había querido decir en su declaración era que las autoridades habían facilitado la entrada en puertos albaneses a los barcos yugoeslavos y a los barcos de la UNRRA, utilizando las señales ordinarias. Es evidente, por lo tanto, que todo ese conjunto de precisiones desvirtúa la hipótesis de que entre el 22 de octubre y el 13 de noviembre una potencia cualquiera haya tenido la audacia y corrido el riesgo de enviar sus barcos a pocos centenares de metros de la costa albanesa con el propósito de colocar en ella un campo de minas en momentos en que la Organización Internacional de Dragado de Minas estudiaba los incidentes ocurridos el 22 de octubre y, por otra parte, el Gobierno albanés defendía con celo excepcional sus prerrogativas respecto a las aguas territoriales.

Si a todo eso agregamos que existen pruebas de que ya se había efectuado un dragado del canal en 1944; que no hay indicios de que una tercera potencia haya colocado las minas; que es absurdo suponer que el Reino Unido haya urdido una comedia y colocado por sí mismo las minas para que Albania le pague una indemnización, y, finalmente, que las respuestas dadas por el representante de Grecia ante el Comité han sido completas y, a mi juicio, satisfactorias, resulta evidente que no puede haber duda sobre el hecho de que las minas halladas el 13 de noviembre son idénticas a aquéllas que causaron los daños del 22 de octubre.

Mi colega polaco se ha creído autorizado a considerar que ciertos hechos, mencionados por él en su informe minoritario, le permitirían llegar a la conclusión de que o bien no se ha descubierto el 13 de noviembre ninguna mina o bien las minas descubiertas habían sido colocadas entre el 22 de octubre y el 13 de noviembre.

He insistido suficientemente sobre las razones por las cuales desecho esas dos hipótesis. Pero deseo agregar, a propósito de los hechos que enumera el representante polaco, las siguientes consideraciones:

Los hechos N<sup>os</sup> 4, 5, 6, 7 y 8<sup>1</sup> están, a mi juicio, ampliamente explicados por la naturaleza misma

<sup>1</sup> Los hechos aludidos por números en esta página están tomados del informe suplementario sometido por el representante de Polonia como ampliación al informe del Comité sobre los incidentes ocurridos en el Canal de Corfú; véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N<sup>o</sup> 10, Anexo 22, Apéndice 1.

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N<sup>o</sup> 3, Anexo 8, página 23.

<sup>2</sup> *Idem.* Suplemento N<sup>o</sup> 6, Anexo 15, documento IV.

de las cosas, es decir por la naturaleza de las operaciones de navegación y por la estructura de un campo de minas. Aunque no soy perito en la materia, estimo que no hay por qué admitir de manera absoluta que todos los barcos que pasan por un canal minado tienen que chocar necesariamente con las minas.

Esta explicación me parece más razonable que la de suponer que la marina británica, con el apoyo de su Gobierno y la complicidad de un oficial de la marina francesa, haya sido capaz de urdir toda esta trama para conseguir dinero de Albania; me parece también más razonable que suponer que en esos veinte días de intensa actividad internacional a propósito de los incidentes ocurridos en el Canal de Corfú, una tercera potencia haya tenido la audacia de aproximarse a las costas albanesas para colocar un campo de minas con el solo fin de perturbar las relaciones del Reino Unido con Albania, que estaban ya suficientemente perturbadas después de los incidentes del mes de mayo; y, asimismo, que la operación de colocar minas hubiese podido pasar inadvertida.

En lo que concierne a los hechos N<sup>os</sup> 9, 10, 11, 12 y 13, estimo que todo lo que puede deducirse de ellos es que los preparativos para las operaciones de limpieza de minas realizadas el 13 de noviembre fueron incompletos. Podría llegar a admitirse que las disposiciones tomadas por la Organización Internacional de Dragado de Minas no fueron observadas o, si se prefiere, que ha habido irregularidades. Pero, a mi juicio, no sería posible deducir de tales hechos que la marina británica inventó, del principio al fin, la existencia de un campo de minas, o bien que ella o una tercera potencia lo han colocado subrepticamente.

Tampoco sería posible deducir idénticas conclusiones de las observaciones que llevan los números 14, 15 y 18, ni de los hechos descritos bajo los números 16, 17 y 19.

En cuanto a los hechos que aparecen bajo los números 1, 2 y 3, basta señalar que la existencia de un campo de minas alemán, en las cercanías del canal navegable dragado, ha sido explicada muy detalladamente por el propio representante del Reino Unido, y parece fuera de duda que se efectuaron operaciones de limpieza de minas en el canal navegable en 1944.

No veo tampoco de qué manera el conjunto de todos esos hechos podría servir de base a la hipótesis, de que el Reino Unido imaginó el descubrimiento de minas del 13 de noviembre, ni a la hipótesis de que una tercera potencia habría tenido la audacia de colocar las minas durante los veinte días, entre el 22 de octubre y el 13 de noviembre.

En cuanto a la segunda pregunta<sup>1</sup>, el asunto

se presenta de un modo ligeramente distinto. No existe testimonio directo ni hechos positivos de los cuales se pueda deducir sin lugar a dudas, que las minas fueron colocadas por Albania o con su complicidad. Sobre ese punto, no hay siquiera afirmaciones decisivas o categóricas por parte del Reino Unido. Basando sus razonamientos en todos los antecedentes del asunto y especialmente en la vigilancia ejercida sobre el canal por las autoridades albanesas, el representante del Reino Unido se ha limitado a formular la siguiente pregunta: ¿Cómo han podido ser colocadas las minas tan cerca de la costa si no ha sido en connivencia con Albania, o con la participación directa del Gobierno albanés?

Queda, evidentemente, otra posibilidad teórica: la de que haya sido una tercera potencia la que fondeó las minas varias semanas o meses antes del 22 de octubre, porque según parece, esa operación puede realizarse con bastante facilidad y rapidez.

Pero, en la medida en que pueda ser emitida esta hipótesis, se plantea la siguiente pregunta: ¿Cómo se hubiesen podido colocar las minas tan cerca de la costa sin el conocimiento de Albania si se considera que ese país, sobre todo con motivo de los incidentes de mayo, se había mostrado muy celoso de sus prerrogativas en todo lo que concerniese a su soberanía en las aguas territoriales?

A mi juicio, existen presunciones tan fuertes de que no se ha podido colocar el campo de minas en el Canal de Corfú sin el conocimiento de Albania, que si la mayoría de los miembros del Consejo decidiera pronunciarse en ese sentido, no tendré inconveniente en unirme a ella.

Pero una cosa es afirmar que las minas no han podido ser colocadas sin el consentimiento de Albania y otra decir que el Gobierno albanés las ha colocado. En cuanto a mí, no me siento autorizado a emitir una afirmación de ese género.

Si la mayoría del Consejo no cree tener suficientes elementos de juicio para declarar que las minas no han podido ser colocadas sin el conocimiento de Albania, me inclinaría a sugerir que, en esas condiciones, el Consejo recomiende a las partes llevar el litigio ante la Corte Internacional de Justicia.

Para terminar debo precisar, a fin de que no haya ninguna duda, que el Apéndice I del informe ha sido sometido por el representante de Polonia en el Comité, bajo su sola responsabilidad.

Sr. HASLUCK (Australia) (*traducido del inglés*): Como Australia fué miembro de este Comité, desearía que se me permitiese exponer los puntos de vista de mi delegación respecto a dos o tres puntos suscitados.

<sup>1</sup> Véase página 309.

En primer lugar, tenemos que expresar cierta sorpresa por la forma que presenta el informe. Ello obedece, indudablemente, a la prisa con que ha sido elaborado; el documento S/300 es, en cierto modo, distinto del que habíamos previsto cuando concluimos nuestros trabajos en el Comité.

