

NATIONS UNIES
CONSEIL
DE SECURITE

UN LIBRARY



'APR 9 1975



Distr.

GENERALE

S/11594/ADD.2

(Deuxième partie)

2 avril 1975

FRANCAIS

ORIGINAL : ANGLAIS/ESPAGNOL/
FRANCAIS

SEPTIEME RAPPORT DU COMITE DU CONSEIL DE SECURITE CREE EN
APPLICATION DE LA RESOLUTION 253 (1968) CONCERNANT LA
QUESTION DE LA RHODESIE DU SUD

Additif

ANNEXES*

- V. Cas ouverts à partir de renseignements communiqués par des particuliers et des organisations non gouvernementales
- VI. Notes du Secrétaire général et réponses des gouvernements concernant l'application du paragraphe 21 du deuxième rapport spécial du Comité, tel qu'il a été approuvé par le Conseil de sécurité dans sa résolution 333 (1973)
- VIII. Liste des experts

* L'annexe I au présent rapport a été publié sous la cote S/11594/Add.1 : les annexes II, III et IV ont été publiées dans la première partie du présent additif; l'annexe VII sera publiée sous la cote S/11594/Add.3. Pour la note explicative et la liste complète des cas présentement en cours d'examen, voir la première partie du présent additif.

Annexe VCAS OUVERTS A PARTIR DE RENSEIGNEMENTS COMMUNIQUES PAR DES PARTICULIERS
ET DES ORGANISATIONS NON GOUVERNEMENTALES a/

Cas No INGO.1 La Rhodésie du Sud et les championnats du monde de labour qui ont eu lieu en Irlande : renseignements communiqués par l'Anti-Apartheid Movement de Dublin (Irlande)

1. Les renseignements précédemment reçus sur cette affaire figurent dans le sixième rapport.
2. Les renseignements supplémentaires concernant les mesures prises au sujet de cette affaire depuis la présentation dudit rapport sont reproduits ci-après :
3. Une réponse datée du 4 janvier 1974 a été reçue d'Irlande; ses passages essentiels sont reproduits ci-après.

"Les championnats en question se sont tenus les 5 et 6 octobre 1973. A la connaissance du Gouvernement irlandais, deux concurrents et un entraîneur de Rhodésie du Sud y étaient présents. Les organisateurs de l'épreuve ont indiqué que tous les concurrents participants aux championnats y avaient pris part à titre individuel et non en qualité de représentant de leur pays, qu'il n'y avait pas eu de remise de prix par équipe nationale, qu'aucun pavillon national n'avait été hissé (à l'exception de celui du pays d'accueil) et qu'aucun hymne national n'avait été joué.

Le Gouvernement irlandais est au regret de signaler qu'il ne dispose d'aucun renseignement officiel sur les moyens de transport ou les documents de voyage utilisés par les concurrents de Rhodésie du Sud. Il n'a pas non plus de renseignements officiels sur l'itinéraire par lequel les Rhodésiens du Sud se sont rendus en Irlande ou en sont repartis. Toute personne entrant en Irlande en provenance d'un lieu extérieur à la zone commune de voyage, c'est-à-dire en provenance de tout lieu autre que l'Irlande du Nord et la Grande-Bretagne, est tenue de produire son passeport au port ou à l'aéroport d'entrée. Aucun porteur d'un document de voyage rhodésien arrivant dans un port ou un aéroport irlandais en provenance d'un lieu extérieur à la zone commune de voyage ne serait admis en Irlande en violation de la résolution 253 (1968).

Pour ce qui est des critères qui ont présidé à la sélection des concurrents en Rhodésie du Sud, le Gouvernement irlandais n'a aucun moyen de s'en informer.

a/ La liste des particuliers et des organisations non gouvernementales ayant adressé des communications au Comité en 1974, liste dont il est fait mention au paragraphe 103 du présent rapport, est jointe à la présente annexe.

Le Gouvernement irlandais espère que les renseignements fournis ci-dessus seront utiles au Comité du Conseil de sécurité créé en application de la résolution 253 (1968) concernant la question de la Rhodésie du Sud. Il sera heureux de fournir tout autre renseignement que le Comité jugerait bon de demander."

4. A sa 145^{ème} séance, le 21 mai 1974, le Comité a examiné cette question et a décidé de classer l'affaire.

Cas No INGO.2 Joba/Etb. Zephyr Co., Amsterdam : renseignements communiqués par l'Anti-Apartheids Beweging Nederland

1. Les renseignements précédemment reçus sur cette affaire figurent dans le sixième rapport.

2. Les renseignements supplémentaires concernant les mesures prises au sujet de cette affaire depuis la présentation du sixième rapport sont reproduits ci-après.

3. A sa 194^{ème} séance, le 17 mai 1974, le Comité a demandé à l'expert économique de résumer les renseignements disponibles, et notamment de dresser une liste des sociétés faisant partie du réseau Zephyr, à partir de laquelle le Comité pourrait établir un ordre de priorité pour s'occuper de cette affaire.

4. Le résumé des renseignements soumis ultérieurement au Comité contenait les points suivants :

a) Un quotidien hollandais, le Volkskrant, et un quotidien anglais, le Daily Mirror, ont été les premiers à dévoiler le réseau Zephyr. Des renseignements plus détaillés ont été publiés et communiqués au Comité par le Stichting Anti-Apartheids Beweging Nederland (AABN). D'après ces renseignements, la firme hollandaise connue sous la raison sociale Joba/Etb. Zephyr Co., Amsterdam servait d'intermédiaire pour les marchandises en provenance ou à destination de la Rhodésie du Sud en violation des sanctions économiques décrétées par l'ONU contre le régime sud-rhodésien. Ladite firme serait notamment en relation avec plusieurs autres sociétés en Europe, au Japon et en Afrique australe auxquelles elle servirait d'intermédiaire pour faire parvenir leurs produits à la Rhodésie du Sud, ou pour leur vendre des produits en provenance de la Rhodésie du Sud.

b) Le propre du fonctionnement du réseau constitué par la firme Zephyr était que le fournisseur ne savait jamais quelle est la destination finale de ses marchandises. Il recevait pour instruction d'envoyer les marchandises destinées aux clients rhodésiens à une adresse intermédiaire. En bref, les transactions se déroulaient de la façon suivante : une société qui avait accepté une commande émanant de Zephyr Amsterdam devait livrer les marchandises à la société Sabal de Rotterdam qui servait de prête-nom à la société Zephyr, le paiement devant

s'effectuer normalement par l'intermédiaire de la banque hollandaise Van Lanschot, ou occasionnellement par l'intermédiaire de la United Overseas Bank de Genève.

c) Il ne s'agissait pas seulement de mettre un terme aux transactions de Zephyr Amsterdam, il fallait aussi faire cesser l'ensemble des activités du réseau Zephyr qui favorisait les échanges commerciaux avec la Rhodésie du Sud et empêcher des entreprises telles que la Société commerciale d'affrètements et de combustibles (SCAC) en France et la société Lemano en Suisse de servir de prête-noms à ce réseau international.

d) S'attaquer au réseau Zephyr reviendrait également à dénoncer les activités du réseau Affretair qui avait beaucoup fait parler de lui récemment et retenu, pour une grande part, l'attention du Comité. On avait déjà des preuves que les liens qui unissaient les deux réseaux n'étaient pas le fait du hasard. De plus, on savait que la société française SCAC jouait un rôle complémentaire et néanmoins essentiel dans les vols d'Affretair et qu'elle était simultanément le correspondant français dans le réseau Zephyr.

e) La société Joba Chemicals, négociant international en produits pharmaceutiques et chimiques légers, a été créée aux environs de 1948. Cette société s'est trouvée, en fin de compte, jouer un rôle important dans le commerce des denrées en tous genres avec la Rhodésie du Sud après l'imposition des sanctions. Vers 1970, un certain nombre de mesures ont été prises pour rationaliser la structure du réseau international Zephyr en y intégrant, dans la mesure où elles concernaient le commerce rhodésien, la clientèle et les fournisseurs de Joba. Les clients rhodésiens furent répartis en deux groupes principaux, CAPS (Central African Pharmaceuticals) et Aromex. Le groupe CAPS achète essentiellement des produits chimiques légers et lourds et, en quantités moindres, des produits médicaux; le groupe Aromex, lui, achète essentiellement une grande variété de denrées en tous genres, de l'outillage industriel et des pièces détachées. La société Amsterdam Zephyr a été créée en 1970 par les propriétaires - qui en sont en même temps les dirigeants - de Joba Chemicals; ce n'est en fait qu'une société fictive dont la seule fonction est de servir de couverture au commerce illicite de Joba avec la Rhodésie du Sud.

f) Une autre innovation a été la création en 1970, par les propriétaires/directeurs de la société Joba Chemicals, sous la raison sociale de Sabal à Rotterdam, d'une société destinée à appuyer les activités de Zephyr. Sabal, société de transports et d'expéditions, a été établie en tant qu'organisation soeur de Zephyr Amsterdam pour le compte de laquelle elle joue le rôle essentiel de manutentionnaire et d'expéditeur des marchandises.

g) Les marchandises destinées à la Rhodésie du Sud étaient expédiées par Sabal, sur instructions de Zephyr, à des destinations intermédiaires. Lorsque la destination intermédiaire était Beira, les marchandises étaient soit enlevées, soit envoyées directement au client rhodésien. Dans la plupart des cas, cependant,

les marchandises étaient envoyées à la société française d'expéditions bien connue, la SCAC, sise à Rouen. La SCAC réexpédiait alors les marchandises à un dernier intermédiaire soit à Beira soit à Lourenço Marques. Les instructions concernant l'expédition provenaient invariablement d'un responsable de Joba Chemicals qui spécifiait clairement que les marchandises "doivent être neutralisées", c'est-à-dire qu'aucune mention concernant le fournisseur ne devait figurer sous une forme quelconque sur l'emballage et que le client rhodésien ne devait en aucun cas connaître l'origine de ses marchandises.

5. Deux tableaux étaient joints au résumé. Le premier donnait la liste complète des pays ou zones, par ordre d'importance, selon le nombre des fournisseurs et des clients, avec lesquels Zephyr Amsterdam était en relations :

Tableau 1

Clients et fournisseurs

<u>Fournisseurs</u>	<u>Nombre</u>
République fédérale d'Allemagne	61
Italie	21
Royaume-Uni	24
Belgique	17
Japon	14
Etats-Unis d'Amérique	14
Suisse	12
Chine	11
France	10
Finlande	9
Chili	7
Israël	6
Hongrie	5
Suède	4
Tchécoslovaquie	4
Roumanie	4
Yougoslavie	3
Bulgarie	2
Union des Républiques socialistes soviétiques	2
Cuba	1
République démocratique allemande	1

Tableau 1 (suite)

<u>Clients</u>	<u>Nombre</u>
Nigéria	64
Inde	45
Pakistan	9
Malaisie	8
Argentine	5
Mexique	5
République du Viet-Nam	5
Zambie	5
République-Unie du Cameroun	4
Canada	4
Sri Lanka	4
Ethiopie	3
Pérou	3
Afrique du Sud	3
Venezuela	3
Tanzanie	2
<u>Clients-fournisseurs</u>	
Hong-kong	22
Turquie	13
Espagne	9
Danemark	6
Portugal	3
<u>Divers</u>	
Pays-Bas	170

Le deuxième tableau donnait la liste de toutes les sociétés, ventilées par pays ou zones avec lesquelles Zephyr Amsterdam entretenait des relations régulières, ainsi que celle des biens et services qui avaient fait l'objet de transactions, leur valeur en dollars et les dates des transactions.

/...

Tableau 2

Entreprises ou organismes qui sont intervenus dans des transactions avec
 la Rhodésie du Sud

<u>Etablissement</u>	<u>Biens ou services</u> [⌘]	<u>Valeur</u> [⌘] (Dollars E.-U.)	<u>Date de la transaction</u>
<u>Autriche</u>	Biochemie Gesellschaft, m.b.h. Trodat-Werke	Tampons en caoutchouc 454	18 avril 1973
<u>Belgique</u>	Kerplas, Service adminis- tratif du commercial	...	...
	United Watch Factories	...	...
<u>Tchécoslovaquie</u>	Motokov, Foreign Trade Corporation	...	...
	Unicoop, Coop Export and Import Enterprise	...	...
<u>France</u>	Ets Lancôme	...	...
	Saint Gobain, Desjougères	1 006	29 mai 1973
	Note de crédit	909	18 mai 1973
	...	3 155	4 juin 1973
	SCAC	Intermédiaire	
<u>Allemagne</u> (République fédérale d')	Braun, AG	...	...
	Braun Aktiengesellschaft	...	...
	Carl Felik	...	...
	Chemo-Plast Ottokas Hermann K.G.	...	...
	Engen Lutz	Pièces détachées pour machine	86 Avril 1973
	L. Geissinger	Articles de caoutchouc	1 422 15 mai 1973
	Heittmann und Brueur	Pièces de moteurs	777 Avril 1973

* Le signe "... " indique que les chiffres ne sont pas disponibles.

<u>Etablissement</u>	<u>Biens ou services</u> ^z	<u>Valeur</u> ^z (Dollars E.-U.)	<u>Date de la transaction</u>	
<u>Allemagne</u> (République fédérale d') (suite)	Hoepfner Gebr.,	442	Avril 1973	
	Hoppenstedt Verlag	4 727	4 juin 1973	
	Karl Gerhards Nachf.	...		
	Paul und Co	...		
	SE Fahrzeugwerke G.m.b.h.	500	Avril 1973	
	Vollmer Werke	...		
	Eric Beare	895	Avril 1973	
	Hong-kong Trade Development Council	...		
	Msr. Yang and Co.	...	28 mai 1973	
	Perfect Products Co., Ltd.	...		
<u>Hong-kong</u>	Quality Products Corporation, Ltd.	19 324	4 juin 1973	
	Straat Kobe	...		
	Ankerfarm, S.p.A.	...		
	Carrara and Matta, S.p.A.	...		
	Gruppo Lepetit	2 560	25 mai 1973	
	Montecatini Edison	...		
	Natale Macchine	...		
	Pierrel, S.p.A.	...		
	<u>Italie</u>	Hydrate d'aluminium		
		Pièces détachées pour machines		

Tableau 2 (suite)

<u>Etablissement</u>	<u>Biens ou services</u> ^x	<u>Valeur</u> ^x (Dollars E.-U.)	<u>Date de la transaction</u>	
<u>Japon</u>	Howa Textile Co.	...	...
	Kamiya Tsusan Kaisha, Ltd.	...	...
	Kindai Sansyo, Ltd.	...	...
	Lobster Tools	...	...
	Price Mason and Co., Ltd.	...	...
	Sanbo Trading Co., Ltd.	Ornements d'arbres de Noël	2 324	14 juin 1973
	Sanyo Hibiya, Limited	Textiles	4 365 1 614	14 juin 1973
<u>Mozambique</u>	Schneider Engineering, Ltd.	...	...
	The Fair Company, Ltd.	...	...
	Aromex (Pvt), Ltd.	...	...
	Barnett, J.M. and Co., Ltd.	...	...
	Compania Distrubitia da Matola	...	...
	Compania Industrial da Matola	...	...
	Euromatola (Moc.), Lda.	...	...
<u>Pays-Bas</u>	Ahrend	...	...
	Consulat général des Etats-Unis	...	...
	Bank Meer and Hope, N.V.	...	...
	D.C. Beest	Bagues d'assemblage	986	Avril 1973
	Section commerciale de l'Ambassade d'Australie (Conseiller commercial de l'Ambassade)	

...

<u>Etablissement</u>	<u>Biens ou services</u> ^z	<u>Valeur</u> ^z (Dollars E.-U.)	<u>Date de la</u> <u>transaction</u>
<u>Pays-Bas (suite)</u>			
Costra, N.V. Printers	...	...
Dongen Leather Import and Export, A.A.V.	...	...
Fallek Chemical (Europe), Ltd.	...	...
Harry Simons Agencies, B.V.	...	...
Holland Rolinder	Outillage	3 900	Avril 1973
Jumbo Plasteelbakkerij	Porcelaine de Delft	800	25 mai 1973
Kaha, N.V.	Boutons	369	18 juillet 1972
Lehmann und Weber, N.V.	Textiles	4 288	18 août 1971
Nehatex, N.V.	...	12 252	6 juillet 1972
Sabal	Intermédiaire		
Samson	...	...
Schenker, N.V. and Co.	...	...
Tokyo Capital Holdings, N.V.	...	...
Partricio Echeverria, S.A.	Outillage	560	5 juin 1973
Perrtorp in Perrtorp	Créosote Beechwood	383	Avril 1973
Altradico, S.A.	...	...
Nef, J.G. and Co., Ltd.	Cotonnades synthétiques	2 320	27 mai 1973
Sublistatic, S.A.	...	...
Sublistica	Imprimés	28 421	11 février 1973
Abboflex, Ltd.	...	...
BEA Fabrics	...	...
Birmingham	...	...
<u>Royaume-Uni</u>			
...			

Tableau 2 (suite)

<u>Royaume-Uni</u> <u>(suite)</u>	<u>Etablissement</u>	<u>Biens ou services</u> ^x	<u>Valeur</u> ^x <u>(Dollars E.-U.)</u>	<u>Date de la</u> <u>transaction</u>
	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 juin 1973
	Randells, Ltd.	Jouets	1 330	Avril 1973
	Record Ridgway	...	...
	Robinson and Sons, Ltd.	...	...
	Royle	...	...
	Sheffolk	...	...
	Siebe Gorman	...	...
	Spear and Jackson, Ltd.	...	...
	Stratford	...	...
	Sutton	...	...
	The De Vilbiss Company, Ltd.	...	...
	Wadkin, Ltd.	Frais de transport destination Rouen	100	16 novembre 1973
	William Blythe and Co.	...	...
	Wm. Whitehouse and Co. (AF), Ltd.	...	...

Tableau 2 (suite)

<u>Etats-Unis</u> <u>d'Amérique</u>	<u>Etablissement</u>	<u>Biens ou services</u> ^x	<u>Valeur</u> ^x <u>(Dollars E.-U.)</u>	<u>Date de la</u> <u>transaction</u>
	B. F. Goodrich Chemical Co.	...	...
	House of Westmore	...	...
	Tuftane Film and Sheet	...	...

6. A sa 217^{ème} séance, le 4 décembre 1974, le Comité a décidé qu'une note, adressée aux Pays-Bas, devrait lui être soumise pour examen; il y serait demandé dans quelle mesure les enquêtes menées par le Gouvernement néerlandais, sur les activités de la société, activités sur lesquelles l'organisation d'Amsterdam aurait déjà porté l'attention du gouvernement, avaient confirmé l'exactitude des renseignements en la possession du Comité. Au moment de la préparation du présent rapport, le texte de la note que l'on se proposait d'adresser aux Pays-Bas était encore à l'étude.

Cas No INGO-3. Voyage organisé dans certains pays d'Afrique, y compris la Rhodésie du Sud : renseignements communiqués par le Mouvement pour la défense de la paix en Finlande

1. Les renseignements précédemment reçus sur cette affaire figurent dans le sixième rapport.

2. Les renseignements supplémentaires concernant les mesures prises au sujet de cette affaire depuis la présentation dudit rapport sont reproduits ci-après.

3. Une réponse datée du 17 janvier 1974 a été reçue de la Finlande, les passages essentiels en sont reproduits ci-après :

"Le Chargé d'affaires par intérim de la Finlande auprès de l'Organisation des Nations Unies, se référant à /la note du Secrétaire général datée du 13 décembre 1973/, a l'honneur de l'informer que le Gouvernement finlandais a entrepris, sur cette affaire, une enquête approfondie dont il lui communiquera les conclusions aussitôt que possible."

4. Une note de rappel a été envoyée au Gouvernement finlandais le 11 mars 1974 pour lui demander si l'enquête était terminée et s'il était en mesure d'en communiquer les résultats au Comité.

5. Une réponse datée du 22 mars 1974 a été reçue de la Finlande; les passages essentiels en sont reproduits ci-après :

"Le représentant de la Finlande auprès de l'Organisation des Nations Unies ... se référant à la note /du Secrétaire général/ datée du 11 mars 1974, a l'honneur de l'informer que l'affaire a été confiée à l'ombudsman (Ministre de la justice) de la Finlande.

Le Gouvernement finlandais

Le Gouvernement finlandais communiquera au Secrétaire général les résultats de l'enquête dès que celle-ci sera terminée."

6. Comme le Comité l'en avait prié, à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé au Gouvernement finlandais une note datée du 18 juin 1974, lui faisant remarquer que cinq mois s'étaient écoulés depuis que la question avait été portée à son attention et que le Comité souhaitait vivement établir les circonstances dans lesquelles le voyage organisé, s'il avait eu lieu, avait été autorisé, le Comité estimant que les voyages organisés en Rhodésie du Sud pouvaient être contraires aux dispositions et à l'esprit des résolutions du Conseil de sécurité, établissant les sanctions à l'encontre de ce territoire.

