

ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

СОВЕТ
БЕЗОПАСНОСТИ



Distr.
GENERAL

S/11594/Add.2 (Part II)
2 April 1975

RUSSIAN

ORIGINAL: ENGLISH/FRENCH/
SPANISH

СЕДЬМОЙ ДОКЛАД КОМИТЕТА СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ, УЧРЕЖДЕННОГО
ВО ИСПОЛНЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИИ 253 (1968) ПО ВОПРОСУ О
ЮЖНОЙ РОДЕЗИИ

Добавление

ПРИЛОЖЕНИЯ*

- V. Дела, открытые в результате информации, представленной отдельными лицами и неправительственными организациями
- VI. Записки Генерального секретаря и ответы правительств в отношении выполнения пункта 21 второго специального доклада Комитета, одобренного в резолюции 333 (1973) Совета Безопасности
- VIII. Список экспертов

* Приложение I к настоящему докладу выпущено в качестве документа S/11594/Add.1; приложения II, III и IV выпущены в части I настоящего добавления; и приложение VII будет выпущено в качестве документа S/11594/Add.3. Объяснительную записку и полный перечень дел, находящихся в настоящее время на рассмотрении Комитета, см. в части I настоящего добавления.

Приложение V

ДЕЛА, ОТКРЫТЫЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ИНФОРМАЦИИ, ПРЕДСТАВЛЕННОЙ
ОТДЕЛЬНЫМИ ЛИЦАМИ И НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ а/

Дело № TNGO-1. Южная Родезия и всемирные соревнования пахарей в Ирландии: информация, представленная движением против апартеида в Дублине, Ирландия

1. Предыдущая информация по этому делу содержится в шестом докладе.
2. Дополнительная информация в отношении действий, предпринятых по этому делу со времени представления этого доклада, приводится ниже.
3. От Ирландии был получен ответ, датированный 4 января 1974 года, основная часть которого гласила следующее:

"Соревнования, о которых идет речь, состоялись 5 и 6 октября 1973 года. Насколько известно правительству Ирландии, из Южной Родезии прибыли два участника соревнований и один тренер. Организаторы соревнования указали, что все конкуренты, которые приняли участие в соревнованиях, выступали на индивидуальной основе, а не в качестве представителей своих стран, что командные призы какой-либо стране или государству не присуждались, что национальные флаги не поднимались (кроме национального флага принимающей страны) и национальные гимны не исполнялись.

Правительство Ирландии сожалеет о том, что нет никакой официальной информации о методе транспортировки или о роде проездных документов, которые использовались участниками соревнований из Южной Родезии. Нет также официальной информации о маршруте, которым южнородезийцы прибыли в Ирландию и уехали из нее. Лица, въезжающие в Ирландию не из общей проездной зоны, т.е. из любого другого места, помимо Северной Ирландии или Великобритании, проходят паспортный контроль в порту или аэропорту прибытия. Ни один человек, прибывающий в ирландский порт или аэропорт не из общей проездной зоны и имеющий южнородезийские проездные документы, не допускается в Ирландию в соответствии с резолюцией 253 (1968).

а/ Упомянутый в пункте 103 настоящего доклада список отдельных лиц и неправительственных организаций, которые направили сообщения в Комитет в 1974 году, прилагается к данному приложению.

/...

В отношении вопроса о том, какие критерии использовались при отборе указанных лиц в Южной Родезии, правительство Ирландии не располагает никакими средствами для оценки этих критериев.

Правительство Ирландии надеется, что вышеизложенная информация окажется полезной для Комитета Совета Безопасности, учрежденного во исполнение резолюции 253 (1968) по вопросу о Южной Родезии. Правительство Ирландии будет радо представить любую другую информацию, которая необходима по мнению Комитета".

4. На 195-м заседании 21 мая 1974 года Комитет рассмотрел этот вопрос и постановил закрыть это дело.

Дело № INGO-2. Джоба/Этб. Зефир Ко., Амстердам: информация, представленная Движением против апартеида, Нидерланды

1. Предыдущая информация по этому делу содержится в шестом докладе.

2. Дополнительная информация в отношении действий, предпринятых по этому делу со времени представления этого доклада, приводится ниже.

3. На 194-м заседании 17 мая 1974 года Комитет предложил экономическому эксперту подытожить имеющуюся информацию, указав, в частности, компании в сети "Зефир", на основе которой Комитет мог бы установить первоочередные задачи для разбора этого дела.

4. Краткая информация, представленная вслед за этим Комитету содержит следующие пункты:

а) Первоначальные сообщения, разоблачающие сеть компании "Зефир", появились в голландской газете "Фолкскрант" и английской газете "Дейли миррор". Дальнейшие подробности были собраны и опубликованы Движением против апартеида (Нидерланды). Данная информация указывает на то, что голландская фирма, известная под названием "Джоба/Этб. Зефир Ко., Амстердам", осуществляет свои деловые операции, направляя товары из Южной Родезии или в эту страну в нарушение экономических санкций Организации Объединенных Наций против этого режима. В сообщениях, в частности, говорится, что эта фирма поддерживает связь с различными компаниями в Европе и Японии и странах южной части Африки с целью облегчения поставок продукции этих фирм в Южную Родезию или продажи южнородезийских товаров за границей.