Quisiera aclarar, a fin de que quede constancia en el acta, que el informe adicional sometido por el representante de Polonia y que aparece como Apéndice I del informe del Comité, no es, hablando con propiedad, parte de ese informe. Como el título lo indica, es un informe adicional presentado por el representante de Polonia. El informe del Comité comprende, a nuestro juicio, las nueve primeras páginas<sup>1</sup> del documento S/300 y el Apéndice II. El Apéndice I es un informe, la responsabilidad del cual incumbe exclusivamente al representante de Polonia. Esa posición está claramente expuesta en la sección VII del informe del Comité, a la cual desearía se prestase particular atención, porque revela una divergencia de opinión respecto a las funciones del Comité. Estimamos que es importante, no sólo en el caso que nos ocupa, sino sobre todo para el procedimiento futuro de este Consejo, consignar en el acta cuáles habrían debido ser las atribuciones y la finalidad del Comité.

La sección VII del informe declara que en el curso de varias sesiones del Comité, el representante polaco llamó la atención sobre diversos hechos que consideró como particularmente importantes, porque estaban encaminados a demostrar ciertas conclusiones. Como no se juzgó que el Comité tuviese atribuciones para arribar a tales conclusiones, el representante polaco convino en someter este conjunto de hechos al Consejo de Seguridad, en un informe adicional y bajo su sola responsabilidad.

La delegación australiana aprueba enteramente la descripción de las atribuciones del Comité hecha por el Presidente y piensa, como él, que el Comité ha cumplido funciones análogas a aquéllas que generalmente realiza un relator<sup>2</sup>. No hemos estimado que ese organismo tuviese atribuciones para tratar de presentar conclusiones o pronunciarse de manera definitiva sobre esta cuestión, sino más bien para examinar los hechos, analizar la cuestión y presentarla con mayor claridad ante el Consejo de Seguridad. Esa interpretación está apoyada por las declaraciones que hemos hecho en este Consejo cuando por primera vez propusimos la creación del Comité.

En la 114a. sesión del Consejo de Seguridad, el representante australiano hizo la siguiente

<sup>1</sup> Las nueve primeras páginas del documento mimeografiado S/300, al cual se hace referencia, constituyen la parte principal del informe; el Apéndice I comienza en la página 10.

<sup>2</sup> Véase página 309.

declaración explícita. Luego de instar a que se constituyese el Comité, declaró:

“... Repito que éste no es sino un paso preliminar, a fin de analizar el caso, averiguar los hechos con arreglo a las pruebas presentadas e indicar al Consejo las medidas que pueda adoptar<sup>1</sup>.”

Al emplear esas palabras queríamos decir que el Comité debía, como ha hecho notar nuestro Presidente, realizar funciones análogas a aquéllas que usualmente les son confiadas a los relatores. Por esa razón nuestra delegación se abstuvo, en los trabajos del Comité, de llegar a ninguna conclusión o tratar de servir de árbitro entre las dos partes. Concentramos nuestros esfuerzos en el intento de analizar y presentar las cuestiones que debemos resolver.

Sin embargo, como ha señalado el Presidente del Comité, los miembros de ese organismo se reservan el derecho de opinar por su cuenta sobre este asunto. Mientras actuamos al servicio del Consejo de Seguridad, tratamos de hacer abstracción de nuestras opiniones, pero una vez realizada esa función, podemos, ciertamente, emitir nuestro punto de vista como miembros de dicho Consejo.

En resumen, desearía decir que, en general, la delegación australiana apoya la opinión formulada por el Presidente del Comité respecto a la naturaleza de las pruebas presentadas y las conclusiones que de ellas se derivan. Compartimos la opinión del Presidente de que no hay dudas sobre el hecho de que el 13 de noviembre de 1946 22 minas fueron descubiertas en el canal dragado frente a la bahía de Saranda y que la explosión de dos minas el 22 de octubre se produjo en ese mismo campo de minas. Estamos asimismo de acuerdo en que no existe ninguna prueba directa respecto de quién colocó las minas; pero, a falta de otra explicación lógica y tomando en cuenta las pruebas detalladas acerca del estado de las minas, la naturaleza de las operaciones de colocación de minas y los lugares donde fueron encontradas, creemos que el Consejo puede justificadamente declarar que las minas tienen que haber sido colocadas con el conocimiento de Albania y que, muy probablemente, fueron colocadas también con la connivencia de Albania.

Repito que si bien no aprobamos en todos sus detalles la declaración hecha por el Presidente del Comité porque no tuvimos oportunidad de examinar anteriormente esa declaración, estamos de acuerdo en cuanto a las observaciones generales y a las opiniones expresadas por el Presidente.

Sr. LANGE (Polonia) (*traducido del inglés*): El informe del Comité que tenemos ante nosotros

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, N° 21, página 238.

fué aceptado unánimemente por los miembros del Comité; deseo subrayar el hecho de que el representante de Polonia también lo aceptó. Celebro que el Comité haya podido llegar a la unanimidad en vez de presentar, como ocurre frecuentemente, dos informes, sometidos por la mayoría y la minoría respectivamente. Estimo que el Comité ha alcanzado algunos resultados concretos que se encuentran consignados en ese informe: ante todo, ha definido claramente el problema y formulado las preguntas a las que debe responder el Consejo.

Como recordarán Vds., se hicieron tres preguntas. Primeramente, si las explosiones del 22 de octubre de 1946 causaron víctimas y averías en los buques de la Real Armada Británica cuando navegaban en el Canal de Corfú. Esa primera pregunta ha sido contestada afirmativamente; no existe ninguna duda a este respecto y no es necesario someterla a discusión.

La segunda pregunta se refiere a si el 22 de octubre de 1946 existía en el Canal un campo de minas y si la existencia de ese campo de minas no fué notificada.

La tercera pregunta era la de si dicho campo de minas fué colocado por Albania o en connivencia con el Gobierno albanés. Sobre estas dos últimas preguntas formuladas por el Comité, el Consejo de Seguridad deberá tomar una decisión.

Antes de formularlas, el Comité compiló y clasificó los alegatos expuestos por el representante del Reino Unido, y también las negativas y las réplicas hechas por el representante de Albania. Interrogó finalmente a cierto número de testigos, así como a varios expertos que habían estudiado los hechos sometidos a la atención del Comité. Sobre esa base, el Comité formuló las dos preguntas a las que el Consejo de Seguridad debe responder.

Ese resultado es por sí solo de una gran importancia, porque de ahora en adelante estaremos en condiciones de limitar nuestra discusión a dos preguntas claramente formuladas, y podremos evitar así, en los futuros debates, abordar la discusión de puntos de importancia secundaria y ajenos al asunto. En ese sentido, estimo que el Comité ha prestado un servicio considerable.

Hubo alguna divergencia de opinión entre la mayoría del Comité y el representante polaco en cuanto a la utilización en el informe de ciertos hechos que se pusieron de manifiesto en el curso de las sesiones del Comité. El representante de Polonia ante el Comité estimaba que todos esos hechos debían ser incluidos en el informe. Lo creía así, porque consideraba que la inclusión de tales hechos emanaba de las propias atribuciones del Comité.

La resolución del 27 de febrero de 1947, por la que se instituyó este Comité, dice claramente que el Comité debe "examinar todas las pruebas de que dispone, relativas a los referidos incidentes, y presentar un informe al Consejo de Seguridad . . . sobre los hechos del caso, tal como resulten de esas pruebas".

En consecuencia, el representante de Polonia estimó que debían incluirse en el informe una serie de hechos que, a su juicio, eran importantes. Propuso que se consignaran además todos los hechos significativos que cualquier miembro del Comité considerara pertinente al caso.