7. Une note datée du 23 août 1974 a été envoyée au Gouvernement finlandais pour lui rappeler que sa réponse au sujet de ce cas n'était pas encore parvenue au Comité et pour l'informer que conformément aux dispositions de la résolution 333 (1973) du Conseil de sécurité, le Comité publierait sous peu la nouvelle liste trimestrielle de gouvernements qui n'avaient pas répondu à ses demandes de renseignements dans le délai prescrit de deux mois.

8. Un deuxième rappel a été envoyé à la Finlande le 26 novembre 1974.

Cas No INGO-4. Air Rhodesia et accord de l'IATA : renseignement fourni par le Center for Social Action of the United Church of Christ, New York

1. Une lettre datée du 31 mars 1974 a été adressée au Président du Comité par le Rév. Donald J. A. Morton, du Center for Social Action of the United Church of Christ, New York. Le texte de cette lettre est reproduit ci-après :

"Je me réfère à la demande que le Comité a adressée aux organisations non gouvernementales (communiqué de presse SC/3470 du 4 septembre 1973) pour que celles-ci lui fournissent les renseignements dont elles disposent sur les cas de violation des sanctions. Je tiens à signaler au Comité que le Center of Social Action of the United Church of Christ étudie depuis quelque temps, en consultation avec Mme Barbara Rogers, des données concernant d'apparentes violations des sanctions par des accords intercompagnies relatifs au transport de passagers et de marchandises que divers transporteurs nationaux ont passés avec Air Rhodesia. Nous serions reconnaissants au Comité de nous autoriser à distribuer à ses membres un document préliminaire et à leur présenter le mercredi 10 avril 1974 un exposé que nous estimons maintenant être complet sur cette affaire. NNous pourrions répondre à toutes les questions que les membres du Comité souhaiteraient poser."

2. Conformément à la procédure habituelle du Comité, un accusé de réception a été envoyé au Rév. Morton, le 2 avril 1974.

3. A sa 189ème séance, le 3 avril, le Comité a décidé d'inviter le Rév. Morton et Mme Rogers à assister à sa prochaine séance.

4. A sa 190ème séance, le 10 avril 1974, le Comité a entendu les dépositions du Rév. Morton et de Mme Rogers. Le compte rendu analytique de la séance donne de la déclaration du Rév. Morton un résumé ainsi conçu :

"Le Rév. Donald Morton dit que son organisation s'est vouée, tout spécialement aux problèmes de la justice et de la libération et étant donné que son intérêt s'étend aux problèmes des droits de l'homme en Afrique australe, un des principaux points de son ordre du jour est la mise en oeuvre des sanctions contre le régime illégal de Smith. La déclaration qu'il va faire représentera, ~~croit-il le premier~~ premier exposé complet fait par une organisation non gouvernementale consciente et dévouée devant le Comité des sanctions en réponse à l'appel qu'il a adressé aux particuliers et aux organisations pour qu'ils lui communiquent tout ce qu'ils peuvent savoir au sujet de violations des sanctions. Il espère établir ainsi un précédent de coopération fructueuse. Lui-même et ses collègues ont fait un effort concerté pour se conformer aux procédures du Comité en faisant distribuer une note d'information, en faisant une déclaration orale et en soumettant des preuves à l'appui de ce qu'ils avançaient. Ils ont l'intention dans un proche avenir de rendre publics les renseignements dont ils disposent dans l'espoir que les différents groupes qui agissent dans les

différents pays mis en cause pourront d'une part utiliser ces informations et d'autre part poursuivre leurs enquêtes. Le Center for Social Action a réuni de nombreuses informations dans des domaines autres que les violations des sanctions par les compagnies aériennes qu'il serait prêt à communiquer au Comité pour qu'il puisse dûment les examiner.

Le problème particulier du rôle que jouent les compagnies aériennes dans le trafic touristique à destination et en provenance de la Rhodésie du Sud est de la plus haute importance, étant donné que le tourisme est la deuxième activité productrice de devises de ce pays. Le tourisme en provenance de l'Europe occidentale et de l'Amérique du Nord continue à se développer régulièrement; on enregistre toutefois un certain déclin du tourisme en provenance de l'Afrique du Sud parce que l'on sait dans ce pays que le conflit armé en Rhodésie ne cesse de s'étendre. Il va sans dire que le Center for Social Action s'occupe exclusivement des transactions financières, commerciales et autres liées au tourisme étant donné qu'elles constituent une violation des dispositions expresses des résolutions du Conseil de sécurité; il ne s'occupe ni des moyens d'accès à la Rhodésie du Sud ni des relations entre particuliers qui peuvent se justifier par des raisons humanitaires. Beaucoup des compagnies aériennes qui se livrent à des transactions commerciales avec la Rhodésie du Sud ont conclu leurs accords depuis l'adoption de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité.

En ce qui concerne ces accords, le Comité des sanctions aurait intérêt à se mettre en rapport avec l'Association du transport aérien international afin de vérifier les allégations que lui-même et ses collègues ont formulées au sujet du rôle que l'Association joue probablement dans la conclusion des accords intercompagnies au nom d'Air Rhodesia et aussi d'obtenir sa coopération pour s'assurer que tous les transporteurs sont mis en garde contre les violations qu'ils commettraient en continuant à appliquer les accords intervenus. En outre, étant donné que l'IATA tombe sous le coup de la loi canadienne, le Gouvernement canadien devrait ouvrir une enquête à son sujet.

Pour compléter les renseignements déjà communiqués au Comité dans la note d'information de son organisation, le Rév. Morton voudrait signaler le fait que certains représentants de compagnies aériennes internationales en poste en Rhodésie du Sud qui officiellement ne sont chargés que de fonctions d'information et de relations publiques, se livrent en fait, d'après les renseignements qu'il a recueillis, à des transactions commerciales. En outre, les bureaux de la BOAC à Salisbury jouent un rôle essentiel dans le système de réservations d'Air Rhodesia, les bureaux de la BOAC à New York, à Londres et à Salisbury s'occupant régulièrement de transmettre par télex les réservations et autres messages au nom d'Air Rhodesia, qui paie évidemment la BOAC pour ce service. Le Gouvernement britannique devrait couvrir immédiatement une enquête sur les activités de la BOAC qui facilitent ces transactions, lesquelles constituent des violations des sanctions. Le Rév. Morton a en plus communiqué à la délégation du Royaume-Uni des preuves établissant que des fonds sont transférés entre la BOAC et Air Rhodesia pour les services commerciaux assurés. En outre, d'autres compagnies aériennes ont établi en Rhodésie des bureaux qui sont ostensiblement des bureaux d'information mais sur lesquels on aurait intérêt à ouvrir des enquêtes.

Il est important de comprendre qu'Air Rhodesia fait partie intégrante du régime et que, conformément à l'Air Rhodesia Act, les avions et services et l'ensemble des ressources d'Air Rhodesia peuvent à tout moment être mises à la disposition du régime illégal. Etant donné qu'il s'agit d'une entreprise publique, les bénéfices réalisés par Air Rhodesia, profitent directement au régime.

Po P

Pour démontrer comment les accords intercompagnies conclus entre Air Rhodesia et d'autres compagnies aériennes opèrent, le Center for Social Action a confirmé auprès de certaines compagnies aériennes des réservations comprenant des parcours effectués sur des vols d'Air Rhodesia. Dans le cas de ces billets, s'ils avaient été payés, les violations ci-après auraient été commises :

1. L'agent de vente aurait fait payer à la personne à qui il délivrait le bile billet le prix total du voyage, y compris le trajet accompli sur Air Rhodesia; dans le cas d'une agence de voyage, celle-ci transférerait ~~ledit~~ ~~montant~~, y compris celui correspondant au parcours sur Air Rhodesia, à la compagnie aérienne dont il a utilisé la souche pour l'établissement du billet, percevant une commission sur le montant total, y compris sur la portion rhodésienne. La commission sur la portion rhodésienne représente le paiement de services à une compagnie de Rhodésie du Sud en violation de la résolution 253 (1968). La compagnie aérienne dont le billet a été émis transférera à Air Rhodesia, à Salisbury, le montant perçu en son nom, en violation du paragraphe 6 de la résolution et, enfin, Air Rhodesia versera à la compagnie aérienne une commission pour ses services en tant qu'agent de vente, violation constituée par des services commerciaux fournis à une compagnie rhodésienne.

Pour illustrer ce qu'il vient de dire, le Rév. Morton donne lecture d'une lettre concernant des arrangements intercompagnies relatifs aux ~~facteurs~~ ~~adresses~~ adressées par le Directeur des tarifs d'Air Rhodesia à Salisbury au Directeur de Palomar Travel Inc., en Californie. Après avoir procédé à ~~des nombreuses~~ vérifications auprès des compagnies aériennes tant américaines qu'inter-nationales, le Center for Social Action peut affirmer qu'Air Rhodesia règle directement ses comptes avec les autres compagnies aériennes sans jamais passer par les deux ~~chambres de~~ compensation de Genève et de New York.

Il existe en outre d'autres types d'accords qui entraînent des violations, les accords de fret par exemple qui portent sur le transport de marchandises à destination et en provenance de la Rhodésie du Sud et impliquent des transactions commerciales directes avec Air Rhodesia, ou encore les accords prévoyant l'octroi de privilèges entre compagnies aériennes dont il convient de souligner tout particulièrement trois aspects. Premièrement, certaines affaires sont conclues par des employés des compagnies aériennes ~~sans~~ sans l'autorisation de la Direction, pratique à laquelle il doit être mis fin en s'assurant que tous les employés reçoivent l'ordre exprès de ne traiter aucune affaire avec Air Rhodesia. Deuxièmement, les employés de presque toutes les compagnies aériennes peuvent se rendre gratuitement ou à tarif réduit en Rhodésie du Sud : des preuves précises en ont été fournies à la délégation australienne. Air Rhodesia organise des séjours en Rhodésie du Sud à prix

réduits réservés au personnel des compagnies aériennes s'occupant de la vente, des réservations et du trafic (passagers et fret) qui travaillent depuis plus de 12 mois pour un transporteur aérien ayant conclu un accord intercompagnies avec Air Rhodesia. Troisièmement, les compagnies aériennes accordent aux représentants du régime illégal des services entièrement gratuits (notamment des transports gratuits) dans le cadre des efforts qu'elles ont entrepris pour tourner les sanctions. Ainsi, les accords entre compagnies aériennes prévoyant l'octroi de privilèges impliquent de multiples violations des sanctions et permettent au régime d'épargner une quantité importante de devises qui, sinon, serviraient à payer les transports aux tarifs normaux.

De nombreuses compagnies aériennes s'associent à des agences de voyage pour organiser des séjours à forfait, y compris des séjours en Rhodésie du Sud. Certaines mentionnent expressément les vols d'Air Rhodesia et toutes exigent le paiement anticipé. En conséquence, tous les voyages organisés impliquent des transferts financiers directement du vendeur de 'tours' anglo-saxons à l'entreprise de tourisme en Rhodésie, qui fournit tous les services dans le pays, en violation flagrante du paragraphe 5 de la résolution 253 (1968). Les parties coupables de violations en dehors de la Rhodésie seront probablement la compagnie aérienne organisatrice du voyage organisé, le vendeur du 'tour' en gros qui touche une commission sur le coût total du voyage à forfait, dont une partie est ensuite réversée au vendeur de 'tours' au détail, qui en fait vendre le voyage à forfait au client.

Le Rév. Morton et ses collègues ont établi, au cours des enquêtes qu'ils ont menées, des listes des voyages organisés en Rhodésie du Sud en 1974, dont certains ont déjà eu lieu mais dont on pourrait empêcher un grand nombre si, en coopération avec les gouvernements, le Comité des sanctions prenait rapidement les mesures voulues. Il est intéressant de noter que ces voyages organisés ne sont peut-être même pas légaux étant donné que de toute évidence aucun des opérateurs de 'tours', aucune compagnie aérienne ni aucun agent n'ont fait les démarches nécessaires pour obtenir les permis de transfert de devises requis. Les ventes aux Etats-Unis uniquement des voyages organisés en Rhodésie du Sud qui figurent sur les listes distribuées par le Rév. Morton portent sur 16 406 personnes; à ce chiffre, il convient d'ajouter 8 831 personnes en provenance de certains pays d'Europe occidentale, soit un total de 25 237. Sur la base du tarif aller-retour, le Rév. Morton a estimé, en calculant au plus juste, que ces voyages organisés auront rapporté au total approximativement 6,3 millions de dollars, ce qui ne représente bien sûr qu'une faible partie des recettes que la Rhodésie retirera du tourisme en 1974. En effet, ce chiffre ne tient pas compte des autres formes de voyage - croisières, voyages individuels d'affaires ou de loisir, excursions.

Le Center for Social Action a été plutôt déçu par les mesures que le Comité des sanctions a prises par le passé et il pense que si rien n'est fait en ce qui concerne l'importante industrie touristique de la Rhodésie, le Comité des sanctions se trouvera alors discrédité, d'autant que la Rhodésie est en passe de devenir rapidement un centre de conférences internationales. Les nouvelles installations de conférence à Victoria Falls ont été utilisées pour un congrès international en 1973 et il est prévu qu'elles le seront à nouveau en 1974.

Le Rév. Morton suggère que les gouvernements qui veulent empêcher les violations des sanctions par les compagnies aériennes s'inspirent du modèle de législation que constituent les règlements américains cités dans la note d'information, lesquels interdisent expressément "toute correspondance, tout accord intercompagnies, toutes réservations bloquées, toute émission de billets ou toute autre méthode d'association".

En conclusion, le Rév. Morton tient à bien préciser qu'en soulevant une question dont le Comité a déjà eu l'occasion de s'occuper, il a voulu appeler l'attention sur les pertes de recettes qu'occasionnent aux pays d'Afrique orientale les violations des sanctions, répondre à la plainte récemment formulée par le Gouvernement suédois et engager vivement le Comité à porter les violations à l'attention de l'IATA et des gouvernements intéressés de façon qu'il soit mis fin à toute relation avec Air Rhodesia.

5. A la même séance, le Rév. Morton a également distribué aux membres du Comité un certain nombre de documents relatifs à sa déclaration, en particulier en ce qui concerne les services aériens et touristiques ainsi que les voyages organisés à destination de la Rhodésie du Sud b/.

6. Le Président a ensuite exprimé la gratitude du Comité pour les renseignements qui lui avaient été fournis. Le Comité a décidé de demander l'avis du Conseiller juridique en ce qui concerne le statut juridique de l'IATA.

7. A sa 191^{ème} séance, le 17 avril 1974, le Comité a entendu les déclarations des représentants de l'Australie, de la France, du Kenya et du Royaume-Uni au sujet des témoignages du Rév. Morton et de Mme Rogers.

a) Le représentant de l'Australie a indiqué que le Directeur du Bureau d'Air Rhodesia de New York, M. Renton Cowley, avait bien reçu de Qantas, en 1971, un billet gratuit à destination de l'Australie, comme tous les autres représentants de compagnies aériennes qui avaient participé à la Conférence intercompagnies des directeurs commerciaux qui s'était tenue dans ce pays. Depuis lors, des instructions plus strictes avaient été données, et Qantas n'accorderait plus la gratuité du voyage à aucun employé d'Air Rhodesia. Qantas avait en outre donné des instructions précises à son personnel selon lesquelles, en l'absence d'un accord avec une autre compagnie au sujet des voyages du personnel, tout employé devait obtenir l'approbation d'un supérieur avant d'accepter d'un autre transporteur un billet gratuit ou à tarif réduit. Pour des raisons de principe, Qantas n'approuverait aucune demande qui serait faite en vue d'un voyage sur des vols d'Air Rhodesia. En ce qui concerne les allégations faites à la séance précédente au sujet des voyages du personnel de la compagnie, les documents qui avaient été remis à la délégation australienne étaient une lettre manuscrite adressée par un employé de Qantas à Air Rhodesia pour demander des billets gratuits et la réponse de cette compagnie accompagnant l'envoi des billets. Cet acte paraissait contrevenir au règlement intérieur de Qantas et la question avait été mise à l'examen en vue d'éventuelles sanctions disciplinaires. Mais ce n'était là qu'un exemple isolé, qui était contraire à la politique de Qantas comme à celle du Gouvernement australien.

b/ Ultérieurement, le Comité a trouvé d'autres renseignements dans diverses publications, en particulier des documents et des dépliants de l'IATA.

Le représentant de l'Australie a appelé l'attention sur le paragraphe 2 de la résolution 200 de l'IATA relative au transport gratuit et à tarif réduit, où il est déclaré qu'un membre de l'IATA ne peut délivrer à un employé d'un transporteur aérien un permis ouvrant droit au transport gratuit ou à un tarif réduit que lorsque la demande en a été faite conformément aux procédures arrêtées par les dirigeants de la compagnie de transport aérien au service de laquelle se trouve l'employé en question. Il découlait de cette disposition que toute compagnie aérienne qui avait régulièrement accordé ce privilège à des employés d'Air Rhodesia était en contact officiel avec cette compagnie. Si des procédures normales n'avaient pas été suivies, il y avait eu contravention à la résolution 200 et la compagnie aérienne, si elle était membre de l'IATA, était passible d'une amende qui pouvait s'élever jusqu'à un maximum de 50 000 dollars par infraction.

Ni Qantas ni les compagnies desservant les lignes intérieures australiennes n'avaient d'accords intercompagnies avec Air Rhodesia. En fait, lorsque IATA leur avait notifié le désir d'Air Rhodesia de devenir partie à des accords de ce type, elles s'y étaient refusées.

b) Le représentant de la France a dit que sa délégation ne pouvait, à si brève échéance, fournir aucun renseignement au sujet des allégations mettant en cause les compagnies Air France et UTA; il a toutefois souligné qu'Air Afrique, qui censément appartenait à la "France et Al", était en fait une société multinationale dont les activités ne pouvaient être imputées à un seul pays.

c) Le représentant du Kenya a dit, à propos des allégations émises à la séance précédente, qu'il avait fait des recherches qui l'avaient conduit à la conclusion qu'il y avait peut-être des raisons de croire à l'existence d'accords intercompagnies East Africa Airways et Air Rhodesia. Une instruction que East Africa Airways avait adressée à ses agents en avril 1971 prévoyait que ceux-ci pouvaient vendre des billets pour des itinéraires comprenant des parcours effectués sur des vols d'Air Rhodesia.

Le représentant du Kenya avait également enquêté sur l'allégation selon laquelle le bureau d'East African Airways d'Athènes avait fait des réservations en vue du voyage d'un groupe de 42 personnes en Rhodésie sur un vol d'Air Rhodesia. Cette allégation avait malheureusement été confirmée; c'était 63 personnes et non pas 42 qui avaient fait des réservations pour ce voyage organisé, prévu pour août 1974. Ce fait constituait une très grave violation des sanctions et le représentant du Kenya l'avait porté à l'attention de son propre gouvernement ainsi que des Gouvernements ougandais et tanzanien, qui contrôlaient tous trois conjointement East Africa Airways (EAA), en les priant de demander au Directeur général d'East Africa Airways d'entreprendre immédiatement une enquête et de les informer des mesures prises pour mettre fin à toute relation entre les deux transporteurs. Le bureau de New York d'East Africa Airways avait télégraphié au siège de cette compagnie pour demander si l'instruction d'avril 1971 était toujours en vigueur, et les missions du Kenya, de la Tanzanie et de l'Ouganda avaient entrepris de demander de nouveaux éclaircissements au Directeur général de la compagnie afin de savoir comment on en était arrivé à la situation présente.

d) Le représentant du Royaume-Uni a dit qu'il avait informé son gouvernement des allégations du Rév. Morton mais qu'il ne pouvait encore fournir aucun renseignement à cet égard.

8. A la même séance, le Comité a décidé qu'il faudrait préparer et lui soumettre une note qui serait transmise aux gouvernements des pays auprès desquels étaient enregistrées les compagnies aériennes intéressées, selon la liste figurant dans le manuel de l'IATA, à l'exception des gouvernements représentés au Comité, qui avaient eu connaissance de la question par l'intermédiaire de leurs représentants, représentants, et aux Gouvernements de l'Ouganda et de la Tanzanie, étant donné la déclaration du représentant du Kenya. Il a été décidé d'autre part qu'une lettre de même teneur devait être établie à l'intention de l'IATA et que tous les renseignements dont disposait le Comité devaient être présentés de façon à indiquer clairement l'identité des compagnies aériennes intéressées et la liste des pays auxquels il convenait ou non d'envoyer la note envisagée.