б) Основной характерной чертой функционирования сети компании "Зефир" является то, что поставщик совершенно не знает о конечном назначении своих товаров. Ему сообщают, чтобы он послал свои товары в промежуточный адрес родезийских клиентов. Например, если заказ "Амстердам Зефир" принимался какой-либо компанией, то товары должны были отправляться в филиал компании "Зефир" - в адрес фирмы "Сабаль" в Роттердаме. Платежи обычно осуществлялись через посредничество голландского банкира Ван Ланшота, а иногда через банк "Юнайтед оверсиз Бэнк" в Женеве.

с) Проблема заключалась не только в том, чтобы остановить операции "Амстердам Зефир", но и в том, чтобы проверить всю систему "Зефир", которая способствовала незаконному потоку товаров в Южную Родезию и из нее, и прекратить деятельность таких компаний, как "Сосьете коммерсьяль д'афретман и де комбюстибль (СКАК) во Франции и "Лемано" в Швейцарии, выступающих в роли прикрывающих организаций для этой сети.

д) Разрыв сети "Зефир" должен также разоблачить значительную часть деятельности сети "Афретер", которая в последнее время приобрела весьма широкую огласку и обратила на себя внимание Комитета. Уже имеются доказательства того, что эти две сети связаны между собой. Известно, например, что французская фирма "СКАК" играет важную вспомогательную роль для полетов компании "Афретер", которая одновременно выступает в качестве французской вывески для сети "Зефир".

е) Компания "Джоба Кемикалз", международная фирма по торговле непромышленными химикалиями и лекарственными препаратами, созданная примерно в 1948 году, в конечном счете стала осуществлять широкую деятельность в области торговли товарами обычного пользования с Южной Родезией после введения санкций против этой страны. К 1970 году был проведен ряд организационных изменений с целью интеграции структуры клиент-поставщик компании "Джоба", в рамках торговли с Родезией, в международную сеть "Зефир". Родезийские клиенты были сведены в две основные группы КАПС "Централ африкэн фармасетикалз" и "Аромекс". Клиенты группы КАПС всегда выступали в качестве покупателей зарубежной продукции основной и вспомогательной химической промышленности, а также небольшого объема медикаментов, а клиенты группы "Аромекс" всегда выступали в роли покупателей широкого ассортимента обычных товаров, промышленных станков и запасных частей. Компания "Амстердам Зефир" была основана в 1970 году владельцами-директорами компании "Джоба Кемикалз", которая фактически была лишь организацией на бумаге и предназначалась для прикрытия незаконной торговли компании "Джоба" с Южной Родезией.

f) Еще одним нововведением в 1970 году было создание владельцами-директорами "Джоба Кемикалз" филиала компании "Зефир, под названием "Сабаль" в Роттердаме. Эта транспортная и судоходная компания была создана в качестве родственной организации компании "Зефир Амстердам" в целях выполнения фактической работы по обработке товаров.

g) Товары, предназначенные для Южной Родезии, направлялись компанией "Сабаль" по указанию из сети "Зефир" в адрес промежуточного места назначения. В случае если промежуточным пунктом был порт Бейра, товары либо забирались, либо непосредственно направлялись родезийскому клиенту. Однако в большинстве случаев товары направлялись в солидную французскую судоходную компанию "СКАК", осуществляющую операции из Руана. Компания СКАК затем направляла товары последнему посреднику либо в Бейру, либо в Лоренсу-Маркиш. Инструкции об отправке всегда давались должностным лицом компании "Джоба Кемикалз" вместе с отчетливым напоминанием, что товары "должны быть нейтрализованы", т.е. на упаковочной таре ни в коем случае не должен указываться поставщик и ни при каких обстоятельствах клиент в Родезии не должен знать о происхождении своих товаров.

5. К отчету прилагаются две таблицы. В первой таблице перечисляются все страны или районы, с которыми имела дело компания "Зефир Амстердам", с разбивкой по количеству поставщиков и клиентов:

Таблица 1

Структура: клиент и поставщик

<u>Поставщики</u>	<u>Количество</u>
Федеративная Республика Германии	61
Италия	21
Соединенное Королевство	24
Бельгия	17
Япония	14
Соединенные Штаты Америки	14
Швейцария	12
Китай	11
Франция	10
Финляндия	9
Чили	7
Израиль	6
Венгрия	5
Швеция	4

/...

Таблица 1 (продолжение)

<u>Поставщики</u>	<u>Количество</u>
Чехословакия	4
Румыния	4
Югославия	3
Болгария	2
Союз Советских Социалистических Республик	2
Куба	1
Германская Демократическая Республика	1
 <u>Клиент</u>	
Нигерия	64
Индия	45
Пакистан	9
Малайзия	8
Аргентина	5
Мексика	5
Республика Вьетнам	5
Замбия	5
Объединенная Республика Камерун	4
Канада	4
Шри-Ланка	4
Эфиопия	3
Перу	3
Южная Африка	3
Венесуэла	3
Танзания	2
 <u>Клиент/поставщик</u>	
Гонконг	22
Турция	13
Испания	9
Дания	6
Португалия	3
 <u>Различные</u>	
Нидерланды	170

Во второй таблице приводится перечень всех фирм с разбивкой по странам или районам, с которыми компания "Зефир Амстердам" осуществляла регулярные сделки вместе с указанием товаров или услуг и стоимостью в долларах США, в связи с незаконными сделками, и датами заключения этих сделок:

/...