Quiero dejar aclarado que el representante polaco ante el Comité ha propuesto la inclusión de hechos que resultan significativos con relación a las preguntas formuladas. El representante de Polonia no propuso que se consignaran en el informe las conclusiones que podrían derivarse de aquellos hechos. Estaba dispuesto a dejar esa tarea a cada uno de los miembros del Comité. Lamentamos que la mayoría del Comité no compartiese aquella opinión y haya juzgado, como lo indica la sección VII de su informe, que el Comité carecía de atribuciones para entrar en la cuestión. El representante de Polonia ha agregado por ello un informe adicional (Apéndice I) en el cual se exponen los hechos que, a juicio de nuestro representante, hacen referencia a las preguntas que nos han sido formuladas. Como el Presidente del Comité ha advertido ya al Consejo, este informe adicional se presenta bajo la responsabilidad del representante de Polonia.

Tenemos planteadas dos preguntas. Primera: ¿Había un campo de minas? Segunda: Caso de que lo hubiera ¿quién colocó las minas y en connivencia con quién se realizó la operación?

Basándome en los hechos consignados en el informe adicional del representante de Polonia, desearía hacer las observaciones siguientes. Esas observaciones representan mis conclusiones personales y no figuran en el informe adicional del representante polaco. Este último informe contiene únicamente una lista de hechos.

Sabemos con certeza que han habido algunas minas, puesto que explotaron y causaron averías en dos buques de la marina de Su Majestad Británica. No hay posibilidad de negar ese hecho. Lo que se desea saber es: ¿De qué clase eran las minas? ¿De dónde procedían? ¿Existió en realidad un campo de minas? Respecto a la existencia de un campo de minas, tenemos los informes de las operaciones de limpieza de minas efectuadas el 13 de noviembre de 1946. El capitán de fragata Mestre, de la marina francesa, que presencié las operaciones, ha hecho algunas

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N° 10, Anexo 22, I.

declaraciones a ese respecto<sup>1</sup>. Además, el representante del Reino Unido ha sometido ahora a nuestra consideración el informe del comandante de la flotilla de dragado de minas que tuvo a su cargo aquellas operaciones<sup>2</sup>.

El representante polaco ante el Comité ha dado varias razones por las cuales estima que las declaraciones del capitán Mestre constituyen una prueba bastante débil. Esas declaraciones están llenas de contradicciones internas, tanto en lo que se refiere al número de minas como en lo relativo a su naturaleza.

Por consiguiente, tenemos que basarnos en el informe del comandante de la flotilla británica de limpieza de minas y estamos dispuestos a aceptarlo con toda buena fe. Tenemos, pues, que reconocer que en el curso de las operaciones de limpieza efectuadas el 13 de noviembre de 1946, se descubrió, efectivamente, un cierto número de minas.

La cuestión capital que tenemos ante nosotros consiste en averiguar si existe alguna prueba de que esas minas fueron colocadas por el Gobierno de Albania o en connivencia con él. En nuestra opinión, no se ha aportado tal prueba. Es posible hacer toda clase de conjeturas, y sobre la base de los hechos aquí expuestos, fundar toda clase de teorías e hipótesis; pero, a nuestro juicio, ninguno de esos hechos permite llegar a la conclusión de que las minas fueron colocadas por Albania o en connivencia con el Gobierno albanés.

Antes de entrar a detallar los hechos, deseo exponer con claridad un principio fundamental. Si una parte formula una acusación contra otra, el querellante debe justificar su alegación presentando pruebas que apoyen la acusación. Por lo tanto, no es suficiente, a nuestro juicio, que falten pruebas de lo contrario. En el caso que nos ocupa, no basta decir que nada prueba que las minas no han sido colocadas por Albania o en connivencia con el Gobierno albanés. Siguiendo el procedimiento judicial generalmente aceptado—y creo que en los países civilizados todos los sistemas judiciales modernos están de acuerdo sobre ese punto—es necesario probar la acusación formulada, no la inocencia del acusado.

Basándonos en este principio, debemos decir que no se han aportado las pruebas necesarias para declarar la culpabilidad del Gobierno de Albania.

De los hechos expuestos durante los trabajos del Comité y que figuran en el informe adicional del representante de Polonia, pueden deducirse varias explicaciones posibles. Las mencionaré solamente a título de ejemplo, porque, en verdad,

no atribuyo mucha importancia a explicaciones de ese género.

He aquí una de las explicaciones posibles. Como lo demuestra el hecho N° 1 citado en el informe adicional del representante de Polonia<sup>1</sup>, parece haber pruebas de que en las cercanías del lugar de la explosión existió un campo de minas alemán del tipo CP-8. Deseo aclarar que ese campo de minas, cuya existencia se menciona en la fuente citada en el informe adicional (*Mine Information Mediterranean*, 17 de agosto de 1945), no es el campo de minas alemán al que se refirió recientemente el Presidente al aludir a los mapas presentados por la delegación del Reino Unido.

Los hechos N°s 4 y 5<sup>1</sup> indican la posibilidad de que el viento haya podido empujar a los contratorpederos ligeros hacia los restos de aquel campo de minas, produciéndose así la primera explosión. La segunda parte puede haber ocurrido mientras los otros navíos acudían en ayuda de los contratorpederos dañados. Por el contrario, los cruceros pesados que atravesaron el canal no fueron empujados hacia ese campo de minas y lograron escapar indemnes.

Puedo añadir que no ignoro que anteriormente se efectuaron operaciones de limpieza de minas en ese lugar, pero ello no significa necesariamente que no quedase ninguna mina.

Quiero referirme al informe que nos ha presentado hoy el comandante de la flotilla de dragado de minas respecto a las operaciones del 13 de noviembre de 1946. En las conclusiones, dicho informe expresa en el párrafo c) que "indudablemente hay todavía minas al norte y al este"<sup>2</sup>. Esto parece indicar que las operaciones de limpieza de minas no siempre dan resultados absolutamente eficaces, y que después de efectuadas, pueden quedar algunas minas.

No sostengo que esta explicación sea necesariamente justa. La he mencionado solamente como una posible deducción de los hechos conocidos. Pero hay otras explicaciones posibles.

La operación de limpieza de minas efectuada el 13 de noviembre de 1946 permitió descubrir un cierto número de minas. No ponemos en duda ese hecho, pero se ha demostrado también que entre el 22 de octubre de 1946, fecha en que se produjo el accidente, y las operaciones de barrido de minas del 13 de noviembre de 1946, siguieron pasando por esas aguas numerosos buques sin sufrir daños. Ciertamente, ello parece indicar que no pudo existir un campo de minas muy denso en ese estrecho. Aun cuando existe una pequeña posibilidad de que por obra del azar los buques que pasaron por ese lugar durante dicho

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N° 10, Anexo 22, Apéndice I.

<sup>2</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Suplemento N° 10, Anexo 23.

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N° 6, Anexo 15, Documento V.

<sup>2</sup> *Idem*, Suplemento N° 10, Anexo 23.

intervalo evitasen el choque con las minas, es probable que no hubiese ocurrido así, de haber existido realmente un denso campo de minas en esos parajes.

Es posible, además, que algunas minas hayan sido colocadas más tarde, es decir entre el 22 de octubre y el 13 de noviembre de 1946, y más bien cerca de esta última fecha.

Podría preguntarse: ¿Era posible realizar esa operación sin conocimiento del Gobierno de Albania? En el informe adicional, figura bajo el N.º 14 una declaración del representante de Albania<sup>1</sup>, según la cual cabe la posibilidad de que las minas hayan sido colocadas a favor de la obscuridad y, en consecuencia, sin el conocimiento de las autoridades costaneras de su país. Ignoro qué importancia es necesario atribuir a esa declaración, pero deseo señalar que durante la guerra los beligerantes han intentado, algunas veces con éxito, colocar minas clandestinamente a lo largo de las costas de países enemigos. No soy perito en la materia y agradecería por ello que el representante del Reino Unido me contradijese si estoy equivocado. Sin embargo, si recuerdo bien, durante la guerra, la marina británica, por ejemplo, colocó con éxito minas en las costas de Francia y de Noruega.

