

soviétique, a insisté pour que les dépenses soient défrayées par les "pays donateurs". L'Inde et dix-huit autres pays du bloc arabo-asiatique ont proposé la nomination d'un groupe de neuf membres pour discuter la question plus à fond. De leur côté, vingt pays de l'Amérique latine ont proposé de suivre le barème des Nations Unies jusqu'à concurrence de 5 millions de dollars, quitte à compléter cette somme par des contributions bénévoles. Selon une proposition des États-Unis, il fallait, conformément au barème de 1957, porter le maximum à 10 millions de dollars.

Le 20 décembre, la Cinquième Commission a adopté une recommandation voulant que l'ONU absorbe les frais de la FUNU. Jusqu'à concurrence de 10 millions, ces frais seraient répartis entre les États membres selon l'échelle de cotisations s'appliquant au budget ordinaire de 1957. La question de répartir les dépenses supplémentaires serait examinée par un comité spécial composé de représentants des pays suivants: Canada, Chili, États-Unis, Inde, Libéria, Salvador, Suède et URSS. Le projet de résolution renfermant cette recommandation alliait donc la proposition américaine à une modification de la proposition indienne. Il fut adopté par 57 voix contre 8, et 9 abstentions.

L'Assemblée générale avait approuvé le dégagement du canal de Suez à titre de nécessité urgente; c'était là une question particulièrement importante pour les nombreux pays atteints économiquement par le blocage. Comme il l'indiquait dans son rapport du 20 novembre sur les dispositions à prendre en vue du dégagement, le secrétaire général, dès après l'adoption de la résolution du 2 novembre, avait commencé à étudier les possibilités techniques d'engager à cette fin les services de compagnies privées du Danemark et de la Hollande. Le lieutenant-général Raymond A. Wheeler, ingénieur retraité de l'armée américaine, possédant une vaste expérience dans les travaux de renflouage et de reconstruction, a été nommé conseiller technique en chef du secrétaire général. On a entrepris au début de décembre une exploration des débris de quelque cinquante navires et de deux ponts, tout en reconnaissant que les opérations de renflouage dans la section du canal placée sous contrôle égyptien ne pouvaient commencer avant le retrait définitif des forces anglo-françaises. Immédiatement après l'application du cessez-le-feu, des vaisseaux anglo-français avaient entrepris le dégagement du port de Port-Saïd et du tronçon le plus septentrional de la voie, long de 25 milles, qu'occupaient les troupes britanniques et françaises. Vers le début de décembre, un chenal praticable pour des navires d'un déplacement de 10,000 tonnes avait été dégagé dans ce secteur.

Les négociations entamées entre le secrétaire général et les autorités égyptiennes quant au détail des travaux de dégagement entrepris par les Nations Unies, notamment en ce qui avait trait à l'utilisation des services de renflouage anglo-français, ont abouti à un accord sur la manière d'organiser les travaux. On a rassemblé une flotte de renflouage, placée sous le contrôle des Nations Unies et comprenant des unités de la flotte anglo-française. Il a été décidé d'un commun accord que ces dernières n'auraient plus rien à voir au dégagement à la fin de janvier 1957, alors que les travaux dans la partie septentrionale du canal seraient presque achevés. Le 28 décembre, la flotte de renflouage des Nations Unies était à l'œuvre à divers points des autres tronçons du canal. La question du financement des travaux, qui est difficile et compliquée, restait à l'étude à la fin de l'année.