Таблица 2

Торговые связи при незаконных сделках с Южной Родезией

<u>Компания</u>	<u>Товары или услуги *</u>	<u>Стоимость*</u> <u>(в долл.США)</u>	<u>Дата сделки</u>
<u>Австрия</u>			
Biochemie Gesellschaft, m.b.h. Trodat-Werke	Резиновые штампы	454	18 апреля 1973 г.
<u>Бельгия</u>			
Kerplas, Service Administratif du commercial	...	...
United Watch Factories	...	...
<u>Чехословакия</u>			
Motokov Foreign Trade Corporation	...	...
Unicoop, Coop Export and Import Enterprise	...	...
<u>Франция</u>			
Ets Lancôme	...	...
Saint Gobain, Desjonguères	...	1 006	29 мая 1973 г.
	Кредитный вексель	909	18 мая 1973 г.
	...	3 155	4 июня 1973 г.
SCAC	Посредничество		
<u>Германии (Федеративная Республика)</u>			
Braun, AG	...	...
Braun Aktiengesellschaft	...	...
Carl Felik	...	...
Chemo-Plast Ottokas Hermann K.G.	...	...
Engen Lutz	Запасные части для станков	86	Апрель 1973 г.
L. Geissinger	Резиновые изделия	1 422	15 мая 1973 г.
Heitmann and Brueur	Запасные части для двигателей	777	Апрель 1973 г.
Hoepfner Gebr.	Гидроокись алюминия	442	Апрель 1973 г.
		4 727	4 июня 1973 г.
Hoppenstedt Verlag	...	...
Karl Gerhards Nachf.	...	...
Faul and Co.	Украшения для платьев	500	Апрель 1973 г.
SE Fahrzeugwerke G.m.b.h.	...	...
Vollmer Werke	Запасные части для станков	895	Апрель 1973 г.
<u>Гонконг</u>			
Eric Beare	...	...	28 мая 1973 г.
Hong Kong Trade Development Council	...	...
Messr. Yang and Co.	...	...
Perfect Products Co., Ltd.	...	...
Quality Products Corporation, Ltd.	...	19 324	4 июня 1973 г.
Straat Kobe	...	...

* ... indicates not available.

Таблица 2 (продолжение)

<u>КОМПАНИЯ</u>	<u>Товары или услуги</u>	<u>Стоимость (в долл.США)</u>	<u>Дата сделки</u>
<u>Италия</u>			
Ankerfarm, S.p.A.	
Carrara and Matta, S.p.A.	
Gruppo Lepetit	...	2 560	25 мая 1973 г.
Montecatini Edison	
Natale Macchine	
Pierrel, S.p.A.	
<u>Япония</u>			
Howa Textile Co.	
Kaniya Tsusan Kaisha, Ltd.	
Kindai Sensyo, Ltd.	
Lobster Tools	
Price Mason and Co., Ltd.	
Sanbo Trading Co., Ltd.	Елочные украшения	2 324	14 июня 1973 г.
Sanyo Hibiya, Limited	Текстильные штучные товары	4 365	14 июня 1973 г.
		1 614	
Schneider Engineering, Ltd.	
The Fair Company, Ltd.	
<u>Мозамбик</u>			
Aromex (Pvt), Ltd.	
J.M. Barnett and Co., Ltd.	
Compania Distrubitia da Matola	
Compania Industrial da Matola	
Euroamatola (Moc.), Ltd.	
<u>Нидерланды</u>			
Ahrend	
American Consulate General	
Bank Meer and Hope, N.V.	
D.C. Beest	Муфты	986	Апрель 1973 г.
Commercial Section of Australian Embassy (Commercial Counsellor of the Embassy)	
Costra, N.V. Printers	
Dongen Leather Import and Export, A.A.V.	
Fallek Chemical (Europe), Ltd.	

/...

Таблица 2 (продолжение)

<u>Компания</u>	<u>Товары или услуги</u>	<u>Стоимость (в долл. США)</u>	<u>Дата сделки</u>
<u>Нидерланды (продолжение)</u>			
Harry Simons Agencies, B.V.	...	...
Holland Bolinder	Инструменты	3 900	Апрель 1973 г.
Jumbo Plaatelbakkerij	Голубой фаянс	800	25 апреля 1973 г.
Kahn, N.V.	Пуговицы	369	18 июля 1972 г.
Lehmann and Weber, N.V.	Ткани	4 288	18 августа 1971 г.
Nehatex, N.V.	...	12 252	6 июля 1972 г.
Sabal	Посредник		
Samson	...	...
Schenker, N.V. and Co.	...	...
Tokyo Capital Holdings, N.V.	...	...
<u>Испания</u>			
Patricio Echeverria, S.A.	Инструменты	560	5 июня 1973 г.
<u>Швеция</u>			
Perrtorp in Perrtorp	Буковый креозот	383	Апрель 1973 г.
<u>Швейцария</u>			
Altradico, S.A.	...	...
J.C. Nef and Co., Ltd.	Синтетический хлопок	2 320	27 мая 1973 г.
Sublistatic, S.A.	...	...
Sublistica	Тисненая бумага	28 421	11 февраля 1973 г.
<u>Соединенное Королевство</u>			
Abboflex, Ltd.	...	...
BEA Fabrics	...	...
Birmingham	...	...
Blyth	...	...
Bond Worth (Exports), Ltd.	...	...
Coventry	...	...
Easterbrook	...	...
Footprint Tools, Ltd.	...	...
Haddon, Aird and Creerar, Ltd.	...	...
Mamelock Press, Ltd.	...	...
Pictures and Prints	...	...
Phipps-Faire, Ltd.	...	1 905	4 июня 1973 г.
Randells, Ltd.	Игрушки	1 330	Апрель 1973 г.