En todo caso, la experiencia técnica adquirida en el curso de la guerra, no nos permite excluir la posibilidad de que se coloquen minas cerca de la costa de un país sin que las autoridades de ese país tengan conocimiento de ello. Estimo que, en este caso, tenemos motivos para creer que las autoridades alemanas mantenían a lo largo de las costas de Noruega y Francia una vigilancia probablemente más activa y más eficaz que la ejercida por las autoridades albanesas. Digo esto sin ninguna intención de desacreditar al Gobierno de Albania.

Existen otras posibilidades. No pretendo, repito, que ninguna de estas conjeturas sea la exacta. Sobre la base de los hechos conocidos, tenemos que decir, sencillamente, que no sabemos nada.

Hay, pues, numerosas explicaciones. Creo que, de quererlo hacer, se podría aducir algunas de ellas basándose en los mismos hechos. Todas ellas explican el accidente, pero no permiten reforzar la acusación hecha contra el Gobierno de Albania.

En consecuencia, debo presentar las conclusiones de nuestra delegación en esta forma. Si bien los hechos conocidos permiten formular diversas explicaciones e hipótesis acerca de lo ocurrido, no hay absolutamente ninguna prueba de que los incidentes obedecieran a las medidas tomadas por el Gobierno de Albania o en conni-

vencia con él. Estimamos que antes de que este Consejo tome una decisión condenatoria para el Gobierno de Albania, tenemos que probar la acusación. A falta de pruebas, no creo que el Consejo pueda tomar ninguna decisión de ese género. Por lo tanto, creemos que el procedimiento normal y correcto sería que este Consejo se limitase a dar por terminado el asunto por falta de pruebas suficientes.

Sin embargo, no quiero ir tan lejos por el gran respeto que mi país y mi gobierno sienten por la marina de Su Majestad y por el gran papel que ha desempeñado durante la guerra. Hemos sido aliados en el conflicto bélico. Nuestra propia marina operó junto a la marina de Su Majestad, y es natural que lamentemos profundamente los daños y las pérdidas, en particular las pérdidas de vidas humanas, causadas por este lamentable accidente. Creemos, por lo tanto, que la marina de Su Majestad merece toda nuestra consideración y que el asunto debe ser examinado a fondo.

A nuestro juicio, el Comité no ha reunido todas las pruebas existentes. No era esa su tarea. Quizá sería posible obtener pruebas adicionales procediendo, por ejemplo, a realizar audiencias de peritos, audiencias de los miembros de la tripulación de los buques a los que afectaron los incidentes, estudios de los diarios de navegación, inspección del lugar por técnicos, audiencia e interrogatorio de las autoridades locales, etc. De poderse reunir estas pruebas adicionales creo que deberían ser aportadas y estudiadas seriamente.

Empero, creemos que el Consejo de Seguridad no puede hacer gran cosa en este terreno. Desearíamos, por ello, referirnos al Artículo 33 de la Carta, cuyo primer párrafo expresa:

“Las partes en una controversia cuya continuación sea susceptible de poner en peligro el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales tratarán de buscarle solución, ante todo, mediante la negociación, la investigación, la mediación, la conciliación, el arbitraje, el arreglo judicial, el recurso a organismos o acuerdos regionales u otros medios pacíficos de su elección.”

El párrafo segundo del mismo Artículo expresa:

“El Consejo de Seguridad, si lo estimare necesario, instará a las partes a que arreglen sus controversias por dichos medios.”

Estimo que esa es la decisión más apropiada que el Consejo puede tomar, es decir, invocar el párrafo 2 del Artículo 33, e invitar a las partes a arreglar su controversia por los medios expuestos en el primer párrafo de ese Artículo. Mientras se llega a ese arreglo, podremos exa-

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N.º 10, Anexo 22, Apéndice I.

minar cualquier prueba e información adicional que pueda todavía recogerse.

Abrigamos asimismo la esperanza de que tal acción pueda servir para otro propósito. La invitación a los Gobiernos del Reino Unido y de Albania a que inicien negociaciones directas, puede contribuir a aclarar la atmósfera de desconfianza que, indudablemente, existe en estos momentos entre aquellos dos Gobiernos. Muy a pesar nuestro, los primeros debates mantenidos en las sesiones plenarias del Consejo de Seguridad, pusieron de manifiesto que existe mucha desconfianza entre los dos países. Por lo tanto, espero sinceramente que se intentará arreglar la cuestión por negociaciones directas o por otros medios, cuya elección debe ser dejada a los dos Gobiernos interesados. Espero, además, que una tentativa de arreglar este asunto directamente ayudará a vencer esa desconfianza recíproca y disipar las malas interpretaciones, cualquiera sea su naturaleza, y contribuirá así a una mejora en las relaciones entre los dos países.

Quiero añadir, en nombre de mi Gobierno, que el mayor deseo de éste es establecer buenas relaciones entre dos naciones a las cuales consideramos aliadas y amigas.

Sir Alexander CADOGAN (Reino Unido) (*traducido del inglés*): En general, las preguntas que me fueron hechas cuando me presenté ante el Comité, y los hechos consignados en el informe del Comité y en el documento preparado por el representante polaco, se refieren a asuntos que he tratado varias veces en el Consejo de Seguridad. No tengo por ello la intención de examinarlos nuevamente, salvo, quizá, en aquellos casos en que no se han tenido en cuenta mis explicaciones y se han repetido las acusaciones.

Hay que reconocer que el informe del Comité, que tenemos ante nosotros, no aclara mucho las cosas. Da como probado un solo hecho: las averías sufridas por los navíos británicos y las pérdidas de vidas registradas.

Respecto a los demás aspectos del problema, el informe no aporta ninguna conclusión. No expresa opinión acerca de si se había colocado, sin notificación, un campo de minas en el Canal de Corfú, menos de seis meses antes del accidente. No expresa tampoco una opinión acerca de si tal campo de minas fué colocado por el Gobierno de Albania, o con su connivencia o conocimiento. Esta falta de conclusiones no es muy sorprendente. Es natural; si el Comité no estaba convencido de la existencia de un campo de minas, difícilmente podía someter alguna conclusión respecto a quien lo hubiera colocado.

No puedo ocultarles que el informe me ha decepcionado. El hecho de que el representante polaco haya sometido un documento suplementario basta para explicar las dificultades con que ha tropezado el Comité.

No me propongo hacer una crítica decallada. Pero hay un punto que aun no me parece claro: ¿Cuál es la actual situación jurídica de ese informe? Me refiero a las nueve primeras páginas del documento S/300 que el Consejo tiene a consideración. ¿Se trata de un informe preparado en común por los tres representantes? ¿Ha sido aceptado por el representante de Polonia?

Formulo estas preguntas porque el penúltimo párrafo de la sección V declara que "... no ha sido posible ponerse de acuerdo en cuanto a si las minas que causaron daños a los destructores británicos el 22 de octubre de 1946 formaban parte del campo de minas descubierto en las operaciones de limpieza del 13 de noviembre<sup>1</sup>". Por otra parte en la sección VI del documento polaco se expresa: "... que no hay prueba de la existencia de un campo de minas el 13 de noviembre de 1946<sup>2</sup>".

¿Acepta el representante de Polonia esa frase del informe que acabo de citar, o se atiene a la declaración contenida en el informe adicional polaco de que no hay pruebas que demuestren la existencia de un campo de minas en el Canal de Corfú el 13 de noviembre? A mi juicio, las dos frases se contradicen. Sin embargo, quizá no sea eso de una importancia primordial.

El PRESIDENTE (*traducido del inglés*): ¿Desea contestar a esa pregunta el representante de Polonia?

