

NACIONES UNIDAS
CONSEJO
DE SEGURIDAD

UN LIBRARY

APR 10 1975

UN/SA COLLECTION



Distr.
GENERAL

S/11594/Add.2 (Part II)

2 abril 1975

ESPAÑOL

ORIGINAL: ESPAÑOL/FRANCES/
INGLES

SEPTIMO INFORME DEL COMITE DEL CONSEJO DE SEGURIDAD ESTABLECIDO EN
CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCION 253 (1968) RELATIVA A LA CUESTION DE
RHODESIA DEL SUR

Adición

ANEXOS*

- V. Casos iniciados sobre la base de información suministrada al Comité por particulares y organizaciones no gubernamentales
- VI. Respuestas recibidas de los gobiernos en relación con la aplicación del párrafo 21 del segundo informe especial del Comité aprobado por resolución 333 (1973) del Consejo de Seguridad
- VIII. Lista de expertos

* El anexo I del presente informe ha sido publicado como documento S/11594/Add.1; los anexos II, III y IV se han incluido en la parte I de la presente adición; y el anexo VII se publicará como documento S/11594/Add.3. La nota explicativa y la lista completa de los casos que está examinando actualmente el Comité figuran en la parte I de la presente adición.

Anexo V

CASOS INICIADOS SOBRE LA BASE DE INFORMACION SUMINISTRADA AL COMITE
POR PARTICULARES Y ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES a/

Caso No. INGO-1. Rhodesia del Sur y los Campeonatos Mundiales de Arada de Irlanda: información suministrada por el Movimiento Anti Apartheid de Dublín, Irlanda

1. La información anterior relativa a este caso figura en el sexto informe.
2. A continuación se proporciona información adicional relativa a las medidas adoptadas respecto del caso con posterioridad a la presentación de ese informe.
3. Se recibió de Irlanda una respuesta de fecha 4 de enero de 1974, cuya parte esencial dice lo siguiente:

"La mencionada competencia tuvo lugar el 5 y el 6 de octubre de 1973. El Gobierno de Irlanda sólo tenía conocimiento de que participaban dos competidores y un entrenador de Rhodesia del Sur. Los organizadores de la competencia han indicado que todos los competidores participaban en ella a título personal y no en calidad representativa, que no se concedieron trofeos por equipos a ningún país o Estado, que no se izaron banderas nacionales (excepto la del país huésped) y que no se tocó ningún himno nacional.

El Gobierno de Irlanda lamenta que no se disponga de información oficial sobre el método de transporte o el tipo de documentos de viaje utilizados por los competidores procedentes de Rhodesia del Sur. Tampoco se dispone de información oficial sobre la ruta seguida por los competidores de Rhodesia del Sur para llegar a Irlanda o cuando salieron de ésta. Las personas que entran a Irlanda desde fuera de la zona común de viajes, o sea, de cualquier otro lugar que no sea Irlanda del Norte o la Gran Bretaña, están sujetas a control de pasaportes en el puerto o aeropuerto de entrada. Ninguna persona que llegase a un puerto o aeropuerto irlandés procedente de fuera de la zona común de viajes con un documento de viaje de Rhodesia del Sur sería admitida en Irlanda en contravención de la resolución 253 (1968).

Respecto a la cuestión de los criterios según los cuales se seleccionó en Rhodesia del Sur a las personas de que se trata, el Gobierno de Irlanda no tiene medio de averiguar cuáles fueron estos criterios.

El Gobierno de Irlanda confía en que la información anterior será útil al Comité del Consejo de Seguridad establecido en cumplimiento de la resolución 253 (1968) relativa a la cuestión de Rhodesia del Sur. El Gobierno de Irlanda tendrá mucho gusto en proporcionar cualquier otra información que el Comité considere necesaria."

a/ La lista de particulares y organizaciones no gubernamentales que dirigieron comunicaciones al Comité durante 1974, mencionada en el párrafo 103 del presente informe, se agrega a este anexo como apéndice.

4. En la 195a. sesión, celebrada el 21 de mayo de 1974, el Comité examinó la cuestión y decidió dar por terminado el caso.

Caso No. INGO-2. Joba/Etb. Zephyr Co., Amsterdam: información suministrada por el Anti-Apartheids Beweging Nederland

1. La información anterior relativa a este caso figura en el sexto informe.
2. A continuación se proporciona información adicional relativa a las medidas adoptadas respecto del caso con posterioridad a la presentación de ese informe.
3. En la 194a. sesión, celebrada el 17 de mayo de 1974, el Comité pidió al experto económico que resumiese la información disponible enumerando, en particular, las compañías de la red Zephyr, sobre la base de la cual el Comité pudiese establecer sus prioridades para ocuparse del caso.
4. El resumen de la información presentada posteriormente al Comité contenía los puntos siguientes:

a) La denuncia relativa a la red Zephyr fue hecha inicialmente en el diario holandés Volkskrant y en el diario inglés Daily Mirror. El Stichting Anti-Apartheids Beweging Nederland (AABN) publicó y presentó al Comité información más detallada. En la información de que se trata se indica que la compañía holandesa llamada Joba/Etb. Zephyr Co., de Amsterdam, negocia con artículos procedentes de Rhodesia del Sur, o destinados allí, en violación de las sanciones económicas de las Naciones Unidas contra ese régimen. En particular, se dice que la compañía mantiene relaciones con varias empresas de Europa, Japón y África meridional con objeto de facilitar el suministro de productos de esas compañías a Rhodesia del Sur o la venta en el exterior de productos sudrhodesios.

b) Es característico de las operaciones de la red Zephyr que el proveedor nunca conoce el destino final de sus artículos. Se le pide que envíe sus artículos a los clientes rhodesios por conducto de una dirección intermediaria. Por ejemplo, si una compañía acepta un pedido de la Zephyr de Amsterdam, los artículos deben enviarse a la empresa Sabal de Rotterdam, auxiliar de la Zephyr. El pago debe hacerse generalmente por conducto del banquero holandés Van Lanschot y, ocasionalmente, por intermedio del United Overseas Bank de Ginebra.

c) El problema no consiste solamente en detener las operaciones de la Zephyr de Amsterdam, sino también en refrenar toda la red Zephyr, que contribuye al movimiento comercial ilícito hacia Rhodesia del Sur y desde ésta e impedir que empresas como las compañías Société commerciale d'affrètements et de combustibles (SCAC), en Francia y Lemano en Suiza, actúen como pantallas de aquella organización internacional.

d) El rompimiento de la red Zephyr debe también servir para poner al descubierto otras actividades de la red Affretair, que recientemente ha recibido amplia publicidad y ha sido objeto de mucha atención por parte del Comité. Ya ha habido

pruebas de que las dos redes están vinculadas. Por ejemplo, se sabe que la compañía francesa SCAC desempeña un importantísimo papel complementario para los vuelos de la Affretair y, además, sirve de pantalla francesa de la red Zephyr.

e) La Joba Chemicals, compañía internacional de comercio en productos químicos y farmacéuticos ligeros, establecida hacia 1948, finalmente participó activamente en el comercio de mercaderías generales con Rhodesia del Sur, después de la aplicación de las sanciones contra ese país. Hacia 1970 se hicieron algunas racionalizaciones para integrar en la red internacional Zephyr la estructura de clientes y proveedores de la Joba, en la medida que ésta entrañara comercio con Rhodesia. Se consolidó a los clientes rhodesios en dos grupos principales: Central African Pharmaceuticals (CAPS) y AROMEX. Los comprendidos en el grupo CAPS participaban constantemente como compradores de productos químicos extranjeros ligeros y pesados y de una pequeña cantidad de medicamentos, y los del grupo AROMEX como compradores de una amplia gama de mercaderías generales, herramientas industriales y repuestos. La Zephyr de Amsterdam fue creada en 1970 por los propietarios/directores de la Joba Chemicals y, de hecho, no es más que una organización ficticia cuya función era encubrir el comercio ilícito de la Joba con Rhodesia del Sur.

f) Otra innovación hecha en 1970 fue la creación en Rotterdam de una compañía auxiliar de la Zephyr con el nombre de Sabal. Esta compañía de transporte y embarques fue establecida como organización hermana de la Zephyr de Amsterdam por los propietarios/directores de la Joba Chemicals para encargarse del movimiento físico real de los artículos.

g) Los artículos destinados a Rhodesia del Sur eran enviados por la Sabal a direcciones de intermediarios, siguiendo instrucciones de la red Zephyr. Si la dirección del intermediario era Beira, se reunían allí los artículos o se los enviaba directamente al cliente rhodesio. Sin embargo, en su mayoría los artículos se enviaban a la conocida compañía francesa de embarques SCAC, que operaba desde Ruán, SCAC hacía a su vez el envío a un último intermediario ya fuese en Beira o en Lourenço Marques. Las instrucciones de embarque procedían invariablemente de la oficina de la Joba Chemicals e iban acompañadas de advertencias expresas de que los artículos debían "neutralizarse", esto es, que en el empaque no se debía hacer referencia alguna al proveedor y que en ninguna circunstancia el cliente en Rhodesia había de conocer el origen de sus artículos.

5. Agregados al resumen había dos cuadros: el primero era una lista completa de todos los países con los que ha tenido trato la Zephyr de Amsterdam, clasificados en orden de importancia según el número de proveedores y clientes, en la forma siguiente:

Cuadro 1Estructura de clientes y de proveedores

<u>Proveedores</u>	<u>Número</u>
República Federal de Alemania	61
Italia	21
Reino Unido	24
Bélgica	17
Japón	14
Estados Unidos de América	14
Suiza	12
China	11
Francia	10
Finlandia	9
Chile	7
Israel	6
Hungría	5
Suecia	4
Checoslovaquia	4
Rumania	4
Yugoslavia	3
Bulgaria	2
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	2
Cuba	1
República Democrática Alemana	1

Clientes

Nigeria	64
India	45
Pakistán	9
Malasia	8
Argentina	5
México	5
República de Viet-Nam	5
Zambia	5
República Unida del Camerún	4
Canadá	4
Sri Lanka	4
Etiopía	3
Perú	3
Sudáfrica	3
Venezuela	3
Tanzanía	2

Cuadro 1 (continuación)

<u>Clientes/Proveedores</u>	<u>Número</u>
Hong Kong	22
Turquía	13
España	9
Dinamarca	6
Portugal	3
<u>Diversos</u>	
Países Bajos	170

En el segundo cuadro se enumeraban todas las empresas, clasificadas por país o región, con las que la Zephyr de Amsterdam ha negociado regularmente, junto con los bienes o servicios y el valor en dólares correspondiente a las transacciones ilícitas y las fechas de esas transacciones, en la forma siguiente:

Cuadro 3

Conexiones comerciales participantes en transacciones eléctricas con Alemania del Sur

<u>País</u>	<u>Establecimiento</u>	<u>Bienes o servicios</u>	<u>Valor (Millones de M.D.M.)</u>	<u>Fecha de la transacción</u>	
<u>Alemania, República Federal de</u>	Braun, AG	...	...
	Braun Aktiengesellschaft	...	...
	Carl Felik	...	...
	Chemoplast Ottokar Hermann R.G.	...	...
	Engen Lutz	Repuestos para máquinas	81	abril	73
	L. Geissinger	Artículos de caucho	1 400	15 mayo	73
	Heitmann and Brueur	Repuestos para motores	777	abril	73
	Hoepfner Gebr.	Alitráxis de aluminio	200	4 abril	73
			4 100	4 junio	73
		Hoppenstedt Verlag	
	Karl Gerhards Nachf.	...	...
	Paul and Co.	Joyas de fantasía	100	abril	73
	SE Fahrzeugwerke G.m.b.h.	...	...
	Vollmer Werke	Repuestos para máquinas	100	abril	73
<u>Austria</u>	Biochemie Gesellschaft, s.r.l.h.	Polvos de caucho	200	18 abril	73
	Trodal-Werke	...	...
<u>belgica</u>	Kerplas, Service administratif du commercial	...	...
	United Match Factories	...	...
<u>Checoslovaquia</u>	Motokov Foreign Trade Corporation	...	...
	Unicoon, Coop Export and Import Enterprise	...	...
<u>España</u>	Patricio Lcheverría, S.A.	Herramientas	100	5 junio	73
<u>Estados Unidos de América</u>	R.F. Goodrich, Chemical Co.	...	...
	House of Westmore	...	...
	Tuftane Film and Sheet	...	...
<u>Francia</u>	Ets Lançôme	...	...
	Saint Gobain, Desjonvères	...	...
		Nota de crédito	2 000	10 mayo	73
		...	100	18 mayo	73
	SCAC	Teléfono	1 000	4 junio	73
<u>Hong Kong</u>	Eric seare	...	...
	Hong Kong Trade Development Council	...	...
	Masr. Yang and Co.	...	...
	Perfect Products Co., Ltd.	...	...
	Quality Products Corporation, Ltd.	...	...
	Strat. robe	...	...	10 mayo	73
<u>Italia</u>	Ankerfarm, S.p.A.	...	...
	Carrara and Matta, S.p.A.	...	...
	Grupp Legetit	...	...
	Montecatini Edison	...	...
	Natale Machine	...	...
	Pierrel, S.p.A.	...	...
		...	...	10 mayo	73
<u>Japón</u>	Down Textile Co.	...	...
	Eshiya Tsunan Seisha, Ltd.	...	...
	Jinsai Kenryo, Ltd.	...	...
	Leobster Louis	...	...
	Ericc Masan and Co., Ltd.	...	...
	Sanbo Trading Co., Ltd.	...	...
	Sanyo Hibiyu, Limited	...	...
			
			
			
	Schneider Engineering, Ltd.	...	...
	The Fair Company, Ltd.	...	...
<u>Países Bajos</u>	Aromex (Pvc), Ltd.	...	...
	J.M. Barrett and Co., Ltd.	...	...
	Compania Distributiva de Matola	...	...
	Compania Industrial de Matola	...	...
	Euromatola (Pvc.), Ma.	...	...

Cuadro 2 (continuación)

<u>País</u>	<u>Establecimiento</u>	<u>Bienes o servicios</u>	<u>Valor</u> <u>(Dólares EE.UU.)</u>	<u>Fecha de la</u> <u>transacción</u>	
<u>Países Bajos</u>	Ahrend	...	...
	American Consulate General	...	...
	Bank Meer and Hoop, N.V.	...	...
	D.C. Beest	Eslabones de enlace	986	abril 73	
	Commercial Section of Australian Embassy (Commercial Consellor of the Embassy)	...	...
	Costra, N.V. Printers	...	...
	Dongen Leather Import and Expoert, A.A.V.	...	...
	Fallek Chemical (Europe), Ltd.	...	...
	Harry Simons Agencies, B.V.	...	...
	Holland Bolinder	Herramientas	3 900	abril 73	
	Jumbo Plateelbakkerij	Azul de Holanda	800	25 mayo 73	
	Kaha, N.V.	Botones	369	18 julio 72	
	Lehmann and Weber, N.V.	Textiles	4 288	18 agosto 71	
	Nehatex, N.V.	...	12 252	6 julio 72	
	Sabal	Intermediario	...		
	Samson	...	...
	Schenker, N.V. and Co.	...	...
	Tokyo Capital Holdings, N.V.	...	...
	<u>Reino Unido</u>	Abboflex, Ltd.	
		BEA Fabrics	
Birmingham		...	...
Blyth		...	...
Bond Worth (Exports), Ltd.		...	...
Coventry		...	...
Easterbrook		...	...
Footprint Tools, Ltd.		...	...
Haddon, Aird and Crerar, Ltd.		...	...
Mamelock Press, Ltd.		...	...
Pictures and Prints		...	...
Phipps-Faire, Ltd.		...	1 905	4 junio 73	
Randells, Ltd.		Juguetes	1 330	abril 73	
Record Ridgway		...	...
Robinson and Sons, Ltd.		...	...
Royle		...	...
Sheffolk		...	...
Siebe Gorman		...	...
Spear and Jackson, Ltd.		...	...
Stratford		...	...
Sutton		...	...
The De Vilbiss Company, Ltd.		...	...
Wadkin, Ltd.		Costo del transporte de carga hasta Ruán	100	16 noviembre 73	
William Blythe and Co.	...	...	
Wm. Whitehouse and Co. (AF), Ltd.	...	...	
<u>Suecia</u>	Perrtorp in Perrtorp	Creosotas de Haya	383	abril 73	
<u>Suiza</u>	Altradico, S.A.	...	...
	J.G. Nef and Co., Ltd.	Sintéticos con algodón	2 320	27 mayo 73	
	Sublistatic, S.A.	...	...
	Sublistica	Papel impreso	28 421	11 febrero 73	

6. En la 217a. sesión, celebrada el 4 de diciembre de 1974, el Comité decidió que debía prepararse una nota dirigida a los Países Bajos, para su examen, en la que se preguntase en qué medida las investigaciones hechas por el Gobierno de las actividades de la compañía que, según ya se había dicho, habían sido señaladas a la atención del Gobierno por la organización en Amsterdam, habían comprobado la exactitud de la información en posesión del Comité. En el momento de la preparación del presente informe, todavía estaba en estudio el texto de la propuesta nota a los Países Bajos.

Caso No. INGO-3. Gira por ciertos países africanos, incluida Rhodesia del Sur: información proporcionada por el Mouvement pour le défense de la paix en Finlande

1. La información anterior relativa a este caso figura en el sexto informe.
2. A continuación se proporciona información adicional relativa a las medidas adoptadas respecto del caso con posterioridad a la presentación de dicho informe.
3. Se recibió de Finlandia una respuesta de fecha 17 de enero de 1974 cuya parte esencial dice lo siguiente:

"El Encargado de Negocios interino de Finlandia ante las Naciones Unidas ... tiene el honor, en relación con la nota del Secretario General de 13 de diciembre de 1973, de informarle que el Gobierno de Finlandia ha iniciado una completa investigación del asunto. El Gobierno informará sobre sus conclusiones a la brevedad posible."

4. El 11 de marzo de 1974 se envió un recordatorio a Finlandia en el que se le preguntaba si se había completado la investigación y si el Gobierno estaba en condiciones de informar al Comité sobre el resultado.

5. Se recibió de Finlandia una respuesta de fecha 22 de marzo de 1974 cuya parte esencial dice lo siguiente:

"El Representante Permanente de Finlandia ante las Naciones Unidas ... en relación con la nota del Secretario General de 11 de marzo de 1974 tiene el honor de informarle que el caso ha sido encargado al ombudsman (Procurador General) de Finlandia.

"El Gobierno de Finlandia informará al Secretario General acerca de la investigación en cuanto ésta concluya."

6. A pedido del Comité y tras consultas officiosas, el Secretario General envió una nota de fecha 18 de junio de 1974, en la que señalaba que habían transcurrido cinco meses desde que se señalara el asunto a la atención del Gobierno y que el Comité esperaba con mucho interés determinar las circunstancias en que se había permitido la gira, si ésta tuvo lugar, puesto que consideraba que las giras organizadas de Rhodesia del Sur podrían ser contrarias a las disposiciones y al espíritu de las resoluciones del Consejo de Seguridad que establecen las sanciones contra ese Territorio.

7. Se envió a Finlandia una nota de fecha 23 de agosto de 1974 en la que se recordaba a ese Gobierno que todavía estaba pendiente una respuesta acerca del caso y se le informaba de que el Comité, en cumplimiento de las disposiciones de la resolución 333 (1973), del Consejo de Seguridad, publicaría en breve la próxima lista trimestral de los gobiernos que no habían respondido a sus pedidos de información dentro del período prescrito de dos meses.

8. El 26 de noviembre de 1974 se envió a Finlandia un segundo recordatorio.

Caso No. INGO-4. Air Rhodesia y los acuerdos de la IATA: información proporcionada por el Center for Social Action of the United Church of Christ, Nueva York

1. El 31 de marzo de 1974 se recibió una carta dirigida al Presidente del Comité por el Reverendo Donald J.A. Morton del Centro de Acción Social de la Iglesia Unida de Cristo, Nueva York. A continuación se reproduce el texto de la carta:

"Hago referencia al pedido del Comité (comunicado de prensa SC/3470 de 4 de septiembre de 1973) en el sentido de que las organizaciones no gubernamentales envíen información sobre violaciones de las sanciones. Desearía señalar a la atención del Comité el hecho de que, en consulta con Ms. Barbara Rogers, el Centro de Acción Social de la Iglesia Unida de Cristo se ha estado ocupando desde hace algún tiempo de indicios de aparentes violaciones de las sanciones mediante trasbordos entre distintas compañías y acuerdos de carga entre diversas empresas de transportes internacionales y Air Rhodesia. Desearíamos solicitar respetuosamente se nos autorice a hacer distribuir al Comité un documento preliminar y a comparecer ante el mismo el miércoles 10 de abril de 1974, a fin de exponer lo que nos parecen ahora los hechos completos del caso y para responder a cualquier pregunta que se pudiese plantear."