Таблица 2 (продолжение)

<u>Компания</u>	<u>Товары или услуги</u>	<u>Стоимость (в долл. США)</u>	<u>Дата сделки</u>
<u>Соединенное Королевство</u> (продолжение)			
Record Ridgway	
Robinson and Sons, Ltd.	
Royle	
Sheffolk	
Siebe Gorman	
Spear and Jackson, Ltd.	
Stratford	
Sutton	
The De Vilbiss Company, Ltd.	
Wadkin, Ltd.	Стоимость операций по отправке груза в Руэн	100	16 ноября 1973 г.
William Blythe and Co.	
Wm. Whitehouse and Co. (AF), Ltd.	
<u>Соединенные Штаты Америки</u>			
B.F. Goodrich Chemical Co.	
House of Westmore	
Tuftane Film and Sheet	

6. На 217-м заседании 4 декабря 1974 года Комитет постановил подготовить записку для рассмотрения ее Нидерландами с целью выяснения, в какой мере предпринятое правительством расследование вышеупомянутой деятельности компании, доведенное до сведения правительства организацией в Амстердаме, подтвердило точность информации, которой располагает Комитет. Во время подготовки настоящего доклада текст предлагаемой записки Нидерландам все еще находился в стадии рассмотрения.

Дело № INGO-3. Поездка по некоторым африканским странам, включая Южную Родезию: информация, представленная Движением в защиту мира в Финляндии

1. Предыдущая информация по этому делу содержится в шестом докладе.
2. Дополнительная информация в отношении действий, предпринятых по этому делу со времени представления этого доклада, приводится ниже.
3. От Финляндии был получен ответ, датированный 17 января 1974 года, основная часть которого гласила следующее:

"Временный поверенный в делах Финляндии при Организации Объединенных Наций ... имеет честь в связи с /запиской Генерального секретаря от 13 декабря 1973 года/ информировать его о том, что правительство Финляндии начало тщательное расследование данного дела. Правительство незамедлительно сообщит о своих результатах".

4. 11 марта 1974 года Финляндии было направлено напоминание, в котором запрашивалось, было ли завершено расследование и может ли правительство информировать Комитет о результатах расследования.

5. От Финляндии был получен ответ, датированный 22 марта 1974 года, основная часть которого гласила следующее:

"Постоянный представитель Финляндии при Организации Объединенных Наций ... в связи с /запиской Генерального секретаря от 11 марта 1974 года/ имеет честь информировать его о том, что данное дело было направлено омбудсмену (Генеральному прокурору) Финляндии.

Правительство Финляндии сообщит Генеральному секретарю о расследовании, как только оно будет завершено".

6. По просьбе Комитета вслед за неофициальными консультациями Генеральный секретарь направил записку от 18 июня 1974 года, указав, что со времени представления этого вопроса правительству прошло пять

/...

месяцев и что Комитет очень хотел бы выяснить условия, при которых была разрешена поездка, если она состоялась, поскольку он считает, что организованные поездки по Южной Родезии противоречат положениям и духу резолюций Совета Безопасности, установивших санкции против этой территории.

7. Финляндии была направлена записка от 23 августа 1974 года с напоминанием правительству этой страны, что ответ по этому делу все еще не получен и с указанием, что Комитет в соответствии с положениями резолюции 333 (1973) Совета Безопасности вскоре опубликует следующий ежеквартальный список правительств, которые не ответили на его запросы в течение предписанного периода в два месяца.

8. Второе напоминание было направлено Финляндии 26 ноября 1974 года.

Дело № INGO-4. "Эр Роджиа" и соглашения ИАТА: информация, представленная Центром социальных действий объединенной церкви Христа, Нью-Йорк

1. Письмо от 31 марта 1974 года на имя Председателя Комитета было получено от Его Преподобия Дональда Дж.А. Мортонна из Центра социальных действий объединенной церкви Христа, Нью-Йорк. Текст письма воспроизводится ниже:

"Я ссылаюсь на просьбу Комитета (пресс-релиз SC/3470 от 4 сентября 1973 года) о том, чтобы неправительственные организации представили информацию о нарушениях санкций. Я хотел бы довести до сведения Комитета тот факт, что в консультации с г-жой Барбарой Роджерс Центр социальных действий объединенной церкви Христа в течение некоторого времени работает над доказательствами явных нарушений санкций с помощью соглашений о полетах и перевозке грузов между различными международными перевозчиками и компанией "Эр Роджиа". Мы хотели бы просить разрешения распространить предварительный документ в Комитете и выступить в Комитете в среду, 10 апреля 1974 года, с тем чтобы представить, как мы считаем в настоящее время, исчерпывающие факты этого дела и ответить на любые вопросы, которые могут возникнуть".

2. В соответствии с установленной процедурой Комитета Его Преподобию Мортону 2 апреля 1974 года было направлено уведомление.