Sr. LANGE (Polonia) (*traducido del inglés*): Creo que es preferible que la respuesta inmediatamente. Suscribimos el informe.

Tenemos aquí un informe aprobado unánimemente por el Comité, así como un informe adicional del representante de Polonia. La sección IV del informe adicional expresa: "El representante polaco no tiene ninguna objeción que hacer a las principales partes del informe; sin embargo, no puede aceptarlo en su forma actual...<sup>3</sup>" El representante de Polonia ha estimado que no figuraban en él todos los hechos que deberían ser incluidos y por esa razón ha sometido el informe adicional.

Respecto a la segunda pregunta formulada por el representante del Reino Unido, en la sección VI del informe adicional leemos lo siguiente: "El representante de Polonia declaró en varias sesiones del Comité que no había pruebas de la existencia del campo de minas descubierto el 13 de noviembre de 1946. A ese respecto existe solamente la declaración británica, y como el Reino Unido es parte en la contro-

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N° 10, Anexo 22.

<sup>2</sup> *Idem*, Apéndice I.

<sup>3</sup> *Idem*.

versia su declaración no puede ser aceptada como prueba<sup>1</sup>.

Ello significa, en este caso particular, que no existe ninguna prueba formal, en el sentido en que los tribunales emplean el término "prueba". Sin embargo, estamos dispuestos a admitir que se han encontrado las minas, como lo sostiene el Reino Unido, sobre todo, después de haber recibido una prueba adicional, el documento XII<sup>2</sup>, que no conocíamos en el momento de redactar el informe.

Sir Alexander CADOGAN (Reino Unido) (*traducido del inglés*): Agradezco al representante polaco la explicación que acaba de darnos. Me satisface saber que está convencido ahora de que se encontraron minas el 13 de noviembre. Estoy seguro de que el Consejo comprenderá las dificultades que tuve que vencer para conciliar la declaración contenida en el informe, que el representante de Polonia decía haber aceptado, con la declaración que aparece en el informe original preparado separadamente por la delegación de Polonia. Ahora creo que lo entiendo.

Si se me permite discutir el documento polaco un poco más en detalle, diré que hay en él uno o dos puntos que me parecen oscuros, por lo cual haré algunas preguntas y formularé varias observaciones. En la declaración del representante de Polonia figuran ciertos puntos que, a mi juicio, piden una rectificación. Nos ha explicado que él había redactado una lista de hechos sobre los cuales creyó que el Consejo podría llegar a tomar una decisión. Por lo tanto, es de cierta importancia que examinemos cuidadosamente esos hechos.

En la sección II del documento polaco se declara que no existen pruebas de que existía un campo de minas en el Canal el 22 de octubre de 1946<sup>3</sup>. Me agradecería saber a qué atribuye el representante polaco las explosiones que, como se ha reconocido, se produjeron a bordo de los navíos británicos, los daños sufridos por esos buques y los muertos y heridos habidos entre los miembros de la tripulación. ¿Sugiere mi colega que esos hechos fueron causados por una mina flotante, por una mina de fondo, o por una mina amarrada que hubiera quedado a la deriva? Creo que esas preguntas son pertinentes. Si afirma que no existía un campo de minas el 22 de octubre, cuando es innegable que hubo explosión en dos barcos británicos, sería interesante conocer los motivos de la explosión.

Sr. LANGE (Polonia) (*traducido del inglés*): Tengo mucho gusto en contestar.

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N° 10, Anexo 22, Apéndice I.

<sup>2</sup> *Idem*, Anexo 23.

<sup>3</sup> *Idem*, Anexo 22, Apéndice I.

Tenemos prueba de que existían dos minas porque han explotado dos minas. Todo lo demás es mera conjetura. Como dije en mi discurso anterior, las conjeturas que podemos hacer son muchas y todas ellas igualmente faltas de prueba. Como ya he dicho, las explosiones se pudieron producir por restos del campo de minas alemán CP-8, que no había sido completamente dragado.

Hay ciertos indicios que nos hacen dudar de la existencia de un campo de minas; en efecto, los hechos Nos. 4 y 6 de nuestro informe adicional revelan que varios cruceros pesados han atravesado el supuesto campo de minas sin que se produjese ningún accidente y los buques han maniobrado en esos parajes durante casi una hora y cuarto sin chocar con las minas.

Mas, con toda franqueza, diré que ignoro si existía un campo de minas. No creo que haya pruebas de ello. Lo único que sabemos es que dos minas han hecho explosión.

Sir Alexander CADOGAN (Reino Unido) (*traducido del inglés*): Al igual que mi colega polaco, me es bastante difícil explicar esas explosiones. Es posible que hayan sido producidas por el choque con minas flotantes. He ahí una primera explicación. Sin embargo, creo que debemos desecharla porque a la sazón había buena visibilidad y los navíos avanzaban lentamente — a diez nudos — y en esas condiciones fácilmente se divisa una mina flotante.

Podría sugerirse que las explosiones fueron motivadas por el choque con minas de fondo. Esa posibilidad es igualmente inaceptable porque, en realidad, la profundidad de las aguas en ese paraje es de 30 brazas y ninguna mina submarina de fondo, necesariamente del tipo magnético o del tipo acústico, puede producir efecto a esa profundidad.

La tercera posibilidad, aparentemente escogida por el representante de Polonia, es que pudo tratarse de minas de un antiguo campo de minas alemán, que por una u otra razón, iban a la deriva. Ahora bien, es absolutamente imposible que las minas puedan ser llevadas a la deriva tan lejos, con sus anclas, sus cables y otros dispositivos. Si se hubiesen desprendido, habrían subido a la superficie y se habrían convertido en minas flotantes. Además, ese canal ha sido dragado por primera vez al final de 1944 por los alemanes; por los Aliados ese mismo año, y una vez más el 13 de noviembre de 1946, y no se encontró ninguna otra mina alemana. Por consiguiente, hubiera sido una coincidencia milagrosa que por medios desconocidos hubiesen entrado dos minas en el Canal y hubiesen hecho volar, por obra del azar, a dos de nuestros navíos. Un matemático podría calcular las probabilidades de que se produjera un hecho tal.

Por mi parte, me siento incapaz de hacerlo. Son infinitesimales.

Voy a estudiar ahora algunos puntos que figuran en el documento polaco. En particular, el párrafo A de la sección V, sobre los acontecimientos relativos a la situación anterior a la explosión<sup>1</sup>.

Me he referido ya al hecho N° 1, según el cual "... el incidente pudo haber sido causado por minas flotantes o por minas que hayan quedado en un campo anteriormente limpiado". El hecho N° 2 se refiere a la vieja historia de la advertencia del General Hodgson. He explicado ya al Consejo la naturaleza de esa advertencia, y no creo necesario fatigar a Vds. repitiendo mis explicaciones, a menos que se me pida que lo haga.

El hecho N° 3 no deja de ser curioso. El preámbulo de la sección V nos recomienda tener en cuenta los tres primeros hechos enumerados en el párrafo A para pronunciarnos sobre las preguntas referentes a si existía un campo de minas y si ese campo de minas fué colocado por Albania o en connivencia con el Gobierno albanés. Veamos lo que dice el hecho N° 3: "El 29 de mayo de 1946, el Gobierno del Reino Unido recibió el texto de una nota dirigida al representante de los Estados Unidos de América por el Jefe del Estado Mayor albanés advirtiéndolo a las autoridades interesadas que los navíos no debían entrar en aguas territoriales albanesas sin previa notificación."

No alcanzo a comprender inmediatamente la relación que existe entre esa nota y el hecho de saber si existía un campo de minas en el Canal de Corfú, o el de si ese campo de minas fué colocado por Albania o en connivencia con el Gobierno albanés, a menos que se quiera deducir de él que en aquella fecha, el 29 de mayo, el Gobierno albanés había colocado o decidido colocar ese campo de minas. No puedo ver ninguna otra relación.