2. De conformidad con el procedimiento establecido del Comité, el 2 de abril de 1974 se envió un acuse de recibo al Reverendo Morton.

3. En la 189a. sesión, celebrada el 3 de abril, el Comité decidió invitar al Reverendo Morton y a Ms. Rogers a participar en su próxima reunión.

4. En la 190a. sesión, celebrada el 10 de abril de 1974, el Comité escuchó el testimonio del Reverendo Morton y de Ms. Rogers. La declaración del Reverendo Morton se resume en las actas del Comité de la siguiente manera:

El Reverendo Donald Morton dice que su organización está interesada muy profundamente en las cuestiones de justicia y liberación y, como su preocupación incluye las cuestiones de derechos humanos en el Africa meridional, un tema fundamental de su programa es la aplicación de las sanciones contra el régimen ilegal de Smith. La declaración del Reverendo Morton es, según él cree, la primera exposición completa que una organización no gubernamental interesada haya hecho ante el Comité de Sanciones en respuesta a su llamamiento tendiente a que los particulares y las organizaciones le transmitan cualquier información sobre violaciones de las sanciones de que tengan conocimiento. El orador confía en que se establezca así una modalidad para una cooperación útil en el futuro. Tanto el Reverendo Morton como sus colegas han hecho un esfuerzo concertado para seguir los procedimientos del Comité mediante la distribución de una nota informativa, una exposición oral y la presentación de pruebas. También es su intención poner la información a

disposición del público en un futuro próximo, con la esperanza de que los diversos grupos interesados en los diferentes países de que se trata puedan emplear esa información y realizar nuevas investigaciones. El Centro de Acción Social tiene gran cantidad de información adicional en esferas distintas de las violaciones de las sanciones por líneas aéreas la cual podría ser presentada al Comité para su debida consideración.

La cuestión particular de la participación de líneas aéreas en el tráfico turístico a Rhodesia del Sur y desde ese país es vital, ya que el turismo es en orden de importancia, la segunda fuente de divisas de ese país. El turismo procedente de Europa occidental y de América del Norte sigue aumentando firmemente, aunque se ha producido cierta disminución en el turismo procedente de Sudáfrica debido a la conciencia del creciente nivel de conflicto armado en Rhodesia. Naturalmente, la preocupación de la organización a que pertenece el orador se refiere expresamente a las transacciones financieras, comerciales y de otra índole implícitas en el turismo, ya que éstas violan disposiciones explícitas de resoluciones del Consejo de Seguridad, y no se refiere al acceso a Rhodesia del Sur ni a la comunicación con particulares en su carácter de tal, que se podrían justificar por razones humanitarias. Muchas de las líneas aéreas involucradas en transacciones comerciales con Rhodesia del Sur han concertado sus acuerdos desde la adopción de la resolución 253 (1968) del Consejo de Seguridad.

Respecto de estos acuerdos, sería útil que el Comité de Sanciones se comunicase con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) a fin de verificar las acusaciones que él y sus colegas han hecho acerca de su posible intervención para establecer acuerdos entre líneas en nombre de Air Rhodesia y también obtener su ayuda para asegurar que todos los miembros transportistas estuviesen prevenidos acerca de las violaciones implícitas en la prosecución de la vigencia de los acuerdos ya registrados. Además, como la IATA está sujeta al derecho canadiense, ésta debería ser investigada por el Gobierno del Canadá.

Además de la información distribuida anteriormente al Comité en la nota informativa de la organización, el Reverendo Morton dice que ciertas líneas aéreas internacionales actúan realmente en Rhodesia del Sur presuntamente sólo para fines de información y de relaciones públicas, aunque según las informaciones del orador desarrollan transacciones comerciales. Además, la oficina de la BOAC en Salisbury constituye un elemento clave en el sistema de reservas de Air Rhodesia, ya que las oficinas de la BOAC en Nueva York, Londres y Salisbury participan en la transmisión regular del tráfico de telex relativo a las reservas y otros mensajes, en nombre de Air Rhodesia, que, naturalmente, pega a la BOAC por ese servicio. El Gobierno británico debería investigar inmediatamente el hecho de que la BOAC facilite esas transacciones, que constituyen en sí violaciones de las sanciones. Además, el orador ha presentado pruebas a la delegación del Reino Unido respecto de la transferencia de fondos para servicios de líneas aéreas comerciales entre la BOAC y Air Rhodesia. No obstante, hay otras líneas aéreas que tienen oficinas en la propia Rhodesia, ostensiblemente con fines de información, lo cual también se debería investigar.

Es importante comprender que Air Rhodesia es parte integral del régimen y que en virtud de los términos de la Air Rhodesia Act, las aeronaves, los servicios y los recursos totales de la flota de Air Rhodesia se pueden poner a disposición del régimen ilegal en cualquier momento. Como se trata de un servicio público, las ganancias de Air Rhodesia van directamente al régimen.

A fin de ilustrar la forma en que funcionan los acuerdos entre líneas concertados entre Air Rhodesia y otras líneas aéreas, la Organización a que pertenece el orador ha confirmado en ciertas líneas aéreas, reservas para viajes en vuelos de Air Rhodesia. En esas operaciones de pasajes, si se pagaba por ellos, se habrían producido las siguientes violaciones: el agente de venta hubiese percibido el dinero del particular por el viaje total, incluida la parte de Rhodesia; en el caso de un agente de viajes, éste transferiría el dinero, incluida la parte de Rhodesia, a la línea aérea cuya existencia de pasajes hubiese empleado, recibiendo una comisión sobre el pago total, incluso la parte de Rhodesia. La comisión sobre la parte correspondiente a Rhodesia representa el pago de servicios a una compañía de Rhodesia del Sur en violación de la resolución 253 (1968). La línea aérea involucrada transferiría a Air Rhodesia en Salisbury el dinero percibido en su nombre, en violación del párrafo 6 de dicha resolución; y, por último, Air Rhodesia pagaría a la línea aérea otra comisión por sus servicios como agente de venta, siendo ésta una nueva violación que entraña servicios comerciales a una compañía de Rhodesia.

Para ilustrar su argumentación, el orador da lectura a una carta relativa a los arreglos para la facturación entre líneas aéreas del administrador de tarifas de Air Rhodesia, en Salisbury, dirigida al gerente de Palomar Travel Inc., de California. Después de hacer amplias comprobaciones tanto con las autoridades de las líneas aéreas de los Estados Unidos como con las líneas aéreas internacionales, la organización a que pertenece el orador está suficientemente segura de que Air Rhodesia opera sólo mediante pagos directos a otras líneas aéreas, y no hace uso de ninguno de los dos centros de compensación de las líneas aéreas en Ginebra y Nueva York.

Otras clases de acuerdos también representan violaciones, como los acuerdos para transporte de carga, que significan el transporte de productos a Rhodesia del Sur y desde este país, así como transacciones comerciales directas con Air Rhodesia, y los acuerdos de pase entre líneas aéreas en los cuales se deben destacar en particular tres aspectos. En primer lugar, algunos acuerdos son negociados por particulares en líneas aéreas sin autorización de la sede, práctica a la que se debe poner fin asegurando que se dé instrucciones concretas a los empleados de todas las líneas aéreas para que no traten en absoluto con Air Rhodesia. En segundo lugar, a los empleados de casi todas las líneas aéreas se les permite viajar gratis o a tarifa reducida a Rhodesia del Sur, de lo que se ha transmitido prueba concreta sólo a la delegación de Australia. Air Rhodesia organiza viajes a tarifas reducidas en Rhodesia del Sur que sólo se ponen a disposición del personal de venta, reserva y tráfico de las líneas aéreas (pasajeros y carga) que han completado por lo menos un año de servicios continuos con un transportista que tiene un acuerdo entre líneas aéreas con Air Rhodesia. En tercer lugar,

las líneas conceden servicios completamente gratuitos, tales como viajes gratis, a los agentes del régimen ilegal en apoyo directo a un intento de organizar una evasión de las sanciones. Los acuerdos de pase entre líneas aéreas representan, pues, múltiples violaciones de las sanciones y de paso ahorran al régimen muchas valiosas divisas que de otra manera debería desembolsar en la compra de transporte a la tarifa normal.

Muchas líneas aéreas patrocinan giras "todo incluido" para agentes de viaje, que comprenden viajes a Rhodesia del Sur. Por cierto, algunas mencionan expresamente los vuelos de Air Rhodesia y todas exigen el pago por adelantado. Por lo tanto, todas las giras de ese carácter representan transferencias financieras directas desde el vendedor al por mayor de la gira hasta la empresa de turismo en Rhodesia, que atiende todos los servicios terrestres, en violación directa del párrafo 4 de la resolución 253 (1968). Los que incurren en violaciones fuera de Rhodesia serían probablemente la línea aérea patrocinadora, el vendedor mayorista de la gira, quien recibe una comisión sobre el costo total de la gira "todo incluido", parte de la cual transfiere luego el vendedor minorista de la gira, quien en realidad vende la gira "todo incluido" al cliente.

En el curso de sus investigaciones, el orador y sus colegas presentaron listas de giras a Rhodesia del Sur para 1974, algunas de las cuales ya se han iniciado, pero muchas de las cuales todavía podrían impedirse mediante una rápida acción del Comité de Sanciones en cooperación con los gobiernos. Es interesante señalar que esas giras tal vez no sean siquiera legales, ya que al parecer ninguno de los organizadores, líneas aéreas o agentes de la gira ha tomado ninguna medida para obtener licencias para la transferencia de fondos requerida. Sólo las ventas en los Estados Unidos de tales giras en las listas que el orador ha distribuido abarcaban a 16.406 personas que viajan a Rhodesia del Sur, otras 8.831 de algunos países de Europa occidental, con un total de 26.237 personas. Sobre la base del costo de un viaje de ida y vuelta, el orador ha hecho un cálculo sumamente conservador del gasto total en esas giras, el cual asciende aproximadamente a 6,3 millones de dólares, que, naturalmente, representan sólo una pequeña parte del ingreso procedente del turismo que recibe Rhodesia en 1974. Esa suma no incluye otras formas de viaje tales como los cruceros en barco, los arreglos para viajes particulares de negocios o placer, o los viajes de excursión.

La organización a que pertenece el orador se ha sentido bastante decepcionada ante las medidas complementarias adoptadas por el Comité de Sanciones en el pasado, y piensa que si no se toman medidas respecto de la amplia industria del turismo de Rhodesia, la labor del Comité de Sanciones se desacreditará aún más, ya que Rhodesia se está convirtiendo rápidamente en un centro de conferencias internacionales. Existen nuevas instalaciones para conferencias en Victoria Falls, que se han empleado para un congreso internacional en 1973 y que se proyecta emplear nuevamente en 1974.

El orador sugiere que otros gobiernos, cuando tratan de impedir que las líneas aéreas cometan violaciones de las sanciones, podrían utilizar provechosamente como modelo de legislación el reglamento de los Estados Unidos citado en la nota informativa, en el que se prohíben expresamente "vuelos de conexión, acuerdos celebrados entre líneas aéreas, venta de billetes en bloque, venta normal de billetes, o cualquier otro método de vinculación".

Para terminar, el orador desea poner en claro que su propósito al plantear la cuestión a la que el Comité ya había concedido cierta atención es destacar la pérdida de ingresos que sufren los países del Africa oriental como resultado directo de las violaciones de sanciones, responder a una reciente denuncia hecha por el Gobierno de Suecia e instar al Comité a que señale las violaciones a la atención de la IATA y de los gobiernos interesados, de modo que se puedan suspender todas las operaciones con Air Rhodesia.

5. En la misma sesión, el Reverendo Morton distribuyó también al Comité varios documentos relativos a su exposición, con particular referencia a las facilidades para los viajes aéreos, el turismo y las giras "todo incluido" a Rhodesia del Sur b/.

6. El Presidente expresó entonces el reconocimiento del Comité por la información que se le había proporcionado. El Comité decidió recabar la opinión del Asesor Jurídico en cuanto al estatuto jurídico de la IATA.

7. En la 191a. sesión, celebrada el 17 de abril de 1974, el Comité escuchó declaraciones de los representantes de Australia, Francia, Kenya y el Reino Unido en relación con el testimonio prestado por el Reverendo Morton y Ms. Rogers:

a) El representante de Australia dice que en 1971 se dio al Sr. Renton Cowley, administrador de la Oficina de Air Rhodesia en Nueva York, un billete gratuito para viajar a Australia, en Qantas, al igual que a todos los otros representantes de líneas aéreas que habían asistido a la conferencia de administradores de ventas de líneas aéreas, celebrada en ese país. Desde entonces se emitieron instrucciones más estrictas, y en el futuro Qantas no ofrecerá viajes gratuitos a ningún empleado de Air Rhodesia. Qantas también dio instrucciones concretas a su personal a los efectos de que cuando no exista ningún acuerdo con otras líneas aéreas en materia de viajes del personal, debe obtenerse la aprobación de un funcionario de categoría superior antes de que un empleado acepte un viaje gratuito o con tarifas reducidas en otra línea aérea. Como cuestión de política, Qantas no aprobará las solicitudes referentes a esos viajes en Air Rhodesia. Con respecto a las alegaciones formuladas en la última sesión en lo relativo a los viajes de personal de las líneas aéreas, los documentos que se proporcionaron a su delegación son una carta manuscrita dirigida a Air Rhodesia por un empleado de Qantas, en la cual solicita billetes gratuitos y la respuesta de esa línea aérea, a la cual se adjuntan los billetes. Ello parece una infracción de los reglamentos internos de Qantas y el asunto se remitirá para la adopción de posibles

b/ Posteriormente, el Comité obtuvo más información sobre el asunto, de fuentes publicadas, en particular documentos y folletos publicados por la IATA.

medidas disciplinarias. Sin embargo, constituye un ejemplo aislado y se opone tanto a la política de Qantas como a la del Gobierno australiano.

Con referencia a la resolución 200 de la IATA relativa al transporte gratuito y las tarifas de transporte reducidas, el representante de Australia señala a la atención el párrafo 2, que establece que un miembro de la IATA solamente puede expedir un pase para ese tipo de transporte a un empleado de una línea aérea en caso de que se haya formulado una solicitud de conformidad con los procedimientos establecidos por los funcionarios de la compañía aérea en que trabaja dicho empleado. Se supone que cualquier línea aérea que haya transportado a empleados de Air Rhodesia tenga contacto oficial con esa compañía. Si no se siguieron los procedimientos normales, entonces se violó la resolución 200 y si la línea aérea es miembro de la IATA puede imponérsele una multa de hasta 50.000 dólares por ese delito.

Ni Qantas ni sus líneas aéreas internas tienen acuerdos con Air Rhodesia. En realidad, en el momento en que IATA les notificó acerca del deseo de Air Rhodesia de ser parte en tales acuerdos, se negaron a asentir en ello.

b) El representante de Francia dice que por el momento su delegación no puede proporcionar ninguna información acerca de las denuncias hechas con respecto a Air France y UTA; señala, sin embargo, que la aerolínea Air Afrique, que se enumera como perteneciente a "France et al", es en realidad una corporación multinacional y no debe ser imputada a un país.

c) El representante de Kenya dice, con referencia a las acusaciones formuladas en la sesión anterior sobre la posibilidad de que se celebren acuerdos entre East Africa Airways y Air Rhodesia, que hizo averiguaciones y, según ellas, hay razones para creer que realmente existen esos acuerdos entre ambas líneas aéreas. En abril de 1971 East Africa Airways emitió instrucciones según las cuales sus agentes pueden vender billetes para viajar en sectores que incluyen el transporte por Air Rhodesia.

También investigó la alegación de que un grupo de cuarenta y dos personas había hecho reservas en la oficina de East Africa Airways (EAA) para viajar a Rhodesia en Air Rhodesia. Lamentablemente, esa alegación fue confirmada. El número de personas incluidas en la gira, programada para agosto de 1974, es de sesenta y tres, no cuarenta y dos. Esta es una violación muy seria de las sanciones, y el orador la señaló a la atención de su propio Gobierno y de los Gobiernos de Uganda y Tanzania, ya que los tres dirigen en forma conjunta la East Africa Airways Corporation, y les pidió que dieran instrucciones al Director General de East Africa Airways de que investigara la cuestión inmediatamente y les informara sobre las medidas que se habían adoptado para poner fin a cualquier relación entre ambas compañías de transporte. La Oficina de la EAA en Nueva York mandó un telegrama a su oficina central para saber si las directrices de abril de 1971 aún seguían en vigor, y las misiones de Kenya, Tanzania y Uganda pidieron al Director General de la línea aérea aclaraciones adicionales para saber cómo se había originado esa situación.

d) El representante del Reino Unido dice que informó a su Gobierno respecto de las alegaciones formuladas por el Reverendo Morton, pero todavía no está en posición de proporcionar información al respecto.

8. En la misma sesión, el Comité decidió que debía prepararse una nota para considerar su transmisión a los gobiernos de los países de matrícula de las aerolíneas en juego, según figura en el manual de la IATA, con excepción de aquellos gobiernos representados en el Comité, que ya habían recibido la información por conducto de sus representantes, y a los de Uganda y Tanzania, teniendo en cuenta la declaración formulada por el representante de Kenya. Se decidió además que debía prepararse una carta de contenido análogo para transmitirla a la IATA y que toda la información de que disponía el Comité debía clasificarse en forma conveniente a fin de indicar claramente la identidad de las aerolíneas en juego y las listas de países a los cuales se debía enviar o no la nota propuesta.

9. Tal como se había solicitado, la información fue reunida y presentada al Comité en la forma siguiente:

Cuadro 1

Acuerdos de la IATA con Air Rhodesia

(según se indican en la página 16 del IATA Interline Agreements Manual (sixth edition))

("Manual de acuerdo entre líneas afiliadas a la IATA",
sexta edición)

Letras de
identificación

Nombre de la aerolínea

AO	Aviación y Comercio, S.A.
IC	Indian Airlines
NZ	New Zealand National Airways Corporation
OR	Air Comores
AE	Air Ceylon Ltd.
AL	Allegheny Airlines, Inc.
AT	Compagnie nationale de transports aériens - Royal Air Maroc
LY	El Al Israel Airlines
ND	Nordair Ltd.
TS	Aloha Airlines, Inc.
WC	Wien Air Alaska, Inc.
FT	The Flying Tiger Line, Inc.
SB	Seaboard World Airlines, Inc.
AA	American Airlines Inc.
AC	Air Canada
AF	Air France
AI	Air India
AM	Aeronaves de Mexico, S.A.
AR	Aerolíneas Argentinas
AS	Alaska Airlines, Inc.
AV	Aerovías Nacionales de Colombia, S.A. (AVIANCA)
AY	Finnair OY
AZ	ALITALIA, Linee Aeree Italiane
BN	Braniff Airways, Inc.
BP	Air Botswana (Pty) Limited

Cuadro 1 (continuación)

<u>Letras de identificación</u>	<u>Nombre de la aerolínea</u>
CO	Continental Airlines, Inc.
CP	CP Air, Canadian Pacific-Air
CX	Cathay Pacific Airways Ltd.
CY	Cyprus Airways, Ltd.
DL	Delta Air Lines, Inc.
DT	Empresa de transportes aéreos de Angola, SARL
EA	Eastern Air Lines, Inc.
FI	Flugfelag Islands H.F. (ICELANDAIR)
GA	P.N. Garuda Indonesian Airways
HA	Hawaiian Airlines, Inc.
IB	IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.
IH	Aerolinee ITAVIA
IT	Air Inter, Lignes aériennes intérieures
JL	Japan Air Lines Co. Ltd.
JM	Air Jamaica (1968) Limited
KE	Korean Air Lines, Inc.
KL	KLM Royal Dutch Airlines
KU	Kuwait Airways Corp.
LG	LUXAIR (Société anonyme luxembourgeoise de navigation aérienne)
LH	Deutsche Lufthansa AG
LI	Leeward Islands Air Transport Services, Ltd. (LIAT)
LM	ALM-Dutch Antillean Airlines
LO	Polish Airlines (LOT)
MD	Air Madagascar - Société nationale malgache de transports aériens
ME	Middle East Airlines AIRLIBAN
MH	Malaysian Airline System
NA	National Airlines, Inc.
NW	Northwest Airlines, Inc.
OA	Olympic Airways S.A.