3. На 189-м заседании 3 апреля Комитет принял решение пригласить Его Преподобие Мортонна и г-жу Роджерс принять участие в его следующем заседании.

4. На 190-м заседании 10 апреля 1974 года Комитет заслушал показания Его Преподобия Мортон и г-жи Роджерс. Ниже приводится заявление Его Преподобия Мортон, кратко изложенное в отчетах Комитета.

Его Преподобие Дональд Мортон сказал, что его организация обращает большое внимание на вопросы справедливости и освобождения и поэтому она проявляет озабоченность по поводу вопросов прав человека в Южной Африке и что одним из основных вопросов ее повестки дня являются санкции прав против незаконного режима Смита. Он считает, что его заявление представляет собой первый полный документ, представленный заинтересованной неправительственной организацией Комитету по санкциям в ответ на его призыв, обращенный к отдельным лицам и организациям, представлять любую информацию о нарушениях санкций. Он надеется, что таким образом будет создана структура для полезного сотрудничества в будущем. Оратор и его коллеги предприняли согласованные усилия, следуя процедуре Комитета, распространили информационную записку, выступили с устным заявлением и представили доказательства. Они также намерены в недалеком будущем опубликовать информацию в надежде на то, что многочисленные заинтересованные группы во многих государствах, которые имеют к этому отношение, смогли бы использовать данную информацию и провести дальнейшее расследование. Центр социальных действий объединенной церкви Христа обладает большим объемом дополнительной информации, помимо информации о нарушении авиалиниями санкций, которая могла бы быть представлена Комитету для его соответствующего рассмотрения.

Заслуживающий особого внимания вопрос об участии авиалиний в перевозке туристов в Южную Родезию и из нее является вопросом большой важности, поскольку туризм является вторым по величине источником поступления иностранной валюты данной страны. Количество туристов из Западной Европы и Северной Америки продолжает постоянно расти, хотя наблюдалось уменьшение туристов из Южной Африки в связи с тем, что стало известно о расширении вооруженных конфликтов в Родезии. Несомненно, что озабоченность его организации связана с финансовыми, коммерческими и другими операциями, присущими туризму, поскольку они противоречат ясным положениям резолюции Совета Безопасности, а не с доступом в Южную Родезию или связями этой страны с отдельными лицами, как таковыми, которые могут быть оправданы соображениями гуманности. Многие из авиалиний, заключивших коммерческие соглашения с Родезией, аннулировали свои соглашения после принятия резолюции 253 (1968) Совета Безопасности.

Что касается данных соглашений, то Комитету по санкциям было бы полезно обратиться к Международной авиатранспортной ассоциации (ИАТА), с тем чтобы она проверила заявления, с которыми оратор и его коллеги выступили относительно возможного

участия в заключении соглашений между авиалиниями от имени "Эр Родижиа", а также оказала содействие с целью обеспечения того, чтобы каждая авиалиния - член этого соглашения - была предупреждена о нарушениях, которые будут вызваны продолжением действий уже утвержденных соглашений. Кроме того, поскольку ИАТА руководствуется законодательством Канады, расследование должно быть осуществлено правительством Канады.

В дополнение к информации, которая была ранее представлена в информационной записке организации, Его Преподобие Мортон заявил, что некоторые представители международных авиакомпаний, находящиеся в Южной Родезии якобы только для проведения информационной работы и осуществления общественных связей, заключают, по имеющимся у него сведениям, коммерческие соглашения. Кроме того, агентство авиакомпании БОАК в Солсбери является важным элементом в системе бронирования билетов, поскольку агентства авиакомпании "БОАК" в Нью-Йорке, Лондоне и Солсбери занимаются регулярной передачей информации по радио и телексу относительно бронирования и передают другие сообщения от имени "Эр Родижиа", которая несомненно оплачивает "БОАК" его услуги. Услуги, оказываемые авиакомпанией "БОАК", которые сами по себе являются нарушением санкций, должны быть немедленно расследованы правительством Англии. Кроме того, оратор представил делегации Соединенного Королевства сведения, касающиеся передачи средств для коммерческого обслуживания авиалиний между "БОАК" и "Эр Родижиа". Однако имеется еще ряд авиакомпаний, располагающих агентствами в Родезии якобы для целей информации, деятельность которых должна быть расследована.

Важно понять, что "Эр Родижиа" является составной частью режима, и что в соответствии с актом о "Эр Родижиа" самолеты и услуги и все ресурсы, которыми располагает "Эр Родижиа", могут быть в любое время представлены в распоряжение незаконного режима. Поскольку эта авиакомпания является государственной, прибыли "Эр Родижиа" идут непосредственно режиму.

С тем чтобы показать, как действуют соглашения, заключенные между "Эр Родижиа" и другими авиакомпаниями, его организация подтвердила, что во время полетов на самолетах "Эр Родижиа" производится предварительная бронь мест в других авиалиниях. В ходе проведения операций, связанных с приобретением билетов, в том случае, если билет оплачивается, имеют место следующие нарушения: агент по продаже берет деньги с того или иного лица за весь полет, включая его часть, осуществляемую на родезийском самолете; в том случае, если речь идет об агенте бюро путешествий, то он или она перечисляют деньги, включая деньги на оплату части полета авиакомпании, осуществляемого на родезийском самолете, чьи билеты были использованы, получая

комиссионные и полную оплату, включая оплату за полет на родезийском самолете. Комиссионные за полет на родезийском самолете представляют собой плату за услуги, предоставляемые компанией Южной Родезии в нарушение резолюции 253 (1968). Авиакомпания перечисляет "Эр Родижиа" в Солсбери деньги, полученные от ее имени в нарушение пункта 6 данной резолюции; в конечном счете "Эр Родижиа" выплачивает авиакомпании дополнительные комиссионные за оказанные ей услуги как торговому агенту, что также является нарушением, которое заключается в предоставлении коммерческого обслуживания родезийской компании.