Estudiemos ahora el párrafo B. No estoy enteramente seguro acerca de lo que se ha querido significar con el hecho N° 4. Dice así: "Los cruceros británicos pesados han atravesado sin sufrir averías el supuesto campo de minas, que se afirma era bastante denso, en tanto que otros buques más ligeros chocaron con las minas." Eso podría ocurrir fácilmente, según he explicado ante el Comité. No comprendo qué podría deducirse de ahí, ni creo que ello podía alterar en nada el asunto. En la respuesta que me dió el representante polaco, se refirió a este punto. Sin embargo, si no existía un campo de minas, no alcanzo a comprender qué relación puede haber entre la densidad de tal campo de minas inexistente y la explicación de cómo pudieran producirse las explosiones.

<sup>1</sup>Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N° 10, Anexo 22, Apéndice I.

No veo qué deducción se puede sacar del hecho N° 5: "Un viento oeste, de una velocidad de 15 a 20 millas por hora, empujaba los navíos hacia la costa albanesa". Ignoro si con ese hecho se pretende dar a entender que algunos de nuestros navíos de guerra fueron empujados fuera del canal dragado y chocaron entonces con una mina. En primer lugar, no es verosímil que los navíos de guerra modernos puedan ser desviados de su ruta por un viento de una velocidad de 15 a 20 millas por hora. Pero aun cuando así hubiera ocurrido, aun cuando los barcos hubiesen sido desviados y empujados por el viento fuera del canal y en dirección este, nadie ha sugerido o alegado jamás que alguna vez hubo minas alemanas en esa parte del canal dragado. Las minas habían sido colocadas al oeste del canal.

El representante polaco se ha referido también en su última respuesta al hecho N° 6, al mencionar la hora y cuarto que los navíos estuvieron maniobrando en el supuesto campo de minas. La hora y cuarto fué el tiempo que transcurrió entre la primera y la segunda explosión. Lo que tengo que decir a este respecto es que no maniobraron mucho, como dije en la exposición que hice ante el Consejo de Seguridad al comienzo de esta discusión. En el segundo destructor se produjo una explosión inesperada y se envió inmediatamente en su ayuda al primer destructor que se mantuvo cerca del buque averiado. Estimo que hubiese sido difícil realizar cualquier maniobra mientras el primer navío remolcaba al otro; es exacto que aquél logró conducirlo a remolque, en dirección oeste, hasta el puerto de Corfú.

He aquí el hecho N° 7: "El 29 de octubre de 1946 tres lanchones de la UNRRA atravesaron el citado campo de minas sin sufrir daños". No lo niego. Con ese hecho se trató de demostrar que no existió tal campo de minas. En realidad, los lanchones podrían haber atravesado sin sufrir daños, aun cuando hubiesen sido de gran calado. En realidad, creo que eran de bastante poco calado como para pasar por encima de las minas.

No tengo la intención de comentar el hecho N° 8, a menos que así se me pida. En cuanto a los hechos N°s 9 al 13, estimo que por las razones expuestas ya ante el Consejo de Seguridad, no tienen nada que ver con la cuestión.

Examinemos el hecho N° 14. Debo recordarles que se han reunidos estos hechos a fin de que el Consejo tomase una decisión acerca de si existió un campo de minas y si ese campo de minas fué colocado por Albania o en connivencia con el Gobierno albanés. El hecho N° 14 consiste en la declaración del representante albanés según la cual cabe la posibilidad de que las minas hubiesen sido colocadas a favor de la

oscuridad y sin el conocimiento de las autoridades costaneras de Albania. Desearía preguntar al representante polaco si atribuye alguna importancia a esa declaración.

Finalmente, en la sección VI, leo lo siguiente: "El representante polaco declaró en varias sesiones del Comité que no hay pruebas de la existencia de un campo de minas el 13 de noviembre de 1946. A ese respecto, se cuenta sólo con la declaración británica, y como el Reino Unido es parte en la controversia, esa declaración no puede ser aceptada como prueba". Pero Albania, ¿no es asimismo parte en la controversia?

El PRESIDENTE (*traducido del inglés*): ¿Desea contestar el representante de Polonia? ¿Desea hacerlo también el representante de Albania?

Sr. LANGE (Polonia) (*traducido del inglés*): Las preguntas van dirigidas esencialmente a mí, de modo que las contestaré brevemente.

Ante todo, deseo señalar que esta lista de diecinueve hechos, no es sino una lista de hechos que hemos considerado importantes en relación con el problema. Nos hemos limitado a consignar esos hechos por escrito y sin la intención de apoyar ninguna conclusión determinada. A ese respecto, nuestra intención no era presentar una conclusión, sino más bien una lista de hechos.

A la pregunta formulada por Sir Alexander Cadogan en relación con el hecho N° 3, a saber, que el Gobierno albanés advirtió a las autoridades británicas que los navíos no debían entrar en aguas territoriales, sin previa notificación, debo responder que ese hecho fué titulado: "Hechos relativos a la situación anterior a la explosión." No pensamos relacionar especialmente ese hecho con la cuestión de saber si existió un campo de minas. Es simplemente que lo creímos interesante y por ello lo incluimos en la lista.

Sin embargo, estimo que sería muy difícil llegar a una conclusión respecto a la existencia de un campo de minas. Las minas encontradas el 13 de noviembre (en nuestra lista figuran como hecho N° 16) eran absolutamente nuevas y no podían haber estado sumergidas más de dos meses. El documento XII que nos ha sido sometido hoy, declara lo mismo. En consecuencia, no puede haber ninguna vinculación entre esta cuestión y la nota enviada por el Gobierno albanés, que debe ser interpretada meramente como un deseo del Gobierno de Albania de proteger en alguna forma sus aguas territoriales. No veo, pues, ninguna vinculación entre esa nota y la cuestión del campo de minas.

En cuanto al tipo de minas que pudieron motivar las explosiones, deseo mencionar que existe una probabilidad, una mera probabilidad, a

saber: que esas minas proviniesen del antiguo campo de minas alemán CP-8, cualquiera que sea el nombre que a éste le demos. Ignoramos cuántas minas había y si eran o no minas flotantes; pero es un hecho, según los informes que poseo—no tengo aquí la documentación, pero puedo suministrarla si es necesario—que ese campo estaba situado al este del estrecho. En consecuencia, el viento pudo realmente haber desviado los barcos en esa dirección.

Respecto al hecho N° 6, acepto la rectificación de que los barcos no realizaron ninguna maniobra especial entre las dos explosiones. Sin embargo, deseo señalar que Sir Alexander declaró en su exposición ante el Consejo de Seguridad, al discutirse esta cuestión: "Los miembros de la tripulación lucharon para mantener los barcos a flote y regresar al puerto de Corfú, a reducida velocidad y en condiciones peligrosísimas. Tuvieron éxito en esta empresa. Después de casi doce horas de duros esfuerzos, ambos barcos lograron recorrer las millas que los separaban de Corfú". No hay duda de que algunos navíos maniobraron después de las explosiones. Sin embargo, no ocurrió ningún otro accidente, lo cual contradice lógicamente el alegato de que existía un denso campo de minas. A mi juicio, no es posible sacar otras conclusiones.

Respecto a la sección VI del informe adicional y al hecho N° 14—la afirmación del representante albanés de que existía la posibilidad de que las minas hubiesen sido colocadas sin el conocimiento de las autoridades costaneras de Albania—he explicado ya, en parte, esos puntos. Aceptamos sin reservas el hecho de que las minas fueron descubiertas el 13 de noviembre, según está expresado en el informe del comandante de la flotilla de dragado de minas. Cuando dijimos que no existían pruebas, quisimos significar que, a la sazón, el documento<sup>2</sup> no estaba en nuestro poder y no teníamos más que la declaración de una de las partes interesadas. No negamos el hecho; pero a ese tipo de testimonio se le suele llamar en los tribunales "prueba inadmisibles". Naturalmente, análoga observación cabe hacer respecto a la declaración del representante de Albania.