Cuadro 1 (continuación)

<u>Letras de identificación</u>	<u>Nombre de la aerolínea</u>
OK	Ceskoslovenske Aerolinie
OS	Austrian Airlines
OZ	Ozark Air Lines, Inc.
PA	Pan American World Airways, Inc.
PK	Pakistan International Airways Corp.
PR	Philippine Air Lines, Inc.
QM	Air Malawi, Limited
QZ	Zambia Airways Corporation
RB	Syrian Arab Airlines
RG	VARIG, S.A. (Viacao Aerea Rio-Grandense)
RK	Air Afrique
RW	Hughes Air Corp. (d/b/a Air West)
SA	South African Airways
SN	Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA)
SO	Southern Airways, Inc.
SQ	Singapore Airlines, Limited (SIA)
SR	Swiss Air Transport Co. Ltd. (SWISSAIR)
SV	Saudi Arabian Airlines
TG	Thai Airways International Ltd.
TK	Turk Hava Yollari (Turkish Airlines)
TL	Trans-Mediterranean Airways
TM	DETA Linhas Aereas de Mocambique
TP	Transportes Aéreos Portugueses SARL-TAP
TW	Trans World Airlines, Inc.
TZ	Transair, Ltd.
UA	United Air Lines, Inc.
UM	Air Manila, Inc.
UT	Union de transports aériens (UTA)
WA	Western Airlines, Inc.
KP	Air Cape (Pty.), Ltd.
DM	Maersk Air

Cuadro 2Países indicados en la lista de la IATA a los cuales deben enviarse notas

<u>País</u>	<u>Aerolínea</u>	<u>Sede</u>
Alemania, República Federal de	LH Deutsche Lufthansa AG	Colonia
Arabia Saudita	SV Arabian Airlines	Damasco
Argentina	AR Aerolíneas Argentinas	Buenos Aires
Bélgica	SN Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA)	Bruselas
Botswana	BP Air Botswana (Pty.) Limited	Gaborone
Brasil	RG VARIG, S.A. (Viacao Aerea Rio Grandense)	Porto Alegre
Canadá	TZ Transair Ltd.	Winnipeg
	ND Nordair Ltd.	Roberval, Quebec
	CP CP Air, Canadian Pacific-Air	Vancouver
	AC Air Canada	Montreal
Colombia	AV Aerovías Nacionales de Colombia, S.A. (AVIANCA)	Bogot�
Costa de Marfil	RK Air Afrique	Abidjan
Checoslovaquia	OK Ceskoslovenske Aerolinie	Praga
Chipre	CY Cyprus Airways Ltd.	Nicosia
Dinamarca	DM Maersk Air	Copenhague
España	IB IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.	Madrid
	AO Aviación y Comercio, S.A.	Madrid
Filipinas	UM Air Manila, Inc.	Pasay City
	PR Philippine Air Lines, Inc.	Manila
Finlandia	AY FINNAIR OY	Helsinki
Grecia	OA Olympic Airways, S.A.	Atenas
India	AI Air India	Bombay
	IC Indian Airlines	Nueva Delhi
Islandia	FI Flugfelag Islands H.F. (ICELANDAIR)	Reykjavik
Israel	LY El Al Israel Airlines	Tel Aviv

/...

Cuadro 2 (continuación)

<u>País</u>	<u>Aerolínea</u>	<u>Sede</u>
Italia	AZ ALITALIA, Linee Aeree Italiane	Roma
	IH Aeroline ITAVIA	Roma
Jamaica	JM Air Jamaica (1968), Limited	Kingston
Japón	JL Japan Air Lines Co. Ltd.	Tokio
Kuwait	KU Kuwait Airways Corp.	Kuwait
Líbano	TL Trans-Mediterranean Airways	Beirut
	ME Middle East Airlines Airliban	Beirut
Luxemburgo	LG LUXAIR (Société anonyme luxembourgeoise de navigation aérienne)	Luxemburgo
Madagascar	MD Air Madagascar - Société nationale Malgache de transports aériens	Tananarive
Malawi	QM Air Malawi Limited	Blantyre
Malasia	MH Malaysian Airline System	Kuala Lumpur
Marruecos	AT Compagnie nationale de transports aériens Royal Air Maroc	Casablanca
Mexico	AM Aeronaves de Mexico, S.A.	Ciudad de Mexico
Nueva Zelandia	NZ New Zealand National Airways Corporation	Wellington
Países Bajos	LM ALM-Dutch Antillean Airlines	Curaçao
	KL KLM Royal Dutch Airlines	Amsterdam
Pakistán	PK Pakistan International Airways Corp.	Karachi
Polonia	LO Polish Airlines (LOT)	Varsovia
Portugal	TP Transportes Aereos Portugueses SARL-TAP	Lisboa
	TM DETA-Linhas Aereas de Mocambique	Lourenço Marques
	DT Empresa de transportes aéreos de Angola, SARL	Luanda
República de Corea	KE Korean Air Lines, Inc.	Seúl
Singapur	SQ Singapore Airlines Limited (SIA)	Singapur
Siria	RB Syrian Arab Airlines	Damasco
Sri Lanka	AE Air Ceylon, Ltd.	Colombo
Sudáfrica	KP Air Cape (Pty.) Ltd.	Ciudad de El Cabo
	SA South African Airways	Johannesburgo

/...

Cuadro 2 (continuación)

<u>País</u>	<u>Aerolínea</u>	<u>Sede</u>
Suiza	SR Swiss Air Transport Co. Ltd. (SWISSAIR)	Zurich
Tailandia	TG Thai Airways International Ltd.	Bangkok
Turquía	TK Turk Hava Yollari (Turkish Airlines)	Istanbul
Zambia	QZ Zambia Airways Corporation	Lusaka

Cuadro 3

Países a los cuales no se deben enviar notas, de conformidad con la decisión adoptada por el Comité en su 191a. sesión

<u>País</u>	<u>Aerolínea</u>	<u>Sede</u>
Austria	OS Austrian Airlines	Viena
Estados Unidos de América	WA Western Airlines, Inc.	Los Angeles
	UA United Air Lines, Inc.	Chicago
	TW Trans World Airlines, Inc.	Nueva York
	SO Southern Airways, Inc.	Atlanta
	RW Hughes Air Corp. (d/b/a Air West)	San Francisco
	PA Pan American World Airways, Inc.	Nueva York
	OZ Ozark Air Lines, Inc.	St. Louis
	AL Allegheny Airlines, Inc.	Pittsburgh
	TS Aloha Airlines, Inc.	Honolulu
	WC Wien Air Alaska, Inc.	Anchorage
	FT The Flying Tiger Line, Inc.	Los Angeles
	SB Seaboard World Airlines, Inc.	Nueva York
	AA American Airlines Inc.	Nueva York
	AS Alaska Airlines, Inc.	Seattle
	BN Braniff Airways, Inc.	Dallas
	CO Continental Airlines, Inc.	Los Angeles
	DL Delta Air Lines, Inc.	Atlanta
EA Eastern Air Lines, Inc.	Nueva York	
NW Northwest Airlines, Inc.	Minneapolis- St. Paul	
NA National Airlines, Inc.	Miami	
HA Hawaiian Airlines, Inc.	Honolulu	
Francia	OR Air Comores	Moroni/París
	AF Air France	París
	IT Air Inter-Lignes Aériennes Intérieures	París
	UT Union de Transports Aériens (UTA)	París

Cuadro 3 (continuación)

<u>País</u>	<u>Aerolínea</u>	<u>Sede</u>
Indonesia	GA P.N. Garuda Indonesian Airways	Yakarta
Kenya) Uganda)	EC East African Airways	Nairobi
Reino Unido	LI Leeward Islands Air Transport Services, Ltd. (LIAT)	St. John's Antigua
	CX Cathay Pacific Airways, Ltd.	Hong Kong
República Unida de Tanzania	EC East African Airways	Nairobi

10. En respuesta a la solicitud considerada por el Comité en la 190a. sesión, el Director de la División de Asuntos Jurídicos Generales de la Oficina de Asuntos Jurídicos presentó el siguiente memorando de fecha 16 de abril de 1974.

Condición jurídica de la IATA

1. A continuación se da respuesta a las preguntas dirigidas a la Oficina de Asuntos Jurídicos, en la 190a. sesión del Comité, respecto de la condición jurídica de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) en relación con la "Nota informativa sobre acuerdos internacionales de líneas aéreas que violan la resolución 253 del Consejo de Seguridad" presentada por el Centro de Acción Social, Iglesia Unida de Cristo.

2. La IATA es una asociación de líneas aéreas, cuya Constitución fue aprobada originalmente por la Conferencia Internacional de Operadores de Transporte Aéreo (La Habana, 16 a 19 de abril de 1945); se adjunta un ejemplar de la Constitución, en su forma enmendada, actualmente en vigencia. De conformidad con el artículo II de la Constitución, la Oficina Central de la Asociación debe estar ubicada en la ciudad donde se encuentre la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); cuando la OACI se estableció en Montreal la Asociación también se trasladó a esa ciudad. Ulteriormente la IATA quedó constituida legalmente en virtud de una Ley Especial del Parlamento Canadiense (9-10 George VI, capítulo 51, 18 de diciembre de 1945), de la que se adjunta un ejemplar.

3. Ni en la Constitución ni en la ley de constitución se dispone expresamente que la IATA esté sujeta a las leyes del Canadá. Sin embargo, como norma general, toda asociación constituida según las leyes del Estado en que tiene su sede está sujeta a las leyes y a la jurisdicción de dicho Estado a menos que se establezcan excepciones concretas por ley. La Secretaría de las Naciones Unidas no ha encontrado ninguna prueba directa de que en virtud de la legislación canadiense se otorguen a la IATA privilegios, inmunidades o excepciones especiales. Si bien la mayoría de los miembros de la IATA son líneas aéreas patrocinadas por los gobiernos, técnicamente la Asociación es una organización no gubernamental a la que no corresponde per se una situación de privilegio. En el artículo 37 del reglamento de la Oficina de Compensación de la IATA se dispone que "el reglamento se interpretará de conformidad con las leyes del Canadá durante el tiempo que esté en vigencia". Si bien dicha norma no somete a la IATA como tal a las leyes del Canadá, parece ser prueba de que la IATA reconoce tener vínculos especiales con el Estado donde se constituyó, especialmente habida cuenta de que la Oficina de Compensación está situada en otro Estado.

4. Aún si la IATA estuviera sometida a la jurisdicción canadiense, lo que es muy posible, ello no indicaría forzosamente que una ley en especial fuera aplicable a una transacción determinada. Sólo un tribunal canadiense competente estaría facultado para decidir autorizadamente si alguna ley canadiense relativa a las sanciones contra Rhodesia del Sur es aplicable o no a la función que cabe a la IATA en la concertación de acuerdos de tráfico entre compañías. La IATA actúa a este respecto como centro de información sobre las líneas aéreas que desean ser partes en los acuerdos; la Asociación propiamente dicha no es parte en esos acuerdos.

5. En lo que se refiere a las Naciones Unidas, la IATA es una organización no gubernamental reconocida como entidad consultiva por el Consejo Económico y Social en la categoría II. Por consiguiente, cabe suponer que contestará a las preguntas sobre sus actividades y su esfera de trabajo.

6. El manual de la IATA a que se hace referencia en el párrafo 6 de la "Lista de acuerdos concertados por Air Rhodesia con otras líneas" en la nota de información antedicha es el Manual de la IATA sobre acuerdos entre líneas. Se adjunta una copia de la parte pertinente de dicho Manual (segunda página revisada i), página revisada ii), y 33a. página revisada 16 (1.º de diciembre de 1973)), junto con una lista de los códigos de abreviaturas de líneas aéreas que se utilizan en el Manual. Se adjuntan los textos del Acuerdo sobre pasajeros y del Acuerdo sobre carga. En el artículo IX 2) de estos dos Acuerdos se establece el procedimiento que debe seguir una línea aérea para ser parte en ellos; en el artículo IX 4) a) i) se prevé que cualquiera de las partes puede retirarse con respecto a todas las demás partes o con respecto a una parte en especial, mediante una comunicación presentada por escrito con 30 días de antelación. En virtud de este procedimiento, toda línea aérea que en virtud de los acuerdos tenga obligaciones respecto de Air Rhodesia puede, dentro de un plazo de 30 días, dar por terminado dicho acuerdo con Air Rhodesia.

11. El Comité tuvo también ante sí el texto de una nota explicativa obtenida de la IATA respecto de los acuerdos de la IATA y la ley canadiense en relación con la resolución 253 (1968) del Consejo de Seguridad, así como el texto de la reglamentación de las Naciones Unidas sobre Rhodesia, dada a conocer por el Gobierno del Canadá el 20 de diciembre de 1968 en la Ley de ese Gobierno sobre las Naciones Unidas.

12. De conformidad con la decisión adoptada por el Comité en la 191a. sesión, se compiló la siguiente lista relativa a los demás asuntos mencionados en la declaración del Rvdo. Donald Morton y de Doña Barbara Rogers, acerca de los cuales tal vez desee el Comité iniciar investigaciones con los gobiernos o con las organizaciones internacionales que convenga.

a) La posibilidad de que la International Air Transport Association (IATA) promueva y facilite la celebración de acuerdos en violación de las sanciones, servicio por el cual se dice que aparentemente la Air Rhodesia ha pagado honorarios.

b) La posición y la responsabilidad del Gobierno del Canadá frente a las actividades de la IATA que puedan ser contrarias a las resoluciones del Consejo de Seguridad, teniendo en cuenta las disposiciones del artículo 37 del Manual sobre acuerdos entre compañías aéreas de la IATA (sexta edición) y las disposiciones de la Ley del Parlamento Canadiense de 1945 mediante la cual se constituyó la IATA en el Canadá.

c) Las afirmaciones de la existencia de acuerdos entre importantes compañías de tarjetas de crédito y Rhodesia del Sur, que aparentemente no ha investigado el Gobierno de los Estados Unidos.

d) La reanudación o continuación de operaciones en Rhodesia del Sur por parte de la Hertz Car Rental Co., y posiblemente otras compañías mencionadas en el estudio de la Dotación Carnegie.

e) La existencia en Rhodesia del Sur de "oficinas de información" de ciertas compañías aéreas internacionales que, según se afirma, se dedican en realidad a actividades comerciales. /Compañías aéreas mencionadas a este respecto: BOAC, Alitalia, Lufthansa, Pan Am, South African Airways y TAP./

f) La existencia de acuerdos de pase entre compañías aéreas (que, según se dice, se aplican a menudo sin autorización) mediante los cuales los funcionarios de diversas compañías aéreas internacionales reciben billetes gratis o a precios rebajados a Rhodesia del Sur y el personal de la Air Rhodesia recibe billetes en términos semejantes para viajar a diversos países. Se afirmó que esos viajes hacia Rhodesia del Sur y procedentes de allí facilitaban, entre otras cosas, la promoción del turismo y los consiguientes ingresos de divisas para el régimen ilegal.

g) Las "giras con todos los gastos incluidos" a Rhodesia del Sur, organizadas por distintas compañías aéreas, que, se calcula, producirán una ganancia aproximada de 6,3 millones de dólares de los Estados Unidos para el régimen ilegal en 1974. /Se dijo que las compañías aéreas participantes eran: Air Afrique, Air France, BOAC, Ethiopian Airlines, Iberia, Lufthansa, Olympic, Pan Am, SAA, TAP, y UTA, entre otras./

h) La presencia, en muchos países fuera de Rhodesia del Sur, de representantes de compañías aéreas, agencias de ventas y de turismo que, mediante la publicación de folletos, la exhibición de películas de turismo, la realización de conferencias y otros medios, promueven los viajes a ese país.

13. En la 192a, sesión, celebrada el 1º de mayo de 1974, el Comité aprobó el siguiente texto para una nota que había de dirigirse a los Estados de matrícula de las líneas aéreas de que se trataba, según figuran en el cuadro 2 supra.

"El Secretario General ... atendiendo a la solicitud del Comité del Consejo de Seguridad establecido en cumplimiento de la resolución 253 (1968) relativa a la cuestión de Rhodesia del Sur, tiene el honor de señalar a su atención la lista adjunta, tomada del International Air Transport Association Interline Agreements Manual (sixth edition) ("Manual de acuerdos entre líneas afiliadas a la Asociación de Transporte Aéreo Internacional", sexta edición).

"En la página 16 del Manual se enumeran las aerolíneas que parecen haber suscrito acuerdos de la IATA relativos a pasajeros y/o carga, o parte de esos acuerdos, con Air Rhodesia. Entre estas aerolíneas se encuentran

"/nombre de la línea aérea o líneas aéreas de que se trata/

"El Comité recuerda que, en el párrafo 6 de la resolución 253 (1968), el Consejo de Seguridad decidió que "todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas impedirán que las compañías aéreas constituidas en sus territorios y las aeronaves de su matrícula o fletadas por sus nacionales operen en viajes de salida de Rhodesia del Sur o de entrada a Rhodesia del Sur o enlacen con cualquier compañía aérea constituida o aeronave matriculada en Rhodesia del Sur".

"El Comité quedaría agradecido si el Gobierno de Su Excelencia investigase la información que figura en el Manual citado. Si se confirmase la información puesta a disposición del Comité, parecería que estuviera ocurriendo una grave violación de las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad. El Comité estima que tanto los Estados Miembros de las Naciones Unidas como otros Estados tienen la evidente obligación, de conformidad con las disposiciones del párrafo 6 de la resolución 253 (1968), de impedir la concertación y cumplimiento de acuerdos entre Air Rhodesia y otras líneas aéreas.

"Por tanto, el Comité quedaría agradecido si el Gobierno de Su Excelencia investigase el asunto con carácter urgente y adoptase todas las medidas necesarias, en particular asegurándose de que se rescinda todo acuerdo entre sus aerolíneas, o las compañías aéreas constituidas en su territorio, por un lado, y Air Rhodesia, por otro, y que informase al Comité dentro de un plazo de dos meses, si fuese posible.

"Además, el Comité recibiría con agrado los textos de leyes u órdenes administrativas que sean pertinentes a la ejecución del párrafo 6 de la resolución 253 (1968)."

14. La nota fue transmitida a los gobiernos interesados el 13 de mayo de 1974.

15. En la 193a. sesión, celebrada el 8 de mayo de 1974, el Comité aprobó el texto de una declaración especial sobre el asunto. El Comité decidió pedir al Secretario General de las Naciones Unidas que, a título de su autoridad personal, transmitiese la declaración especial al Director General de la IATA. El Comité decidió además que se enviase una nueva nota al Gobierno del Canadá, en la que se le solicitaría que investigase el asunto. Los textos de la nota de transmisión del Secretario General y de la declaración del Comité eran los siguientes:

i) Texto de la nota de transmisión del Secretario General

"El Comité del Consejo de Seguridad establecido en cumplimiento de la resolución 253 (1968) relativa a la cuestión de Rhodesia del Sur me ha pedido que le transmita la declaración adjunta relativa a acuerdos entre líneas concertados por Air Rhodesia.

"El Comité destacó la seriedad con que considera este caso de presunta violación de las sanciones obligatorias establecidas por el Consejo de Seguridad. El Comité le agradecerá que preste a este asunto su más cuidadosa y urgente atención."

ii) Texto de la declaración del Comité

"1) Se ha señalado a la atención del Comité del Consejo de Seguridad establecido en cumplimiento de la resolución 253 (1968) relativa a la cuestión de Rhodesia del Sur que, de acuerdo con el Interline Agreements Manual de la IATA, Air Rhodesia ha establecido acuerdos entre líneas con gran número de otras líneas aéreas.

"2) Se adjunta copia de la resolución 253 (1968) del Consejo de Seguridad y el Comité señalaría a la atención de la IATA el párrafo 6, cuyo texto es el siguiente:

"6. Decide que todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas impedirán que las compañías aéreas constituidas en sus territorios y las aeronaves de su matrícula o fletadas por sus nacionales operen en viajes de salida de Rhodesia del Sur o de entrada a Rhodesia del Sur o hagan enlace con cualquier compañía aérea constituida o aeronave matriculada en Rhodesia del Sur" (se ha añadido el subrayado).

"3) El párrafo 6 no está limitado por las disposiciones del párrafo 3 de la resolución, como lo sugiere la nota explicativa presentada por la IATA al Comité. Tiene valor propio. El Comité considera que los Estados Miembros de las Naciones Unidas tienen la clara obligación, como los demás Estados, de impedir la conclusión y cumplimiento de acuerdos entre líneas por parte de sus líneas aéreas y aviones con Air Rhodesia. El reglamento canadiense (Canadian Regulations) que se cita en la nota no se refiere solamente al transporte de productos. En especial, la parte pertinente del párrafo 6 de la resolución 253 (1968) se refleja, aunque no textualmente, en la sección 12 del Reglamento, que no contiene tal limitación.