9. Conformément à cette demande, les renseignements ont été recueillis et présentés au Comité comme suit :

Tableau 1

Accords conclus par l'IATA avec Air Rhodesia (selon les indications fournies en page 16 du Manuel de l'IATA relatif aux accords intercompagnies, sixième édition

<u>Abréviations</u>	<u>Nom de la compagnie aérienne</u>
AO	Aviacion y Comercio, S.A.
IC	Indian Airlines
NZ	New Zealand National Airways Corporation
OR	Air Comores
AE	Air Ceylon, Ltd.
AL	Alleghany 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	Aerolineas Argentinas
AS	Alaska Airlines, Inc.
AV	Aerovias Nacionales de Colombia, S.A. (AVIANCA)
AY	Finnair OY
AZ	ALITALIA, Linee Aeree Italiane
BN	Braniff Airways, Inc.
BP	Air Botswana (Pty) Limited
CO	Continental Airlines, Inc.
CP	CP Air, Canadian Pacific-Air

Tableau 1 (suite)

<u>Abréviations</u>	<u>Nom de la compagnie aérienne</u>
CX	Cathay Pacific Airways Ltd.
CY	Cyprus Airways, Ltd.
DL	Delta Air Lines, Inc.
DT	Empresa de transportes aereos 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, Lineas Aereas 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 Airlines, 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.
OK	Ceskoslovenske Aerolinie
OS	Austrian Airlines
OZ	Ozark Air Lines, Inc.

Tableau 1 (suite)

Abréviations

Nom de la compagnie aérienne

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 Moçambique
TP	Transportes Aereos Portugueses S.A.R.L.-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

Tableau 2

Pays figurant sur la liste de l'IATA auxquels une note devrait être envoyée

<u>Pays</u>		<u>Companie aérienne</u>	<u>Siège</u>
Afrique du Sud	KP	Air Cape (Pty.), Ltd.	Le Cap
	SA	South African Airways	Johannesburg
Allemagne (République fédérale d')	LH	Deutsche Lufthansa AG	Cologne
Arabie Saoudite	SV	Saudi Arabian Airlines	Damas
Argentine	AR	Aerolineas Argentinas	Buenos-Aires
Belgique	SN	Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA)	Bruxelles
Botswana	BP	Air Botswana (Pty.), Ltd.	Gaborone
Brésil	RG	VARIG, S.A. (Viacao Aerea Rio Grandense)	Porto Alegre
Canada	TZ	Transair, Ltd.	Winnipeg
	ND	Nordair, Ltd.	Roberval (Québec)
	CP	CP Air, Canadian Pacific-Air	Vancouver
	AC	Air Canada	Montréal
Chypre	CY	Cyprus Airways, Ltd.	Nicosie
Colombie	AV	Aerovias Nacionales de Colombia, S.A. (AVIANCA)	Bogota
Côte-d'Ivoire	RK	Air Afrique	Abidjan
Danemark	DM	Maersk Air	Copenhague
Espagne	IB	IBERIA, Lineas Aereas de España S.A.	Madrid
	AO	Aviacion y Comercio S.A.	Madrid
Finlande	AY	FINNAIR OY	Helsinki
Grèce	OA	Olympic Airways, S.A.	Athènes
Inde	AI	Air India	Bombay
	IC	India Airlines	New Delhi

/...

Tableau (suite)

<u>Pays</u>		<u>Compagnie aérienne</u>	<u>Siège</u>
Islande	FI	Flugfélag Islands H.F. (ICELANDAIR)	Reykjavik
Israël	LY	EL AL Israel Airlines	Tel Aviv
Italie	AZ	ALITALIA Linee Aeree Italiane	Rome
	IH	Aero Linee ITAVIA	Rome
Jamaïque	JM	Air Jamaica (1968), Ltd.	Kingston
Japon	JL	Japon Airlines Company, Ltd.	Tokyo
Koweït	KU	Kuwait Airways Corp.	Koweït
Liban	TL	Trans-Mediterranean Airways	Beyrouth
Luxembourg	LG	LUXAIR (Société anonyme luxembourgeoise de navigation aérienne)	Luxembourg
Madagascar	MD	Air Madagascar - Société nationale malgache de transports aériens	Tananarive
Malawi	QM	Air Malawi, Limited	Blantyre
Malaisie	MH	Malaysian Airline System	Kuala Lumpur
Mexique	AM	Aeronaes de Mexico, S.A.	Mexico
Maroc	AT	Compagnie nationale de transports aériens Royal Air Maroc	Casablanca
Nouvelle-Zélande	NZ	New Zealand National Airways Corporation	Wellington
Pakistan	PK	Pakistan International Airways Corp.	Karachi
Pays-Bas	LM	ALM-Dutch Antillean Airlines	Curaçao
	KL	KLM Royal Dutch Airlines	Amsterdam

Tableau 2 (suite)

<u>Pays</u>		<u>Compagnie aérienne</u>	<u>Siège</u>
Philippines	UM	Air Manila, Inc.	Pasay
	PR	Philippine Air Lines, Inc.	Manille
Pologne	LO	Polish Airlines (LOT)	Varsovie
Portugal	TP	Transportes Aereos Portugueses SARL-TAP	Lisbonne
	TM	DETA-Linhas Aereas de Moçambique	Lourenço Marques
	DT	Empresa de transportes aereos de Angola, SARL	Luanda
République de Corée	KE	Korean Air Lines, Inc.	Séoul
Singapour	SQ	Singapore Airlines, Limited (SIA)	Singapour
Sri Lanka	AE	Air Ceylon, Ltd.	Colombo
Suisse	SR	Swiss Air Transport Co., Ltd. (SWISSAIR)	Zurich
Syrie	RB	Syrian Arab Airlines	Damas
Tchécoslovaquie	OK	Ceskoslovenske Aerolinie	Prague
Thaïlande	TG	Thai Airways International, Ltd.	Bangkok
Turquie	TK	Turk Hava Yollari (Turkish Airlines)	Istanbul
Zambie	QZ	Zambia Airways Corporation	Lusaka

Tableau 3

Pays auxquels il n'y a pas lieu d'envoyer de note, conformément
à la décision prise par le Comité à sa 191ème séance

<u>Pays</u>		<u>Compagnie aérienne</u>	<u>Siège</u>
Autriche	OS	Austrian Airlines	Vienne
Etats-Unis d'Amérique	WA	Western Airlines, Inc.	Los Angeles
	UA	United Air Lines, Inc.	Chicago
	TW	Trans World Airlines, Inc.	New York
	SO	Southern Airways, Inc.	Atlanta
	RW	Hugues Air Corp. (d/b/a Air West)	San Francisco
	PA	Pan American World Airways, Inc.	New York
	OZ	Ozark Air Lines, Inc.	Saint-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.	New York
	AA	American Airlines Inc.	New 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.	New York	
NW	Northwest Airlines, Inc.	Minneapolis- St. Paul	
	NA	National Airlines, Inc.	Miami
	HA	Hawaiian Airlines, Inc.	Honolulu
France	OR	Air Comores	Moroni/Paris
	AF	Air France	Paris
	IT	Air Inter, Lignes aériennes intérieures	Paris
	UT	Union de transports aériens (UTA)	Paris
Indonésie	GA	P.N. Garuda Indonesian Airways	Djakarta
Kenya	EC	East African Airways	Nairobi
Ouganda	EC	East African Airways	Nairobi
République-Unie de Tanzanie	EC	East African Airways	Nairobi
Royaume-Uni	LI	Leeward Islands Air Transport Services, Ltd. (LIAT)	St. John (Antigua)
	CX	Cathay Pacific Airways, Ltd.	Hong-kong

10. En réponse à la demande formulée par le Comité à sa 190ème séance, le mémorandum ci-après, daté du 16 avril 1974, a été présenté par le Directeur de la Division des questions juridiques générales (Service juridique).

Statut juridique de l'IATA

1. Le présent mémorandum a pour objet de répondre aux questions posées au Service juridique à la 190ème séance du Comité au sujet du statut juridique de l'Association du transport aérien international (IATA) à l'occasion de la "Note d'information sur les accords des compagnies aériennes internationales contrevenant à la résolution 253 du Conseil de sécurité" présentée par The Center for Social Action, United Church of Christ.

2. L'IATA est une association de compagnies aériennes dont les statuts ont été adoptés par la Conférence internationale des transporteurs aériens (La Havane, 16-19 avril 1945); on trouvera ci-joint un exemplaire des statuts, sous la forme modifiée qui est actuellement en vigueur. Selon l'article II des statuts, l'office central de l'Association doit être installé dans la ville où se trouve le siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); lorsque l'OACI a établi son siège à Montréal, l'Association s'est également installée dans cette ville. Peu après l'IATA a été constituée en compagnie par une loi privée du Parlement canadien (9-10 George VI, chap. 51, 18 décembre 1945), dont on trouvera ci-joint copie.

3. Ni les statuts de l'Association ni la loi lui conférant le statut de compagnie ne stipulent expressément que l'IATA est soumise aux lois du Canada. Cependant, en règle générale, une association constituée en compagnie par la loi de l'Etat où son siège est établi est normalement soumise aux lois et à la juridiction dudit Etat, à moins que la loi n'en dispose autrement. Le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies n'a pu découvrir aucun élément prouvant que la législation canadienne accorde à l'IATA des immunités, des exemptions ou des privilèges spéciaux. Bien que la plupart des membres de l'IATA soient des compagnies aériennes gouvernementales, l'Association est à strictement parler une organisation non gouvernementale qui n'est pas en droit de prétendre à des privilèges. L'article 37 du règlement de la Chambre de compensation de l'IATA prévoit que ledit règlement "sera interprété conformément aux lois du Canada en vigueur". S'il est vrai que le règlement n'assujettit pas l'IATA en tant que telle au droit canadien, cette disposition paraît indiquer que l'IATA reconnaît qu'elle entretient des liens spéciaux avec l'Etat dans lequel elle est constituée en société, surtout si l'on tient compte du fait que la Chambre de compensation est située dans un autre Etat.

4. Même si, comme cela paraît tout à fait probable, l'IATA est soumise à la juridiction canadienne, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'un texte législatif particulier s'applique à une transaction particulière.

Seul un tribunal canadien compétent pourrait rendre une décision valable sur le point de savoir si un texte législatif canadien concernant les sanctions contre la Rhodésie du Sud peut s'appliquer au rôle joué par l'IATA dans la conclusion d'accords de transports intercompagnies. L'IATA joue dans ce domaine le rôle d'un intermédiaire, communiquant des renseignements sur les compagnies aériennes désireuses d'appliquer les accords; l'Association n'est pas elle-même partie aux accords.

5. Pour l'Organisation des Nations Unies, l'IATA est une organisation non gouvernementale de la catégorie II dotée du statut consultatif auprès du Conseil économique et social. On peut donc penser qu'elle répondra à d'éventuelles demandes de renseignements concernant ses activités dans son domaine de compétence.

6. Le Manuel de l'IATA dont il est question au paragraphe 6 de la "Liste des compagnies ayant passé des accords avec Air Rhodesia" qui figure dans la note d'information susmentionnée est le Manuel des accords intercompagnies de l'IATA. On trouvera ci-joint une copie du passage pertinent de ce manuel (p. i), deuxième révision, p. ii) révisée et p. 16, trente-troisième révision (1er décembre 1973), ainsi qu'une liste des codes d'abréviation des compagnies aériennes utilisés dans le Manuel. On a joint également le texte de l'"Accord intercompagnies relatif au transport des passagers" et celui de l'"Accord intercompagnies relatif au transport des marchandises". Le paragraphe 2 de l'article IX de chacun de ces accords prévoit la procédure par laquelle une compagnie aérienne peut y devenir partie et l'alinéa a) i) du paragraphe 4 de l'article IX prévoit la possibilité pour toute partie de mettre fin à ses obligations à l'égard de toutes les parties ou à l'égard d'une seule d'entre elles en donnant, par écrit, un préavis de 30 jours. En recourant à cette procédure, toute compagnie aérienne tenue à l'égard d'Air Rhodesia en vertu des accords pourrait, dans un délai de 30 jours, mettre fin à ses obligations envers Air Rhodesia.

11. Le Comité était également saisi du texte d'une note explicative, obtenue auprès de l'IATA, relative aux rapports entre les accords de l'IATA et le droit canadien d'une part, et la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité, d'autre part, ainsi que du texte des règlements de l'Organisation des Nations Unies relatifs à la Rhodésie publiés par le Gouvernement canadien le 20 décembre 1968 conformément au United Nations Act dudit gouvernement.

12. Conformément à la décision prise par le Comité à sa 191ème séance, le Secrétariat a établi la liste ci-après, qui énumère les autres questions évoquées dans les dépositions du Rév. Donald Morton et de Mlle Barbara Rogers, à l'égard desquelles le Comité voudra peut-être ouvrir une enquête auprès des gouvernements ou des organisations internationales intéressés.

a) Possibilité que l'Association du transport aérien international (IATA) encourage et facilite la conclusion d'accords en violation des sanctions, service pour lequel il semblerait qu'Air Rhodesia verse une redevance.

b) Position et responsabilité du Gouvernement canadien à l'égard des activités de l'IATA qui pourraient être contraires aux résolutions du Conseil de sécurité, compte tenu des dispositions de l'article 37 du Manuel des accords intercompagnies (sixième édition) de l'IATA et des dispositions de la loi du Parlement canadien de 1945 par laquelle l'IATA a été constituée en compagnie au Canada.

c) Allégation concernant les transactions de grandes sociétés de cartes de crédit avec la Rhodésie du Sud, transactions à propos desquelles le Gouvernement des Etats-Unis n'aurait apparemment entrepris aucune enquête.

d) Reprise ou poursuite des activités en Rhodésie du Sud de la Hertz Car Rental Co. et peut-être d'autres sociétés citées dans l'étude de la Fondation Carnegie.

e) Existence en Rhodésie du Sud de "bureaux d'information" de certaines compagnies aériennes qui se livreraient en fait à des activités commerciales. /Compagnies aériennes citées à ce propos : BOAC, Alitalia, Lufthansa, Pan Am, South African Airways et TAP./

f) Existence d'accords intercompagnies (qui seraient souvent irrégulièrement appliqués) grâce auxquels des employés de diverses compagnies internationales de transports aériens bénéficient de billets gratuits ou à tarif réduit à destination de la Rhodésie du Sud et les employés d'Air Rhodesia bénéficient d'avantages identiques pour se rendre dans divers pays. Il a été avancé que ces voyages à destination et en provenance de Rhodésie du Sud facilitent, entre autre choses, la promotion du tourisme et les gains en devises qui en découlent pour le régime illégal.

g) Organisation, par diverses compagnies aériennes, de "voyages à forfait" à destination de la Rhodésie du Sud, qui auraient rapporté au régime un total estimé à approximativement 6,3 millions de dollars E.-U. pendant l'année 1974. /Les compagnies aériennes mises en cause seraient, entre autres : Air Afrique, Air France, BOAC, Ethiopian Airlines, Iberia, Lufthansa, Olympic, Pan Am, SAA, TAP et UTA./

h) Présence dans de nombreux pays d'agents de compagnies aériennes, de bureaux de vente et d'agences de tourisme qui encouragent les voyages à destination de la Rhodésie du Sud par la publication de brochures, la projection de films touristiques, l'organisation de conférences et d'autres moyens.

13. A sa 192ème séance, le 1er mai 1974, le Comité a adopté le texte suivant d'une note à adresser aux Etats d'immatriculation des compagnies aériennes visées, dont la liste figure dans le tableau 2 ci-dessus.

"Le Secrétaire général ...

et, sur la demande du Comité du Conseil de sécurité créé en application de la résolution 253 (1968) concernant la question de la Rhodésie du Sud, a l'honneur d'appeler son attention sur la liste ci-jointe extraite du Manuel des accords intercompagnies répertoriés par l'Association du transport aérien international (IATA) (sixième édition).

A la page 16 du Manuel sont énumérées les compagnies de transport aérien qui auraient conclu avec Air Rhodesia des accords s'inscrivant dans le cadre des accords de l'Association relatifs au transport de passagers ou au transport de marchandises, ou qui ont souscrit à une partie des dispositions desdits accords. Au nombre de ces compagnies de transport aérien on peut signaler :

/Nom de la compagnie ou des compagnies visées./

Le Comité tient à rappeler qu'au paragraphe 6 de sa résolution 253 (1968), le Conseil de sécurité a décidé que 'tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies empêcheront les compagnies de transport aérien constituées dans leurs territoires et les aéronefs immatriculés chez eux ou affrétés par leurs ressortissants d'effectuer des vols à destination ou en provenance de Rhodésie du Sud ou d'assurer des correspondances avec toutes compagnies aériennes constituées ou tous aéronefs immatriculés en Rhodésie du Sud'.

Le Comité serait obligé au gouvernement de Son Excellence de bien vouloir faire une enquête au sujet des informations figurant dans le Manuel de l'IATA. Si l'exactitude des renseignements portés à la connaissance du Comité était confirmée, il y aurait lieu de conclure qu'une grave infraction aux sanctions imposées par le Conseil de sécurité a été commise. Le Comité considère que les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies, de même que les autres Etats, sont clairement tenus, en vertu du paragraphe 6 de la résolution 253 (1968), d'empêcher la conclusion et l'application d'accords intercompagnies avec Air Rhodesia.

En conséquence, le Comité serait très obligé au gouvernement de Son Excellence de faire d'urgence une enquête à ce sujet et de prendre toutes les mesures nécessaires, en particulier en mettant fin à tout accord conclu entre ses compagnies de transport aérien, ou les compagnies de transport aérien immatriculées sur son territoire, et Air Rhodesia, et d'informer le Comité de l'issue de la question, si possible d'ici deux mois.

Le Comité souhaiterait en outre avoir communication du texte de la législation ou de la réglementation administrative qui intéressent l'application des dispositions du paragraphe 6 de la résolution 253 (1968)."

/...

14. Cette note a été transmise aux gouvernements intéressés le 13 mai 1974.

15. A sa 193ème séance, le 8 mai 1974, le Comité a adopté le texte d'une déclaration spéciale sur ce problème et a décidé de prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de la transmettre, en sa propre qualité, au Directeur général de l'IATA. Le Comité a également décidé d'adresser une autre note au Gouvernement canadien, le priant de procéder à une enquête sur la question. Les textes de la lettre d'envoi du Secrétaire général et de la déclaration du Comité sont les suivants :

i) Texte de la lettre d'envoi du Secrétaire général

"J'ai été prié par le Comité du Conseil de sécurité créé en application de la résolution 253 (1968) concernant la question de la Rhodésie du Sud de vous transmettre la déclaration ci-jointe relative aux accords inter-compagnies avec Air Rhodesia.

Le Comité a souligné la gravité qu'il attache à ce cas de violation suspectée des sanctions obligatoires établies par le Conseil de sécurité. Le Comité vous serait très obligé de bien vouloir vous pencher de toute urgence sur la question."

ii) Texte de la déclaration du Comité

"1) Il a été porté à l'attention du Comité du Conseil de sécurité créé en application de la résolution 253 (1968) concernant la question de la Rhodésie du Sud que, selon le Manuel des accords intercompagnies de l'IATA, Air Rhodesia a conclu des accords intercompagnies avec un grand nombre d'autres compagnies aériennes.

2) Un exemplaire du texte de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité est joint au présent texte et le Comité aimerait attirer l'attention de l'IATA sur le texte du paragraphe 6 dont la teneur est la suivante :

'6. Décide que tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies empêcheront les compagnies de transport aérien constituées dans leurs territoires et les aéronefs immatriculés chez eux ou affrétés par leurs ressortissants, d'effectuer des vols à destination ou en provenance de Rhodésie du Sud ou d'assurer des correspondances avec toutes compagnies aériennes constituées ou tous aéronefs immatriculés en Rhodésie du Sud.' (C'est nous qui soulignons.)

3) Contrairement à l'interprétation donnée dans la note explicative que l'IATA a présentée au Comité, la portée du paragraphe 6 n'est aucunement restreinte par les dispositions du paragraphe 3 de la résolution. Le paragraphe 6 se suffit à lui-même. Le Comité estime que les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies, de même que les autres Etats, sont

clairement tenus d'empêcher la conclusion et l'exécution par leurs compagnies aériennes et aéronefs d'accords intercompagnies avec Air Rhodesia. Le règlement canadien invoqué dans la note ne concerne pas seulement le transport des marchandises. En particulier, on retrouve le passage pertinent du paragraphe 6 de la résolution 253 (1968), bien qu'il ne soit pas repris mot à mot, dans le texte de l'article 12 du règlement, qui ne prévoit pas une telle restriction.