Sir Alexander CADOGAN (Reino Unido) (*traducido del inglés*): Agradezco al representante de Polonia que haya respondido a mis preguntas. No alcanzo a comprender la razón por la cual la declaración del representante de Albania está incluida en la lista de hechos, mientras que la declaración británica no es aceptada so pretexto de que el Reino Unido es parte en la controversia.

No voy a retener la atención del Consejo más tiempo de lo indispensable; por consiguiente,

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, N° 15, pág. 168.

<sup>2</sup> Documento XII.

no consideraré los hechos N<sup>os</sup> 14 a 19, en partes, porque me he referido a ellos en varias ocasiones, y en parte porque estimo que esos hechos no tienen mucha importancia.

Sin embargo, hay uno que desearía comentar: el hecho N<sup>o</sup> 17, que dice: "El documento VIII, sometido por el representante del Reino Unido<sup>1</sup> revela que la mina más próxima a la costa albanesa, descubierta, según se afirma, el 13 de noviembre, estaba a 525 yardas de la costa, mientras que, de acuerdo con la declaración británica, las minas se hallaban sólo a 300 yardas de la costa."

Hay aquí una discrepancia que podría juzgarse importante. He estudiado esta cuestión tan cuidadosamente como me ha sido posible, y opino que el documento VIII, que es una reproducción bastante tosca de la carta, podría interpretarse como una demostración de que la mina más próxima estaba a 525 yardas de la costa. Sin embargo, como no lo ignoran los miembros del Comité, y creo que en estos momentos lo saben también los miembros del Consejo de Seguridad, hemos presentado un calco de la carta geográfica que acompañó el informe del comandante de la flotilla barreminas. Admito que hubo un error en mi declaración. Haciendo las mayores concesiones, concederé al representante de Polonia que las minas estaban a 450 yardas y no a 300. No creo que ese hecho sea de una importancia decisiva, pero reconozco que conviene dejar aclarado ese punto.

Hay otro punto en el documento polaco sobre el cual me veo obligado a hablar. En la sección VII de ese documento se trata de negar la validez del testimonio presentado por el capitán de fragata Mestre, de la marina francesa, fundándose en el hecho de que "en su declaración del 16 de noviembre" — cito el documento polaco — "dice que fueron llevadas a tierra dos minas, una de las cuales él examinó, no pudiendo hacer lo propio con la otra debido a la oscuridad". El 23 de noviembre el capitán Mestre declara que "debido a la dificultad para desembarcar antes de la caída de la noche, no pude examinarlas personalmente sobre la costa".

Esto da la impresión de que, en su primer informe, el capitán Mestre declaró que había examinado una de las minas sobre la costa, y en el segundo, que no había sido posible llevar las minas a tierra. Pero, leyendo bien el primer informe, se advierte que el capitán Mestre no declara haber desembarcado; en efecto, no lo hizo. He investigado cuidadosamente todos sus movimientos y está perfectamente claro — estimo que los miembros del Consejo se encontrarán en condiciones de pensar también así,

una vez que hayan leído el informe del comandante de la flotilla de dragaminas que acabo de distribuirles — que el capitán Mestre no fué, en verdad, a tierra. Al final de la sección VII, el documento polaco dice: "El informe del capitán Mestre no da la situación de las minas ni el lugar en que se efectuó la operación de dragado; sólo se indica en él de una manera general que la operación se realizó en el Canal de Corfú."

El representante de Polonia sabe más de lo que dice, porque cuando yo aparecí ante el Comité acompañado de mi ayudante naval, le entregamos la carta de las operaciones de dragado. Le señalamos la posición del buque a bordo del cual se encontraba el capitán Mestre y le explicamos los movimientos que ese marino realizó después de las operaciones. Por consiguiente, el representante de Polonia conoce exactamente adónde fué conducido el capitán Mestre y el lugar en que se realizó el dragado. Me he creído obligado a hacer estas observaciones, en primer término, para tomar la defensa de ese oficial naval, y en segundo lugar, para demostrar que la contradicción que aparece en su testimonio es aparente y no real.

A menos que Vds. me lo soliciten, no entraré en otros detalles. Para concluir, desearía, si se me permite, repetir lo que creo haber dicho ya más de una vez, y resumir el asunto tal como yo lo veo. En esta oportunidad me limitaré a hacerlo en términos muy simples y concisos.

El 22 de octubre de 1946 minas amarradas hicieron volar a dos de nuestros buques que navegaban por el canal que había sido dragado con anterioridad. Las operaciones de dragado de minas realizadas el 13 de noviembre revelaron la existencia de un campo de minas amarradas, formado por unas 22 minas colocadas en la ruta seguida por esos navíos. Esas minas no podían haber estado sumergidas más de seis meses — nuestros técnicos navales afirman que no más de dos. Puesto que las minas fueron encontradas a 450 yardas de la costa, y dando por supuesto que no fueron colocadas por los albaneses, nos resulta difícil creer, por las razones que he dado tanto al Consejo de Seguridad como al Comité, que las minas puedan haber sido colocadas sin conocimiento del Gobierno de Albania. Hemos reconocido ya que no nos es posible presentar un testigo ocular de la colocación de las minas. En esas condiciones, debemos limitarnos a hacer deducciones de los hechos comprobados y me atrevo a afirmar que si la serie de acontecimientos que acabo de resumir no nos da un ciento por ciento de certidumbre de la culpabilidad de Albania, establece por lo menos un porcentaje de mucho más de noventa.

El representante de Polonia declaró que si yo hacía una acusación, debía estar en condiciones de probarla. Creo haberlo hecho. El

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N<sup>o</sup> 6, Anexo 15, documento VIII.

representante de Polonia dijo, además, que no bastaba que la parte contraria en la controversia no estuviese en condiciones de probar la falsedad de la acusación. Acepté sin reservas ese principio pero, sea como fuere, por lo menos en mi país, no es absolutamente necesario presentar en todos los casos un testigo ocular. Se puede fundamentar una acusación sobre la base de hechos evidentes, aun cuando no constituyan de por sí pruebas absolutas. Así es como entendemos nosotros este asunto.

El representante polaco ha tratado, creo, de presentar la cadena de acontecimientos en forma distinta. He aquí cómo, a juicio de mi colega, se habrían producido los acontecimientos.

El 22 de octubre, minas a la deriva hicieron volar nuestros buques. Es evidente que no nos ha sido posible obtener ninguna explicación clara acerca de cómo ocurrió ese hecho, pero el accidente tiene que haber sido producido por el choque con antiguas minas amarradas, procedentes del campo de minas alemán, que habían quedado a la deriva, o bien por minas flotantes o minas de fondo. Creo haber desechado la posibilidad de que fuesen minas flotantes o minas de fondo por la explicación que di anteriormente. Esas antiguas minas alemanas habrían cambiado de lugar por alguna razón, y llegado a los sitios señalados en la carta donde nuestros barcos chocaron con ellas. Es realmente imposible—no es necesario que repita los motivos que tengo para suponerlo así—que esas dos minas alemanas a la deriva, circunstancia que nadie puede explicar, hayan chocado precisamente con esos dos barcos. Es enteramente increíble. Sin embargo, el representante de Polonia está seguro de ello y hasta ha manifestado dudas acerca de si hubo en realidad un campo de minas el 22 de octubre.