"4) El Comité también desea señalar a la atención de la IATA el párrafo 4 de la parte dispositiva de la resolución 253 (1968), que se refiere al envío de fondos a personas o entidades que estén en Rhodesia del Sur, y la resolución 277 (1970) del Consejo de Seguridad, que también se anexa, en especial el inciso b) del párrafo 9, cuyo texto es el siguiente:

"9. Decide, de conformidad con el Artículo 41 de la Carta y para contribuir al logro del objetivo de poner fin a la rebelión, que los Estados Miembros:

"...

"b) Interrumpan inmediatamente todo medio de transporte que exista entre ellos y Rhodesia del Sur."

"5) Si se confirma la información contenida en el Manual de la IATA, parecería que se está produciendo una seria violación de las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad.

/...

"6) Por lo tanto, el Comité agradecería que, con carácter urgente, la IATA le informara sobre la fecha en que Air Rhodesia inició contactos con la IATA, de conformidad con el inciso 2) del artículo IX de cada uno de los acuerdos de tráfico entre líneas, cuándo la IATA informó a las partes en esos acuerdos sobre los contactos y cuándo y cómo cada una de las líneas aéreas que figuran en la lista del IATA Interline Agreements Manual manifestó su asentimiento, de conformidad con el artículo IX 2) b).

"7) La IATA comprenderá que el Comité también se halla en la obligación de enviar una copia de esta carta al Gobierno del Canadá. La IATA ha sido reconocida como sociedad anónima por ley del Parlamento del Canadá, y ha surgido la posibilidad de que la IATA haya por lo menos facilitado, por medio del sistema de acuerdos entre líneas y los programas del organismo, la comisión por terceros de actos que constituyen serias violaciones de las sanciones contra Rhodesia del Sur. Existe, por cierto, la posibilidad de que la IATA misma haya actuado contrariamente al derecho canadiense en esta cuestión.

"8) El Secretario General de las Naciones Unidas ya ha escrito a algunos gobiernos cuyas líneas aéreas parecen hallarse involucradas en esta cuestión. El Comité le ha solicitado, además, que trate de lograr la activa cooperación de la IATA para investigar este asunto y, si los hechos son tales como parecen ser, para poner fin a la participación de Rhodesia en estos acuerdos. Como primera medida, pediría a la IATA que señalase a la atención de sus líneas aéreas miembros los hechos de la situación, que suspendiese toda relación con Air Rhodesia y que pusiese fin inmediatamente a todo trato con ella, directa o indirectamente. Al hacerlo, el Comité se dirige a la IATA especialmente, teniendo presentes los propósitos, objetivos y finalidades de la IATA, enunciados en sus Articles of Association, el texto de cuyo artículo III 3) es el siguiente:

"Cooperar con la Organización de Aviación Civil Internacional y otras organizaciones internacionales."

"9) El Comité aguarda con interés una pronta respuesta, de ser posible, dentro de los próximos dos meses."

16. En consecuencia, el Secretario General transmitió, según se le había solicitado, la declaración del Comité, así como la nota al Canadá, a la que adjuntó una copia de la carta del Secretario General y su anexo dirigida al Director General de la IATA.

17. Se recibió de la Costa de Marfil un acuse de recibo, de fecha 16 de mayo de 1974, y se recibieron respuestas del Kuwait, Italia y Siria, cuyas partes sustantivas decían lo siguiente:

i) Nota del Kuwait, de 15 de mayo de 1974

"Las autoridades competentes del Kuwait, después de efectuar una investigación adecuada, están seguras de que no es efectiva en absoluto la acusación de que la Kuwait Airways Corporation haya suscrito acuerdos de la IATA relativos a pasajeros y/o carga, o parte de esos acuerdos, con la Air Rhodesia.

"La Kuwait Airways Corporation, así como todos los demás nacionales y empresas kuwaitíes, no realizan operaciones en Rhodesia del Sur ni tienen trato alguno con ese régimen racista.

"El Gobierno del Kuwait, sus nacionales y sus empresas, cumplen estrictamente las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad y se abstendrán de tomar medida alguna que pudiera conducir cualquier tipo de legitimidad al régimen ilegal de la minoría racista.

"Además, la Kuwait Airways Corporation ya había informado a la IATA de que no tenía trato alguno con la Air Rhodesia y que no aceptaba los boletos de viaje que esta última emitía.

"El Representante Permanente del Estado de Kuwait desea elogiar al Comité del Consejo de Seguridad por su espíritu vigilante y se compromete a prestarle un máximo de cooperación para que pueda cumplir los altos objetivos para los que fue establecido. El Representante Permanente siempre recibirá con agrado la información sobre los asuntos que correspondan a la esfera de actividades del Comité y está dispuesto a realizar las investigaciones que sean necesarias. Sin embargo, en el presente caso, el Comité puede estar seguro de que no se está produciendo violación alguna de las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad."

ii) Nota de Italia, de fecha 20 de mayo de 1974

"A este respecto, el Representante Permanente de la República italiana tiene el honor de asegurar que el contenido de la nota mencionada ya ha sido puesto en conocimiento del Gobierno de Italia.

"En lo que se refiere al pedido del Comité de Sanciones de los textos de las leyes o reglamentos administrativos relativos a la aplicación de las disposiciones del párrafo 6 de la resolución 253 (1968), el Representante Permanente de la República italiana tiene el honor de señalar a la atención del Comité de Sanciones que el Gobierno de Italia adoptó todas las medidas necesarias para dar pleno y cabal cumplimiento a la resolución 253, en su decreto-ley de 3 de octubre de 1968, publicado en el Diario Oficial de la República italiana el 3 de octubre de 1968. El texto de este decreto-ley que fue transmitido en su debida oportunidad a la Secretaría de la Organización, fue publicado por la Secretaría en el documento S/8786/Add.3, de fecha 1.º de noviembre de 1968."

iii) Nota de Siria, de fecha 21 de mayo de 1974

"La Syrian Arab Airlines nunca ha suscrito los acuerdos de la IATA relativos a pasajeros y/o carga, o parte de esos acuerdos, con la Air Rhodesia, y por lo tanto, no tiene relación alguna con ésta, ya sea directa o indirecta. Las acusaciones que figuran en el International Air Transport Association Interline Agreements Manual ("Manual de acuerdos entre líneas afiliadas a la Asociación de Transporte Aéreo Internacional") son completamente falsas."

18. El 21 de mayo, el Secretario General recibió al Director General de la IATA para celebrar una reunión, durante la cual el Director General prometió que haría cuanto estuviese a su alcance para ayudar al Comité en todas las formas posibles.

19. Se recibió del Director General de la IATA una carta dirigida al Secretario General, de fecha 30 de mayo de 1974, cuya parte sustantiva decía lo siguiente:

"He señalado su carta y la declaración del Consejo de Seguridad a la atención del Comité Ejecutivo de la IATA durante la reunión de mediados de ejercicio que celebró recientemente.

"Como se indica en nuestra nota explicativa c/ que obra en su poder, nuestra Asociación es una sociedad canadiense sujeta a las disposiciones de las United Nations Rhodesia Regulations (de 20 de diciembre de 1968), promulgadas por el Gobierno del Canadá para aplicar la resolución 253 (1968) del Consejo de Seguridad. El Comité Ejecutivo ha sido informado de que la IATA, al realizar ciertas funciones puramente administrativas con arreglo a las resoluciones de las Conferencias de Tráfico, no ha violado dichas disposiciones. Desde luego, se trata de una cuestión de interpretación de la ley canadiense y nuestro asesor jurídico general está a la orden del asesor jurídico de las Naciones Unidas para proporcionar cualquier explicación que sea necesaria. Deseo subrayar que las resoluciones de las Conferencias de Tráfico son aprobadas por todos los gobiernos interesados.

"No obstante, aunque la resolución del Consejo de Seguridad está dirigida, por sus términos, a los Estados Miembros de las Naciones Unidas, me es grato poder asegurarle que la IATA cooperará con las Naciones Unidas y sus organismos especializados con arreglo a sus Articles of Association. El próximo mes estaré en condiciones de proporcionarle la información solicitada en el párrafo 6 de la declaración del Comité de Sanciones, y de informarle acerca de las medidas adoptadas en respuesta al párrafo 8 de la declaración.

"Por último, debo agradecerle su cortesía al darme la oportunidad de examinar personalmente con usted los diversos aspectos de esta cuestión cuando estuve en Nueva York la semana pasada."

c/ Véase el párrafo 11 supra.

20. Se recibieron respuestas del Pakistán y del Japón, cuyas partes sustantivas decían lo siguiente:

i) Nota del Pakistán, de fecha 11 de junio

"El Representante Permanente del Pakistán ante las Naciones Unidas ... con respecto a la carta /del Secretario General/ de fecha 13 de mayo de 1974 referente a los acuerdos sobre pasajeros y/o carga entre la Pakistan International Airways Corporation y la Air Rhodesia, tiene el honor de informarle de que el Gobierno del Pakistán, previa la debida investigación del asunto, ha comunicado lo siguiente:

"La Pakistan International Airlines ha sido miembro de la IATA desde 1955. Air Rhodesia ingresó en este acuerdo multilateral en 1968. Parece que el asentimiento de la PIA al ingreso de Air Rhodesia en el Acuerdo Multilateral de Líneas Aéreas de la IATA fue transmitido inadvertidamente por algún funcionario, a pesar de la notificación del Gobierno relativa a las sanciones contra Rhodesia del Sur. La PIA envió una carta a la Secretaría de la IATA el 20 de mayo de 1974 en la cual dejó sin efecto nuestro Acuerdo de Líneas Aéreas en lo concerniente a Air Rhodesia.""

ii) Nota del Japón, de fecha 21 de junio de 1974

"El Representante Permanente del Japón ..., con referencia a la nota /del Secretario General/ de 13 de mayo de 1974, relativa a la participación de la Japan Air Lines en acuerdos entre líneas afiliadas a la IATA con la Air Rhodesia, tiene el honor de informar al Secretario General acerca de la investigación realizada por el Gobierno del Japón y de las medidas ulteriores adoptadas por la Japan Air Lines en respuesta a la mencionada nota del Secretario General, en los siguientes términos:

"1) La Japan Air Lines ingresó en los acuerdos entre líneas afiliadas a la IATA en febrero de 1954. Dado que la Air Rhodesia ingresó en los acuerdos entre líneas afiliadas a la IATA en marzo de 1968, la Japan Air Lines, en conformidad con las disposiciones normales de la IATA, quedó en una situación que le obligaba a concertar acuerdos entre líneas con la Air Rhodesia.

"2) En respuesta inmediata a la nota del Secretario General, que había sido comunicada por el Gobierno del Japón, la Japan Air Lines, por cablegrama de 3 de junio de 1974, adoptó las medidas necesarias notificando a la Asociación de Transporte Aéreo Internacional y a la Air Rhodesia, su decisión de rescindir los acuerdos relativos al tráfico entre líneas afiliadas a la IATA sobre pasajeros y/o carga con la Air Rhodesia, a partir del 2 de julio de 1974. Se acompaña el texto de este cablegrama.

"El Representante Permanente del Japón tiene también el honor de declarar lo siguiente:

"1) El Gobierno del Japón había decidido en reunión de Gabinete, en 1968, tomar las medidas necesarias para aplicar la resolución 253 del Consejo de Seguridad inmediatamente después de su aprobación.

"2) En conformidad con esta decisión, el Ministerio de Transportes había enviado en junio de 1968, una carta a la Japan Air Lines, única línea aérea nacional que prestaba servicios aéreos ordinarios internacionales, en la que se señalaba a la atención de la Japan Air Lines las disposiciones pertinentes de la resolución 253 (1968) del Consejo de Seguridad, y se pedía a la Japan Air Lines que no se ocupara del transporte aéreo de mercaderías a Rhodesia del Sur ni desde ese país, ni de la prestación de servicios a Rhodesia del Sur ni desde ese país, y además, que no enlazara con las líneas aéreas de Rhodesia del Sur.

"3) En cumplimiento de esta solicitud del Gobierno del Japón, la Japan Air Lines nunca ha vendido billetes a pasajeros, ni aceptado transportar cargas con destino a Rhodesia del Sur.

"El Representante Permanente del Japón asegura al Secretario General que el Gobierno del Japón tiene intenciones de continuar cooperando plenamente con las Naciones Unidas en la aplicación de la resolución 253 (1968) del Consejo de Seguridad.

Texto del cablegrama de la Japan Air Lines

"Por la presente les informamos de que, con arreglo al inciso 4) A) I) del artículo IX de los acuerdos de tráfico entre líneas afiliadas a la IATA pasajeros y carga, la Japan Air Lines se retira de estos acuerdos en lo que respecta a la Air Rhodesia Corporation, a partir del 2 de julio de 1974."

21. En la 201a. sesión, celebrada el 27 de junio de 1974, el representante de Francia formuló la siguiente declaración:

"Mi delegación ha puesto en conocimiento de las autoridades francesas las declaraciones hechas en el pasado mes de abril ante el Comité por el Reverendo Morton y la Srta. Rogers relativas a los acuerdos concertados con Air Rhodesia y a través de la IATA por gran número de compañías aéreas, entre las cuales figuran algunas francesas.

"Estoy en condiciones de comunicar al Comité que en el curso de una reunión celebrada en el Ministerio de Relaciones Exteriores, se ha decidido que las autoridades supervisoras de las compañías aéreas francesas les pidan a éstas que respeten el régimen de sanciones tal como se establece en la resolución 253 (1968), lo que implicaría particularmente la denuncia de los acuerdos de la IATA.

"En lo que respecta a los Group-tours que han sido igualmente objeto de las observaciones del Comité, se ha exhortado a las compañías francesas a abstenerse en el futuro de programar cualquier tipo de actividades similares."

22. En la misma sesión, el representante de los Estados Unidos de América leyó una carta del jefe del Consejo de la Federal Aviation Administration (Administración Federal de Aviación) de los Estados Unidos, dirigida a los presidentes de todas las líneas aéreas de los Estados Unidos que operan con aeronaves de gran tamaño y a los órganos adecuados. El texto de la carta dice lo siguiente:

"Nos dirigimos a Vd., igual que a los presidentes de todas las empresas de transporte aéreo de los Estados Unidos que operan con aeronaves de gran tamaño. Se han señalado a nuestra atención una serie de supuestas violaciones del Special Federal Aviation Regulation 21 (Reglamento Especial de Aviación Federal) (SFAR 21). El SFAR 21 constituyó la puesta en práctica del decreto 11419 (29 de julio de 1968) que fue a su vez promulgado en cumplimiento de la resolución 253 (1968) aprobada el 29 de mayo de 1968 por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. El SFAR 21 se refiere a ciertas transacciones con Rhodesia del Sur que están prohibidas y en su sección 2 dispone que:

"c) Ningún transportador de los Estados Unidos, ni tampoco ninguna persona puede operar aeronave alguna, que sea propiedad de o haya sido flétada por cualquier persona bajo jurisdicción de los Estados Unidos o matriculada según las leyes de los Estados Unidos:

"1. Desde o a Rhodesia del Sur: o

"2. En coordinación con cualquier línea aérea constituida en Rhodesia del Sur, o cualquier aeronave matriculada en ese país, ya sea a través de un vuelo de enlace, un acuerdo entre líneas, reservas de pasajes, emisión de pasajes o cualquier otro medio de enlace.

"d) Las disposiciones que figuran en esta sección se aplican al propietario, arrendatario, explotador o fletador de la aeronave, y a cualquier otro funcionario, empleado o agente de cualquiera de ellos que participe en el transporte u operación prohibida.

"e) Se prohíbe asimismo cualquier transporte u operación cuyo objetivo o fin sea evadir cualquier disposición de las que figuran en esta sección."

"El decreto 11419, de fecha 29 de julio de 1968, asigna la responsabilidad de hacer aplicar esta disposición al Department of Transportation (Departamento de Transportes), que a su vez la ha delegado a la Federal Aviation Administration.

"Nos interesan particularmente los acuerdos entre líneas, tanto bilaterales como multilaterales, con la Air Rhodesia. Nos interesan igualmente las actividades de los agentes de viajes representantes de líneas aéreas que emiten billetes contra Air Rhodesia. Se ha iniciado una serie de investigaciones.

"Solicitamos su ayuda para garantizar que la aerolínea o agencia de que se trate funcione en plena conformidad con el SFAR 21.

"Si desea Vd. hacer cualquier tipo de pregunta o podemos ayudarle en algo, por favor háganoslo saber."

23. En la misma sesión, el Comité decidió que su Secretario se pusiera en contacto con el Reverendo Morton para obtener más detalles respecto de los demás aspectos del testimonio que presentó ante el Comité y que se enumeran en el párrafo 11 supra. El Comité también decidió que se prepararan para su examen notas para transmitir a los Gobiernos correspondientes en relación con los temas mencionados en los incisos e) y g) de la mencionada enumeración.

24. El Secretario del Comité envió al Reverendo Morton una carta de fecha 2 de julio de 1974.

25. Se recibieron respuestas del Director General de la IATA, Islandia, la República Federal de Alemania, Colombia, Checoslovaquia, Tailandia, Luxemburgo, Polonia, Turquía y Austria. Las partes sustantivas de dichas cartas decían lo siguiente:

i) Carta del Director General de la IATA de fecha 1.º de julio de 1974

"Desearía referirme a su carta de 9 de mayo de 1974 y a mi acuse provisional de recibo de 30 de mayo de 1974 relativos a una declaración hecha por el Comité de Sanciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas establecido en virtud de la resolución 253 (1968).

"Conforme a la decisión adoptada por la reunión de mitad de año del Comité Ejecutivo celebrada en Colorado Springs, he notificado a todas las líneas aéreas que participan en el acuerdo entre líneas de la IATA y en el programa de agentes de la IATA, que, a partir del 1.º de julio de 1974, ésta dejará de desempeñar cualquier función que le haya sido asignada en virtud de las resoluciones de la Conferencia de Tráfico de la IATA en relación con la Air Rhodesia y los agentes establecidos en Rhodesia.

"También he pedido a los miembros de la IATA y a los transportadores que no pertenecen a la IATA pero que han firmado el acuerdo entre líneas con Air Rhodesia que retiren su participación, y he solicitado además a los miembros que tienen agentes designados en Rhodesia en virtud del programa de agentes de la IATA que rescindan dichas designaciones.

"En consecuencia los departamentos de la IATA que se encargan de estos asuntos han recibido instrucciones adecuadas.

"Le complacerá saber que la IATA ha tomado estas medidas en cumplimiento de su política de cooperación con las Naciones Unidas y sus organismos especializados, aunque, como ya lo he mencionado anteriormente, tengo la convicción de que la función de la IATA en la administración de estos programas haya sido desempeñada siempre en conformidad con el derecho canadiense al cual está sometida la asociación.

"En respuesta a la petición que figura en el párrafo 6 de la declaración del Comité del Consejo de Seguridad, adjunto un documento que responde detenidamente a las preguntas formuladas."

Anexo

"A. Fecha en que Air Rhodesia inició contactos con la IATA para participar en los Acuerdos Multilaterales entre Líneas Aéreas sobre Tráfico de la IATA - sobre Pasajeros y Carga: 30 de octubre de 1967.

"B. Fecha en que la IATA informó a las partes en el Acuerdo de que Air Rhodesia había solicitado ingresar en él: 23 de noviembre de 1967.

"C. Las siguientes líneas aéreas han ingresado como partes en los Acuerdos con respecto a la Air Rhodesia en las fechas que figuran a continuación de sus nombres en virtud de notificaciones de adhesión enviadas por ellas (o por Air Rhodesia). Tales notificaciones se hicieron por escrito o por télex y fueron dirigidas a la IATA, normalmente con copia a la otra parte.

<u>Grupo</u>	<u>País o zonas*</u>	
"1. Aviación y Comercio, S.A.	España	1.º de septiembre de 1968
Indian Airlines	India	2 de marzo de 1968
New Zealand National Airways	Nueva Zelandia	1.º de mayo de 1968
Air Comores	Islas Comores	1.º de enero de 1971
"2. Air Ceylon Ltd.	Sri Lanka	1.º de julio de 1968
Allegheny Airlines, Inc.	Estados Unidos de América	1.º de mayo de 1968
Royal Air Maroc	Marruecos	1.º de mayo de 1968
El Al Israel Airlines Ltd.	Israel	1.º de mayo de 1968
Nordair Ltd.	Canadá	1.º de mayo de 1969
Aloha Airlines, Inc.	Estados Unidos de América	1.º de septiembre de 1968
Wien Air Alaska, Inc.	Estados Unidos de América	3 de marzo de 1969
"3. The Flying Tiger Line, Inc.	Estados Unidos de América	1.º de enero de 1971
Seaboard World Airlines, Inc.	Estados Unidos de América	2 de marzo de 1968

* La columna que muestra los países o zonas ha sido agregada por la Secretaría para facilitar la referencia.