4) Le Comité aimerait aussi appeler l'attention de l'IATA sur le paragraphe 4 de la résolution 253 (1968), qui traite de l'envoi de fonds à des personnes ou des organismes en Rhodésie du Sud, et sur la résolution 277 (1970) du Conseil de sécurité, qui est également jointe, et plus précisément sur l'alinéa b) du paragraphe 9 dont le texte est le suivant :

'9. Décide, conformément à l'Article 41 de la Charte et pour servir l'objectif qui est de mettre fin à la rébellion, que tous les Etats Membres devront :

...

b) Interrompre immédiatement le service de tout moyen de transport existant à destination ou en provenance de la Rhodésie du Sud.'

5) Si les renseignements qui figurent dans le Manuel de l'IATA sont confirmés, il semblerait que l'on puisse conclure à l'existence d'une violation grave des sanctions imposées par le Conseil de sécurité.

6) En conséquence, le Comité saurait gré à l'IATA de lui faire savoir d'urgence à quelle date Air Rhodesia a effectué auprès de l'IATA les démarches prévues au paragraphe 2 de l'article IX de chacun des accords intercompagnies, quand l'IATA a informé les parties à ces accords des démarches d'Air Rhodesia et quand et comment chacune des compagnies aériennes dont le nom apparaît dans le Manuel des accords intercompagnies de l'IATA a fait part de son accord, conformément à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article IX.

7) Il n'échappera pas à l'IATA que le Comité est également tenu d'adresser une copie de la présente lettre au Gouvernement canadien. L'IATA est constituée en compagnie par une loi du Parlement canadien et il apparaît que l'IATA a peut-être au moins facilité, par le système des accords intercompagnies et par le biais des programmes de représentation, la perpétration, par autrui, d'actes qui entraînent de graves violations des sanctions contre la Rhodésie du Sud. Il est possible aussi que l'IATA ait elle-même agi en contravention au droit canadien en la matière.

8) Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a déjà écrit à un certain nombre de gouvernements dont certaines compagnies aériennes semblent impliquées. Le Comité lui a demandé, en outre, de prier l'IATA

/...

d'apporter sa coopération active en enquêtant sur cette question et, si la réalité des faits se confirmait, en mettant fin à la participation de la Rhodésie à ces accords. Le Comité prie l'IATA d'attirer dès maintenant l'attention des compagnies aériennes membres de l'IATA sur les éléments de la situation, d'interrompre toute correspondance avec Air Rhodesia et de mettre fin sur le champ à toute transaction avec cette compagnie, directement ou indirectement. Ce faisant, le Comité adresse un appel particulier à l'IATA, ayant présents à l'esprit les objectifs et les buts de l'IATA tels qu'ils sont exprimés dans ses statuts dont l'article 3, paragraphe 3, déclare :

'De coopérer avec l'Organisation de l'aviation civile internationale et les autres organisations internationales.'

9) Le Comité saurait gré au Directeur général de l'IATA de lui faire parvenir sa réponse au plus tôt, si possible dans les deux mois."

16. En conséquence, le Secrétaire général a transmis au Directeur général de l'IATA, comme il en avait été prié, le texte de la déclaration du Comité, ainsi que la note adressée au Canada, en y joignant un exemplaire de la lettre du Secrétaire général et de son annexe.

17. Un accusé de réception, en date du 16 mai 1974, a été reçu de la Côte d'Ivoire et des réponses ont été reçues du Koweït, de l'Italie et de la Syrie; les passages essentiels de ces réponses sont reproduits ci-après :

i) Note du Koweït, en date du 15 mai 1974

"Les autorités koweïtiennes compétentes, après avoir mené l'enquête appropriée, sont convaincues que l'allégation selon laquelle la Kuwait Airways Corporation aurait conclu avec Air Rhodesia des accords s'inscrivant dans le cadre des accords de l'IATA relatifs au transport de passagers ou au transport de marchandises ou aurait souscrit à une partie des dispositions de ces accords est entièrement fausse.

La Kuwait Airways Corporation, comme tous les ressortissants et sociétés koweïtiens, ne mène aucune activité en Rhodésie du Sud et n'entretient aucune relation avec le régime raciste de ce pays.

Le Gouvernement koweïtien, ses ressortissants et ses sociétés appliquent scrupuleusement les sanctions imposées par le Conseil de sécurité et s'abstiendront de prendre toute mesure qui pourrait donner un semblant de légitimité au régime illégal de la minorité raciste.

De plus, la Kuwait Airways Corporation avait déjà informé l'IATA qu'elle n'avait aucun rapport d'aucun type que ce soit avec Air Rhodesia et qu'elle n'acceptait pas les billets d'avion délivrés par celle-ci.

Le représentant permanent de l'Etat du Koweït tient à féliciter le Comité du Conseil de sécurité de sa vigilance et s'engage à coopérer au maximum avec le Comité afin de permettre à celui-ci de réaliser les nobles objectifs pour lesquels il a été créé. Le représentant permanent sera toujours heureux de recevoir des renseignements sur les questions relevant de la compétence du Comité et de mener les enquêtes nécessaires. Néanmoins, dans le cas présent, le Comité peut être assuré qu'aucune violation des sanctions imposées par le Conseil de sécurité n'a été commise."

ii) Note de l'Italie, en date du 20 mai 1974

"A ce propos, le représentant permanent de la République italienne a l'honneur d'assurer que le contenu de la note susmentionnée a déjà été porté à la connaissance du Gouvernement italien.

En ce qui concerne la requête du Comité des sanctions concernant les textes de la législation ou de la réglementation administrative qui intéressent l'application des dispositions du paragraphe 6 de la résolution 253 (1968), le représentant permanent de la République italienne a l'honneur d'appeler l'attention du Comité des sanctions sur le fait que le Gouvernement italien a adopté toutes les mesures nécessaires pour donner pleine et entière exécution à la résolution 253 par le décret-loi du 3 octobre 1968, publié dans le Journal officiel de la République italienne le 3 octobre 1968. Le texte de ce décret-loi, communiqué en son temps au Secrétariat de l'Organisation, a été publié par le Secrétariat dans le document S/8786/Add.3, daté du 1er novembre 1968."

iii) Note de la Syrie, en date du 21 mai 1974

"La Syrian Arab Airlines n'a jamais conclu avec Air Rhodesia d'accords s'inscrivant dans le cadre des accords de l'IATA relatifs au transport de passagers ou de marchandises ni souscrit à une partie des dispositions de ces accords et n'a par conséquent aucun rapport de quelque type que ce soit, directement ou indirectement, avec cette compagnie. Les allégations contenues dans le Manuel des accords intercompagnies de l'Association du transport aérien international sont entièrement fausses."

18. Le 21 mai, le Secrétaire général a reçu le Directeur de l'IATA pour un entretien au cours duquel le Directeur général a assuré qu'il ferait de son mieux pour aider le Comité de toutes les façons possibles.

19. Le Secrétaire général a reçu du Directeur général de l'IATA une lettre datée du 30 mai 1974 dont les passages essentiels sont reproduits ci-après :

/...

"J'ai porté votre lettre et la déclaration du Conseil de sécurité à l'attention du Comité exécutif de l'IATA, qui s'est réuni récemment comme il le fait régulièrement vers le milieu de l'année.

Ainsi qu'il est écrit dans notre note explicative, qui vous a été communiquée, l'IATA est une société canadienne soumise à la réglementation officiellement promulguée le 20 décembre 1968 par le Gouvernement canadien pour donner effet à la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité. Le Comité exécutif a été avisé qu'en s'acquittant de certaines fonctions purement administratives en vertu des résolutions des conférences de trafic, l'IATA n'avait pas contrevenu à cette réglementation. Il s'agit bien entendu d'une question d'interprétation de la loi canadienne et mon conseiller juridique est disposé à donner au conseiller juridique des Nations Unies toutes explications voulues. Je tiens à souligner que les résolutions des conférences de trafic sont approuvées par tous les gouvernements intéressés.

Néanmoins, et quoique par ses termes la résolution du Conseil de sécurité soit adressée aux Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies, je suis heureux de pouvoir vous assurer de la coopération de l'IATA avec l'Organisation des Nations Unies et ses institutions spécialisées conformément aux statuts de l'Association. Dans le courant du mois prochain, je serai en mesure de vous fournir les renseignements demandés au paragraphe 6 de la déclaration du Comité des sanctions et de vous faire connaître les mesures qui ont été prises pour donner suite au paragraphe 8 de cette déclaration.

En terminant, je tiens à vous remercier de m'avoir permis de m'entretenir personnellement avec vous des divers aspects de cette question lors de mon passage à New York la semaine dernière."

20. Des réponses ont été reçues du Pakistan et du Japon; leurs passages essentiels sont reproduits ci-après :

i) Note du Pakistan, en date du 11 juin

"Le représentant permanent du Pakistan auprès de l'Organisation des Nations Unies... se référant à la lettre [du Secrétaire général] datée du 13 mai 1974 concernant les accords relatifs au transport de passagers et/ou au transport de marchandises conclus entre la Pakistan International Airways Corporation et Air Rhodesia, a l'honneur de faire savoir que le Gouvernement pakistanais, après enquête sur la question, a communiqué ce qui suit :

"La Pakistan International Airlines est membre de l'IATA depuis 1955. Air Rhodesia participe à cet accord multilatéral depuis 1968. Il semble qu'un fonctionnaire ait par inadvertance donné l'accord de la PIA pour qu'Air Rhodesia devienne membre participant à l'accord multilatéral intercompagnies de l'IATA, malgré le communiqué gouvernemental relatif aux sanctions contre la Rhodésie du Sud. La PIA a adressé une lettre au secrétariat de l'IATA le 20 mai 1974, retirant notre accord en ce qui concerne Air Rhodesia."

ii) Note du Japon, en date du 21 juin 1974

"Le représentant permanent du Japon..., se référant à la note du Secrétaire général datée du 13 mai 1974 concernant la participation de la Japan Air Lines aux accords intercompagnies de l'IATA conclus avec Air Rhodesia, a l'honneur d'informer le Secrétaire général de l'enquête entreprise par le Gouvernement japonais et des mesures prises en conséquence par la Japan Air Lines, comme suite à la note visée ci-dessus du Secrétaire général, à savoir :

1) La Japan Air Lines participe aux accords intercompagnies de l'IATA depuis février 1954. Comme Air Rhodesia est devenue partie aux accords intercompagnies de l'IATA en mars 1968, la Japan Air Lines s'est trouvée obligée, en vertu des arrangements types de l'IATA, de conclure des accords intercompagnies avec Air Rhodesia.

2) Donnant suite immédiatement à la note du Secrétaire général, qui lui avait été communiquée par le Gouvernement japonais, la Japan Air Lines, par un télégramme daté du 3 juin 1974, a pris les mesures nécessaires en notifiant à l'Association du transport aérien international et à Air Rhodesia sa décision de mettre fin, à compter du 2 juillet 1974, aux accords intercompagnies de l'IATA relatifs au transport de passagers et/ou aux transports de marchandises conclus avec Air Rhodesia. On trouvera ci-joint le texte de ce télégramme.

Le représentant permanent du Japon déclare en outre ce qui suit :

1) Lors d'une réunion de cabinet, en 1968, le Gouvernement japonais avait décidé de prendre les mesures nécessaires pour appliquer la résolution 253 du Conseil de sécurité, dès son adoption.

2) Conformément à cette décision, le Ministère des transports a adressé, en juin 1968, une lettre à la Japan Air Lines, seule compagnie nationale à exploiter des services aériens internationaux réguliers, dans laquelle il a appelé l'attention de la compagnie sur les dispositions pertinentes de la résolution 253 du Conseil de sécurité, et prié la Japan Air Lines de ne pas procéder au transport aérien de marchandises à destination et en provenance de la Rhodésie du Sud, ni à l'exploitation de services à destination et en provenance de la Rhodésie du Sud et, d'autre part, de ne pas assurer de correspondances avec des compagnies aériennes de Rhodésie du Sud.

/...

3) Conformément à cette demande du Gouvernement japonais, la Japan Air Lines n'a jamais vendu de billets à des passagers, ni accepté de transporter des marchandises, à destination de la Rhodésie du Sud.

Le représentant permanent du Japon assure le Secrétaire général que le Gouvernement japonais a l'intention de continuer à coopérer pleinement avec l'Organisation des Nations Unies à l'application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité.

Texte du télégramme émanant de la Japan Air Lines

Nous vous informons que, conformément au paragraphe 4 A) I) de l'article IX des accords intercompagnies de l'IATA relatifs au transport de passagers et/ou au transport de marchandises, la Japan Air Lines dénonce, avec effet au 2 juillet 1974, ces accords en ce qui concerne l'Air Rhodesia Corporation."

21. A la 201ème séance, le 27 juin 1974, le représentant de la France a fait la déclaration ci-après :

"Ma délégation avait saisi les autorités françaises des déclarations faites au mois d'avril dernier devant le Comité par le Rév. Morton et Mme Rogers concernant les accords qui auraient été passés avec Air Rhodesia, par le canal de l'IATA, par de très nombreuses compagnies aériennes dont certaines compagnies françaises.

Je suis en mesure de faire savoir au Comité qu'au cours d'une réunion qui a eu lieu au Ministère des affaires étrangères, il a été décidé que les autorités de tutelle des compagnies aériennes françaises inviteraient ces dernières à respecter le régime des sanctions tel qu'il résulte de la résolution 253 (1968), ce qui implique notamment la dénonciation des accords IATA.

En ce qui concerne les 'Group-tours' qui ont également fait l'objet des observations du Comité, les compagnies françaises ont été invitées à s'abstenir à l'avenir de toute programmation de pareilles activités."

22. Au cours de la même séance, le représentant des Etats-Unis d'Amérique a fait la lecture d'une note adressée par le Chef du Service juridique de la Federal Aviation Administration (Administration fédérale de l'aviation) des Etats-Unis aux présidents de toutes les grandes compagnies de navigation aérienne des Etats-Unis et aux organismes intéressés. Le texte de la lettre est le suivant :

"Nous nous adressons à vous, ainsi qu'aux présidents de toutes les grandes compagnies de transport aérien des Etats-Unis. Notre attention a été attirée sur un certain nombre de cas dans lesquels il est fait état de violations du Special Federal Aviation Regulation 21 (Règlement fédéral spécial 21 en matière d'aviation) (SFAR 21). Le SFAR 21 a été pris en application du décret 11419 (du 29 juillet 1968), qui a lui-même été promulgué en réponse à la résolution 253 (1968) adoptée le 29 mai 1968 par le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies. Le SFAR 21 porte interdiction de certaines transactions avec la Rhodésie du Sud et dispose en son article 2 :

'c) Aucun transporteur aérien des Etats-Unis ne peut exploiter un aéronef quel qu'il soit et nul ne peut exploiter un aéronef, quel qu'il soit, s'il est la propriété d'une personne relevant de la juridiction des Etats-Unis ou enregistré conformément au droit des Etats-Unis, ou s'il est affrété par une telle personne :

1) A destination ou au départ de la Rhodésie du Sud; ou

2) En coordination avec une compagnie aérienne constituée en Rhodésie du Sud ou un aéronef immatriculé en Rhodésie du Sud, que ce soit en assurant des correspondances, par voies d'accords intercompagnies, par réservation groupée, émission de billets ou de tout autre mode de coopération.

/...

d) Les interdictions prévues au présent article valent à l'égard du propriétaire, du locataire, de l'exploitant ou de l'affrètement de l'appareil et de tout autre employé, salarié ou agent de l'un d'eux qui prend part au transport ou à l'exploitation interdits.

e) Tout transport ou toute exploitation dont le but ou l'effet est de tourner l'une quelconque des interdictions posées au présent article sont également interdits.'

Le décret 11419, du 29 juillet 1968, confie la responsabilité d'assurer le respect de cette disposition au Département des transports qui a lui-même délégué ses pouvoirs à la Federal Aviation Administration.

Nous nous inquiétons spécialement des accords intercompagnies, tant bilatéraux que multilatéraux, passés avec Air Rhodesia. Nous nous inquiétons également des activités d'agents de voyages aériens qui délivrent des billets d'Air Rhodesia. Une série d'enquêtes est ouverte.

Nous vous demandons de bien vouloir nous accorder votre aide pour faire en sorte que /nom de la compagnie ou de l'agence intéressée/ fonctionne dans le respect total du SFAR 21.

Si vous désirez poser la moindre question ou si nous pouvons vous aider de quelque manière que ce soit, veuillez s'il vous plaît nous le faire savoir."

23. Au cours de la même séance, le Comité a décidé que le Secrétaire du Comité devait prendre contact avec le Rév. Morton pour obtenir des éclaircissements sur les autres points de son témoignage, faisant l'objet d'une liste reproduite au paragraphe 11 ci-dessus. Le Comité a également décidé de faire préparer des notes qui seraient transmises aux gouvernements appropriés; ces notes devaient porter sur les questions mentionnées aux alinéas e) et g) de ladite liste.

24. Le Secrétaire du Comité a adressé au Rév. Morton une lettre datée du 2 juillet 1974.

25. Des réponses ont été reçues du Directeur général de l'IATA, de l'Islande, de la République fédérale d'Allemagne, de la Colombie, de la Tchécoslovaquie, de la Thaïlande, du Luxembourg, de la Pologne, de la Turquie et de l'Autriche; les passages essentiels de ces réponses sont reproduits ci-après :

i) Lettre du Directeur général de l'IATA, datée du 1er juillet 1974

"J'ai l'honneur de me référer à votre lettre du 9 mai 1974 relative à une déclaration du Comité des sanctions du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies créé par la résolution 253 (1968), ainsi qu'à la lettre datée du 30 mai 1974 par laquelle j'en ai accusé réception.

Conformément à la décision prise par le Comité exécutif, à sa réunion du milieu de l'année qui s'est tenue à Colorado Springs, j'ai informé les compagnies aériennes

qui participent aux accords intercompagnies de l'IATA et au Programme d'agence de l'IATA qu'à compter du 1er juillet 1974, l'IATA cessera de remplir, à l'égard d'Air Rhodesia et des agents installés en Rhodésie, toutes les fonctions à elle confiées par les résolutions en vigueur de la Conférence de trafic de l'IATA.

J'ai également prié les membres de l'IATA et les transporteurs non membres de l'IATA qui sont liés avec Air Rhodesia en vertu de l'Accord intercompagnies de retirer leur adhésion; j'ai également demandé aux membres qui ont désigné des agents en Rhodésie dans le cadre du Programme d'agence de l'IATA d'annuler ces désignations.

Les services de l'IATA compétents en cette matière ont reçu les instructions nécessaires.

Je me permets de souligner que l'IATA agit ainsi dans l'esprit dont procède sa politique de coopération avec l'Organisation des Nations Unies et ses institutions spécialisées, bien que, comme je l'ai déjà indiqué, je sois convaincu que la participation de l'IATA à l'administration de ces programmes ne l'a jamais conduite à enfreindre la loi canadienne en vigueur à laquelle l'Association est soumise.

En réponse à la demande formulée au paragraphe 6 de la déclaration du Comité du Conseil de sécurité, je joins à la présente lettre un document dans lequel il est répondu en détail aux questions posées."

"Pièce jointe

A. Date à laquelle Air Rhodesia a pour la première fois pris contact avec l'IATA en vue d'une participation aux accords multilatéraux intercompagnies relatifs au transport (passagers et fret) - 30 octobre 1967.

B. Date à laquelle l'IATA a informé les parties aux accords qu'Air Rhodesia avait présenté une demande de participation - 23 novembre 1967.

C. Les compagnies aériennes ci-après sont devenues parties aux accords en ce qui concerne Air Rhodesia aux dates indiquées face à leur nom en vertu d'une notification d'accord formulée par elles (ou par Air Rhodesia). Ces notifications ont été faites par lettre ou par télex adressés à l'IATA, généralement avec copie à l'autre partie.

<u>Groupe</u>	<u>Pays ou région</u> [*]	
1. Aviación y Comercio, SA	Espagne	1er septembre 1968
Indian Airlines	Inde	2 mars 1968
New Zealand National Airways	Nouvelle-Zélande	1er mai 1968
Air Comores	Iles Comores	1er janvier 1971

* La colonne indiquant le pays ou la région a été insérée par le Secrétariat pour faciliter les consultations.