С тем чтобы проиллюстрировать этот момент, оратор зачитывает письмо, касающееся соглашения между компаниями относительно счетов от управляющего по вопросам тарифов "Эр Родижиа" в Солсбери управляющему "Паумар тревел инт", Калифорния. После проведения обширной проверки совместно с Соединенными Штатами и должностными лицами международных авиакомпаний, его организация выражает полную уверенность в том, что "Эр Родижиа" осуществляла деловые операции с другими авиалиниями только через прямую оплату и не использовала ни одно из двух расчетных палат, находящихся в Женеве и Нью-Йорке.

Нарушения имеются также в других типах соглашений, таких как соглашения о грузах, которые связаны с перевозкой товаров в Южную Родезию и из нее, а также с прямыми коммерческими операциями "Эр Родижиа", и в соглашениях между компаниями относительно бесплатных перевозок, в которых три аспекта должны быть подчеркнуты особо. Во-первых, некоторые сделки были заключены отдельными лицами авиакомпаний без утверждения центральных учреждений. Эта практика должна быть приостановлена путем обеспечения того, чтобы сотрудникам всех авиакомпаний были даны инструкции не вступать в сношения с "Эр Родижиа". Во-вторых, почти всем авиакомпаниям было разрешено совершать полеты в Южную Родезию бесплатно или по сниженным тарифам, конкретные сведения о которых касаются только делегации Австралии. "Эр Родижиа" организует полеты в Южную Родезию по сниженной цене только для торговых агентов, агентов по предварительному бронированию и сотрудников связи авиалиний (пассажир и груз), которые, заключив соглашение с "Эр Родижиа", оказывали перевозчику постоянное обслуживание, по крайней мере, в течение года. В-третьих, авиакомпании представляют полностью бесплатные услуги, такие как бесплатные полеты агентов незаконного режима, оказывая непосредственное содействие их попыткам организовать нарушение санкций. Поэтому соглашения между авиалиниями относительно транзита представляют собой многостороннее нарушение санкций и, помимо прочего, экономят большое количество ценной иностранной валюты, которую он, в противном случае, должен был расходовать на оплату транспортировки по нормальным ценам.

Многие авиалинии организуют поездки агентов бюро путешествий в Южную Родезию. Действительно, некоторые конкретно отмеченные полеты "Эр Роджиа" и полеты всех других компаний требовали предварительной оплаты. Поэтому все групповые полеты требовали финансовых перечислений от того, кто продавал оптом билеты на эти поездки агентствам по туризму в Родезии, которые сосредоточили в своих руках все наземное обслуживание, что является нарушением пункта 4 резолюции 253 (1968). Причастными к нарушениям за пределами Родезии возможно являются организующая авиакомпания, оптовый продавец билетов, те, кто получил комиссионные со всей стоимости групповой поездки, часть которых затем должна быть переправлена агентству, занимающемуся розничной продажей билетов, которое фактически продает эти билеты покупателю.

Оратор и его коллеги в ходе проведения расследования представили перечень маршрутов в Южную Родезию на 1974 год. Некоторые из них уже не существуют, другие же могли бы быть ликвидированы путем осуществления активных мер Комитета по санкциям в сотрудничестве с правительствами. Интересно отметить, что такие поездки даже не могут быть законными, поскольку очевидно, что ни одним агентством, разрабатывающим эти поездки, ни одной авиакомпанией, ни одним агентом не были приняты меры, с тем чтобы получить разрешение на осуществление необходимых перечисленных средств. По подсчетам оратора, на маршруты, указанные в списке, только в Соединенных Штатах были проданы билеты 16 406 человекам, выезжающим в Южную Родезию, и дополнительно 8 831 человеку из некоторых стран Западной Европы, т.е. в общей сложности 26 237 человекам. Исходя из стоимости поездки по круговому маршруту, проведя вычисления, оратор пришел к выводу, что общая стоимость всех этих туров по самым скромным подсчетам приблизительно составляет 6,3 млн. долл. США, что, несомненно, представляет лишь небольшую часть дохода Родезии от туризма в 1974 году. Сюда не включаются другие виды поездок, такие как круизы на пароходах заказы на поездки отдельных лиц в служебные командировки или для отдыха, а также экскурсионные путешествия.

Его организация была разочарована мерами, принятыми Комитетом по санкциям в прошлом, и считает, что если относительно обширной сети учреждений, занимающихся туризмом в Родезии, не будут приняты меры, то работа Комитета по санкциям будет еще более дискредитирована, особенно вследствие того, что Родезия становится центром проведения международных конференций. В Виктория-Фоллс в 1973 году для международных конференций были использованы новые помещения, и их предполагается использовать в 1974 году.