<u>Grupo</u>	<u>País o zonas</u>	
"4. American Airlines, Inc.	Estados Unidos de América	2 de marzo de 1968
Air Canada	Canadá	1º de mayo de 1968
Air France	Francia	1º de mayo de 1968
Air India	India	2 de marzo de 1968
Aeronaves de México, S.A.	México	1º de julio de 1968
Aerolíneas Argentinas	Argentina	1º de mayo de 1968
Alaska Airlines, Inc.	Estados Unidos de América	1º de mayo de 1971
Aerovías Nacionales de Colombia, S.A. (AVIANCA)	Colombia	1º de julio de 1968
FINNAIR Oy	Finlandia	1º de septiembre de 1968
ALITALIA, Linee Aeree Italiane	Italia	1º de julio de 1968
Braniff Airways Ltd.	Estados Unidos de América	1º de mayo de 1971
Air Botswana (Pty) Limited	Botswana	1º de julio de 1973
Continental Airlines, Inc.	Estados Unidos de América	1º de enero de 1971
CP Air (Canadian Pacific-Air)	Canadá	2 de marzo de 1968
Cathay Pacific Airways Ltd.	Hong Kong	2 de marzo de 1968
Cyprus Airways Ltd.	Chipre	1º de mayo de 1968
Delta Air Lines, Inc.	Estados Unidos de América	2 de marzo de 1968
Empresa de Transportes Aéreos de Angola, S.A.R.L.	Angola	1º de julio de 1968
Eastern Air Lines, Inc.	Estados Unidos de América	2 de marzo de 1968
Flugfélag Islands H.F. (ICELANDAIR)	Islandia	2 de marzo de 1968
P.N. Garuda Indonesian Airways	Indonesia	3 de marzo de 1971
Hawaiian Airlines, Inc.	Estados Unidos de América	1º de enero de 1969

<u>Grupo</u>	<u>País o zonas</u>	
"4. IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A.	España	1.º de septiembre de 1968
Aerolinee ITAVIA	Italia	2 de marzo de 1968
Air Inter	Francia	3 de marzo de 1969
Japan Air Lines Co. Ltd.	Japón	2 de marzo de 1968
Air Jamaica (1968) Ltd.	Jamaica	3 de marzo de 1971
Korean Air Lines, Inc.	República de Corea.	1.º de enero de 1970
KLM Royal Dutch Airlines	Países Bajos	2 de marzo de 1968
Kuwait Airways Corp.	Kuwait	1.º de julio de 1968
LUXAIR	Bélgica	1.º de enero de 1969
Deutsche Lufthansa AG	República Federal de Alemania	2 de marzo de 1968
Leeward Islands Air Transport Services Ltd.	Antigua-Indias Occidentales	1.º de enero de 1969
ALM - Dutch Antillean Airlines	Antillas Holandesas	1.º de enero de 1971
Polish Airlines (LOT)	Polonia	1.º de mayo de 1968
Air Madagascar	Madagascar	1.º de mayo de 1968
Middle East Airlines Air Liban	Líbano	2 de marzo de 1968
Malaysian Airlines System	Malasia	1.º de julio de 1972
National Airlines, Inc.	Estados Unidos de América	1.º de mayo de 1968
Northwest Airlines, Inc.	Estados Unidos de América	1.º de mayo de 1968
Olympic Airways S.A.	Grecia	1.º de mayo de 1968
Ceskoslovenske Aerolinie	Checoslovaquia	1.º de septiembre de 1970
Austrian Airlines	Austria	3 de marzo de 1971
Ozark Air Lines, Inc.	Estados Unidos de América	1.º de julio de 1968
Pan American World Airways, Inc.	Estados Unidos de América	2 de marzo de 1968
Pakistan International Airways Corp.	Pakistán	1.º de mayo de 1968

<u>Grupo</u>	<u>País o zonas</u>	
"4. Philippine Air Lines, Inc.	Filipinas	1.º de septiembre de 1969
Air Malawi Limited	Malawi	2 de marzo de 1968
Zambia Airways Corporation	Zambia	1.º de mayo de 1968
Syrian Arab Airlines	Siria	1.º de noviembre de 1968
VARIG, S.A.	Brasil	2 de marzo de 1968
Air Afrique	Costa de Marfil	1.º de noviembre de 1968
Hughes Air Corp (d/b/a Air West)	Estados Unidos de América	1.º de septiembre de 1968
South African Airways	Sudáfrica	2 de marzo de 1968
SABENA	Bélgica	2 de marzo de 1968
Southern Airways, Inc.	Estados Unidos de América	1.º de julio de 1968
Singapore Airlines Limited	Singapur	1.º de julio de 1972
Swiss Air Transport Co. Ltd.	Suiza	2 de marzo de 1968
Saudi Arabian Airlines	Arabia Saudita	1.º de julio de 1968
Thai Airways International Ltd.	Tailandia	1.º de julio de 1968
Turk Hava Yollari	Turquía	1.º de julio de 1968
Trans-Mediterranean Airways	Líbano	1.º de julio de 1968
DETA - Linhas Aereas de Moçambique	Mozambique	1.º de mayo de 1968
Transportes Aéreos Portugueses SARL	Portugal	2 de marzo de 1968

<u>Grupo</u>	<u>País o zonas</u>	
"4. Trans World Airlines, Inc.	Estados Unidos de América	2 de marzo de 1968
Transair Ltda.	Canadá	1.º de mayo de 1972
United Air Lines, Inc.	Estados Unidos de América	1.º de mayo de 1968
Air Manila, Inc.	Filipinas	1.º de noviembre de 1972
Union de Transports Aériens (UTA)	Francia	2 de marzo de 1968
Wester Airlines, Inc.	Estados Unidos de América	1.º de julio de 1971
"5. Air Cape (Pty) Ltd.	Sudáfrica	1.º de julio de 1971
"6. Maersk Air	Dinamarca	1.º de enero de 1973

"NOTA:

Grupo

"1. TANTO LOS ACUERDOS SOBRE PASAJEROS COMO SOBRE CARGA, EXCEPCION HECHA DEL ARTICULO III DE CADA UNO rigen entre los dos transportadores interesados. (Se trata únicamente del equivalente del anterior Acuerdo básico sobre tráfico entre Líneas de la IATA.)

"2. EL ACUERDO DE PASAJEROS Y DE CARGA (EXCEPTO EL ARTICULO III) rige entre los dos transportadores interesados. (Se trata del equivalente del anterior Acuerdo básico sobre tráfico entre Líneas de la IATA más el Acuerdo adicional sobre equipaje.)

"3. EL ACUERDO SOBRE PASAJEROS (EXCEPTO SU ARTICULO III) Y EL ACUERDO SOBRE CARGA rigen entre ambos transportadores interesados. (Se trata del equivalente del anterior Acuerdo básico sobre tráfico entre Líneas de la IATA más el Acuerdo adicional sobre manejo de carga.)

"4. TANTO EL ACUERDO COMPLETO SOBRE PASAJEROS COMO EL ACUERDO COMPLETO SOBRE CARGAS rigen entre los dos transportadores interesados. (Se trata del equivalente del anterior Acuerdo básico sobre tráfico entre Líneas de la IATA más el Acuerdo adicional sobre equipaje y el Acuerdo adicional sobre manejo de carga.)

"5. SOLO EL ACUERDO SOBRE PASAJEROS rige entre los dos transportadores interesados. (Ninguno de los convenios en virtud de los acuerdos anteriores equivale estrictamente a éste, pero es análogo a los aspectos relativos únicamente a pasajeros del antiguo acuerdo básico de tráfico entre líneas de la IATA más el acuerdo adicional sobre equipaje. Si el código de una transportadora está subrayado, el artículo No. III no rige entre ambas partes.)

"6. SOLO EL ACUERDO SOBRE CARGAS rige entre las dos transportadoras de que se trata. (Ningún convenio en virtud de los acuerdos anteriores equivale estrictamente a éste, pero es análogo en los aspectos relativos a carga únicamente al anterior Acuerdo básico sobre tráfico entre líneas de la IATA más el Acuerdo adicional sobre manejo de carga.)

ii) Nota de Islandia de fecha 1.º de julio de 1974

"La Misión Permanente de Islandia ante las Naciones Unidas ... tiene el honor, refiriéndose a la nota /del Secretario General/ de 13 de mayo de 1974, de informarle de que el 5 de junio de 1974 la Icelandair ha puesto término al Acuerdo de tráfico entre líneas de la IATA entre la Icelandair y la Air Rhodesia Corporation. Por consiguiente no existe en la actualidad ningún acuerdo entre la Icelandair y Rhodesia del Sur."

iii) Nota de la República Federal de Alemania de fecha 3 de julio de 1974

"El Representante Permanente interino de la República Federal de Alemania ante las Naciones Unidas ..., refiriéndose a la nota /del Secretario General/ de 13 de mayo de 1974 y en relación con su propia nota de 6 de junio de 1974 relativa al Interline Agreements Manual de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (decimasexta edición) tiene el honor de informar al Secretario General de lo siguiente:

"El establecimiento de acuerdos entre líneas no está en general dentro de la competencia del Gobierno Federal. Tanto es así que el Gobierno Federal, antes de recibir la nota del Secretario General, ignoraba la existencia del acuerdo entre líneas entre la Deutsche Lufthansa Ag. y la Air Rhodesia. No obstante, el Gobierno Federal, al recibir la información del Comité del Consejo de Seguridad, ha tomado inmediatamente las medidas necesarias para verificar la compatibilidad de dicho acuerdo con las sanciones del Consejo de Seguridad. Tan pronto concluya la investigación se transmitirá inmediatamente su resultado."

iv) Nota de Colombia de fecha 8 de julio de 1974

"La Misión Permanente de Colombia ante las Naciones Unidas ..., con referencia a /la nota del Secretario General/ de fecha 13 de mayo de 1974, se permite informar que el Dr. Ernesto Vásquez Rocha, Secretario General de Aerovías Naciones de Colombia (AVIANCA), S.A., ha comunicado que la empresa ha procedido a dar el aviso correspondiente de cancelación a la International Air Transport Association (IATA) del acuerdo suscrito con Air Rhodesia, relativo a pasajeros y/o carga."

v) Nota de Checoslovaquia de 9 de julio de 1974

"El Representante Permanente de la República Socialista de Checoslovaquia ante las Naciones Unidas ..., refiriéndose a la nota del Secretario General de fecha 13 de mayo de 1974 relativa a los acuerdos sobre pasajeros y/o carga de la IATA con la Air Rhodesia, tiene el honor de comunicar lo siguiente:

"La República Socialista de Checoslovaquia no reconoce el régimen ilegal de Rhodesia del Sur ni mantiene relaciones diplomáticas ni de ningún otro tipo con él y aplica consecuentemente todas las disposiciones de la resolución 253 (1968) del Consejo de Seguridad, todo lo cual el Gobierno de la República Socialista de Checoslovaquia ha tenido el honor de comunicar en sus anteriores respuestas a las notas del Secretario General.

"Las investigaciones iniciadas por las autoridades checoslovacas competentes con respecto a la información que figura en la nota del Secretario General de fecha 13 de mayo de 1974 arriba mencionada han establecido que jamás se ha realizado transporte alguno entre líneas de la Compañía Aérea Checoslovaca CSA y la Air Rhodesia. La Compañía Aérea Checoslovaca CSA es una de las partes en el Acuerdo Multilateral entre Líneas Aéreas sobre Tráfico de la IATA al que se adhirió la compañía aérea Air Rhodesia. La Compañía Aérea Checoslovaca CSA ha declarado que a partir del 19 de abril de 1974 dicho acuerdo multilateral carece de validez en relación con Air Rhodesia.

"El Gobierno de la República Socialista de Checoslovaquia desea aprovechar la oportunidad para reiterar su total apoyo a todas las medidas adoptadas por las Naciones Unidas que tienden a ayudar al pueblo de Rhodesia del Sur a lograr el ejercicio de sus derechos inalienables, confirmados en la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales."

vi) Nota de Tailandia de fecha 10 de julio de 1974

"El Encargado de Negocios interino de la Misión Permanente de Tailandia ante las Naciones Unidas ... tiene el honor de referirse a la nota /del Secretario General/ de fecha 13 de mayo de 1974 en la que, a solicitud del Comité del Consejo de Seguridad encargado de la cuestión de Rhodesia del Sur, se señala a la atención del Gobierno de Su Tai Majestad la página 16 del International Air Transport Association Interline Agreements Manual (sexta edición) que incluye, entre otros, a la Thai Airways International Ltd. entre las compañías que han suscrito con Rhodesia acuerdos de la IATA sobre pasajeros y/o carga, o que son parte en los mismos.

"El Encargado de Negocios interino tiene el honor de informar al Secretario General de que se remitió debidamente la cuestión al Ministerio de Relaciones Exteriores en Bangkok, y que se ha recibido la siguiente respuesta:

"1. El Gobierno de Su Majestad ha cumplido invariable y cabalmente as resoluciones del Consejo de Seguridad relativas a Rhodesia del Sur, ncluida la resolución: 253 (1968).

"2. Se han llevado a cabo averiguaciones sobre la naturaleza y el contenido de la información que figura en la página 16 del Manual. Los hechos son los siguientes:

"2.1 Durante muchos años la Thai Airways International Ltd. ha sido parte en los acuerdos multilaterales entre líneas aéreas sobre tráfico de la IATA sobre pasajeros y carga. Air Rhodesia pasó a ser parte de dicho Acuerdo posteriormente.

"2.2 Al recibo de la alegación y habida cuenta de la política del Gobierno de Su Majestad y de su actitud inequívoca a este respecto, el 3 de junio de 1974 la Thai Airways International Ltd. notificó a la International Air Transport Association (IATA) su decisión de retirarse, con efecto inmediato, del acuerdo multilateral entre líneas aéreas sobre tráfico de la IATA sobre pasajeros y carga, por lo que respectaba a la Air Rhodesia Corporation.

"2.3 la citada decisión de la Thai Airways International Ltd. fue remitida en forma de memorando (TY-52/1502) de fecha 12 de junio de 1974 por el Administrador de Servicios de Tráfico de la IATA a todos los miembros de la IATA que eran partes en los acuerdos entre líneas aéreas y a los no miembros de la IATA que también eran partes en ellos."

vii) Nota de Luxemburgo de fecha 11 de julio de 1974

"El Representante Permanente de Luxemburgo ante las Naciones Unidas ... tiene el honor de referirse a la nota del Secretario General de fecha 13 de mayo de 1974 relativa a determinadas líneas aéreas que han concertado acuerdos con Air Rhodesia.

"Debe advertirse en este sentido que el acuerdo entre líneas aéreas entre la Sociedad LUXAIR de Luxemburgo y la Air Rhodesia se canceló con efecto a partir del 1º de julio de 1974."

viii) Nota adicional de Tailandia de fecha 12 de julio de 1974

"El Encargado de Negocios interino dela Misión Permanente de Tailandia ante las Naciones Unidas ..., con referencia a la nota del Secretario General de fecha 10 de julio de 1974 en la que se hacía referencia, entre otras cosas, al memorando (TS-52/1502) de fecha 12 de julio de 1974, enviado por el Administrador de Servicios de Tráfico de la IATA a todos los miembros de la IATA que eran partes de los acuerdos entre líneas y a todos los no miembros de

la IATA que también sean partes en ellos, relativo al retiro con efecto inmediato de la Thai Airways International Ltd. de los acuerdos multilaterales entre líneas aéreas sobre tráfico de la IATA sobre pasajeros y carga por lo que respectaba a la Air Rhodesia Corporation, tiene el honor de remitir al Secretario General una copia adjunta del texto de dicho memorando, con la solicitud de que el Secretario General se sirva transmitirlo al Comité del Consejo de Seguridad encargado de la cuestión de Rhodesia del Sur a título de información.

Texto adjunto

Memorando del Administrador de Servicios de Tráfico
de la IATA de fecha 12 de junio de 1974

"Por carta de fecha 3 de junio de 1974, la Thai Airways International Ltd. notificó a la IATA que se retiraba de los acuerdos multilaterales entre líneas aéreas sobre tráfico de la IATA sobre pasajeros y carga por lo que respectaba a la Air Rhodesia Corporation, con efecto inmediato.

"2. Por carta de fecha 5 de junio de 1974, la Flugfelag Island H.F. (ICELANDAIR) notificó a la IATA que, de conformidad con el apartado a) i) del inciso 4 del artículo IX de los acuerdos multilaterales entre líneas aéreas sobre tráfico de la IATA sobre pasajeros y carga, se retiraba de dichos acuerdos por lo que respectaba a la Air Rhodesia Corporation, con efecto a partir del 5 de julio de 1974.

"3. Por carta de fecha 6 de junio de 1974, la Turk Hava Yollari A.O. comunicó a la IATA que se retiraba de los acuerdos multilaterales entre líneas aéreas sobre tráfico de la IATA sobre pasajeros y carga en cuanto concernía a Air Rhodesia, con efecto a partir del 1.º de julio de 1974.

"4. Por carta de fecha 7 de junio de 1974, la Hughes Air Corp. (d/b/a Airwest) comunicó a la IATA que se retiraba de los acuerdos multilaterales entre líneas aéreas sobre tráfico de la IATA sobre pasajeros y carga en cuanto concernía a Air Rhodesia Corporation, con efecto inmediato.

"5. Por télex de fecha 10 de junio de 1974, Aerovías Nacionales de Colombia, S.A. comunicó a la IATA que se retiraba de los acuerdos multilaterales entre líneas aéreas sobre tráfico de la IATA sobre pasajeros y carga en lo que concernía a Air Rhodesia con efecto inmediato."

ix) Nota de Polonia de fecha 15 de julio de 1974

"La Misión Permanente de la República Popular Polaca ante las Naciones Unidas ..., en relación con la [nota del Secretario General] de 13 de mayo de 1974 relativa a los acuerdos de la IATA sobre pasajeros y carga con Air Rhodesia, siguiendo instrucciones de su Gobierno, tiene el honor de señalar lo siguiente:

"Las autoridades estatales encargadas del transporte aéreo civil en la República Popular Polaca, al ser informadas por la compañía aérea polaca LOT del acuerdo sobre pasajeros y carga concertado con Air Rhodesia dentro del marco de los acuerdos multilaterales de la IATA, rechazó inmediatamente dicho acuerdo y lo declaró nulo y sin valor. La compañía aérea polaca LOT ha puesto fin al acuerdo con efecto inmediato y, después de poner fin a un acuerdo general de ventas entre líneas, no mantiene ningún contacto con Air Rhodesia."

x) Nota de Turquía de fecha 15 de julio de 1974

"Con referencia a su comunicación del 13 de mayo de 1974 relativa a los acuerdos entre líneas aéreas sobre tráfico de la IATA entre la Turkish Airlines y Air Rhodesia, tengo el honor de comunicarle que la Turkish Airlines, con efecto a partir del 1.º de julio de 1974, se retiró de esos acuerdos en cuanto concernían a la Air Rhodesia. Se acompaña una copia de la carta de fecha 6 de junio de 1974 dirigida por la Turkish Airlines Inc. a su contraparte de Rhodesia en la que le informaba de la situación.

"Aprovecho esta oportunidad para hacer constar que el Gobierno turco está resuelto a continuar aplicando las medidas tomadas hasta ahora por el Consejo de Seguridad con respecto al régimen ilegal en Zimbabwe. En tal inteligencia, el Gobierno de Turquía, por decreto de 18 de noviembre de 1968, codificó las medidas que figuran en la resolución 253 (1968) del Consejo de Seguridad. El texto de dicho decreto del Gobierno turco fue transmitido a la Secretaría de las Naciones Unidas por nuestra nota No. 1519/1019 de 13 de diciembre de 1968.

"El acuerdo entre la Turkish Airlines y la Air Rhodesia fue concertado el 24 de abril de 1968, antes de la resolución 253 (1968) del Consejo de Seguridad y el consiguiente decreto del Gobierno. La iniciativa para dicho acuerdo procedió de la Air Rhodesia el 30 de noviembre de 1967. La naturaleza sumamente técnica de esos acuerdos y el hecho de que rara vez se concierten a nivel gubernamental, pues se realizan mediante intercambios de cartas entre compañías, puede explicar el que hayan sido pasados por alto hasta hace poco, cuando el asunto se señaló a la atención del Gobierno de Turquía.