<u>Groupe</u>	<u>Pays ou région</u>	
2. Air Ceylon Ltd.	Sri Lanka	1er juillet 1968
Allegheny Airlines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	1er mai 1968
Royal Air Maroc	Maroc	1er mai 1968
El Al Israel Airlines Ltd.	Israël	1er mai 1968
Nordair Ltd.	Canada	1er juillet 1968
Aloha Airlines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	1er septembre 1968
Wien Air Alaska, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	3 mars 1969
3. The Flying Tiger Line, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	1er janvier 1971
Seaboard World Airlines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	2 mars 1968
4. American Airlines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	2 mars 1968
Air Canada	Canada	1er mai 1968
Air France	France	1er mai 1968
Air India	Inde	2 mars 1968
Aeronaves de Mexico, SA	Mexique	1er juillet 1968
Aerolineas Argentinas	Argentine	1er mai 1968
Alaska Airlines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	1er mai 1971
Aerovias Nacionales de Colombia, SA (AVIANCA)	Colombie	1er juillet 1968
Finnair Oy	Finlande	1er septembre 1968
Alitalia, Linee Aeree Italiane	Italie	1er juillet 1968
Braniff Airways Ltd.	Etats-Unis d'Amérique	1er mai 1971
Air Botswana (Pty.) Ltd.	Botswana	1er juillet 1971
Continental Airlines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	1er janvier 1971
CP Air (Canadian Pacific-Air)	Canada	2 mars 1968
Cathay Pacific Airways Ltd.	Hong-kong	2 mars 1968
Cyprus Airways Ltd.	Chypre	1er mai 1968
Delta Air Lines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	2 mars 1968
Empresa de Transportes Aereos de Angola, SARL	Angola	1er juillet 1968
Eastern Air Lines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	2 mars 1968
Flugfelag Islands H.F. (ICELANDAIR)	Islande	2 mars 1968
P.N. Garuda Indonesian Airways	Indonésie	3 mars 1971
Hawaiian Airlines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	1er janvier 1968
Iberia, Lineas Aereas de Espana, S.A.	Espagne	1er septembre 1968
Aerolinee ITAVIA	Italie	2 mars 1969
Air Inter	France	3 mars 1969
Japan Air Lines Co. Ltd.	Japon	2 mars 1968
Air Jamaica (1968) Ltd.	Jamaïque	3 mars 1968
Korean Air Lines, Inc.	République de Corée	1er janvier 1970

<u>Groupe</u>	<u>Pays ou région</u>	
4. KLM Royal Dutch Airlines	Pays-Bas	2 mars 1968
Kuwait Airways Corp.	Koweït	1er juillet 1968
LUXAIR	Belgique	1er janvier 1969
Deutsche Lufthansa AG	République fédérale d'Allemagne	2 mars 1968
Leeward Islands Air Transport Services Ltd.	Antigua-Caraïbes	1er janvier 1969
ALM - Dutch Antillean Airlines	Antilles néerlandaises	1er janvier 1971
Polish Airlines (LOT)	Pologne	1er mai 1968
Air Madagascar	Madagascar	1er mai 1968
Middle East Airlines Air Liban	Liban	2 mars 1968
Malaysian Airlines System	Malaisie	1er juillet 1972
National Airlines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	1er mai 1968
Northwest Airlines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	1er mai 1968
Olympic Airways, SA	Grèce	1er mai 1968
Ceskoslovenske Aerolinie	Tchécoslovaquie	1er septembre 1970
Austrian Airlines	Autriche	3 mars 1971
Ozark Air Lines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	1er juillet 1968
Pan American World Airways, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	2 mars 1968
Pakistan International Airways Corp.	Pakistan	1er mai 1968
Philippine Air Lines, Inc.	Philippines	1er septembre 1969
Air Malawi Ltd.	Malawi	2 mars 1968
Zambia Airways Corp.	Zambie	1er mai 1968
Syrian Arab Airlines	Syrie	1er novembre 1968
Varig, SA	Brésil	2 mars 1968
Air Afrique	Côte d'Ivoire	1er novembre 1968
Hughes Air Corp. (d/b/a Air West)	Etats-Unis d'Amérique	1er septembre 1968
South African Airways	Afrique du Sud	2 mars 1968
Sabena	Belgique	2 mars 1968
Southern Airways, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	1er juillet 1968
Singapore Airlines Ltd.	Singapour	1er juillet 1972
Swiss Air Transport Co. Ltd.	Suisse	2 mars 1968
Saudi Arabian Airlines	Arabie Saoudite	1er juillet 1968
Thai Airways International Ltd.	Thaïlande	1er juillet 1968
Turk Hava Yollari	Turquie	1er juillet 1968
Trans-Mediterranean Airways	Liban	1er juillet 1968
DETA - Linhas Aereas de Moçambique	Mozambique	1er mai 1968
Transportes Aereos Portugueses, SARL	Portugal	2 mars 1968
Trans World Airlines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	2 mars 1968
Transair Ltd.	Canada	1er mai 1972

<u>Groupe</u>	<u>Pays ou région</u>	
4. United Air Lines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	1er mai 1968
Air Manila, Inc.	Philippines	1er novembre 1972
Union de transports aériens (UTA)	France	2 mars 1968
Western Airlines, Inc.	Etats-Unis d'Amérique	1er juillet 1971
5. Air Cape (Pty.) Ltd.	Afrique du Sud	1er juillet 1971
6. Maersk Air	Danemark	1er janvier 1973

NOTE :

Groupe

1. L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT DE PASSAGERS ET L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT DE MARCHANDISES, A L'EXCEPTION DE L'ARTICLE III DE CES DEUX INSTRUMENTS, sont en vigueur entre les deux transporteurs (ce qui équivaut à l'ancien accord de base intercompagnies de l'IATA en matière de transport sans ses suppléments).
2. L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT DE PASSAGERS ET L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT DE MARCHANDISES (A L'EXCEPTION DE L'ARTICLE III DE CE DERNIER) sont en vigueur entre les deux transporteurs (ce qui équivaut à l'ancien accord de base intercompagnies de l'IATA en matière de transport plus l'accord supplémentaire concernant les bagages).
3. L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT DE PASSAGERS (A L'EXCEPTION DE SON ARTICLE III) ET L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT DE MARCHANDISES sont en vigueur entre les deux transporteurs (ce qui est l'équivalent de l'ancien accord de base intercompagnies de l'IATA en matière de transport plus l'accord supplémentaire concernant la manutention des marchandises).
4. L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT DE PASSAGERS ET L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT DE MARCHANDISES SONT TOUS DEUX INTEGRALEMENT EN VIGUEUR entre les deux transporteurs (ce qui est l'équivalent de l'ancien accord de base intercompagnies de l'IATA en matière de transport plus l'accord supplémentaire concernant les bagages et l'accord supplémentaire concernant la manutention des marchandises).
5. SEUL L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT DE PASSAGERS est en vigueur entre les deux transporteurs (il n'y a pas dans les anciens accords d'équivalent exact de cette formule, qui correspond aux seuls aspects concernant les passagers de l'ancien accord de base intercompagnies de l'IATA en matière de transport, complétés par l'accord supplémentaire concernant les bagages. Lorsque l'article III n'est pas en vigueur entre les deux parties, le nom de code du transporteur est souligné.)

6. SEUL L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT DE MARCHANDISES est en vigueur entre les deux transporteurs (il n'y a pas dans les anciens accords d'équivalent exact de cette formule qui correspond aux seuls aspects concernant le fret de l'ancien accord de base intercompagnies de l'IATA en matière de transport complétés par l'accord supplémentaire concernant la manutention des marchandises)."

ii) Note de l'Islande, datée du 1er juillet 1974

"La Mission permanente de l'Islande auprès de l'Organisation des Nations Unies ..., se référant à la note du /Secrétaire général/ datée du 13 mai 1974, a l'honneur d'informer le Secrétaire général que le 5 juin 1974 la compagnie Icelandair a dénoncé l'accord intercompagnies de l'IATA relatif au transport aérien entre Icelandair et Air Rhodesia Corporation. Aucun accord n'existe donc actuellement entre Icelandair et la Rhodésie du Sud."

iii) Note de la République fédérale d'Allemagne, datée du 3 juillet 1974

"Le représentant permanent par intérim de la République fédérale d'Allemagne auprès de l'Organisation des Nations Unies ..., se référant à la note du /Secrétaire général/ datée du 13 mai 1974 et à sa propre note du 6 juin 1974 concernant la seizième édition du Manuel des accords intercompagnies de l'Association du transport aérien international, a l'honneur de communiquer au Secrétaire général ce qui suit :

"En règle générale, la conclusion d'accords intercompagnies n'est pas soumise à l'approbation du Gouvernement fédéral. C'est ainsi que l'accord intercompagnies entre la Deutsche Lufthansa Ag. et Air Rhodesia n'avait pas été porté à la connaissance du Gouvernement fédéral avant l'envoi de la note du Secrétaire général. Lorsqu'il a reçu les renseignements qui lui ont été adressés par le Comité du Conseil de sécurité, le Gouvernement fédéral a cependant pris immédiatement les mesures nécessaires pour vérifier que ledit accord était compatible avec les sanctions décidées par le Conseil de sécurité. Dès que les résultats définitifs de cette enquête seront connus, il vous seront transmis sans délai."

iv) Note de la Colombie, datée du 8 juillet 1974

"La Mission permanente de la Colombie auprès de l'Organisation des Nations Unies ..., se référant à la note /du Secrétaire général/ du 13 mai 1974, a l'honneur de faire savoir que M. Ernesto Vásquez Rocha, secrétaire général de Aerovías Nacionales de Colombia (AVIANCA) S.A., a indiqué que la compagnie a dûment notifié l'Association du transport aérien international qu'elle avait mis fin à l'Accord relatif au transport de passagers et/ou de fret conclu avec Air Rhodesia."

v) Note de la Tchécoslovaquie, datée du 9 juillet 1974

"Le représentant permanent de la République socialiste tchécoslovaque auprès de l'Organisation des Nations Unies ..., se référant à la note du Secrétaire général

datée du 13 mai 1974 concernant les accords intercompagnies de l'IATA relatifs au transport de passagers et/ou au transport de marchandises conclus avec Air Rhodesia, a l'honneur de transmettre au Secrétaire général les renseignements ci-joints :

'La République socialiste tchécoslovaque ne reconnaît pas le régime illégal de la Rhodésie du Sud, n'entretient pas avec lui de relations diplomatiques ou autres et applique à la lettre toutes les dispositions de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité, comme le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque a eu l'honneur de l'exposer dans ses réponses précédentes aux notes du Secrétaire général.

Les enquêtes entreprises par les autorités tchécoslovaques compétentes en ce qui concerne les renseignements figurant dans la note susmentionnée du Secrétaire général datée du 13 mai 1974 ont permis d'établir qu'aucun accord intercompagnies relatif au transport aérien n'a jamais existé entre la compagnie aérienne tchécoslovaque CSA et Air Rhodesia. La compagnie aérienne tchécoslovaque CSA est partie à l'accord multilatéral intercompagnies de l'IATA relatif au transport aérien auquel a adhéré la compagnie aérienne Air Rhodesia. Le 19 avril 1974, la compagnie aérienne tchécoslovaque CSA a dénoncé ledit accord multilatéral en ce qui concerne Air Rhodesia.

Le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque saisit cette occasion de réaffirmer qu'il appuie sans réserve toutes les mesures prises par l'Organisation des Nations Unies pour aider le peuple de la Rhodésie du Sud à obtenir l'application de ses droits inaliénables que confirme la Déclaration sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux."

vi) Note de la Thaïlande, datée du 10 juillet 1974

"Le Chargé d'affaires par intérim de la Mission permanente de la Thaïlande auprès de l'Organisation des Nations Unies ... a l'honneur de se référer à la note /du Secrétaire général/ du 13 mai 1974 appelant l'attention du Gouvernement de Sa Majesté Thai, à la demande du Comité du Conseil de sécurité concernant la question de la Rhodésie du Sud, sur la page 16 du Manuel des accords intercompagnies de l'Association du transport aérien international (sixième édition), où la Thai Airways International Ltd. figurait parmi des compagnies qui avaient conclu des accords IATA pour le transport de passagers et/ou de fret avec Air Rhodesia.

Le Chargé d'affaires par intérim a l'honneur d'informer le Secrétaire général que la question a été dûment portée à l'attention du Ministère des affaires étrangères à Bangkok et que la réponse ci-après vient de lui être adressée :

1. Le Gouvernement de Sa Majesté s'est toujours conformé intégralement aux résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies concernant la Rhodésie du Sud, y compris à la résolution 253 (1968).

2. Une enquête a été faite sur la nature et le fond même des renseignements figurant à la page 16 du Manuel. Les faits sont les suivants :

2.1 La Thai Airways International Ltd. est partie depuis de nombreuses années aux Accords multilatéraux intercompagnies relatifs au transport (passagers et fret) de l'IATA. Toutefois, Air Rhodesia est aussi devenue par la suite partie auxdits Accords.

2.2 Dès que cette allégation lui a été transmise, et compte tenu de la politique du Gouvernement de Sa Majesté et de sa position sans équivoque en la matière, la Thai Airways International Ltd. a notifié, le 3 juin 1974, à l'Association du transport aérien international (IATA) sa décision de mettre fin, avec effet immédiat, aux Accords multilatéraux intercompagnies relatifs au transport (passagers et fret) en ce qui concerne l'Air Rhodesia Corporation.

2.3 La décision susmentionnée de la Thai Airways International Ltd. a été ensuite communiquée dans un mémorandum (TY-52/1502), daté du 12 juin 1974, du Chef du service du trafic de l'IATA à tous les membres et non membres de l'IATA parties aux Accords intercompagnies."

vii) Note du Luxembourg, datée du 11 juillet 1974

"Le Représentant permanent du Luxembourg auprès de l'Organisation des Nations Unies ... a l'honneur de se référer à la note /du Secrétaire général/ du 13 mai 1974 relative à certaines compagnies aériennes ayant conclu un accord avec Air Rhodesia.

A cet égard, il convient de noter que l'accord intercompagnies entre la compagnie luxembourgeoise LUXAIR et Air Rhodesia a été annulé avec effet du 1er juillet 1974."

viii) Nouvelle note de la Thaïlande, datée du 12 juillet 1974

"Le Chargé d'affaires par intérim de la Mission permanente de la Thaïlande auprès de l'Organisation des Nations Unies ..., se référant à la note /du Secrétaire général/ du 10 juillet 1974 dans laquelle était mentionné, entre autres, le mémorandum (TS-52/1502) adressé le 12 juin 1974 par le Chef du service du trafic de l'IATA à tous les membres et non membres de l'IATA parties aux accords intercompagnies au sujet de la dénonciation, avec effet, immédiat, par la Thai Airways International Ltd. des Accords multilatéraux intercompagnies relatifs au transport (passagers et fret) en ce qui concerne l'Air Rhodesia Corporation, a l'honneur de transmettre ci-joint au Secrétaire général une copie du texte dudit mémorandum, en priant le Secrétaire général d'avoir l'obligeance de bien vouloir le communiquer, pour information, au Comité du Conseil de sécurité concernant la question de la Rhodésie du Sud.

Pièce jointe

Texte du mémorandum du Chef du service du trafic
de l'IATA, daté du 12 juin 1974

Par lettre datée du 3 juin 1974, la Thai Airways International Ltd. a notifié à l'IATA qu'elle mettait fin, avec effet immédiat, aux Accords multilatéraux intercompagnies relatifs au transport (passagers et fret) en ce qui concerne l'Air Rhodesia Corporation.

2. Par lettre datée du 5 juin 1974, la Flugfelag Islands H.F. (ICELANDAIR) a notifié à l'IATA que, conformément à l'alinéa 4) a) i) de l'article IX des Accords multilatéraux intercompagnies relatifs au transport (passagers et fret) de l'IATA, elle mettait fin, avec effet du 5 juillet 1974, à ces accords en ce qui concerne l'Air Rhodesia Corporation.

3. Par lettre datée du 6 juin 1974, la Turk Hava Yollari A.O. a notifié à l'IATA qu'elle mettait fin, avec effet du 1er juillet 1974, aux Accords multilatéraux intercompagnies relatifs au transport (passagers et fret) de l'IATA en ce qui concerne Air Rhodesia.

4. Par lettre datée du 7 juin 1974, la Hughes Air Corp. (d/b/a Airwest) a notifié à l'IATA qu'elle mettait fin, avec effet immédiat, aux Accords multilatéraux intercompagnies relatifs au transport (passagers et fret) de l'IATA en ce qui concerne Air Rhodesia.

5. Par télex daté du 10 juin 1974, la Aerovias Nacionales de Colombia S.A., a notifié à l'IATA qu'elle mettait fin, avec effet immédiat, aux Accords multilatéraux intercompagnies relatifs au transport (passagers et fret) de l'IATA en ce qui concerne Air Rhodesia."

ix) Note de la Pologne, datée du 15 juillet 1974

"La Mission permanente de la République populaire de Pologne auprès de l'Organisation des Nations Unies ..., se référant à la note /du Secrétaire général/ du 13 mai 1974 concernant les Accords de l'IATA relatifs au transport (passagers et fret) avec Air Rhodesia a l'honneur, d'ordre de son gouvernement, de déclarer ce qui suit :

'Les pouvoirs publics responsables du transport aérien civil dans la République populaire de Pologne, après avoir été informés par la compagnie polonaise LOT de l'accord relatif aux passagers et au fret conclu avec Air Rhodesia dans le cadre des arrangements multilatéraux de l'IATA, ont dénoncé immédiatement ledit accord et l'ont déclaré nul et non avenu. La compagnie aérienne polonaise LOT a mis fin à l'accord avec effet immédiat, et comme elle avait dénoncé antérieurement un accord général intercompagnies sur les ventes, elle ne garde plus aucun contact quel qu'il soit avec Air Rhodesia.'"

x) Note de la Turquie, datée du 15 juillet 1974

"Me référant à votre communication du 13 mai 1974 concernant les Accords intercompagnies de l'IATA relatifs au transport (passagers et fret) conclus entre la compagnie aérienne turque et Air Rhodesia, j'ai l'honneur de vous informer que la compagnie aérienne turque a dénoncé ces accords en ce qui concerne Air Rhodesia avec effet du 1er juillet 1974. Vous trouverez ci-joint une copie de la lettre, datée du 6 juin 1974, de la compagnie aérienne turque informant son homologue rhodésien de la situation.

Je saisis cette occasion pour déclarer que le Gouvernement turc est résolu à continuer à appliquer les mesures prises jusqu'à présent par le Conseil de sécurité vis-à-vis du régime illégal du Zimbabwe. C'est dans cet esprit que, par son décret du 18 novembre 1968, le Gouvernement turc a codifié ces mesures telles qu'elles figurent dans la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité. Le texte dudit décret du Gouvernement turc a été communiqué au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies par notre note No 1519/1019, datée du 13 décembre 1968.

Quant à l'Accord entre la compagnie aérienne turque et Air Rhodesia, il a été conclu le 24 avril 1968 bien avant la résolution 253 du Conseil de sécurité et le décret du gouvernement qui en a résulté. L'initiative de cet accord avait été prise par Air Rhodesia le 30 novembre 1967. La nature extrêmement technique de ces accords et le fait qu'ils ne sont généralement pas conclus à l'échelon des gouvernements mais par échanges de lettres entre les compagnies expliquent sans doute qu'ils aient passé inaperçus jusqu'à une date récente lorsque la question a été portée à l'attention du Gouvernement turc.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir transmettre ces renseignements au Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité concernant la question de la Rhodésie du Sud et de faire distribuer le texte de la présente lettre comme document officiel du Conseil de sécurité.

Pièce jointe

Texte de la lettre de la compagnie aérienne turque au Directeur des tarifs d'Air Rhodesia, Salisbury (Rhodésie du Sud)

Nous avons l'honneur de vous informer que, conformément à l'article IX, alinéa a) i) du paragraphe 4 des Accords intercompagnies de l'IATA relatifs au transport (passagers et fret), la compagnie aérienne turque dénonce ces accords, avec effet du 1er juillet 1974, en ce qui concerne votre compagnie AIR RHODESIA."

xi) Note de l'Autriche, datée du 17 juillet 1974

"Le Représentant permanent de l'Autriche auprès de l'Organisation des Nations Unies ... a l'honneur de se référer aux renseignements figurant dans la sixième édition du Manuel des accords intercompagnies de l'Association du transport aérien international.

Une enquête effectuée par les autorités autrichiennes compétentes a révélé qu'il existait effectivement un accord intercompagnies de l'IATA entre la compagnie aérienne autrichienne et Air Rhodesia. La compagnie aérienne autrichienne a expliqué aux autorités autrichiennes qu'à la date de la signature de l'Accord, elle ne considérait pas que la conclusion d'un accord intercompagnies avec Air Rhodesia contrevenait à la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité parce que cet accord ne concernait que la reconnaissance mutuelle des documents de transport aérien.

A la demande du Gouvernement autrichien, la compagnie aérienne autrichienne a dénoncé l'Accord intercompagnies de l'IATA avec Air Rhodesia avec effet du 9 juillet 1974."

26. Par une lettre datée du 23 juillet 1974, le Rév. Morton a fourni des renseignements supplémentaires, comme le Comité l'en avait prié à sa 201ème séance. D'après ces renseignements, qui étaient tirés du United Touring Company Southern Africa Agents' Manual : 1973/74, il existerait une société établie au Malawi, des bureaux extérieurs en Australie, en République fédérale d'Allemagne et au Royaume-Uni, ainsi qu'une représentation au Canada, aux Etats-unis d'Amérique, au Japon, au Mexique et à Singapour, tous chargés de promouvoir le tourisme en Rhodésie du Sud. La représentation dans chacun des pays intéressés était désignée par l'appellation WDI Mundy, Inc., laquelle, d'après le Rév. Morton, était tout simplement un autre nom pour la promotion du tourisme rhodésien.