Оратор предлагает, чтобы другие правительства, стремясь предотвратить нарушения санкций со стороны авиакомпаний, могли бы эффективно использовать в качестве моделей для законодательства положения Соединенных Штатов, указанные в информационной записке, в которых конкретно запрещаются соглашения о "стыковочных рейсах, сообщениях между авиакомпаниями, бронировании билетов, продаже билетов и другие методы установления связей".

В заключение оратор хотел бы ясно показать, что, поднимая вопрос, который уже привлек внимание в Комитете, он стремился обратить внимание на те потери в поступлениях, которые несут страны Восточной Африки в результате нарушения санкций, кроме того, он хотел ответить на жалобу правительства Швеции и призвать Комитет привлечь внимание ИАТА и заинтересованных правительств на эти нарушения, с тем чтобы все связи с "Эр Роджиа" были прекращены.

5. На этом же заседании Его Преподобие Мортон также распространил в Комитете ряд документов, относящихся к его заявлению, конкретно ссылаясь на условия воздушных путешествий, туризм и групповые поездки в Южную Родезию р/.

6. Далее Председатель выразил признательность от имени Комитета за представленную ему информацию. Комитет постановил запросить мнение юрисконсульта относительно правового статуса ИАТА.

7. На 191-м заседании 17 апреля 1974 года Комитет заслушал заявление представителей Австралии, Франции, Кении и Соединенного Королевства в связи с показаниями, данными Его Преподобием Мортоном и г-жой Роджерс:

а) Представитель Австралии заявил, что г-н Рентон Коулей, возглавляющий отделение "Эйр Родезия" в Нью-Йорке, действительно получил в 1971 году от "Кантас" бесплатный билет в Австралию, как и все другие представители авиакомпаний, которые участвовали в Конференции управляющих в этой стране. С тех пор были даны более строгие указания, и "Кантас" впредь не будет предлагать бесплатный проезд любому сотруднику "Эйр Родезия". "Кантас" также издала конкретные инструкции для своего персонала в отношении того, что в том случае, если не существует какого-либо соглашения с другой авиалинией для служебного проезда персонала, то требуется разрешение старшего чиновника, прежде чем сотрудник согласится совершить бесплатную или льготную поездку, которая осуществляется другим перевозчиком. "Кантас" принципиально не одобрит заявлений на такие поездки с "Эйр Родезия". В отношении обвинений, выдвинутых на последнем заседании относительно поездок сотрудников авиакомпаний, документами, которые были предоставлены его делегации, были: написанное от руки письмо в "Эйр Родезия" одним из сотрудников "Кантаса" с просьбой выдать бесплатные билеты, а в ответе авиакомпании прилагались билеты. Это, по-видимому, является нарушением "Кантасом" международных положений, и данный вопрос был передан для принятия возможных дисциплинарных мер. Это, однако, был отдельный пример, и это противоречит политике как "Кантаса", так и австралийского правительства.

Ссылаясь на резолюцию 200 ИАТА о бесплатных и льготных перевозках, представитель Австралии обращает внимание на пункт 2, в котором говорится, что член ИАТА может выдать сотрудникам авиаперевозчика разрешение на такую перевозку лишь в том случае, когда просьба была подана в соответствии с процедурой, установленной ответственными

б) Впоследствии Комитет получил дальнейшую информацию по этому вопросу из опубликованных источников, в частности из документов и брошюр, изданных ИАТА.

сотрудниками перевозчика, который принял на работу такого сотрудника. Из этого следует, что любая авиакомпания, которая соответствующим образом предоставила такую транспортировку сотрудникам "Эйр Родезия", имеет официальные контакты с "Эйр Родезия". Если обычная процедура не соблюдалась, то резолюция 200 была нарушена, и авиакомпания, если она является членом ИАТА, может быть подвергнута штрафу в сумме до 50 000 долл. США за каждое нарушение.

Ни "Кантас", ни внутренние авиалинии не имеют обоюдных соглашений с "Эйр Родезия". Фактически в то время, когда ИАТА известила их о том, что "Эйр Родезия" желает стать участником таких соглашений, они ей отказали в этом.

б) Представитель Франции заявил, что его делегация не может в данный момент представить какую-либо информацию относительно обвинений, выдвинутых против авиакомпаний "Эр Франс" и ЮТА. Однако он указал, что авиакомпания "Эр Африк", которая указана как принадлежащая к "Франс эт ал", в действительности является многонациональной корпорацией и не должна причисляться к какой-либо одной стране.

с) Представитель Кении заявил, что в отношении обвинения, выдвинутого на предыдущем заседании о возможности существования соглашений между "Ист Африка Эйрвейс" и "Эйр Родезия", он сделал запросы и установил, что есть основание полагать, что такие соглашения действительно существуют между двумя авиакомпаниями. В инструкции, выпущенно "Ист Африка Эйрвейс" в апреле 1971 года, говорится, что агенты могут продавать билеты, которые позволят совершать проезд по секторам, которые обслуживает "Эйр Родезия".