"Agradeceré que Vuestra Excelencia transmita esta información al Comité del Consejo establecido en cumplimiento de la resolución 253 (1968) relativa a la cuestión de Rhodesia del Sur y haga distribuir la presente carta como documento oficial del Consejo de Seguridad.

Texto adjunto

Carta dirigida por la Turkish Airlines Inc. al Administrador de Tarifas de la Air Rhodesia, Salisbury, Rhodesia del Sur

"Cumplimos con informar a usted que, de conformidad con el inciso 4) a) i) del artículo IX de los acuerdos entre líneas aéreas sobre tráfico de la IATA, la Turkish Airlines Inc. se retira de esos acuerdos con efecto a partir del 1.º de julio de 1974, en lo que concierne a su compañía Air Rhodesia."

xi) Nota de Austria de fecha 17 de julio de 1974

"El Representante Permanente de Austria ante las Naciones Unidas ..., tiene el honor de referirse a la información que figura en el International Air Transport Association Interline Agreement Manual (sexta edición).

"Las investigaciones llevadas a cabo por las autoridades austríacas competentes señalaron que el acuerdo entre líneas de la IATA, entre la Austrian Airlines y la Air Rhodesia existió verdaderamente. La Austrian Airlines explicó a las autoridades austríacas que en la fecha de la firma del acuerdo no consideraba que la concertación de un acuerdo entre líneas con la Air Rhodesia fuera contraria a la resolución 253 (1968) del Consejo de Seguridad, porque dicho acuerdo se limitaba al reconocimiento mutuo de documentos de transporte aéreo.

"A solicitud del Gobierno austríaco, la Austrian Airlines puso fin al acuerdo entre líneas de la IATA con la Air Rhodesia a partir del 9 de julio de 1974."

26. Por carta de fecha 23 de julio de 1974, el Rvdo. Morton proporcionó información adicional como lo había solicitado el Comité en la 20a. sesión. La información procedía de la United Touring Company Southern Africa Agents' Manual: 1973/74, que indicaba que había una compañía que realizaba operaciones en Malawi, oficinas de ultramar en Australia, República Federal de Alemania y el Reino Unido y representación de ultramar en Canadá, Estados Unidos de América, Japón, México y Singapur, encargados de promover el turismo en Rhodesia del Sur. La representación de ultramar en cada uno de los países interesados figuraba bajo el nombre de WDI Mundy, Inc., que según dijo el Rvdo. Morton, era sólo otro nombre para la promoción del turismo en Rhodesia.

27. La información adicional proporcionada por el Rvdo. Morton se incorporó en el texto de la nota propuesta para transmitirla a los gobiernos apropiados como se indica en el párrafo 21 supra. En el momento de preparar este informe se consideraba aún el texto completo de la nota.

28. Se recibieron respuestas de Dinamarca, la República de Corea, la República Federal de Alemania, los Países Bajos, Nueva Zelandia, India, Marruecos, Arabia Saudita, Italia y Kenya (también en nombre de Uganda y de la República Unida de Tanzania), cuyas partes sustantivas dicen lo siguiente:

i) Nota de Dinamarca de fecha 24 de julio de 1974

"La investigación llevada a cabo por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Dinamarca ha revelado lo siguiente:

"La compañía aérea danesa Maersk Air aceptó los acuerdos de tráfico entre líneas de la IATA con respecto a Air Rhodesia en octubre de 1972 cuando Maersk Air fue reconocida como miembro asociado de la IATA y participante en los acuerdos sobre fletes entre líneas de la IATA. Conforme

al reglamento de la IATA, Maersk Air distribuyó en esa fecha una nota mimeografiada a las compañías aéreas que figuran en la lista de miembros de la IATA pidiendo su asentimiento para que Maersk Air fuese aceptada como participante en dichos acuerdos de la IATA. Maersk Air recibió, entre otros, el asentimiento de Air Rhodesia, pero nunca realizó operaciones con destino a Rhodesia del Sur o procedentes de Rhodesia del Sur ni en ningún momento emitió o aceptó billetes o notas de consignación relacionadas con Air Rhodesia ni realizó transacciones económicas de ninguna clase con Air Rhodesia.

"Maersk Air informó el 27 de mayo de 1974 a la IATA de que ponía fin a su participación en los acuerdos entre líneas en lo que se refería a Rhodesia del Sur.

"Con respecto a la solicitud del Comité del Consejo de Seguridad ... de recibir los textos de leyes u órdenes administrativas relacionados con la aplicación del párrafo 6 de la resolución 253 (1968), el Representante Permanente interino de Dinamarca tiene el honor de informar al Secretario General de que el real decreto del 18 de septiembre de 1968 sigue siendo la base para la aplicación por Dinamarca de las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad contra Rhodesia del Sur. El texto del real decreto fue transmitido al Consejo de Seguridad con nota de 9 de octubre de 1968 por el Representante Permanente de Dinamarca. La nota ha sido reproducida en el documento S/8863 de las Naciones Unidas.

"Considerando dicha información, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Dinamarca desea señalar que estima que la compañía aérea privada Maersk Air ha actuado de buena fe al aceptar los acuerdos entre líneas de que se trata."

ii) Nota de la República de Corea de fecha 24 de julio de 1974

"Korean Airlines Co., Ltd. se retiró de los acuerdos de tráfico entre líneas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional sobre transporte de pasajeros y carga en cuanto se refiere a Air Rhodesia Corporation con efecto a partir del 15 de julio de 1974."

iii) Nota, de la República Federal de Alemania de fecha 26 de julio de 1974

"El Representante Permanente Interino de la República Federal de Alemania ante las Naciones Unidas ... tiene el honor de informar al Secretario General de lo siguiente:

"El párrafo 6 de la resolución 253 (1968) del Consejo de Seguridad ha pasado a formar parte del derecho alemán en virtud del artículo 21 de la Ley de transporte aéreo y el artículo 44a. de la Ordenanza de comercio exterior.

"El Gobierno Federal ha pedido a la compañía aérea Deutsche Lufthansa A.G. que ponga fin al acuerdo entre líneas aéreas con Air Rhodesia, La Lufthansa proyecta tomar esta medida en un futuro próximo, después de coordinar su acción con las compañías aéreas de los países europeos vecinos."

iv) Nota de los Países Bajos de fecha 29 de julio de 1974

"Durante el mes de abril de este año, llegó a conocimiento del Gobierno de los Países Bajos la existencia de un acuerdo de tráfico entre líneas entre KLM Royal Dutch Airlines y Air Rhodesia Corporation.

"El Gobierno de los Países Bajos, por consiguiente, señaló a la KLM que ese acuerdo constituía una violación del párrafo 6 de la resolución 253 (1968) del Consejo de Seguridad.

"Mientras tanto, KLM informó al Gobierno de los Países Bajos de que había puesto fin al acuerdo mencionado con Air Rhodesia Corporation el 9 de mayo de 1974. KLM comunicó, además, al Gobierno de los Países Bajos que había dado instrucciones terminantes a todas las oficinas de KLM, y en particular las que están ubicadas en los Estados Unidos, de que cesen todo tipo de cooperación con respecto a viajes de vacaciones organizados con destino a Rhodesia del Sur.

"En lo que se refiere a las cuestiones relacionadas con ALM Dutch Antillean Airlines, el Gobierno de los Países Bajos volverá a ocuparse de esa cuestión una vez que se conozcan los resultados de las consultas que se están efectuando con el Gobierno de las Antillas Holandesas."

v) Nota de Nueva Zelanda de fecha 30 de julio de 1974

"El Encargado de Negocios interino se complace en informar al Secretario General de que, como resultado de las investigaciones realizadas por el

Gobierno de Nueva Zelandia en cumplimiento de la solicitud del Comité, se ha puesto fin al acuerdo (sobre pasajeros y carga) de tráfico entre líneas de la IATA entre New Zealand National Airways Corporation y Air Rhodesia.

"Se adjunta un ejemplar del reglamento de 1968 (Nueva Zelandia) relativo a las sanciones de las Naciones Unidas (Rhodesia del Sur) cuyo artículo 6 aplica el párrafo 6 de la resolución 253 (1968)."

vi) Nota de la India, de fecha 31 de julio de 1974

"El Representante Permanente de la India ante las Naciones Unidas ... tiene el honor de manifestar que las compañías aéreas Indian Airlines y Air India ya han dejado de ser partes en el acuerdo entre líneas aéreas (IATA) con Air Rhodesia."

vii) Nota de Marruecos de fecha 1.º de agosto de 1974

"La Misión Permanente del Reino de Marruecos ante las Naciones Unidas ..., refiriéndose a la nota del Secretario General de 13 de mayo de 1974 que señala que Royal Air Maroc (RAM) es una de las varias compañías aéreas que parecen haber firmado acuerdos con Air Rhodesia, tiene el honor de informarle de que, después de investigaciones realizadas por las autoridades competentes, el Gobierno de Marruecos ha asegurado que RAM no ha firmado ningún acuerdo con Air Rhodesia. La lista de que se trata se refiere a un acuerdo multilateral titulado "Acuerdo de servicios entre líneas", concertado por iniciativa de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y destinada principalmente a asegurar la intercambiabilidad de documentos de tráfico entre compañías aéreas. Considerando la fecha de entrada en vigor de ese acuerdo (1947), anterior a la independencia, el acuerdo debió haber sido firmado por Air Atlas.

"En vista de la política de Marruecos de solidaridad con los movimientos de liberación en el Africa meridional y de apoyo a los mismos, Royal Air Maroc nunca ha concertado ningún acuerdo con Air Rhodesia.

"Además, para evitar cualquier malentendido, Royal Air Maroc comunicará oficialmente a la IATA su intención de poner fin al acuerdo de servicio entre líneas con respecto a Air Rhodesia."

viii) Nota de Arabia Saudita, de fecha 5 de agosto de 1974

"La Misión Permanente de Arabia Saudita ante las Naciones Unidas ... tiene el honor de transmitir la siguiente aclaración recibida del Gobierno de su país:

"Cuando la compañía aérea Saudia, de Arabia Saudita, se afilió a la IATA en 1967, se convirtió en parte en ciertos acuerdos multilaterales que estaban en vigor a la sazón, como ocurrió con varias otras compañías aéreas, y al parecer, Air Rhodesia, era parte en tales acuerdos.

"Sin embargo, el Gobierno de Arabia Saudita comunicó oficialmente a la IATA el 18 de junio de 1974 que se había retirado del acuerdo común de transporte concertado con Air Rhodesia, y que esta decisión se había puesto en conocimiento de todas las oficinas de Saudia, tanto en Arabia Saudita como en el exterior, inclusive la no aceptación de pasajes o documentos de transporte de Air Rhodesia; también informé de que los pasajes de Saudia no serían transferidos a Air Rhodesia.

"Cabe mencionar a este respecto que desde marzo de 1972 no ha habido cuentas ni fondos, ni ninguna otra operación, entre las dos compañías aéreas."

ix) Nota de Italia de fecha 22 de agosto de 1974

"El Representante Permanente de Italia ante las Naciones Unidas ... tiene el honor de informar a Su Excelencia, en relación con la nota de fecha 20 de mayo de 1974 /del Secretario General/, que Alitalia (la aerolínea nacional italiana) ha decidido retirarse del acuerdo con Air Rhodesia, de carácter multilateral y bajo los auspicios de la IATA, al que se había adherido anteriormente."

x) Nota de Kenya de fecha 26 de agosto de 1974

"El Representante Permanente de la República de Kenya ante las Naciones Unidas ... tiene el honor de informar que los Gobiernos de la República de Kenya, la República de Uganda y la República de Tanzania han examinado cuidadosamente las alegaciones de que la East African Airways Corporation pueda tener algunos acuerdos entre aerolíneas con Air Rhodesia.

"Los tres Gobiernos han recibido ahora seguridades del Presidente de la East African Airways Corporation, en el sentido de que su Junta de Administración ha ordenado que a partir del 27 de mayo de 1974 se ponga fin a toda clase de tratos con Air Rhodesia, y subrayado que los boletos de vuelo o cualquiera otra autorización de viaje de las aerolíneas del régimen ilegal no serán aceptados para viajar en los servicios que presta la East African Airways Corporation.

"A su vez, los tres Gobiernos mencionados han dado instrucciones al Presidente de la East African Airways Corporation a fin de que ejerza la máxima vigilancia para asegurarse de que no se preste a Air Rhodesia ningún tipo de cooperación y que se cancelen inmediatamente todas las reservaciones hechas en nombre de Rhodesia del Sur.

"El Representante Permanente de la República de Kenya ante las Naciones Unidas envía la presente comunicación en nombre de los tres Gobiernos asociados en la East African Airways Corporation."

29. Se envió a Canadá una nota de fecha 29 de agosto de 1974, recordando a ese Gobierno que aún estaba pendiente una respuesta relativa al caso e informándole que el Comité, conforme a las disposiciones de la resolución 333 (1973) del Consejo de Seguridad, pronto publicaría la siguiente lista trimestral de Gobiernos que no hubieran respondido a sus investigaciones dentro del período prescrito de dos meses.

30. Se recibió una respuesta de Madagascar de fecha 5 de septiembre de 1974, cuya parte sustantiva dice lo siguiente:

"El Representante Permanente de la República Malgache ante las Naciones Unidas ... tiene el honor de comunicar /al Secretario General/ las siguientes observaciones de su Gobierno:

"Con respecto a las relaciones entre Air Madagascar y Air Rhodesia, el acuerdo entre aerolíneas sobre transporte aéreo mencionado por el Comité de Sanciones del Consejo de Seguridad no es un acuerdo bilateral, sino un acuerdo multilateral concertado por intermedio de la IATA, en el que participan un centenar de aerolíneas, y que se refiere principalmente a la aceptación de los billetes de una compañía por las otras.

"Esperando que todas las demás aerolíneas actuarán de la misma manera, la Air Madagascar ha pedido a la Secretaría de la IATA que anule, en el acuerdo multilateral de tráfico, toda facilidad recíproca entre Air Madagascar y Air Rhodesia."

31. Se recibieron de Canadá dos respuestas de fecha 11 de septiembre, cuyas partes sustantivas dicen lo siguiente:

i) Primera nota

"El Representante Permanente del Canadá ante las Naciones Unidas ... tiene el honor de referirse a la nota /del Secretario General/ de fecha 13 de mayo de 1974, relativa a las aerolíneas que habrían concertado con Air Rhodesia acuerdos o partes de acuerdos de la IATA en materia de pasajeros y/o carga. Entre las aerolíneas incluidas en la página 16 del International Air Transport Association Interline Agreements Manual, figuran Transair Limited, Nordair Limited, Canadian Pacific Air y Air Canada.

"El Representante Permanente del Canadá se complace en comunicar al Secretario General que, como resultado de las investigaciones del Gobierno del Canadá en relación con la nota del Secretario General, todas las aerolíneas canadienses mencionadas, o sea Transair Limited, Nordair Limited, Canadian Pacific Air y Air Canada, han puesto fin a sus acuerdos entre líneas con Air Rhodesia sobre billetes y servicios de agencia."

ii) Segunda nota

"El Representante Permanente del Canadá ante las Naciones Unidas ... tiene el honor de referirse a las notas /del Secretario General/ de 15 de mayo y 29 de agosto de 1974 relativas a la cuestión de acuerdos entre aerolíneas concertados por varias líneas aéreas con Air Rhodesia. En esas notas se señaló que estos acuerdos se formalizan por intermedio de la IATA, que ha sido reconocida por ley del Parlamento del Canadá y que administra también los programas de agentes de pasajeros y carga, en virtud de los cuales se han aprobado agentes en Rhodesia.

"El Representante Permanente del Canadá se complace en informar al Secretario General de que, como resultado de las investigaciones realizadas por el Gobierno del Canadá en respuesta a las notas del Secretario General, la IATA, a partir del 1º de julio de 1974, ha cesado de desempeñar toda función de enlace, contacto o mediación para la concertación de acuerdos entre las aerolíneas miembros y Air Rhodesia."

32. También se recibieron respuesta de Finlandia, la Costa de Marfil, Líbano, los Países Bajos e Italia, cuyas partes sustantivas dicen lo siguiente:

i) Nota de Finlandia de fecha 12 de septiembre de 1974

"El Representante Permanente de Finlandia ante las Naciones Unidas ... tiene el honor de informar /al Secretario General/ de lo siguiente:

"Como la IATA ha dejado de cumplir las funciones que le habían sido asignadas, con arreglo a los acuerdos entre aerolíneas afiliadas a la IATA, respecto de Air Rhodesia, ha desaparecido la cuestión de los acuerdos entre aerolíneas miembros de la IATA que pudieran vincular a Finnair Oy y Air Rhodesia."

ii) Nota de la Costa de Marfil de fecha 18 de septiembre de 1974

"La Misión Permanente de la Costa de Marfil ante las Naciones Unidas ... refiriéndose a la nota /del Secretario General/ relativa a los acuerdos que se dicen han sido concertados por Air-Afrique con Air Rhodesia, tienen el honor de informarle que al recibir su nota, el Gobierno llevó a cabo una investigación y que se ha establecido que hasta el 7 de junio de 1974, fecha en que Air-Afrique le puso fin, Air-Afrique estaba vinculada comercialmente con Air Rhodesia por un acuerdo entre aerolíneas dentro del marco del acuerdo entre aerolíneas de la IATA.

"Aunque desde su creación, Air-Afrique era parte en este acuerdo internacional de la IATA, han sido pocos los negocios concertados con Air Rhodesia.

"Desde la terminación del acuerdo, el 7 de julio de 1974, Air-Afrique no ha mantenido más relaciones con Air Rhodesia."

iii) Nota del Líbano de fecha 16 de octubre de 1974

"La Misión Permanente del Líbano ante las Naciones Unidas ... refiriéndose a la nota /del Secretario General/ de 13 de mayo de 1974, tiene el honor de pedirle que informe al Comité del Consejo de Seguridad establecido en cumplimiento de la resolución 253 (1968) relativa a la cuestión de Rhodesia del Sur, de que las compañías Trans-Mediterranean Airways y Middle East Airlines no efectúan vuelos con destino a Rhodesia del Sur o procedentes de allí, y no proporcionan enlace con compañías aéreas constituidas o con aviones registrados en Rhodesia del Sur.

"La Misión Permanente del Líbano también tiene el honor de transmitir al Secretario General una copia de la nota de la Middle East Airlines relativa al retiro de esta compañía del acuerdo entre aerolíneas de la IATA al que se había adherido."

Anexo

Carta de fecha 17 de mayo de 1974 dirigida a todos los gerentes y gerentes de ventas, todos los gerentes de estaciones representantes de estación y jefes de secciones de la Middle East Airlines por el Gerente entre Aerolíneas

"Por la presente se informa de nuestro retiro de los Acuerdos multilaterales de tráfico entre aerolíneas de la IATA en materia de pasajeros y carga, en lo que respecta a la Rhodesian Corporation.

"Por favor elimínese el nombre de Air Rhodesia Corp. de la página 1 de la lista de Acuerdos entre aerolíneas abarcada por nuestra Circular TSD/INT-11728, de fecha 27 de diciembre de 1973.

"El Acuerdo GSA entre MEA y Air Rhodesia Corporation por el que Air Rhodesia sirvió como nuestro GSA en Rhodesia, también quedó cancelado.

"Ambas cancelaciones, la del Acuerdo entre aerolíneas y GSA entraron en vigor el 15 de junio de 1974 después de que transcurrió el período de aviso de 30 días."

iv) Nota de los Países Bajos de fecha 7 de noviembre de 1974

"El Representante Permanente del Reino de los Países Bajos ante las Naciones Unidas ... como complemento a su nota del 1º de junio de 1974, respecto a los acuerdos entre aerolíneas concertados por KLM Royal Dutch Airlines y ALM Dutch Antillean Airlines con Air Rhodesia (Case No. INGO-4), tiene el honor de informar al Secretario General que ALM Dutch Antillean Airlines ha puesto fin a su acuerdo entre aerolíneas con Air Rhodesia."

v) Nota de Italia de fecha 5 de diciembre de 1974

"El Representante Permanente de Italia ante las Naciones Unidas ... refiriéndose a su nota de 22 de agosto de 1974, tiene el honor de informar a Vuestra Excelencia de que también ITAVIA, la compañía aérea italiana - como lo hizo anteriormente ALITALIA - ha decidido retirarse del Acuerdo que, con carácter multilateral y bajo los auspicios de la IATA, había concertado anteriormente con Air Rhodesia."