27. Les renseignements supplémentaires fournis par le Rév. Morton ont été insérés dans le texte de la note que l'on a envisagé de transmettre aux gouvernements appropriés, comme il est indiqué au paragraphe 2^o ci-dessus. Au moment où le ~~présent~~ rapport a été établi, le texte complet de la note était encore à l'examen.

28. Des réponses ont été reçues du Danemark, de la République de Corée, de la République fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas, de la Nouvelle-Zélande, de l'Inde, du Maroc, de l'Arabie Saoudite, de l'Italie et du Kenya (au nom également de l'Ouganda et de la République-Unie de Tanzanie); les passages essentiels de ces réponses sont reproduits ci-après :

i) Note du Danemark datée du 25 juillet 1974

"L'enquête menée par le Ministère des affaires étrangères danois a établi les faits suivants :

La compagnie aérienne privée danoise, Maersk Air, a souscrit à des accords intercompagnies de l'IATA relatifs aux transports aériens en ce qui concerne Air Rhodesia en octobre 1972, date à laquelle Maersk Air a été reconnu comme membre associé de l'IATA et comme partie aux accords intercompagnies de l'IATA relatifs au transport des marchandises. Conformément au règlement de l'IATA, Maersk Air a diffusé à cette date une note polycopiée aux compagnies aériennes qui figurent sur la ~~liste~~ liste des membres de l'IATA, où elle leur demandait d'accepter que Maersk Air soit partie aux ~~accords~~ accords susmentionnés de l'IATA. Maersk Air a reçu notamment l'accord d'Air Rhodesia mais n'a toutefois ~~jamais~~ jamais assuré l'exploitation du trafic à destination ou en provenance de la Rhodésie du Sud, ni délivré ni accepté à un moment quelconque des billets et des feuilles d'expédition concernant Air Rhodesia, ni conclu de transactions de quelque nature qu'elles soient avec Air Rhodesia.

Le 27 mai 1974, Maersk Air a informé l'IATA qu'elle cessait d'être partie aux accords intercompagnies en ce qui concerne la Rhodésie du Sud.

En ce qui concerne la demande du Comité du Conseil de sécuritéqui souhaiterait avoir communication du texte de la législation ou de la réglementation administrative ayant trait à l'application du paragraphe 6 de la résolution 253 (1968), le ~~représentant~~ représentant par intérim du Danemark a l'honneur d'informer le Secrétaire général que le décret royal du 18 septembre 1968 est toujours le texte de base pour l'application par le Danemark des sanctions imposées par le Conseil de sécurité contre la Rhodésie du Sud. Le texte du décret royal a été communiqué au Conseil

de sécurité avec la note du 9 octobre 1968 adressée par le représentant permanent du Danemark. Cette note a été reproduite dans le document du Conseil de sécurité publié sous la cote S/8863.

Compte tenu des renseignements fournis ci-dessus, le Ministère des affaires étrangères danois tient à indiquer qu'il estime que la compagnie aérienne privée Maersk Air a agi de bonne foi lorsqu'elle a souscrit aux accords intercompagnies en question."

ii) Note de la République de Corée datée du 24 juillet 1974

"La Korean Airlines Co., Ltd., n'est plus partie, à compter du 15 juillet 1974, aux accords intercompagnies de l'Association internationale de transport aérien relatifs au transport de passagers et à celui de marchandises dans leur intégralité en ce qui concerne Air Rhodesia Corporation."

iii) Note de la République fédérale d'Allemagne datée du 26 juillet 1974

"Le représentant permanent par intérim de la République fédérale d'Allemagne auprès de l'Organisation des Nations Unies ... a l'honneur d'informer le Secrétaire général de ce qui suit :

Le paragraphe 6 de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité a été incorporé dans la législation allemande en vertu de l'article 21 de la loi sur les transports aériens et de l'article 44a de l'ordonnance sur le commerce extérieur.

Le Gouvernement fédéral a prié la Deutsche Lufthansa A.G. de dénoncer l'accord intercompagnies avec Air Rhodesia. La Lufthansa a l'intention de le faire sous peu, après avoir coordonné son action avec les compagnies aériennes des pays européens voisins."

iv) Note des Pays-Bas datée du 29 juillet 1974

"Au cours du mois d'avril de cette année, le Gouvernement néerlandais a appris l'existence d'un accord intercompagnies relatif aux transports aériens entre la KLM Royal Dutch Airlines et Air Rhodesia Corporation.

Le Gouvernement néerlandais a alors fait savoir à la KLM que l'accord en question constituait une violation du paragraphe 6 de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité.

Dans l'intervalle, la KLM a informé le Gouvernement néerlandais que l'accord susmentionné avec Air Rhodesia Corporation avait pris fin le 9 août 1974. La KLM a en outre notifié le Gouvernement néerlandais qu'elle avait enjoint sans équivoque à toutes ses agences, et notamment à celles qu'elle a aux Etats-Unis, de cesser d'apporter une coopération quelconque à l'organisation de voyages en Rhodésie du Sud.

En ce qui concerne les questions relatives à l'ALM Dutch Antillean Airlines, le Gouvernement néerlandais reviendra sur cette affaire lorsque seront connus les résultats des consultations auxquelles il procède actuellement avec le Gouvernement des Antilles néerlandaises."

v) Note de la Nouvelle-Zélande datée du 30 juillet 1974

"Le Chargé d'affaires par intérim a l'honneur d'informer le Secrétaire général qu'à la suite des enquêtes menées par le Gouvernement néo-zélandais pour répondre à la demande du Comité, l'accord intercompagnies de l'IATA relatif au transport des passagers et des marchandises entre la New Zealand National Airways Corporation et Air Rhodesia est dénoncé.

Le texte des United Nations Sanctions (Southern Rhodesia) Regulations 1968 (New Zealand) /Règlements de 1968 relatifs aux sanctions de l'ONU (Rhodésie du Sud) dont le No 6 porte application du paragraphe 6 de la résolution 253 (1968) est joint à la présente note."

vi) Note de l'Inde datée du 31 juillet 1974

"Le représentant permanent de l'Inde auprès de l'Organisation des Nations Unies ... a l'honneur de déclarer que les compagnies Indian Airlines et Air India se sont déjà retirées de l'accord intercompagnies de l'IATA, auquel Air Rhodesia est partie."

vii) Note du Maroc datée du 1er août 1974

"La Mission permanente du Royaume du Maroc auprès de l'Organisation des Nations Unies ... se référant à la note du Secrétaire général du 13 mai 1974 par laquelle il a bien voulu lui faire part de ses observations selon lesquelles la compagnie Royal Air Maroc (RAM) serait parmi plusieurs sociétés de transport aérien qui auraient souscrit à des accords avec Air Rhodesia, à l'honneur de lui faire savoir qu'après enquête effectuée par ses services compétents, le Gouvernement marocain lui a affirmé que la RAM n'a souscrit à aucune convention avec Air Rhodesia. La liste dont il est fait état se rapporte à un accord multilatéral dénommé 'Accord interlignes', intervenu à l'initiative de l'Association internationale de transport aérien (IATA) et dont l'objet est de permettre principalement l'interchangeabilité des titres de transport entre les exploitants. Compte tenu de la date d'entrée en vigueur de cet accord (1947), c'est-à-dire avant l'indépendance, c'est la compagnie Air Atlas qui avait dû y souscrire.

Le Maroc poursuivant sa politique de solidarité et de soutien aux mouvements de libération en Afrique australe, la Royal Air Maroc n'a jamais passé de convention avec Air Rhodesia.

Par ailleurs, et afin de lever toute équivoque, la Royal Air Maroc va informer l'IATA officiellement qu'elle dénonce l'accord interlignes à l'égard d'Air Rhodesia."

viii) Note de l'Arabie Saoudite datée du 5 août 1974

"La Mission permanente de l'Arabie Saoudite auprès de l'Organisation des Nations Unies ... a l'honneur de communiquer les explications suivantes qu'elle a reçues du Gouvernement de l'Arabie Saoudite.

Lorsque, en 1967, la compagnie aérienne d'Arabie Saoudite, 'Saudia' est entrée à l'IATA, elle est devenue partie à certains accords multilatéraux alors en vigueur, au même titre que plusieurs autres compagnies aériennes et Air Rhodesia semble avoir été l'une des parties à ces accords.

Toutefois, le Gouvernement de l'Arabie Saoudite a officiellement informé l'IATA, le 18 juin 1974, qu'il se retirait de l'accord sur les transports conclu avec Air Rhodesia, qu'il avait communiqué sa décision à toutes les agences de la 'Saoudia' dans le pays et à l'étranger, en leur enjoignant de ne pas accepter de billets ni de documents d'expédition délivrés par Air Rhodesia, et que les billets émis par la 'Saoudia' ne seraient dorénavant pas transférables à Air Rhodesia.

On signalera à ce propos que, depuis le mois de mars 1972, les deux compagnies ne sont pas en compte l'une avec l'autre, n'ont pas échangé de fonds et n'ont conclu aucune autre transaction."

ix) Note de l'Italie datée du 22 août 1974

"Le représentant permanent de l'Italie auprès de l'Organisation des Nations Unies ..., se référant à la note /du Secrétaire général/ du 20 mai 1974, a l'honneur de l'informer qu'Alitalia (compagnie aérienne nationale italienne) a décidé de dénoncer l'accord qu'elle avait conclu sur une base multilatérale avec Air Rhodesia sous les auspices de l'IATA."

x) Note du Kenya datée du 26 août 1974

"Le représentant permanent de la République du Kenya auprès de l'Organisation des Nations Unies ... a l'honneur de faire savoir que les Gouvernements du Kenya, de la République ougandaise et de la République-Unie de Tanzanie ont étudié avec attention les allégations selon lesquelles l'East African Airways Corporation aurait conclu certains accords intercompagnies avec Air Rhodesia.

Les trois gouvernements ont reçu l'assurance du Président de l'East African Airways Corporation que le Conseil d'administration avait, le 27 mai 1974, donné pour instruction de cesser immédiatement toutes relations avec Air Rhodesia, soulignant que ni les coupons de vol ni les autres titres de transport émis par des compagnies aériennes du régime illégal ne seraient honorés par la compagnie East African Airways.

Les trois gouvernements ont pour leur part invité le Président de l'East African Airways Corporation à veiller scrupuleusement à ce qu'aucune collaboration, sous quelque forme que ce soit, ne s'instaure avec Air Rhodesia et à ce que toutes les réservations faites pour le compte de la Rhodésie du Sud soient immédiatement annulées.

Le représentant permanent de la République du Kenya auprès de l'Organisation des Nations Unies transmet la présente communication au nom des gouvernements des trois Etats participant au capital de l'East African Airways Corporation."

29. Une note, datée du 29 août 1974, a été adressée au Canada, pour rappeler à ce gouvernement qu'il n'avait pas encore été reçu de réponse au sujet de ce cas et pour l'informer que le Comité, conformément aux dispositions de la résolution 333 (1973) du Conseil de sécurité publierait prochainement la nouvelle liste trimestrielle des gouvernements qui n'avaient pas répondu à ses demandes de renseignements dans le délai prescrit de deux mois.

30. Une réponse, datée du 5 septembre 1974, a été reçue de Madagascar, ses passages essentiels sont reproduits ci-après :

"Le représentant permanent de la République malgache auprès de l'Organisation des Nations Unies ... a l'honneur de communiquer /au Secrétaire général/ les observations du gouvernement ci-après :

'Concernant les rapports entre Air Madagascar et Air Rhodesia, l'accord intercompagnies relatif au transport aérien relevé par le Comité des sanctions du Conseil de sécurité n'est pas un accord bilatéral, mais un accord multilatéral passé par l'intermédiaire de l'IATA auquel participent une centaine de compagnies aériennes, et qui a trait principalement à l'acceptation des titres de transport d'une compagnie par les autres.

La compagnie Air Madagascar, espérant que toutes les autres compagnies aériennes agiront de la sorte, a demandé au secrétariat de l'IATA d'annuler dans l'accord multilatéral de trafic toute facilité réciproque entre Air Madagascar et Air Rhodesia.'"

31. Deux réponses, datées du 11 septembre 1974, ont été reçues du Canada; leurs passages essentiels sont reproduits ci-après :

i) Première note

"Le représentant permanent du Canada auprès de l'Organisation des Nations Unies ... a l'honneur de se référer à la note /du Secrétaire général/ du 13 mai 1974 concernant les compagnies aériennes qui auraient conclu avec la compagnie Air Rhodesia des accords IATA intégraux ou partiels relatifs au transport de passagers et/ou au transport de marchandises. Au nombre de ces compagnies, énumérées à la page 16 du Manuel des Accords intercompagnies de l'Association du transport aérien international figuraient : Transair Limited, Nordair Limited, Canadian Pacific Air et Air Canada.

Le représentant permanent du Canada est heureux de porter à la connaissance du Secrétaire général qu'à l'issue des enquêtes effectuées par le Gouvernement canadien, comme suite à la note du Secrétaire général, toutes les compagnies aériennes canadiennes en cause, soit Transair Limited, Nordair Limited, Canadian Pacific Air et Air Canada, ont dénoncé les accords intercompagnies d'émission de billets et de représentation qu'elles avaient conclus avec Air Rhodesia."

ii) Deuxième note

"Le représentant permanent du Canada auprès de l'Organisation des Nations Unies ... a l'honneur de se référer aux notes /du Secrétaire général/ des 15 mai et 29 août 1974 concernant la question des accords intercompagnies intervenus entre un certain nombre de compagnies aériennes et Air Rhodesia. Il était signalé dans ces notes que les accords en question étaient conclus par l'intermédiaire de l'IATA; celle-ci est constituée en société en vertu d'une loi du Parlement canadien et elle administre également des programmes de représentation pour les services passagers et marchandises, au titre desquels elle a approuvé des agents en Rhodésie.

Le représentant permanent du Canada est heureux de porter à la connaissance du Secrétaire général qu'à l'issue des enquêtes effectuées par le Gouvernement canadien comme il en avait été prié dans les notes du Secrétaire général, l'IATA, à compter du 1er juillet 1974, a cessé d'exercer toute fonction de liaison, de contact ou d'intermédiaire pour la conclusion d'accords entre les compagnies aériennes membres de l'IATA et Air Rhodesia."

32. Des réponses ont également été reçues de la Finlande, de la Côte d'Ivoire, du Liban, des Pays-Bas et de l'Italie; leurs passages essentiels sont reproduits ci-après :

i) Note de la Finlande datée du 12 septembre 1974

"Le représentant permanent de la Finlande auprès de l'Organisation des Nations Unies ... a l'honneur d'informer le Secrétaire général de ce qui suit :

Etant donné que l'IATA a cessé de s'acquitter envers Air Rhodesia des obligations découlant des accords IATA intercompagnies, la question d'éventuels accords intercompagnies entre Finnair Oy et Air Rhodesia ne se pose plus."

ii) Note de la Côte d'Ivoire datée du 18 septembre 1974

"La Mission permanente de la Côte d'Ivoire auprès de l'Organisation des Nations Unies ... se référant à la note du Secrétaire général relative aux accords qui avaient été conclus par Air Afrique avec Air Rhodesia, a l'honneur de l'informer que, dès réception de sa note, le gouvernement a procédé à une enquête et qu'il a été établi que, jusqu'au 7 juin 1974, date à laquelle Air Afrique y a mis fin, Air Afrique était liée commercialement avec Air Rhodesia par un accord intercompagnies dans le cadre des accords intercompagnies de l'IATA.

Bien qu'Air Afrique ait été partie à cet accord intercompagnies de l'IATA depuis sa création, le nombre des opérations réalisées avec Air Rhodesia est resté très faible.

Depuis qu'il a été mis fin à cet accord, le 7 juillet 1974, Air Afrique n'a plus eu de relations avec Air Rhodesia."

iii) Note du Liban datée du 16 octobre 1974

"La Mission permanente du Liban auprès des Nations Unies ... se référant à la note du Secrétaire général datée du 13 mai 1974 a l'honneur de lui demander de bien vouloir porter à la connaissance du Comité du Conseil de sécurité créé en application de la résolution 253 (1968) concernant la question de la Rhodésie du Sud, que les compagnies Trans-Mediterranean Airways et Middle East Airlines n'effectuent pas de vols à destination ou en provenance de la Rhodésie du Sud, et n'assurent pas des correspondances avec des compagnies aériennes constituées ou des aéronefs immatriculés en Rhodésie du Sud.

La Mission permanente du Liban a l'honneur par ailleurs de faire parvenir ci-joint au Secrétaire général, une copie de la note émanant de la Middle East Airlines relative au retrait de cette compagnie de l'accord intercompagnies de l'IATA à laquelle elle avait adhéré, en ce qui concerne la compagnie Air Rhodesia.

Annexe

Lettre en date du 17 mai 1974 adressée à tous les directeurs et directeurs commerciaux, à tous les directeurs de bureau et représentants de bureau et chefs de service de Middle East Airlines, par le Directeur intercompagnies

"Veuillez prendre note de notre retrait des accords multilatéraux intercompagnies relatifs aux transports (passagers et fret) de l'IATA pour ce qui est de Air Rhodesia Corporation.

Veuillez biffer le nom de Air Rhodesia Corporation à la page 1 de la liste des accords intercompagnies figurant dans notre circulaire TSD/INT-11728, datée du 27 décembre 1973.

L'accord conclu entre MEA et Air Rhodesia Corporation, en vertu duquel Air Rhodesia nous servait d'agent général en Rhodésie, a été également annulé.

La dénonciation des deux accords prend effet à compter du 15 juin 1974, après expiration de la période du préavis de 30 jours."

iv) Note des Pays-Bas datée du 7 novembre 1974

"Le représentant permanent du Royaume-des Pays-Bas auprès de l'Organisation des Nations Unies ... se référant à sa note du 29 juillet 1974, relative aux accords intercompagnies signés par KLM Royal Dutch Airlines et ALM Dutch Antillean Airlines avec Air Rhodesia (Case No. INGO-4), a l'honneur d'informer le Secrétaire général que l'ALM Dutch Antillean Airlines a mis fin à son accord intercompagnies avec Air Rhodesia."

v) Note de l'Italie datée du 5 décembre 1974

"Le représentant permanent de l'Italie auprès de l'Organisation des Nations Unies ... se référant à sa note du 22 août 1974, a l'honneur d'informer Son Excellence que 'ITAVIA', la compagnie aérienne italienne a décidé, comme l'avait fait précédemment Alitalia, de se retirer de l'accord avec Air Rhodesia auquel elle avait accédé auparavant sur une base multilatérale et sous les auspices de l'IATA."

33. A la demande du Comité, à la suite de consultations officieuses, le Président a adressé une lettre datée du 11 septembre 1974 au Directeur général de l'IATA; ses passages essentiels sont reproduits ci-après :

"Vous vous souviendrez sans doute que sur la demande du Comité du Conseil de sécurité créé en application de la résolution 253 (1968) concernant la question de la Rhodésie du Sud, le Secrétaire général des Nations Unies a bien voulu vous transmettre par lettre du 9 mai 1974 le texte d'une déclaration exprimant notre inquiétude concernant l'existence d'accords intercompagnies de l'IATA avec Air Rhodesia.

/...

En retour, le Secrétaire général a communiqué au Comité vos réponses en date des 30 mai et 1er juillet 1974 par lesquelles vous indiquez à la fois les circonstances dans lesquelles ces accords avaient été établis et les mesures qui venaient d'être prises par votre Association en vue d'y mettre fin.

Le Comité qui, à l'époque, a pris connaissance avec satisfaction des mesures mentionnées ci-dessus, se trouve actuellement en train de préparer son rapport annuel au Conseil de sécurité; il ne manquera pas en mentionnant ce cas de faire état de la coopération que votre Association a bien voulu lui apporter.

En me chargeant de vous informer de cette décision, le Comité m'a également prié de vous exprimer sa gratitude pour votre aide efficace."

34. A la 221ème séance, le représentant du Royaume-Uni a informé le Comité qu'une enquête avait été effectuée au sujet de l'existence d'un accord inter-compagnies entre Cathay Pacific Airways Limited et Air Rhodesia, et que Cathay Pacific Airways avait dénoncé tous ses accords intercompagnies avec Air Rhodesia à compter du 1er juillet 1974.