Estimo que el documento polaco intentaba demostrar, en primer lugar, que no existió el campo de minas, y tengo la impresión de que el representante polaco se ha apartado ligeramente de esa posición, porque ahora se limita a dudar de la existencia de ese campo el 22 de octubre. Si se expresa duda sobre si existió un campo de minas el 22 de octubre, se está entonces frente a la dificultad de explicar la procedencia de las minas descubiertas el 13 de noviembre. Pero aun en este caso, si he comprendido bien, el representante de Polonia no se decide a dar una razón; nos ha dado dos explicaciones: una, que las minas fueron colocadas entre el 22 de octubre y el 13 de noviembre por una tercera potencia; otra, más simple todavía, que no había mina alguna. Sin embargo, creo que el representante polaco se ha apartado ligeramente de esa última posición.

Pregunto ahora: ¿Qué grado de verosimilitud existe en esta fantasía del representante polaco?

Es imposible, por muchos conceptos, que los acontecimientos se hayan desarrollado como lo ha sugerido el representante polaco, y aunque la lista de hechos que he enumerado no les haya convencido, tengo la esperanza de que la mayoría de los miembros del Consejo estará de acuerdo en que he dado una explicación lógica y verosímil en todos sus puntos. La única consideración que podría provocar alguna duda es lo difícil que nos resulta imaginar la razón por la que Albania habría deseado hacer volar nuestros barcos y los motivos que pudo tener para tal acción. Pero, como ya he señalado, las diatribas del representante de Albania, ese encono inexplicable que el Gobierno albanés siente hacia nosotros, es bastante para dar un motivo que, en otro caso, habríamos supuesto que faltaba.

Les hago notar que en el curso de los debates del Consejo de Seguridad y del Comité ningún hecho importante ha venido a debilitar nuestra tesis en ningún punto fundamental. Por consiguiente, tengo el honor de someterles la siguiente resolución en la que incluyo las propuestas que hice en mi primera declaración ante el Consejo de Seguridad, el 18 de febrero. Leeré el texto de la resolución. En la copia que he distribuido entre los miembros del Consejo, la primera palabra del segundo párrafo: "invita" debe ser reemplazada por "recomienda".

*"El Consejo de Seguridad,*

*"Habiendo considerado las declaraciones de los representantes del Reino Unido y de Albania, respecto a una controversia entre el Reino Unido y Albania, surgida como consecuencia de un incidente ocurrido el 22 de octubre de 1946 en el Canal de Corfú, en el cual fueron averiados por minas dos buques británicos, y resultaron muertos y heridos en sus tripulaciones.*

*"1. Comprueba que se colocó, sin previa notificación por el Gobierno albanés o con su connivencia, un campo de minas en el Canal de Corfú, que causó averías graves a buques de Su Majestad, resultando muertos y heridos en sus tripulaciones;*

*"2. Recomienda a los Gobiernos del Reino Unido y Albania que arreglen la controversia, basándose en las conclusiones del Consejo, mencionadas en el precedente párrafo 1 y que, en caso de no llegar a un arreglo, cualquiera de las dos partes podrá pedir al Consejo que prosiga el examen de la cuestión;*

*"3. Resuelve mantener esa controversia en el orden del día hasta que ambas partes declaren haberla arreglado en forma satisfactoria;*

*"Y considerando que la colocación de minas en tiempo de paz, sin notificación previa, constituye un acto que no tiene justificación y un delito contra la humanidad; y conside-*

rando que es deber de los Gobiernos eliminar rápidamente 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 están obligados a dragar o autorizar el dragado de todas aquellas partes de sus aguas territoriales donde hay motivos para sospechar la presencia de minas."*

En conclusión, permítaseme decir una palabra respecto a las observaciones finales del representante de Polonia. Ha sugerido que el Consejo no debe tomar ninguna medida, excepto pedir a las dos partes en la controversia que se reúnan y traten de negociar un arreglo amistoso. Lo único que pido al Consejo es que lea la última nota que recibimos del Gobierno de Albania. Nosotros intentamos arreglar este asunto antes de traerlo ante el Consejo de Seguridad. No deseábamos someterlo a consideración del Consejo. Me refiero a la última nota que hemos recibido<sup>1</sup>. Estoy seguro de que se convencerán Vds. de que incluso en aquella fecha, diciembre de 1946, no se vislumbraba ninguna posibilidad de concertar un arreglo con el Gobierno de Albania.

Si después de todo este debate, el Consejo no se encuentra en condiciones de tomar una decisión y no hace ningún informe o recomendación, y cree que el Gobierno de Albania estaría ahora mejor dispuesto para negociar con nosotros, siento que es completamente inútil sugerir que el Consejo haga una obra útil solicitándonos que tratemos una vez más de negociar un arreglo directamente con el Gobierno albanés.

El PRESIDENTE (*traducido del inglés*): Se hace tarde y es evidente que hoy no podremos hacer un examen completo del asunto. A mi juicio, sería preferible suspender la sesión. Continuaremos tratando el tema mañana a las 11 horas. ¿Están de acuerdo los señores miembros del Consejo?

Sr. GROMYKO (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) (*traducido del inglés*): Señor Presidente, sería más conveniente que se suspendiese esta sesión hasta mañana a las 15 horas en vez de las 11 horas.

<sup>1</sup> Véanse las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*, Segundo Año, Suplemento N° 3, Anexo 8, pág. 24.

El PRESIDENTE (*traducido del inglés*): Estimo que podríamos reunirnos a las 11 de la mañana y después a las 3 de la tarde, porque no creo que será posible concluir nuestro trabajo durante la mañana. Trataré de conciliar las recomendaciones que he recibido, porque esa es mi función. Nos encontraremos, pues, a las 11 de la mañana y probablemente acordaremos reunirnos nuevamente a las 3 de la tarde.

Sr. EL-KHOURI (Siria) (*traducido del inglés*): Señor Presidente, puesto que en el día de hoy los miembros del Comité sólo han expuesto sus puntos de vista, sería preferible esperar a que se distribuya el acta taquigráfica de la sesión del Consejo y pueda ser leída por los miembros, antes de tomar una decisión sobre el asunto. No creo que el acta de la sesión pueda estar lista y distribuida antes de mañana a las 11 de la mañana. Creo, incluso, que convendría no tratar mañana de este asunto. Hay que estudiar las largas discusiones de hoy y examinar, en particular, los puntos de vista de los miembros del Comité, que por primera vez nos fueron expuestos en la fecha. Por consiguiente, estimo que convendría aplazar la discusión más amplia de este asunto hasta la semana próxima.

Sir Alexander CADOGAN (Reino Unido) (*traducido del inglés*): Señor Presidente, ¿puedo solicitar a Vd. que nos indique los puntos que figurarán en el orden del día de las próximas sesiones? Generalmente el Consejo no celebra sesión los sábados y tengo la impresión de que el orden del día para el lunes y el martes está ya fijado. Por lo tanto, si no nos reunimos mañana para discutir esta cuestión, ello significará que el debate quedará suspendido hasta el miércoles próximo.

El PRESIDENTE (*traducido del inglés*): Creo que el martes de la próxima semana está libre, de modo que podríamos reunirnos ese día. Sin embargo, reconozco que la objeción del representante de Siria merece también una consideración especial; a las 10 de la mañana recibiremos una copia del acta taquigráfica y deberíamos reunirnos una hora después. Por consiguiente, como deseo dar a los representantes el tiempo necesario para estudiar la cuestión, prefiero convocar al Consejo para mañana a las 3 de la tarde.

*Se levanta la sesión a las 18.35 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  
Norregade 6  
COPENHAGUE
- Ecuador**  
Muñoz Hermanos y Cía.  
Nueve de Octubre 703  
Casilla 10-24  
GUAYAQUIL
- Egipto**  
Librairie "La Renaissance  
d'Égypte"  
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<sup>e</sup>
- 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  
WELLINGTON
- 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, EDIMBURGO,  
MÁNCHESTER, CÁRDIFF,  
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
- Yugoeslavia**  
Drzavno Preduzece  
Jugoslovenska Knjiga  
Moskovska Ul. 36  
BELGRADO