33. A petición del Comité, tras celebrar consultas oficiosas, el Presidente envió una carta de fecha 11 de septiembre de 1974 al Director General de la IATA, cuyo texto sustantivo dice lo siguiente:

"Como indudablemente recordará, a petición del Comité del Consejo de Seguridad establecido en cumplimiento de la resolución 253 (1968) relativa a la cuestión de Rhodesia del Sur, el Secretario General de las Naciones Unidas se sirvió transmitirle por carta de fecha 9 de mayo de 1974 el texto de una declaración en la que se expresaba nuestra inquietud acerca de la existencia de acuerdo entre compañías de la IATA con Air Rhodesia.

"Por su parte, el Secretario General comunicó al Comité sus respuestas de fechas 30 de mayo y 1.º de julio de 1974, en las cuales Vd. indicaba tanto las circunstancias en que se habían concluido esos acuerdos como las medidas que su Asociación acababa de tomar para ponerles fin.

"El Comité que en esa oportunidad tomó nota con satisfacción de las medidas arriba mencionadas, está actualmente preparando su informe anual al Consejo de Seguridad y no dejará de hacer constar la cooperación que su Asociación ha tenido a bien prestarle.

"Al encargarme de informarle de esta decisión, el Comité me pidió también que le expresara su gratitud por su eficaz ayuda."

34. En su 221a. sesión el representante del Reino Unido informó al Comité de que se había investigado la cuestión de la existencia de acuerdos entre las líneas aéreas Cathay Pacific Airways Limited y Air Rhodesia y que Cathay Pacific Airways había cancelado todos sus acuerdos entre aerolíneas con Air Rhodesia a partir del 1.º de julio de 1974.

Caso No. INGO-5. Ferrocromo importado a España: información obtenida de fuentes no gubernamentales

1. Se recibió de fuentes no gubernamentales información confidencial relacionada con diversas transacciones de ferrocromo entre Rhodesia y España. Por instrucciones del Presidente, se acusó recibo de la comunicación en la que se presentaba la información; se hizo para el Comité el siguiente resumen de dicha información:

Resumen de la comunicación

Se están importando a España cargamentos de ferrocromo procedentes de Rhodesia del Sur con documentación expedida en Sudáfrica por la Cámara de Comercio de Johannesburgo. En particular, el Departamento de Comercio de España autorizó las siguientes importaciones:

- a) 175.930 kilogramos de cromo ferrosilícico;
- b) 141.620 kilogramos de cromo ferrosilícico;
- c) 200.020 kilogramos de ferrocromo de bajo contenido de carbono.

Las tres importaciones que anteceden fueron autorizadas el 15 de noviembre de 1973.

d) 200.000 kilogramos de ferrocromo de bajo contenido de carbono, licencia No. 4592000;

e) 500.000 kilogramos de ferrocromo con un contenido máximo de carbono del 0,05%.

Las dos importaciones que anteceden fueron autorizadas el 29 de marzo de 1974.

En todos los casos precedentes la importadora fue la empresa Cometal, S.A., José Lázaro Galdiano 4, Madrid, 16, y la empresa vendedora Handelsgesellschaft en Zurich A.G., Kreuzstrasse 26- CH-8034, Zurich.

2. A pedido del Comité, tras celebrar consultas officiosas el Secretario General envió notas fechadas el 22 de mayo de 1974 a España y Suiza, transmitiéndoles la información recibida y solicitándoles observaciones al respecto, así como copias de cualquier documento que pudiera proporcionarse a las autoridades investigadoras.

3. Como no se recibieron respuestas de España y Suiza, el Comité decidió incluir a esos Gobiernos en la lista trimestral de Gobiernos que no habían respondido a sus pedidos de información dentro del período prescrito de dos meses, publicada como comunicado de prensa el 17 de septiembre de 1974.

4. Se recibió de Suiza una respuesta de fecha 25 de septiembre de 1974, cuya parte sustantiva dice lo siguiente:

"El Observador Permanente de Suiza ante las Naciones Unidas ... tiene el honor de referirse a la nota PO 230 SORH (1-2-1) /del Secretario General/ de fecha 22 de mayo de 1974 relativa al Caso No. INGO-5, a fin de comunicarle lo siguiente:

"Aunque las importaciones de cromo a España conciernen básicamente a ese Estado, las autoridades federales han examinado cuidadosamente el caso que el Secretario General señaló a su atención, habida cuenta de que en las transacciones mencionadas se hace referencia a una compañía suiza.

"La Handelsgesellschaft, de Zurich AG, reconoce que la firma Cometal, S.A., de Madrid, es efectivamente una de sus clientes y afirma que sus transacciones con esta última se refieren en este caso exclusivamente a productos sudafricanos garantizados como tales a la vez por los certificados de origen y el carácter preciso de la mercancía."

5. El 29 de septiembre de 1974 se envió un recordatorio a España.

Caso No. INGO-6. Informe sobre tabaco: informe presentado por el Anti-Apartheid Bewegings Nederland, Amsterdam, Países Bajos

1. Por una comunicación de fecha 17 de mayo de 1974 el Movimiento Anti-Apartheid de los Países Bajos (AABN) presentó al Comité un informe sobre transacciones de tabaco de origen rhodesio.

2. En la 205a. sesión, celebrada el 28 de agosto de 1974, el Comité decidió que se abriera un caso sobre el asunto; que el experto económico preparara un resumen del informe; que el Presidente enviara una nota al Movimiento Anti-Apartheid de los Países Bajos, expresando la gratitud del Comité a esa organización; y que se enviara una nota apropiada a los Países Bajos sobre la cuestión.

3. A continuación se reproduce un resumen del informe, preparado por el experto económico:

Resumen del informe sobre el tabaco

1) El alto grado de organización de la industria tabacalera es la razón de que el contrabando de tabaco rhodesio haya podido florecer durante tanto tiempo sin ser descubierto, aunque no sin que se sospechara que existía. Los Países Bajos están involucrados en alto grado en el comercio de tabaco de Rhodesia del Sur. Los contrabandistas han elaborado técnicas sumamente refinadas para encubrir el movimiento de productos rhodesios, especialmente mediante certificados de origen falsos.

2) Después de una eficaz campaña de dos años en apoyo de la lucha de liberación en el África meridional, con escasa reacción oficial, el 17 de mayo de 1974 el AABN presentó a la prensa su informe sobre el tabaco.

3) En junio y julio de 1973 el diario holandés Het Vrije Volk, que ha informado constantemente sobre la campaña de sanciones de las Naciones Unidas, publicó inicialmente los trabajos sobre la cuestión del tabaco. Los despachos del diario sobre las importaciones de tabaco rhodesio en los Países Bajos despertaron suficiente interés público para inducir al Ministro de Asuntos Económicos neerlandés a declarar en el Parlamento que estudiaría la necesidad de una estrecha fiscalización del origen del tabaco que era objeto de comercio. Las estadísticas presentadas en el Het Vrije Volk eran inobjetables, las conclusiones alarmantes: una tercera parte de las importaciones neerlandesas de tabaco procedía de Rhodesia del Sur: 6.000 toneladas métricas por año. No es de extrañar que el AABN quedara sorprendido cuando el Servicio de Control Económico, el órgano del Gobierno neerlandés encargado de investigar las infracciones de tipo económico, informó a las autoridades a comienzos de mayo de 1974 de que no había podido encontrarse rastros de contrabando de tabaco en los Países Bajos y que cualquier investigación ulterior sería innecesaria.

4) Durante las investigaciones realizadas por el AABN sobre el comercio de tabaco, varios documentos indicaban que la Joba Chemicals/Etb. Zephyr Co., de Amsterdam, participaba en la importación de grandes cantidades de cigarrillos del puerto de Beira en Mozambique. La compañía en cuestión tenía acceso a inmensas cantidades de cigarrillos que habían estado almacenados en Beira desde fines de 1972 hasta principios de 1973. Se demostró que había 4.800.000 unidades de cigarrillos State Express 555 en Beira y 1.000.000 de unidades de la misma marca, así como existencias de Embassy, Lucky Strike y Life (tamaño grande con filtro) en la zona del puerto franco de Amsterdam. Además, había existencias de Peter Stuyvesant, Rothman y Benson and Hedges en Beira que estaban disponibles y antes de la venta se pedía a los clientes potenciales que probaran muestras de Gold Leaf, Embassy, Lucky Strike, Benson and Hedges y State Express. Se hicieron ofertas de estos cigarrillos a las siguientes compañías:

- a) Messrs. Calimex, P.O. Box 100631
565 Solingen-1, República Federal de Alemania
- b) Zerss and Co.
Scheeps Hakelaar
Hamburgo, República Federal de Alemania
- c) Avimar
Amberes, Bélgica
- d) Brüders Heineman
Hamburgo, República Federal de Alemania

Las existencias de estos cigarrillos se mantenían en la empresa Datema Rotterdam. Todas las compañías citadas pidieron muestras y de hecho las recibieron.

5) Se enviaron además muestras de State Express a la siguiente firma:

UBSD, Private Entrepot
30 Merhemse
2000 Amberes, Bélgica

6) Se tenían grandes sospechas acerca del comercio de cigarrillos de la compañía Joba, y la firma Zeress solicitó de Joba en una carta que le informara del origen de los cigarrillos, en particular los de la marca Peter Stuyvesant, para poder considerar seriamente las ofertas. Aparentemente la compañía Joba nunca respondió.

7) Tres compañías neerlandesas, Tobacco Export Import Compagnie-TEIC (filial de Rothman), A.L. van Beek International, B.V. and Oskar Rohte Jishoot, son los organizadores básicos, según los documentos. Estas tres compañías comercian principalmente con Salisbury Tobacco Exporters (Saltobex) de propiedad conjunta de Oskar Rohte Jishoot y TEIC. Algunos documentos de esas compañías indican que, el 31 de marzo de 1974, la TEIC recibió 74.554,50 dólares rhodesios (383.995,68 florines) por concepto de dividendos. Texport Holdings y Texport and Tobacco Exporters (Private), Ltd. (con sede en Malawi), en las que la TEIC posee una participación del 25% y el 50%, respectivamente, contribuyeron con 11.220 dólares rhodesios (54.947,61 florines) y Malawi K con 6.812 (21.679,19 florines) de los dividendos totales.

8) El informe anual de la TEIC correspondiente a 1969 calificaba de satisfactorios los progresos de la conexión con Rhodesia. Otros documentos revelaban que Saltobex tiene actualmente una cuenta corriente de préstamos con la TEIC que asciende a 566.105,10 florines.

9) La estructura internacional de asociación de las dos compañías (A.L. van Beek International B.V. y TEIC) es vasta y complicada. En la lista siguiente figuran las filiales de la A.L. van Beek International:

- a) Balkan Tabakhandelgesellschaft, mbH, República Federal de Alemania
- b) A.L. van Beek (Onroerend Goed), N.V.
- c) Comercial Overbeck, Cia., Brasil
- d) Hobeeka-Lancaster C por A (A), República Dominicana
- e) Hofer Tobacco Corporation, Estados Unidos de América
- f) Hollandsch Turksche Tabak Mij, N.V., Izmir, Turquía
- g) Hollandsch Turksche Tabak Mij, N.V., Samsun, Turquía
- h) "Holtab" Hollandsche Tabak Mij
- i) "Holtab" Hollandsche Tabak Mij, N.V., Grecia
- j) F.C. Martfeld and Cia., Ltda. (A), Brasil
- k) Reneman and Van der Heijden, N.V. (A)
- l) Rhodesian Tobacco Suppliers (Pty), Ltd., Rhodesia (RTS)
- m) Rhodesian Tobacco Packers (Pty), Ltd. (A), Rhodesia

- n) Tabaco del Caribe (Colombia), Ltda., Colombia
- o) Tobacco Suppliers Ltd., Malawi
- p) Tobacco Suppliers (Zambia), Ltd., Zambia
- 10) La TEIC es uno de los miembros de un sistema de compañías que comprende alrededor de 83 empresas, que se extienden desde Jamaica hasta Fiji.
- 11) Hay un intercambio periódico de información entre A.L. van Beek/Rotterdam y Hofor Corporation de Nueva York. En algunos documentos se indicaba que A.L. van Beek informaba sobre la calidad del producto disponible en las subastas de tabaco rhodesio y daba instrucciones a Hofor para que utilizara la información como base para hacer ofertas a los clientes americanos.
- 12) La TEIC organiza su contrabando de manera análoga a la A.L. van Beek. Desde Amsterdam hay comunicación con otros eslabones de Rothman en todo el mundo. Por ejemplo, Verafumos (una compañía brasileña) es un enlace sumamente importante. Verafumos mantiene a Saltobex de Rhodesia al tanto de las condiciones en el Brasil mediante informes semanales. Los tipos de tabaco, principalmente el tabaco curado al humo tipo Virginia, de Verafumos y Saltobex son bastante análogos, y ambas compañías abastecen principalmente a los mismos clientes.
- 13) Las minutas de una reunión celebrada el 28 de febrero de 1974 en Verafumos, Vera Cruz, Brasil, ponen de manifiesto el alto grado de organización internacional del comercio del tabaco. En esa reunión se encontraban presentes los dirigentes máximos de la industria:
- a) J.A. Rupert - Director Ejecutivo de la Rupert International, Sudáfrica
- b) A.V. Guimaraes - principal funcionario ejecutivo de la A. Tabaqueira, Sarl, Portugal
- c) F.P. Noqueira - Ingeniero Jefe de la A. Tabaqueira, Sarl, Portugal
- d) Mario Soares - principal funcionario ejecutivo de la Cia. Industrial de Fumos Lopes, Brasil
- e) F.W. van Zyl - Comprador Jefe de tabaco en hojas y Director Ejecutivo de la Rupert International, Sudáfrica
- f) P.P. Bing - Presidente de la Verafumos, Brasil
- También asistió a la reunión el Sr. F.A.G. Jansen, de Saltobex.

14) La reunión demostró el alto grado de organización vertical y horizontal de la Rothman International. Todos los que asistieron a la reunión representaban a firmas afiliadas a la empresa multinacional, y el alcance de las operaciones va desde la siembra hasta el embalaje, la producción y el comercio de cigarrillos y cigarrillos. En una organización de esa naturaleza, es relativamente simple camuflar el contrabando rhodesio. Seguir las huellas de un tercio de tabaco de Rhodesia es casi imposible.

15) El examen de las cifras de las transacciones comerciales de la TEIC daría lugar a sospechas. En 1970, su total ascendió a 10 millones de florines. De esta cifra, 3 millones de florines eran de Mozambique. Otros 2 millones de florines eran de "Virginia Laurens", que puede representar al comercio rhodesio, ya que Laurens es una filial de la Rothman en Suiza, donde se permite la entrada de tabaco rhodesio. Así pues, la mitad de las importaciones de la TEIC provienen del Africa meridional, sin que en sus registros internos se haga mención concreta de tabaco rhodesio o sudafricano. Es aún más difícil explicar esas cifras cuando se observa que, de acuerdo con las estadísticas de exportaciones de la FAO, Mozambique sólo exportó en 1970, 932 toneladas de tabaco, mientras que la TEIC importó más del doble de esa cantidad de Mozambique.

16) Sin embargo, existen pruebas aún más directas de la existencia del contrabando rhodesio, como lo demuestran, por ejemplo, los tipos siguientes de comunicaciones. El 28 de marzo de 1974, la TEIC recibió un télex de la Einkauforganisation der Oesterreichischen Tabakregie (Monopolio de tabacos del Estado austríaco) en el que se pedía una gran cantidad - 100 a 200 toneladas - de tabaco sudafricano de la calidad "X40". El pedido fue confirmado por la TEIC, que envió el siguiente télex a la Saltobex el mismo día:

"Para perros Jansen dar orden embalaje x cuatro 0 conejitos a/00 adjudicar cantidad provisional grupos 100/200 con sujeción a precio definitivo artículos embalados requiérese informe semanal sobre compra sobre la base de cajas-peso total precio de venta total."

En ningún otro aspecto del comercio normal aparece esta clave. En las comunicaciones de la TEIC, se emplea sólo para la filial de Rhodesia. En el informe aparecían otras claves de este tipo.

17) Las claves fueron descifradas por la AABN cuando interceptó un mensaje de la misma fecha que no estaba en clave y tenía algunas características en común con el mensaje en clave. El télex descifrado dice así:

"Para FAG Jansen (de la Salisbury Tobacco Exporters). El monopolio de tabacos del Estado austríaco ha colocado un pedido para un embarque de tabaco de calidad X40, envuelto y embalado a nuestra comisión normal. Cantidad requerida, 100 a 200 toneladas. A reserva de que el precio del tabaco sea correcto, solicitamos se mande en envíos semanales y desearíamos nos informasen acerca de la manera más económica de comprar."

18) Además de los mensajes en clave, y de los muy estrechos vínculos financieros y técnicos que existen entre la TEIC y la Saltobex, aparecen también en la administración de la TEIC numerosos cálculos de costo-precio para tabaco f.o.b. Beira, incluso el transporte por ferrocarril, todos en dólares rhodesios.

19) Las comunicaciones de la A.L. van Beek con sus contactos en Rhodesia suscitaron muchas sospechas. Por ejemplo, determinados documentos indicaban que la Rhodesian Banking Corporation había hecho un préstamo a la filial rhodesia de A.L. van Beek, la Cosmos, por valor de 1.030.310,70 dólares rhodesios. Esta cantidad también estaba reflejada en los informes semanales de la A.L. van Beek.

- 20) Otros documentos incluían un informe del Sr. van Meeteren, de la A.L. van Beek, sobre un viaje a las Islas Canarias. El Sr. van Meeteren indicaba en ese informe que le habían pedido tabaco de Rhodesia del Sur para el cual existía gran demanda pero poca oferta.
- 21) Los documentos indicaban que, para el año 1974-1975, la A.L. van Beek International había elaborado un plan para la distribución de 605 toneladas (de un valor de 2,7 millones de florines) de tabaco de Rhodesia del Sur a seis compañías tabacaleras neerlandesas (van Nelle, van de Bigg, Niemeijer Gruno, Heepink y Reinders y Turmac) y tres danesas (Tiedeman, Haberg y P y S).
- 22) Los principales consumidores neerlandeses, Philip Morris y Douwe Egberts, no estaban incluidos en ese plan. Estas firmas tenían vínculos directos con Rhodesia por conducto de la TEIC.
- 23) Según cálculos de la FAO, Rhodesia del Sur produjo alrededor de 62.000 toneladas de tabaco en 1972 y exportó cerca de 3.000 toneladas en ese año. Estos cálculos son notables porque todos los países del mundo - a excepción de Sudáfrica, los territorios portugueses y Suiza - niegan haber realizado importaciones de tabaco rhodesio. Como esas cifras no aparecen en las estadísticas de los países informantes, hay que concluir que los documentos de embarque relacionados con el tabaco están en gran medida falsificados. La comparación de la citada cifra calculada de exportaciones con la información proporcionada por las autoridades aduaneras de los países de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) (Australia, Canadá, Estados Unidos de América, Europa occidental y el Japón) indica que el total de exportaciones de tabaco dado a conocer por Angola, Mozambique y Sudáfrica era de 13.180 toneladas, mientras que las importaciones totales publicadas por los países de la OCDE era de 38.281 toneladas. La diferencia de 25.101 toneladas probablemente no procedía de los países exportadores oficiales, sino de Rhodesia del Sur.
- 24) Los Países Bajos son, con mucho, el mayor importador de tabaco del Africa meridional dentro de la Comunidad Económica Europea (CEE), pues importa alrededor de 17.364 toneladas del total de 34.416 de las importaciones totales de la CEE, es decir, casi el 50% de ellas. Además, es notable que los Países Bajos importen tres veces más tabaco de Mozambique que lo que Mozambique exportó al mundo en 1972, la cifra publicada de exportaciones de Mozambique fue de 1.940 toneladas, mientras que la cifra indicada de importaciones de los Países Bajos fue de 6.833 toneladas. Según las estadísticas sudafricanas, las exportaciones a los Países Bajos fueron de 2.000 toneladas en 1971, aunque los Países Bajos habían informado sobre importaciones de unas 8.000 toneladas de Sudáfrica.
- 25) En consecuencia, las comunicaciones descubiertas por la AABN entre los importadores con base en los Países Bajos y sus filiales rhodesias demuestran que existen estrechas relaciones. En el informe de la AABN existen pruebas suficientes de los procedimientos tortuosos empleados para encubrir el actual comercio ilícito. La industria internacional de tabaco tiene muchos vínculos, expuestos en el informe en cuestión, que se emplean para distribuir tabaco rhodesio a escala mundial. A partir de toda la información disponible, pueden hacerse las siguientes observaciones con respecto al destino final del tabaco rhodesio ilícito que ha pasado por las diversas conexiones internacionales arriba descritas:

a) Existen suficientes pruebas circunstanciales para, por lo menos, justificar una investigación a fondo de las transacciones del monopolio austríaco de tabacos con la TEIC.

b) Existe una estrecha colaboración entre la US Hofor Corporation y la A.L. van Beek sobre el comercio de tabaco rhodesio.

c) Análogamente, parece que la TEIC realiza actividades para promover el comercio en tabaco rhodesio con la CIET Import en Export Blad N.V., de Amberes.

d) La Mitsui del Japón, recibe tabaco rhodesio por conducto de la Verafumos de Rothman y ha habido discusiones sobre las comisiones entre la Mitsui y Jansen de Saltobex.