Cas No INGO-5. Ferrochrome importé en Espagne : renseignements provenant de source non gouvernementales

1. Des renseignements de caractère confidentiel ont été reçus de sources non gouvernementales, au sujet de diverses transactions entre la Rhodésie et l'Espagne portant sur des cargaisons de ferrochrome. A la demande du Président, il a été accusé réception de la communication faisant état de ces renseignements; un résumé des renseignements reçus a été établi à l'intention du Comité, comme suit :

Résumé de la communication

Des cargaisons de ferrochrome d'origine sud-rhodésienne sont actuellement importées en Espagne, accompagnées de documents délivrés en Afrique du Sud par la Chambre de commerce de Johannesburg. En particulier, le Ministère du commerce de l'Espagne a autorisé les importations suivantes :

- a) 175 930 kg de ferro-silicium chrome;
- b) 141 620 kg de ferro-silicium chrome;
- c) 200 020 kg de ferrochrome à faible teneur en carbone.

L'importation de ces trois contingents a été autorisée le 15 novembre 1973.

- d) 200 000 kg de ferrochrome à faible teneur en carbone (permis No 4592000);
- e) 500 000 kg de ferrochrome contenant au maximum 0,05 p. 100 de carbone.

L'importation de ces deux derniers contingents a été autorisée le 29 mars 1974.

Dans chacun des cas susmentionnés, la société importatrice était la Cometal, S.A., Jose Lazaro Galdinao 4, Madrid 16, et le vendeur était la société Handelsgesellschaft à Zurich A.G., Kreuzstrasse 26 - CH-8034, Zurich.

2. A la demande du Comité et à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé des notes datées du 22 mai 1974 à l'Espagne et à la Suisse, transmettant les renseignements ainsi obtenus et demandant des commentaires à leur sujet, ainsi que des exemplaires de tout document pouvant être remis aux autorités chargées de l'enquête.

3. En l'absence de réponses de l'Espagne et de la Suisse, le Comité a décidé de faire figurer ces gouvernements sur la liste trimestrielle des gouvernements qui n'ont pas répondu à ses demandes de renseignements dans le délai imparti de deux mois, liste qui a été publiée sous forme de communiqué de presse le 17 septembre 1974.

4. Une note datée du 25 septembre 1974 a été reçue de la Suisse; ses passages essentiels sont reproduits ci-après :

"L'Observateur permanent de la Suisse auprès des Nations Unies ... en se référant à la note /du Secrétaire général/ du 22 mai 1974 concernant le cas INGO-5, a l'honneur de lui communiquer ce qui suit :

Bien que des importations de chrome en Espagne concernent essentiellement cet Etat, les autorités fédérales ont néanmoins examiné avec soin le cas signalé à leur intention par le Secrétaire général, compte tenu de la mention d'une firme suisse dans les transactions en question.

La Handelsgesellschaft in Zürich AG reconnaît que la firme Cometal SA à Madrid est effectivement une de ses clientes et affirme que ses transactions avec cette dernière portent en l'occurrence exclusivement sur des produits sud-africains garantis comme tels à la fois par les certificats d'origine et la nature spécifique de la marchandise."

5. Un rappel a été adressé à l'Espagne le 29 septembre 1974.

Cas No INGO-6. Rapport sur le tabac : rapport présenté par l'Anti-Apartheida Bewegings Nederland, Amsterdam (Pays-Bas)

1. Par une communication en date du 17 mai 1974, le Mouvement anti-apartheid des Pays-Bas (AABN) a présenté au Comité un rapport faisant état de transactions portant sur du tabac d'origine sud-rhodésienne.

2. A sa 205ème séance, le 28 août 1974, le Comité a décidé d'ouvrir un dossier sur le cas; de demander à l'expert économique de préparer un résumé du rapport; d'envoyer une note au Président du Mouvement anti-apartheid des Pays-Bas afin d'exprimer sa reconnaissance à cette organisation; et d'envoyer aussi une note aux Pays-Bas à ce sujet.

3. Le résumé du rapport, tel qu'il a été préparé par l'expert économique, est reproduit ci-après :

Résumé du rapport sur le tabac

1) Le caractère fortement structuré de l'industrie du tabac explique pourquoi la contrebande de tabac rhodésien a pu fleurir si longtemps sans être découverte, alors pourtant qu'elle était soupçonnée. Les Pays-Bas sont largement impliqués dans le commerce du tabac avec la Rhodésie du Sud. Les contrebandiers sont passés maîtres dans l'art de camoufler le mouvement physique des marchandises rhodésiennes, en recourant en particulier à de faux certificats d'origine.

2) Après une vigoureuse campagne de deux ans pour appuyer la lutte de libération en Afrique australe, sans grand écho de la part des autorités officielles, l'AABN a présenté à la presse le 17 mai 1974 son rapport sur le tabac.

3) Une première étude sur la question du tabac a été publiée en juin et juillet 1973 par le journal hollandais Het Vrije Volk, qui consacre régulièrement des articles à la campagne de sanctions lancée par l'Organisation des Nations Unies. Les rapports de presse sur les importations de tabac rhodésien aux Pays-Bas ont suscité assez d'intérêt dans le public pour inciter le Ministre hollandais des affaires économiques à déclarer au Parlement qu'il enquêterait sur la nécessité de vérifier de près l'origine du tabac importé. Les statistiques reproduites dans Het Vrije Volk étaient catégoriques, et les résultats de ses recherches attérants : le tiers des importations de tabac aux Pays-Bas provient de la Rhodésie du Sud, soit 6 000 tonnes par an. Il ne faut pas s'étonner que l'AABN ait été abasourdi lorsque le Service de contrôle économique, organisme d'Etat néerlandais chargé d'enquêter sur les infractions économiques, a fait savoir aux autorités au début du mois de mai 1974 qu'il n'avait découvert aucune trace de contrebande de tabac aux Pays-Bas et qu'il n'était pas nécessaire de poursuivre l'enquête.

4) Au cours de l'étude sur le commerce du tabac à laquelle s'est livrée l'AABN, il est ressorti d'un certain nombre de documents que la Joba Chemicals/Ebb Zephyr Co., d'Amsterdam, importait de grandes quantités de cigarettes en provenance

du port de Beira, au Mozambique. Cette société avait accès à d'énormes stocks de cigarettes qui avaient été entreposés à Beira de la fin de 1972 jusqu'au début de 1973. On signalait l'existence de 4 800 000 cigarettes State Express 555 à Beira et de 1 million de ces mêmes cigarettes, ainsi que des réserves d'Embassy, de Lucky Strike et de Life (King size, à bout filtre) dans la zone franche du port d'Amsterdam. Il y avait en outre des réserves de Peter Stuyvesant, de Rothman et de Benson and Hedges provenant de Beira, et les clients éventuels étaient invités à essayer, avant achat, des échantillons de Gold Leaf, d'Embassy, de Lucky Strike, de Benson and Hedges et de State Express. Ces marques de cigarettes avaient été ainsi offertes aux sociétés suivantes ;

- a) MM. Calimex, P.O. Box 100631
565 Solingen-1 (République fédérale d'Allemagne)
- b) Zerss and Co.
Scheeps Hakelaar
Hambourg (République fédérale d'Allemagne)
- c) Avimar
Anvers (Belgique)
- d) Brüders Heineman
Hambourg (République fédérale d'Allemagne)

La société Datema Rotterdam gardait des stocks de ces cigarettes. Toutes les sociétés précitées ont demandé des échantillons qu'elles ont effectivement reçus.

- 5) La société suivante a reçu des échantillons de State Express :

UBSD, Private Entrepot
30 Merhemse
2000 Anvers (Belgique)

- 6) Les activités de la Joba étant très suspectes, la société Zerss l'a priée par lettre de préciser l'origine des cigarettes, en particulier de la marque Peter Stuyvesant, avant qu'elle puisse examiner sérieusement l'offre qui lui était faite. La Joba n'a, semble-t-il, jamais répondu.

- 7) Trois sociétés hollandaises, la Tobacco Export Import Compagnie-TEIC (filiale de Rothman), A. L. van Beek International, BV, et Oskar Rohte Jishoot, sont, d'après les documents, à la base de cette organisation. Ces trois sociétés traitent principalement avec Salisbury Tobacco Exporters (Saltobex), qui appartient conjointement à Oskar Rohte Jishoot et TEIC. Il ressort de documents appartenant à ces sociétés que, le 31 mars 1974, la TEIC a reçu 74 554,50 dollars rhodésiens (383 955,68 florins hollandais), sous forme de dividendes. Sur cette somme, 11 220 dollars rhodésiens (54 947,61 florins hollandais) et 6 812 kwacha malawiens (21 679,19 florins hollandais) ont été versés, à titre de dividendes, par la

Texport Holdings et la Texport and Tobacco Exporters (Private), Ltd. (avec des adresses au Malawi), dont le capital social appartient à raison respectivement de 25 p. 100 et de 50 p. 100 à la TEIC.

8) Le rapport annuel de la TEIC pour 1969 qualifiait de satisfaisant le développement de la filière rhodésienne. D'autres documents révélèrent que Saltobex avait conclu avec la TEIC un accord de prêt de 566 105,10 florins.

9) La structure internationale des deux sociétés (A. L. van Beek International, BV, et TEIC) est vaste et compliquée. On trouvera ci-après la liste des filiales de la A. L. van Beek International :

- a) Balkan Tabakhandelgesellschaft, mbH, République fédérale d'Allemagne
- b) A. L. van Beek (Onroerend Goed) NV
- c) Comercial Overbeck, Cia., Brésil
- d) Hobeeka-Lancaster C por A (A), République Dominicaine
- e) Hofor Tobacco Corporation, Etats-Unis d'Amérique
- f) Hollandsch Turksche Tabak Mij NV, Izmir, Turquie
- g) Hollandsch Turksche Tabak Mij NV, Samsun, Turquie
- h) "Holtab" Hollandsche Tabak Mij
- i) "Holtab" Hollandsche Tabak Mij NV, Grèce
- j) F. C. Martfeld and Cia., Ltda. (A), Brésil
- k) Reneman and Van der Heijden, NV (A)
- l) Rhodesian Tobacco Suppliers (Pty), Ltd., Rhodésie (RTS)
- m) Rhodesian Tobacco Packers (Pty), Ltd. (A), Rhodésie
- n) Tobacco del Caribe (Colombia), Ltda., Colombie
- o) Tobacco Suppliers Ltd., Malawi
- p) Tobacco Suppliers (Zambia), Ltd., Zambie

10) La TEIC est l'un des membres d'un groupe de sociétés qui compte quelque 83 entreprises et qui s'étend de la Jamaïque à Fidji.

11) Il y a des échanges réguliers d'informations entre la A. L. van Beek Rotterdam et la Hofor Corporation de New York. Il ressort de certains documents que la A. L. van Beek fournit des renseignements sur la qualité du produit proposé à la vente aux enchères de tabac rhodésien et précise à l'Hofor qu'elle doit fonder les offres qu'elle fait à ses clients américains sur ces renseignements.

12) La TEIC organise sa contrebande de la même façon que la A. L. van Beek. De son siège à Amsterdam, la société Rothman communique avec tous ses autres contacts de par le monde. La Verafumos (société brésilienne), par exemple, est un maillon extrêmement important de la chaîne. La Verafumos, par des rapports hebdomadaires, informe la Saltobex en Rhodésie de la situation régnant au Brésil. Les sortes de tabac, principalement le tabac de Virginie séché au four, proposées par la Verafumos et la Saltobex se ressemblent beaucoup et les deux sociétés approvisionnent essentiellement les mêmes clients.

13) Les minutes d'une réunion tenue le 28 février 1974 à Verafumos, Vera Cruz (Brésil), montrent le degré élevé d'organisation du commerce du tabac sur le plan international. Les grands dirigeants de la branche étaient présents à cette réunion :

- a) J. A. Rupert, directeur exécutif de Rupert International, Afrique du Sud
- b) A. V. Guimaraes, directeur général de A. Tabaqueira, Sarl, Portugal
- c) F. P. Noqueira, directeur technique de A. Tabaqueira, Sarl, Portugal
- d) Mario Soares, directeur général, Cia, Industrial de Fumos Lopes, Brésil
- e) F. W. van Zyl, chef du Service des achats des feuilles de tabac et directeur exécutif de Rupert International, Afrique du Sud
- f) P. P. Bing, président, Verafumos, Brésil

M. F. A. G. Jansen de la Saltobex y assistait également.

14) Cette réunion a démontré le haut niveau d'organisation aussi bien verticale qu'horizontale de Rothman International. Tous les participants à la réunion représentaient des sociétés affiliées à cette société multinationale dont les activités vont de la culture du tabac à son conditionnement, de la fabrication de cigares et de cigarettes à leur commercialisation. Dans une organisation de cette envergure, il devient relativement simple de camoufler la contrebande rhodésienne. Il est à peu près impossible de suivre le cheminement d'une balle de tabac provenant de Rhodésie.

15) L'examen du chiffre d'affaires de la TEIC éveille des soupçons. En 1970, il s'élevait au total à 10 millions de florins. Sur ce montant, 3 millions de florins provenaient du Mozambique. Deux autres millions de florins émanaient de la "Virginia Laurens", qui pourrait représenter le commerce avec la Rhodésie puisque la Laurens est une filiale de la Rothman en Suisse, pays où le tabac rhodésien n'est pas interdit. Ainsi donc, la moitié des importations de la TEIC provient de l'Afrique australe, sans que ses comptes internes fassent spécifiquement mention de tabac sud-rhodésien ou sud-africain. Il est encore plus difficile d'expliquer ces totaux si l'on observe que, d'après les statistiques d'exportations établies par la FAO, le Mozambique n'a exporté en 1970 que 932 tonnes de tabac, alors que la TEIC en a importé le double de ce même pays.

16) Il existe cependant des preuves encore plus directes de la contrebande avec la Rhodésie, comme par exemple les communications du genre de celle qui suit. Le 28 mars 1974, la TEIC a reçu un télex de la Einkaufsorganisation der Oesterreichischen Tabakregie (régie autrichienne des tabac) commandant une grande quantité (100 à 200 tonnes) de tabac sud-africain du type "X40". La TEIC a confirmé la commande et envoyé le même jour à Saltobex un télex dont le texte en anglais est le suivant :

"For Jansen dogs give boxing order x four 0 bunnyballs at a/00 award provisional quantity 100/200 groups subjects boxing items definite price require weekly report re purchase basis total boxing-weight total sales price."

Nulle part ailleurs dans le commerce ordinaire on ne trouve de code de ce genre. Dans les communications de la TEIC, il n'est utilisé qu'à l'intention de la filiale de Rhodésie. D'autres messages codés de ce genre figuraient dans le rapport.

17) Ces codes ont été déchiffrés par la AABN lorsqu'elle a obtenu par hasard le texte d'un message à l'arrivée, en date du même jour, mais qui n'était pas en code et avait quelques traits en commun avec le message codé. Le texte décodé du télex est ainsi libellé :

"Pour F. A. G. Jansen (de Salisbury Tobacco Exporters), régie autrichienne des tabacs a commandé un chargement de tabac du type X40, emballé et emballé, à nos prix ordinaires. Quantité demandée, 100 à 200 tonnes. Sous réserve que le prix du tabac soit approprié, nous demandons que l'expédition se fasse par envois hebdomadaires et souhaiterions recevoir votre avis sur le moyen d'acheter au prix le plus bas."

18) En plus des messages codés et des liens financiers et techniques très étroits qui existent entre la TEIC et la Saltobex, il y a dans les dossiers de la TEIC de nombreux calculs du coût d'expédition du tabac expédié f.o.b. de Beira, y compris les frais de transport par voie ferrée, le tout exprimé en dollars rhodésiens.

19) Les communications de la A. L. van Beek avec ses contacts en Rhodésie ont suscité de très nombreux doutes. Par exemple, il apparaissait dans certains documents que la Rhodesian Banking Corporation avait tiré un découvert d'un montant de 1 030 310,70 dollars rhodésiens en faveur de la filiale rhodésienne de la A. L. van Beek, Cosmos. Cette somme figure également dans les rapports hebdomadaires de la A. L. van Beek.

20) D'autres documents comprenaient un rapport de M. van Meeteren de la A. L. van Beek sur un voyage aux îles Canaries. Il déclarait dans ce rapport qu'il avait été contacté pour des commandes de tabac de Rhodésie du Sud, pour lesquelles la demande était forte mais l'offre peu abondante.

- 21) Ces documents indiquaient que la A.L. van Beek International avait mis au point un plan pour l'année 1974-1975 en vue d'écouler 605 tonnes (évaluées à 2,7 millions de florins) de tabac de Rhodésie du Sud à six sociétés de tabac hollandaises (van Nelle, van de Begg, Niemeijer Gruno, Heepink et Reinders and Turmac) et à trois sociétés danoises (Tiedeman, Haberg et P and S).
- 22) Les principaux consommateurs hollandais, à savoir Philip Morris et Douwe Egberts, n'étaient pas inclus dans ce plan. Ces sociétés ont des liens directs avec la Rhodésie par l'intermédiaire de la TEIC.
- 23) Selon des estimations de la FAO, la Rhodésie du Sud a produit environ 62 000 tonnes de tabac en 1972, et en a exporté près de 3 000 tonnes cette même année. Cette estimation est extraordinaire, car tous les pays du monde, à l'exception de l'Afrique du Sud, des territoires portugais et de la Suisse, nient toute importation de tabac de Rhodésie. Puisque les chiffres ci-dessus n'apparaissent pas dans les statistiques des pays en question, on peut en conclure que les bordereaux d'expédition pour le tabac sont fortement falsifiés. Si l'on compare le chiffre estimatif des exportations donné ci-dessus avec les renseignements donnés par les autorités douanières des pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) - Australie, Canada, Etats-Unis d'Amérique, Europe occidentale et Japon - l'on s'aperçoit que le montant total des exportations de tabac déclarées par l'Afrique du Sud, l'Angola et le Mozambique était de 13 180 tonnes, alors que les pays de l'OCDE déclaraient avoir importé un total de 38 281 tonnes. La différence de 25 101 tonnes ne provenait probablement pas des pays d'exportation officiels, mais de Rhodésie du Sud.
- 24) Les Pays-Bas sont de loin, parmi les pays membres de la Communauté économique européenne (CEE), les plus grands importateurs de tabac d'Afrique australe, puisqu'ils importent environ 17 364 tonnes de tabac, à savoir près de 50 p. 100 des importations totales de tabac de la CEE (34 416 tonnes). En outre, il est tout à fait extraordinaire que les Pays-Bas importent trois fois plus de tabac en provenance du Mozambique que le Mozambique n'en a exporté vers le monde entier en 1972, le Mozambique ayant indiqué que ses exportations étaient de 1 940 tonnes, et les Pays-Bas ses importations de 6 833 tonnes. Selon des statistiques sud-africaines, les exportations à destination des Pays-Bas étaient de 2 000 tonnes en 1971, alors que les Pays-Bas déclaraient avoir importé environ 8 000 tonnes d'Afrique du Sud.
- 25) En conséquence, la correspondance échangée entre les importateurs ayant leur siège aux Pays-Bas et leurs filiales en Rhodésie, et qui a été découverte par la AARN, prouve que les Pays-Bas et la Rhodésie entretiennent d'étroites relations. On trouve dans le rapport de la AARN suffisamment de preuves des tactiques détournées qui sont employées pour dissimuler le commerce illicite qui se fait actuellement. Ainsi que le montre le rapport en question, le commerce international du tabac a de nombreuses articulations qui sont utilisées pour distribuer le tabac rhodésien à l'échelle mondiale. A partir des renseignements dont on dispose, il est possible de faire les observations suivantes touchant la destination finale de ce tabac une fois qu'il est passé par les divers intermédiaires internationaux mentionnés plus haut :

- a) Il y a suffisamment de présomptions de preuves pour justifier au moins une enquête approfondie sur les transactions de la régie autrichienne des tabacs avec la TEIC;
- b) Des documents ont révélé la collaboration étroite existant entre la Hofor Corporation des Etats-Unis et la A. L. van Beek, pour ce qui est du commerce de tabac de Rhodésie;
- c) De même, il a été fait mention de la promotion du commerce rhodésien par la TEIC et l'Import en Export Blad NV de la "CIET" à Anvers;
- d) Certains documents suggèrent que Mitsui reçoit du tabac de Rhodésie par l'intermédiaire de la filiale de la Rothman Verafumos; ils font également référence à des discussions entre Mitsui et Jansen sur les commissions offertes à la Saltobex.

26) D'après le rapport de la AABN, les résolutions 217 (1965), 253 (1968) et 333 (1973) du Conseil de sécurité, qui prescrivent un embargo complet à l'égard de la Rhodésie du Sud, font l'objet de violations massives aux Pays-Bas. Il est urgent que ces résolutions soient respectées et qu'à cette fin le Gouvernement néerlandais, ainsi que les autres gouvernements impliqués dans cette affaire, prennent des mesures immédiates.