26) Sobre la base del informe de la AABN, parece que las resoluciones 217 (1965), 253 (1968) y 333 (1973) del Consejo de Seguridad, que prescriben sanciones contra Rhodesia del Sur, están siendo violadas en alto grado en los Países Bajos. La urgencia de hacer cesar esas violaciones requiere la inmediata adopción de medidas por el Gobierno de los Países Bajos y otros Gobiernos involucrados en este asunto.

27) Las empresas que se mencionan en el presente documento están directamente relacionadas con el tabaco rhodesio. Existen probablemente muchas más que utilizan en sus mezclas cierta cantidad de tabaco rhodesio. La documentación indica que ello puede aplicarse a compañías que son abastecidas principalmente por empresas del Brasil, Colombia y el Paraguay.

4. También en la 205a. sesión el representante de Australia informó al Comité de que, como algunos de los supuestos hechos en el informe se referían a la filial del monopolio tabacalero austríaco, Austria Einkaufsorganisation, su Gobierno había llevado inmediatamente el asunto a conocimiento de la compañía interesada y recibido de ella una declaración. La compañía declaró que en 1974 no había concluido ningún contrato de venta de tabacos sudafricanos con la Tobacco-Export-Import Company (TEIC) de Amsterdam. La Austria Einkaufsorganisation simplemente había expresado interés, de conformidad con la práctica común en el comercio de tabaco en bruto, en comprar hasta 200 toneladas de tabaco sudafricano de la clase X-40, con sujeción a la aceptación de pruebas y cotizaciones de precios. En 1973 recibió más de 400 de esas muestras. En el caso que se examina, las muestras presentadas posteriormente demostraron que el tabaco no era de la calidad exigida y, por consiguiente, no se firmó ningún contrato de compra. La compañía declara que, a fin de cumplir con las recomendaciones de la Misión de Austria ante las Naciones Unidas, ella se abstendrá de comprar tabaco sudafricano a la TEIC hasta nuevo aviso, aunque la TEIC es una renombrada empresa tabacalera con la que ha mantenido relaciones comerciales durante más de 20 años en relación con la compra de tabaco en bruto procedente de diversas partes del mundo.

La Austria Einkaufsorganisation exige certificados de origen para todas las adquisiciones de tabaco procedentes del Africa meridional y sus contratos de ventas contienen la cláusula de que los tabacos comprados no deben ser originarios de Rhodesia del Sur. Sin embargo, es difícil que la compañía encuentre sustitutos

adecuados para el tabaco rhodesio y sería imposible excluir ofrecimientos de suministros de todos los demás Estados africanos si se desea mantener los niveles de calidad. Eso tampoco se justificaría, en líneas generales, pues en los últimos años la compañía ha importado tabaco de cierto número de Estados africanos independientes. Con respecto al suministro particular de tabaco al que se hacía referencia en el informe, la compañía austríaca señala que le fue ofrecido por la TEIC como tabaco proveniente de la República de Sudáfrica y que la TEIC sabe muy bien que la compañía austríaca no compra tabaco sudrhodesio. Es lamentable que se hayan extraído conclusiones erróneas de una presentación incompleta de información por un grupo que no está en condiciones de juzgar las prácticas comerciales habituales. En realidad, la compañía austríaca experimentó una pérdida financiera en los últimos años debido a su acuerdo de no comprar tabaco rhodesio.

5. En relación con el párrafo 2, supra, el Secretario General envió a los Países Bajos una nota de fecha 1.º de octubre de 1974, cuyo texto había sido aprobado por el Comité después de celebrar consultas officiosas. La parte sustantiva de la nota se reproduce a continuación:

"El Comité ha recibido comunicación de un informe sobre el tabaco preparado por el Movimiento de los Países Bajos contra el Apartheid, del que se adjunta un ejemplar.

"El Comité, observando que en dicho informe se hacían alegaciones en el sentido de que parte del tabaco importado por los Países Bajos procede de Rhodesia del Sur, decidió señalar el asunto a la atención del Gobierno de los Países Bajos para cualquier medida que éste estimare adecuado tomar y para cualquier comentario que deseara hacer al Comité. En particular, el Comité expresó preocupación en relación con las alegaciones que figuran en la última parte del informe según las cuales, y de acuerdo con las cifras disponibles, la cantidad de tabaco que, según se dice, se exporta desde Mozambique a los Países Bajos, es superior al volumen total del tabaco exportado desde ese Territorio.

"El Comité indicó también que agradecería recibir una respuesta del Gobierno de Su Excelencia sobre el asunto a la mayor brevedad, de ser posible en el plazo de un mes."

6. Análogamente, el Presidente del Comité envió al Presidente del Movimiento Anti-Apartheid de los Países Bajos una carta de fecha 12 de septiembre de 1974 expresando, entre otras cosas, la gratitud del Comité por el informe de esa organización.

7. Se envió a los Países Bajos una nota de fecha 4 de noviembre de 1974, recordando a ese Gobierno que aún estaba pendiente una respuesta relativa al asunto.

Apéndice

LISTA DE PARTICULARES Y ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES DE QUIENES
SE RECIBIERON COMUNICACIONES EN 1974

Particulares

Sr. Darcy (EE.UU.)

Organizaciones no gubernamentales

Comité de Apoyo a la Liberación de Africa (EE.UU.)

Organización de Solidaridad de los Pueblos Afroasiáticos (Egipto)

Comité Norteamericano para Africa (EE.UU.)

Comité antiapartheid (Nueva Zelandia)

Movimiento antiapartheid (Irlanda)

Movimiento antiapartheid (Países Bajos)

Movimiento antiapartheid (Reino Unido)

Centro de Acción Social de la Iglesia Unida de Cristo (EE.UU.)

Episcopal Churchmen for South Africa (EE.UU.)

Halt All Racist Tours Movement - HART NEWS (Nueva Zelandia)

Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)

Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (Bélgica)

Conferencia Internacional de Organizaciones Sindicales Libres/Confederación
Mundial del Trabajo (Bélgica)

Organización Internacional de Periodistas (Checoslovaquia)

Federación Naviera Internacional, Ltd. (Reino Unido)

Joint Task Force against Rhodesian Imports (EE.UU.)

Junta Nacional de la Asociación Cristiana Femenina (EE.UU.)

Asociación Norteamericana pro Naciones Unidas (EE.UU.)

Anexo VINOTAS ENVIADAS POR EL SECRETARIO GENERAL Y RESPUESTAS RECIBIDAS DE
LOS GOBIERNOS EN RELACION CON LA APLICACION DEL PARRAFO 21 DEL
SEGUNDO INFORME ESPECIAL DEL COMITE APROBADO POR RESOLUCION 333 (1973)
DEL CONSEJO DE SEGURIDAD

Como se indica en el párrafo lll del presente informe, a continuación figuran las partes sustantivas de las respuestas recibidas de los gobiernos en 1974:

AUSTRALIA

El Gobierno de Australia desea hacer los siguientes comentarios en cuanto al detalle de las cifras relativas al comercio exterior de Sudáfrica, Mozambique y Angola con Australia, en lo que atañe a determinados artículos que se enumeran en el documento adjunto a la referida nota enviada por Vuestra Excelencia el 3 de agosto.

SudáfricaAsbesto

En la publicación de las Naciones Unidas Commodity Trade Statistics 1971 (Australia, Statistical Papers Series D, vol. XXI, Nos. 1-12) figura la cantidad de 8,663 toneladas métricas como correspondiente a las importaciones a Australia de este producto de Sudáfrica en 1971. Suponiendo que la Secretaría de las Naciones Unidas, al compilar las listas adjuntas a la nota de Vuestra Excelencia de fecha 3 de agosto, utilizara esta fuente que (en lo que atañe al comercio de Australia se basa en informaciones proporcionadas por la Dirección de Censos y Estadísticas de Australia, parecería que la cantidad de 8,7 (en miles de toneladas métricas), que figura en la columna correspondiente a "Informes sobre exportaciones de Sudáfrica", debería aparecer más bien en la columna correspondiente a "Informes sobre importaciones de países asociados", en lugar de la cifra 6,0 (en miles de toneladas métricas). Una comparación de una selección de cifras correspondientes a otros países respecto de este artículo y de otros artículos pertinentes, así como la congruencia de estas cantidades tanto en los documentos estadísticos de las Naciones Unidas como en el documento adjunto a la nota de Vuestra Excelencia de fecha 3 de agosto, parece corroborar esta explicación.

Tabaco

El Gobierno de Australia no puede explicar la aparente discrepancia de 8 toneladas, pero desea señalar que la cantidad es relativamente insignificante en comparación con el total del comercio en este producto, sobre el cual se ha informado.

MozambiqueTabaco

El Gobierno de Australia desea señalar que la publicación de las Naciones Unidas Commodity Trade Statistics 1971 revela que, en ese año, Australia en realidad importó de Mozambique sólo 124 toneladas de tabaco y no 124.000 toneladas, según se dice en el anexo a la nota del 3 de agosto.

Al igual que en el caso anterior, las investigaciones no han revelado ninguna explicación de la aparente discrepancia de 124 toneladas, pero el Gobierno de Australia considera que esta cantidad es bastante reducida en relación con el total de las importaciones de tabaco a Australia, que ascendió a 10.962 toneladas métricas en el ejercicio económico de 1971/1972.

Para concluir, el Gobierno de Australia desea proporcionar la siguiente información disponible, en respuesta a la solicitud que figura en el párrafo 8 de la resolución 333 (1973) del Consejo de Seguridad, de 22 de mayo.

Importaciones australianas de cromo, asbesto, níquel, hierro
en lingotes, tabaco, carne y azúcar

1972/1973

<u>Fuente</u>	<u>Mineral de cromo</u>	<u>En miles de kilogramos</u>	<u>En miles de dólares australianos</u>
Sudáfrica		586	16
	(Importaciones procedentes de Rhodesia del Sur en 1964/1965: 8 154 000 kilo- gramos; valor: 127 000 dólares australianos)		
	<u>Ferrocromo</u>		
Sudáfrica		5 456	2 190
Suecia		535	139
Japón		1 634	538
Otros		20	11
TOTAL		<u>7 645</u>	<u>2 878</u>

(Importaciones procedentes
de Rhodesia del Sur
1964/1965: 1 808 000 kilo-
gramos; valor: 458 000
dólares australianos)

1972/1973

<u>Fuente</u>	<u>Asbesto</u>	<u>En miles de kilogramos</u>	<u>En miles de dólares australianos</u>
Austria		1	0,3
Canadá		55 038	8 720,8
Sudáfrica		7 809	1 177,2
Swazilandia		2	0,4
Gran Bretaña		0,6	1,8
Estados Unidos		<u>53</u>	<u>8,9</u>
TOTAL		62 903,6	9 909,4

(Importaciones procedentes de Rhodesia del Sur 1964/1965: 682 000 kilogramos, valor: 83 000 dólares australianos)

Mata de níquel, etc.

Canadá	928	2 021
--------	-----	-------

(Importaciones procedentes de Rhodesia del Sur 1964/1965: ninguna)

Níquel y aleaciones de níquel

Nueva Zelandia	26	14
----------------	----	----

(Importaciones procedentes de Rhodesia del Sur 1964/1965: ninguna)

Ferroníquel

Nueva Caledonia	1 337	671
-----------------	-------	-----

(Importaciones procedentes de Rhodesia del Sur 1964/1965: ninguna)

Hierro en lingotes

(Importaciones procedentes de Rhodesia del Sur 1964/1965: ninguna)

1972/1973

<u>Fuente</u>	<u>Tabaco no elaborado</u>	<u>En miles de kilogramos</u>	<u>En miles de dólares australiano</u>
Brasil		217	153
Corea		587	424
China		178	81
Estados Unidos		6 199	12 789
Filipinas		440	252
Grecia		722	1 028
Indonesia		49	67
Malawi		656	638
Mozambique		178	133
Sudáfrica		400	596
Tailandia		295	249
Turquía		173	187
Zambia		44	42
Otros		<u>156</u>	<u>89</u>
TOTAL		10 295	16 725

(Importaciones procedentes de Rhodesia del Sur 1964/1965: 3 344 000 kilogramos; valor: 2 855 000 dólares australianos)

Carne (fresca, refrigerada o congelada)

Nueva Zelandia

71

114

(Importaciones procedentes de Rhodesia del Sur 1964/1965: ninguna)

Azúcar

(Importaciones procedentes de Rhodesia del Sur 1964/1965: ninguna)

BELGICA

Las dificultades que plantea la comparación de las estadísticas publicadas por los países exportadores y por los importadores no son nuevas. Las disparidades señaladas pueden atribuirse a diversos factores, tales como los diferentes períodos a que se refieren esos datos. Además, Bélgica proporciona regularmente a la Secretaría de las Naciones Unidas las estadísticas de su comercio exterior.

Las cifras concernientes a las importaciones belgas se refieren habitualmente al comercio con los países de origen. En cambio, las cifras correlativas de los países exportadores se refieren a los países de primer destino. Ocurre con frecuencia que estos países son tan sólo agentes y que las mercaderías transportadas no figuran a nombre del consignatario final.

Las reglamentaciones en vigor están destinadas a prohibir todo comercio con Rhodesia del Sur, salvo por la exportación con fines humanitarios de ciertos productos que figuran en la lista elaborada por el Consejo de Seguridad.

En Bélgica, toda declaración falsa de los exportadores es pasible de sanciones penales.

ISRAEL

En Israel existen reglamentaciones que prohíben clara e inequívocamente todo tipo de importaciones de Rhodesia del Sur. Se tiene especial cuidado en asegurar el debido cumplimiento de estas reglamentaciones y, habida cuenta de este objetivo, las autoridades pertinentes adoptarán asimismo en el futuro todas las medidas necesarias.

En lo que se refiere a las discrepancias estadísticas antes mencionadas, que en algunos casos indican cifras de exportación más elevadas y en otras cifras de importación más elevadas, no se pudo descubrir ninguna explicación básica de esas discrepancias en lo que respecta a las cifras concernientes a Israel que figuran en los cuadros pertinentes, mencionados en las notas de referencia.

Aparentemente, las discrepancias se deben al empleo de diferentes sistemas de registro de las importaciones y las exportaciones, al desfase entre la fecha de registro de la exportación de un cargamento determinado (por ejemplo, hacia fines del año) y la fecha de llegada a su destino final a comienzos del año siguiente, y a otros motivos de naturaleza técnica similar.

NUEVA ZELANDIA

Se lamenta la demora en responder a la encuesta del Secretario General. Las autoridades de Nueva Zelanda han proporcionado ahora la siguiente información sobre las condiciones aplicadas por Nueva Zelanda a las importaciones de los productos básicos mencionados en la nota del Secretario General de 3 de agosto de 1973. Se confirma que esas condiciones fueron satisfechas en el caso de las importaciones desde Sudáfrica y Angola mencionadas en las cifras sobre comercio adjuntas a la nota del Secretario General.

Sólo puede importarse tabaco de Sudáfrica cuando va acompañado del certificado de origen apropiado. En el caso de tabaco en hoja de Virginia, la Central Co-operative Tobacco Company es el único organismo por cuyo intermedio ha de exportarse el tabaco, y el certificado debe ser expedido por esta compañía. La Western Province Co-operative Tobacco Growers Co., Ltd., es el único organismo por cuyo intermedio ha de exportarse el tabaco en hoja turco, y el certificado de origen debe ser expedido por esta compañía.

Todos los cargamentos de tabaco de Sudáfrica, incluso los entregados por abastecedores intermediarios, deben ir acompañados de certificados de origen expedidos por la cooperativa que corresponda.

No podrán entregarse cargamentos procedentes de Angola a menos que:

- a) Las facturas se hayan preparado formalmente;
- b) Se certifique que las mercaderías han sido "producidas totalmente" en el país interesado o se certifique sobre su manufactura (y se suministre prueba suficiente de que ningún posible material prohibido tiene su origen en Rhodesia del Sur);
- c) El examen de las mercaderías no revele ningún indicio de origen rhodesio; y
- d) No exista ningún otro indicio que sugiera que las mercaderías puedan proceder de Rhodesia del Sur.

Estas disposiciones se aplican igualmente a las exportaciones de asbesto de Rhodesia del Sur.

En cuanto a las discrepancias señaladas entre las estadísticas de exportaciones de Sudáfrica y Angola y las de importaciones neozelandesas de esas fuentes, las autoridades de Nueva Zelandia han señalado que se deben al desfase entre las fechas de exportación de las mercaderías y las de su ingreso a Nueva Zelandia. Por ejemplo, no se registran exportaciones de tabaco sudafricano a Nueva Zelandia en 1971, a pesar de que las estadísticas de importación de Nueva Zelandia correspondientes al primer trimestre de 1972 revelan la importación de 74 toneladas. La explicación reside en que el tabaco de que se trata fue exportado en 1971 pero no llegó a Nueva Zelandia hasta comienzos de 1972. La misma explicación se aplicaría a las estadísticas relativas al tabaco de Angola. En lo que respecta a las importaciones de asbesto de Sudáfrica, se han analizado las cifras neozelandesas correspondientes a 1971, que fueron verificadas en 1.300 toneladas.

Anexo VIII

LISTA DE EXPERTOS

De conformidad con la decisión del Comité, según se indica en el párrafo 93 del presente informe, se transcribe a continuación la lista de expertos y de instituciones pertinentes redactada por el Comité a partir de las respuestas recibidas de los Gobiernos:

Francia

Jean Claude PIETUS

Ingeniero en refrigeración, veterinario
Experto adscrito a los Tribunales de París,
4 avenue de Friedland, París 8

Especialista en carnes frescas, refrigeradas o congeladas
(Rubro arancelario No. 02-01)

Marcel QUIBLIER

Presidente y Director General de la Société Quiblier Fils,
236 rue Merieux, Lyon

Especialista en carnes frescas, refrigeradas o congeladas
(Rubro arancelario No. 02-01)

Gilbert CAFFIN

Experto químico del Laboratoire de Centrale Métallurgique,
16 rue Barbette, París 3

Especialista en metales comunes y productos minerales
(Capítulos 73-81 y 26 de los aranceles aduaneros)

Edmond PARLY

Agente minero de los Établissements Parly,
10 rue de la Pépinière, París 8

Especialista en asbesto
(Rubro arancelario No. 25-24)

Nueva Zelanda H.V. BREWERTON

División de Química (productos alimenticios y agrícolas)

C.A. CHALLIS

Estudios Geológicos (minerales)

M. WHITEHEAD

Instituto de Ciencias Nucleares
(aplicación de técnicas nucleares)

Tailandia M.L. DEDEKRIIT SNITWONGSE

Director General Adjunto del Departamento de Aduanas,
Ministerio de Finanzas

Reino Unido Productos agrícolas

The Tropical Products Institute,
56 Grays Inn Road, London, W.C.1

Productos minerales

División de Geoquímica
The Institute of Geological Sciences,
64 Grays Inn Road, London, W.C.1

Procedimientos Aduaneros

HM Customs and Excise
Atlantic House
Holborn Viaduct, London, EC1N, 2PP

Estados Unidos
de América James M. ADAMS

Laboratorio de la Aduana
United States Customs Service
103 South Gay Street
Baltimore, Maryland 21202

Yugoslavia

Asbestos: Ing. Moco SUMBULOVIĆ

D. Bogdanovića 2a. Belgrado, Yugoslavia, en cooperación con el Zavod za raziskavo materijal in Konstrukcij (Instituto de investigación sobre materiales y construcción), Dimiceva 4, Ljubljana, Yugoslavia

Tabaco: Ing. Stanislav MIHAJLOVIĆ

Experto de la empresa Centroprom, Belgrado, en cooperación con el Institut za duvan (Instituto del Tabaco), Zagreb, Yugoslavia

Azúcar: Ing. Ljubisa MIHAILOVIĆ

Refinería azucarera Dimitrije Tucovic
Belgrado, Yugoslavia

Maíz: Dr. Vlada TRIFUNOVIĆ,

Experto, en cooperación con el Institut za kukuruz (Instituto del maíz);
Zemun Polje, Belgrado, Yugoslavia

Productos de carne: Dr. Velimir OLUSKI,

Experto, en cooperación con el Instituto Yugoslavo de Tecnología de la Carne, del que es director.