27) Les clients ici mentionnés utilisent directement le tabac de Rhodésie. Il y a sans doute de nombreuses autres sociétés qui mélangent à leurs produits une certaine quantité de tabac rhodésien. Les documents examinés laissent penser que tel est peut-être le cas des sociétés qui sont approvisionnées essentiellement par des sociétés situées au Brésil, en Colombie et au Paraguay.

4. C'est aussi à la 205ème séance que le représentant de l'Autriche a informé le Comité que, puisque certains des faits avancés dans le rapport mettaient en cause la filiale de la régie autrichienne des tabacs - l'Austria Einkaufsorganisation - le Gouvernement autrichien avait immédiatement pris contact avec la société intéressée, qui lui avait fait parvenir une réponse. La société déclarait n'avoir passé aucun contrat de vente en 1974 - portant sur des tabacs sud-africains - avec la Tobacco-Export-Import Company (TEIC), à Amsterdam. L'Austria Einkaufsorganisation, conformément à la pratique en vigueur dans le commerce du tabac brut, n'avait fait qu'exprimer son intention d'acheter jusqu'à 200 tonnes de tabac sud-africain de qualité X-40, sous réserve de l'acceptation des échantillons et des cours. En 1973, elle avait reçu plus de 400 offres sur échantillons de ce genre. Dans le cas considéré, il s'était révélé d'après les échantillons que le tabac n'était pas de la qualité demandée, et aucun contrat d'achat n'avait été signé. La société déclarait qu'afin d'observer les recommandations formulées par la Mission de l'Autriche auprès de l'Organisation des Nations Unies, elle s'abstiendrait jusqu'à nouvel ordre d'acheter du tabac sud-africain à la TEIC, bien qu'il s'agît d'une société avec laquelle elle entretenait des relations d'affaires depuis plus de 20 ans pour l'achat de tabac brut en provenance de diverses parties du monde.

L'Austria Einkaufforganisation exigeait des certificats d'origine pour tous les achats de tabac en provenance d'Afrique australe, et ses contrats de vente contenaient une clause selon laquelle le tabac acheté ne devait pas être d'origine sud-rhodésienne. Toutefois, il était difficile pour la société en question de trouver d'autres sources d'approvisionnement pour remplacer le tabac rhodésien, et il lui serait impossible d'écarter toutes les offres émanant des États africains, si elle voulait maintenir les normes de qualité. A tous égards, cette mesure serait également justifiée, puisque au cours de ces dernières années, la société avait importé du tabac en provenance d'un certain nombre de pays africains indépendants. En ce qui concerne la livraison de tabac dont il était question dans le rapport, la société autrichienne déclarait que l'offre qui lui avait été faite par la TEIC faisait état de tabac en provenance de la République sud-africaine, et que la TEIC savait parfaitement qu'elle n'achetait pas de tabac sud-rhodésien. Il était regrettable que la présentation incomplète de renseignements par un groupe qui n'était pas en mesure de juger les pratiques commerciales en usage eût conduit à des conclusions mensongères. La société autrichienne avait en fait encouru une perte financière au cours de ces dernières années pour avoir accepté de ne pas acheter de tabac rhodésien.

5. Comme suite aux décisions mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus, le Secrétaire général a adressé aux Pays-Bas une note datée du 1er octobre 1974, dont le texte avait été adopté par le Comité à la suite de consultations officielles. Les passages essentiels de cette note sont reproduits ci-après :

"Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au représentant permanent des Pays-Bas auprès de l'Organisation des Nations Unies et, sur la demande du Comité du Conseil de sécurité créé en application de la résolution 253 (1968) concernant la question de la Rhodésie du Sud, a l'honneur de lui communiquer ce qui suit :

Le Comité a eu communication d'un rapport sur le tabac, dont copie est jointe à la présente note, établi par le Mouvement anti-apartheid des Pays-Bas.

Constatant que ce rapport contient des allégations selon lesquelles une partie du tabac importé aux Pays-Bas serait d'origine sud-rhodésienne, le Comité a décidé de porter l'affaire à l'attention du Gouvernement néerlandais pour lui permettre de prendre les mesures qu'il jugerait appropriées et pour qu'il fasse connaître les observations qu'il pourrait avoir à ce sujet au Comité. Le Comité s'est notamment montré préoccupé par les allégations qui figurent à la dernière page du rapport et selon lesquelles, d'après les chiffres disponibles, la quantité de tabac qui aurait été importée du Mozambique aux Pays-Bas serait plus élevée que la quantité totale de tabac exportée de ce territoire.

Le Comité a fait savoir également qu'il serait heureux de recevoir une réponse du Gouvernement de Son Excellence à ce sujet au plus vite, et si possible avant un mois."

6. Par ailleurs, le Président du Comité a envoyé une lettre datée du 12 septembre 1974 au Président du Mouvement anti-apartheid des Pays-Bas, pour lui exprimer, entre autres choses, la reconnaissance que le Comité éprouvait envers cette organisation pour avoir établi le rapport.

7. Une note datée du 4 novembre 1974 a été adressée aux Pays-Bas, rappelant au gouvernement de ce pays que le Comité attendait toujours sa réponse à propos de cette affaire.

Appendice

LISTE DES PARTICULIERS ET DES ORGANISATIONS
NON GOUVERNEMENTALES DONT DES COMMUNICATIONS
ONT ETE RECUES EN 1974

Comme il est indiqué au paragraphe 103 du présent rapport, on trouvera ci-après la liste des particuliers et des organisations non gouvernementales qui ont adressé des communications au Comité en 1974.

Particuliers

M. Darcy (USA)

Organisations non gouvernementales

African Liberation Support Committee (Etats-Unis d'Amérique)

American Committee on Africa (Etats-Unis d'Amérique)

Anti-Apartheid Committee (Nouvelle-Zélande)

Association du transport aérien international (IATA)

United Nations Association of the United States of America (Etats-Unis d'Amérique)

Center for Social Action of the United Church of Christ (Etats-Unis d'Amérique)

Confédération internationale des syndicats libres (Belgique)

Conférence internationale des syndicats libres/Confédération mondiale du travail
(Belgique)

Conseil national de l'Union chrétienne féminine (Etats-Unis d'Amérique)

Episcopal Churchmen for South Africa (Etats-Unis d'Amérique)

Fédération internationale des armateurs, Ltd. (Royaume-Uni)

Joint Task Force against Rhodesian Imports (Etats-Unis d'Amérique)

Anti-Apartheid Movement (Irlande)

Mouvement contre l'apartheid (Pays-Bas)

Anti-Apartheid Movement (Royaume-Uni)

Halt All Racist Tours Movement - HART NEWS (Nouvelle-Zélande)

Organisation de la solidarité des peuples afro-asiatiques (Egypte)

Organisation internationale des journalistes (Tchécoslovaquie)

Annexe VI

NOTES DU SECRETAIRE GENERAL ET REPONSES DES GOUVERNEMENTS CONCERNANT
L'APPLICATION DU PARAGRAPHE 21 DU DEUXIEME RAPPORT SPECIAL DU COMITE,
TEL QU'IL A ETE APPROUVE PAR LE CONSEIL DE SECURITE DANS SA
RESOLUTION 333 (1973)

Comme il est indiqué au paragraphe 111 du présent rapport, les passages essentiels des réponses reçues des gouvernements en 1974 sont reproduits ci-après :

AUSTRALIE

Le Gouvernement australien souhaite faire les remarques suivantes sur la titilation des chiffres relatifs au commerce extérieur de l'Afrique du Sud, Mozambique et de l'Angola avec l'Australie en ce qui concerne certains produits figurent dans la pièce jointe à la note du Secrétaire général en date du 3 août dont il est question.

Afrique du SudAmiante

Il ressort de la publication des Nations Unies intitulée Commodity Trade Statistics 1971 (Australie, Statistical Papers, Series D, vol. xxi, Nos 1 à 12) les importations australiennes de ce produit en provenance de l'Afrique du Sud devaient en 1971 à 8 663 tonnes. Si le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies s'est inspiré, pour établir les listes jointes à la note du Secrétaire général en date du 3 août, de cette source, qui se fonde, pour le commerce de l'Australie, sur les renseignements fournis par le Bureau australien de recensement et de statistique, il semblerait que le chiffre de 8,7 (en milliers de tonnes), qui figure dans la colonne "Exportations déclarées par l'Afrique du Sud", aurait dû figurer dans la colonne "Importations déclarées par les pays tiers", à la place du chiffre 6 (en milliers de tonnes). Une comparaison de certaines statistiques relatives à d'autres pays en ce qui concerne ce produit et les autres produits en question, ainsi que la cohérence de ces chiffres aussi bien dans la publication des Nations Unies intitulée "Statistical Papers" que dans la pièce jointe à la note du Secrétaire général en date du 3 août, semblent confirmer le bien-fondé de cette explication.

Tabac

Le Gouvernement australien n'est pas en mesure d'expliquer la disparité apparente de 8 tonnes, mais il tient à souligner que ce chiffre est relativement insignifiant par rapport au chiffre total des échanges déclaré pour ce produit.

MozambiqueTabac

Le Gouvernement australien tient à faire savoir que selon la publication des Nations Unies intitulée Commodity Trade Statistics 1971, l'Australie n'a en fait importé cette année-là du Mozambique que 124 tonnes de tabac et non 124 000 tonnes, comme il est indiqué dans l'annexe à la note en date du 3 août.

Comme dans le cas précédent, les recherches n'ont pas permis d'expliquer la disparité apparente de 124 tonnes, mais le Gouvernement australien estime que ce chiffre est très faible par rapport aux importations totales de tabac de l'Australie, qui se sont élevées à 10 962 tonnes métriques pour l'exercice 1971-1972.

Pour conclure, le Gouvernement australien tient à communiquer les informations suivantes en réponse à la demande qui figure au paragraphe 8 de la résolution 333 (1973) du Conseil de sécurité en date du 22 mai.

Importations australiennes de chrome, d'amiante, de nickel, de fonte, de tabac, de viande et de sucre

<u>Source</u>	<u>Minerai de chrome</u>	<u>1972-1973</u>	
		<u>Milliers de kilos</u>	<u>Milliers de dollars australiens</u>
Afrique du Sud	(Importations en provenance de Rhodésie du Sud, 1964-1965 : 8 154 000 kg, soit une valeur de 127 000 dollars australiens)	586	16
	<u>Ferrochrome</u>		
Afrique du Sud		5 456	2 190
Suède		535	139
Japon		1 634	538
Divers		<u>20</u>	<u>11</u>
	TOTAL	7 645	2 878

(Importations en provenance de Rhodésie du Sud, 1964-1965 : 1 808 000 kg, soit une valeur de 458 000 dollars australiens)

1972-1973

<u>Source</u>	<u>Quantité</u>	<u>Milliers de kilos</u>	<u>Milliers de dollars australiens</u>
Autriche		1	0,3
Canada		55 038	8 720,8
Afrique du Sud		7 809	1 177,2
Souaziland		2	0,4
Royaume-Uni		0,6	1,8
Etats-Unis		<u>53</u>	<u>8,9</u>
	TOTAL	62 903,6	9 909,4

(Importations en provenance
de Rhodésie du Sud,
1964-1965 : 682 000 kg,
soit une valeur de
83 000 dollars australiens)

Matte de nickel, etc.

Canada		928	2 021
--------	--	-----	-------

(Importations en provenance
de Rhodésie du Sud,
1964-1965 : néant)

Nickel et alliages de nickel

Nouvelle-Zélande	(Importations en provenance de Rhodésie du Sud, 1964-1965 : néant)	26	14
------------------	--	----	----

Ferronickel

Nouvelle-Calédonie		1 337	671
--------------------	--	-------	-----

(Importations en provenance
de Rhodésie du Sud,
1964-1965 : néant)

/...

		<u>1972-1973</u>	
<u>Source</u>	<u>Fonte</u>	<u>Milliers de kilos</u>	<u>Milliers de dollars australiens</u>
Nouvelle-Calédonie (suite)	(Importations en provenance de Rhodésie du Sud, 1964-1965 : néant)		
	<u>Tabac, non traité</u>		
Afrique du Sud		400	596
Brésil		217	153
Chine		178	81
Corée		587	424
Etats-Unis		6 199	12 789
Grèce		722	1 028
Indonésie		49	67
Malawi		656	638
Mozambique		178	133
Philippines		440	252
Thaïlande		295	249
Turquie		173	187
Zambie		44	42
Divers		<u>156</u>	<u>89</u>
	TOTAL	10 295	16 725

(Importations en provenance
de Rhodésie du Sud,
1964-1965 : 3 344 000 kg,
soit une valeur de
2 855 000 dollars australiens)

1972-1973

<u>Source</u>	<u>Viande (fraîche, réfrigérée ou surgelée)</u>	<u>Milliers de kilos</u>	<u>Milliers de dollars australiens</u>
Nouvelle-Zélande		71	114

(Importations en provenance
de Rhodésie du Sud,
1964-1965 : néant)

Sucre

(Importations en provenance
de Rhodésie du Sud,
1964-1965 : néant)

BELGIQUE

Les difficultés dans la comparaison des statistiques publiées par les pays exportateurs et les pays importateurs ne sont pas nouvelles. Les disparités constatées s'expliquent par différents facteurs, tels les périodes différentes auxquelles ces données se réfèrent. Par ailleurs, la Belgique communique régulièrement au Secrétariat des Nations Unies les statistiques se rapportant à son commerce extérieur.

Les chiffres relatifs aux importations belges se rapportent habituellement au commerce avec les pays d'origine. En revanche, les chiffres correspondants des pays exportateurs se rapportent aux pays de première destination. Il est fréquent que ce pays ne soit qu'un courtier et que les marchandises transportées ne soient pas comptabilisées au nom du destinataire final.

Les dispositions réglementaires en vigueur sont de nature à interdire tout commerce avec la Rhodésie, sauf pour ce qui regarde l'exportation à des fins humanitaires de certains produits figurant sur la liste établie par le Conseil de sécurité.

Toute fausse déclaration de la part des exportateurs est, en Belgique, passible de sanctions pénales.

ISRAËL

Il existe en Israël des dispositions réglementaires qui interdisent de façon claire et sans équivoque toute les importations quelles qu'elles soient en provenance de Rhodésie du Sud. Tout est fait pour que ces dispositions réglementaires soient dûment respectées et les autorités compétentes prendront également à l'avenir toutes les mesures voulues à cet effet.

En ce qui concerne les disparités statistiques susmentionnées qui font ressortir, dans certains cas, des chiffres d'exportation ou d'importation plus élevés, il n'a pas été possible de trouver une raison de fond à ces disparités dans les statistiques relatives à Israël qui figurent dans les tableaux pertinents auxquels se réfèrent les notes en question.

Il semblerait que ces disparités tiennent aux différents systèmes utilisés pour enregistrer les importations et les exportations, par le délai qui s'écoule entre la date d'enregistrement de l'exportation d'une cargaison donnée (par exemple, à la fin de l'année) et la date d'arrivée de cette cargaison à sa destination finale au début de l'année suivante, ainsi que par d'autres facteurs d'ordre également technique.

NOUVELLE-ZELANDE

On regrette d'avoir tardé à répondre à la demande de renseignements du Secrétaire général. Les autorités néo-zélandaises ont fourni maintenant les informations suivantes quant aux conditions appliquées en Nouvelle-Zélande pour l'importation des produits dont il est question dans la note du Secrétaire général en date du 3 août 1973. Il se confirme que ces conditions ont été satisfaites en ce qui concerne les importations provenant de l'Afrique du Sud et de l'Angola mentionnées dans les statistiques du commerce jointes à la note du Secrétaire général.

Il ne peut être importé de tabac d'Afrique du Sud que s'il est accompagné du certificat d'origine correspondant. En ce qui concerne le tabac de Virginie en feuilles, la Central Cooperative Tobacco Company est le seul agent par l'intermédiaire duquel le tabac doit être exporté et le certificat d'origine doit être établi par cette société. La Western Province Cooperative Tobacco Growers Co., Ltd. est le seul agent par l'intermédiaire duquel tout le tabac de Turquie en feuilles doit être exporté et le certificat d'origine doit être établi par cette société.

Tous les chargements de tabac en provenance d'Afrique du Sud, y compris ceux qui proviennent de fournisseurs intermédiaires, doivent être accompagnés de certificats d'origine établis par la coopérative appropriée.

Les expéditions en provenance de l'Angola ne peuvent être livrées que :

- a) Si la facture est établie de façon tout à fait réglementaire;
- b) S'il est produit un certificat attestant que les marchandises sont "totalement en provenance" du pays intéressé ou attestant le traitement dont elles ont pu faire l'objet (et à condition de prouver de façon satisfaisante qu'aucun produit interdit ne provient de Rhodésie du Sud);
- c) Si l'examen des marchandises montre qu'elles ne proviennent pas de Rhodésie; et
- d) S'il n'existe pas d'autre preuve que les marchandises puissent provenir de Rhodésie du Sud.

Ces dispositions s'appliquent également aux exportations d'amiante en provenance d'Afrique du Sud.

Pour ce qui est des disparités observées entre les chiffres des exportations en provenance d'Afrique du Sud et d'Angola et ceux des importations néo-zélandaises en provenance de ces pays, les autorités néo-zélandaises ont fait remarquer qu'elles s'expliquent par le délai qui sépare la date d'exportation des marchandises et celle de leur entrée en Nouvelle-Zélande. On peut remarquer, par exemple, que les exportations de tabac sud-africain vers la Nouvelle-Zélande en 1971 sont considérées comme nulles, alors que les statistiques néo-zélandaises pour les trois premiers mois de 1972 font ressortir des importations de 74 tonnes. L'explication à retenir est que le tabac en question a été exporté en 1971, mais n'est parvenu en Nouvelle-Zélande qu'au début de 1972. La même explication serait valable pour les statistiques relatives au tabac angolais. En ce qui concerne les importations d'amiante en provenance d'Afrique du Sud, les chiffres fournis par la Nouvelle-Zélande ont été vérifiés pour 1971 et il se confirme que ces importations s'élèvent à 1 300 tonnes.

Annexe VIII

LISTE DES EXPERTS

Conformément à la décision du Comité, indiquée au paragraphe 93 du présent rapport, on trouvera ci-après la liste des experts et des organismes intéressés établie par le Comité à partir des réponses reçues des gouvernements :

Etats-Unis d'Amérique

James M. ADAMS

Customs Laboratory
United States Customs Service
103 South Cay Street
Baltimore, Maryland 21202

France

Jean-Claude PERTUS

Ingénieur en réfrigération, vétérinaire
Expert près les tribunaux de Paris
4 avenue de Friedland, Paris 8e
Spécialiste des viandes
fraîches, réfrigérées ou surgelées
(position tarifaire No 02-01)

Marcel QUIBLIER

Président directeur général de la
Société Quiblier Fils
236 rue Mérieux, Lyon
Spécialiste des viandes fraîches,
réfrigérées ou surgelées
(position tarifaire No 02-01)

Gilbert CAFFIN

Expert chimiste au Laboratoire de
Centrale Métallurgique
16 rue Barbette, Paris 3e
Spécialiste des métaux courants et des
produits minéraux (chap. 73-81 et
26 du tarif douanier)

France (suite)

Edmond PARLY

Expert des mines employé aux
Etablissements Parly,
10 rue de la Pépinière, Paris 8e
Spécialiste de l'amiante
(position tarifaire No 25-24)

Nouvelle-Zélande

H. V. BREWERTON

Chemistry Division (produits alimentaires
et agricoles)

C. A. CHALLIS

Geological Survey (minéraux)

M. WHITEHEAD

Institute of Nuclear Sciences (application
des techniques nucléaires)

Royaume-Uni

Produits agricoles

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

Produits minéraux

Geo-Chemical Division
The Institute of Geological Sciences,
64 Grays Inn Road, London, W.C.1

Réglementation douanière

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

Thaïlande

M. L. DEREKRIT SNITWONGSE

Directeur général adjoint
Département des douanes
Ministère des finances

Yougoslavie

Amiante : Moco SUMBULOVIC

D. Bogdanovića 2a, Belgrade, Yougoslavie,
en coopération avec le Zavod za raziskavo
materijal in Konstrukcij
(Institut de recherche sur les matériaux
et la construction),
Dimiceva 4, Ljubljana, Yougoslavie

Yougoslavie (suite)

Tabac : Stanislav MIHAJLOVIC,

Expert de l'entreprise Centroprom,
Belgrade, en coopération avec l'Institut
za duvan (Institut du tabac),
Zagreb, Yougoslavie

Sucre : Ljubisa MIHAJLOVIC,

Raffinerie de sucre Dimitrije Tucović,
Belgrade, Yougoslavie

Maïs : Vlada TRIFUNOVIC,

Expert en coopération avec l'Institut
za kukuruz (Institut du maïs), à
Zemun Polje, Belgrade, Yougoslavie

Viandes : Velimir OLUSKI,

Expert en coopération avec l'Institut
yougoslave de technologie de la viande,
dont il est le directeur