Он также изучил обвинение о том, что отделение "Ист Африка Эрвейс" (ЕАА) в Афинах зарезервировало билеты на группу из 42 человек для проезда в Родезию на самолете авиакомпании "Эйр Родезия". Это обвинение, к сожалению, было подтверждено. Число лиц, на которых были зарезервированы билеты на эту поездку, назначенную на август 1974 года, составило 63, а не 42 человека. Это является весьма серьезным нарушением санкций, он довел это до сведения своего правительства и правительств Уганды и Танзании, поскольку все трое совместно управляют "Ист Африка Эйрвейс корпорейшн", просив их проинструктивировать генерального директора "Ист Африка Эйрвейс" немедленно рассмотреть этот вопрос и информировать их о тех действиях, которые были предприняты для прекращения какой-либо связи между двумя перевозчиками. Отделение ЕАА в Нью-Йорке направило телеграмму своему главному отделению, с тем чтобы выяснить, имеет ли все еще силу директива от апреля 1971 года, а представительства Кении, Танзании и Уганды просили Генерального директора авиакомпании дать дополнительные разъяснения в целях выяснения того, как создалось такое положение.

d) Представитель Соединенного Королевства заявил, что он сообщил своему правительству об обвинениях, предъявленных Его Преподобием Мортоном, однако он еще не в состоянии представить какую-либо информацию.

8. На этом же заседании Комитет постановил подготовить для рассмотрения записку в целях передачи ее правительствам стран регистрации соответствующих авиакомпаний, как отмечено в Указателе ИАТА, за исключением правительств, представленных в Комитете, внимание которых было обращено на этот вопрос через их представителей, а также правительств Уганды и Танзании ввиду заявления, сделанного представителем Кении. Было также принято решение, чтобы подготовить письмо аналогичного содержания для передачи его ИАТА и чтобы вся имеющаяся у Комитета информация была соответствующим образом приведена в порядок с четким указанием названия авиакомпаний и перечня стран, которым должна быть или не должна быть направлена предлагаемая записка.

9. В соответствии с просьбой следующая информация была приведена в порядок и представлена Комитету:

Таблица 1

Соглашения ИАТА с "Эйр Родезия" (как указано на стр. 16
Указателя межлинейных соглашений ИАТА, шестое заседание)

<u>Сокращенное</u> <u>обозначение</u>	<u>Название авиакомпании</u>
AO	Aviacion y Comercio, S.A.
IC	Indian Airlines
NZ	New Zealand National Airways Corporation
OR	Air Comores
AE	Air Ceylon, Ltd.
AL	Allegheny Airlines, Inc.
AT	Compagnie nationale de transports aériens - Royal Air Maroc
LY	El Al Israel Airlines
ND	Nordair, Ltd.
TS	Aloha Airlines, Inc.
WC	Wien Air Alaska, Inc.
FT	The Flying Tiger Line, Inc.
SB	Seaboard World Airlines, Inc.

/...

Таблица 1 (продолжение)

<u>Сокращенное обозначение</u>	<u>Название авиакомпании</u>
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
CX	Cathay Pacific Airways Ltd.
CY	Cyprus Airways, Ltd.
DL	Delta Air Lines, Inc.
DT	Empresa de transportes aereos de Angola, SARI
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 Air Lines, Inc.

Таблица 1 (продолжение)

<u>Сокращенное обозначение</u>	<u>Название авиакомпании</u>
KL	KLM Royal Dutch Airlines
KU	Kuwait Airways Corp.
LG	LUXAIR (Société anonyme luxembourgeoise de navigation aérienne)
IH	Deutsche Lufthansa AG
LI	Leeward Islands Air-Transport Services, Ltd. (LIAT)
IM	AIM-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.
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)

/...

Таблица 1 (продолжение)

<u>Сокращенное обозначение</u>	<u>Название авиакомпании</u>
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 SARL-TAP
TW	Trans World Airlines, Inc.
TZ	Transair, Ltd.
UA	United Air Lines, Inc.
UM	Air Manila, Inc.
UT	Union de transports aeriens (UTA)
WA	Western Airlines, Inc.
KP	Air Cape (Pty.), Ltd.
DM	Maersk Air

Таблица 2

Страны, указанные в перечне ИАТА, которым должна быть направлена записка

<u>Страна</u>		<u>Авиакомпания</u>	<u>Главное управление</u>
Аргентина	AR	Aerolineas Argentinas	Буэнос-Айрес
Бельгия	SN	Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA)	Брюссель
Ботсвана	BP	Air Botswana (Pty.) Limited	Габароне
Бразилия	RG	VARIG, S.A. (Viação Aérea Rio Grandense)	Порту-Алегри
Канада	TZ	Transair, Ltd.	Виннипег
	ND	Nordair, Ltd.	Роберваль, Квебек
	CP	CP Air, Canadian Pacific-Air	Ванкувер
	AC	Air Canada	Монреаль
Колумбия	AV	Aerovias Nacionales de Colombia, S.A. (AVIANCA)	Богота
Кипр	CY	Cyprus Airways, Ltd.	Никозия
Чехословакия	OK	Ceskoslovenske Aerolinie	Прага
Дания	DM	Maersk Air	Копенгаген
Финляндия	AU	FINNAIR OY	Хельсинки
Федеративная Республика Германии	LH	Deutsche Lufthansa AG	Кельн
Греция	OA	Olympic Airways S.A.	Афины
Исландия	FI	Flugfelag Islands H.F. (ICELANDAIR)	Рейкьявик
Индия	AI	Air India	Бомбей
	IC	Indian Airlines	Дели
Израиль	LY	El Al Israel Airlines	Тель-Авив
Италия	AZ	ALITALIA, Linee Aeree Italiane	Рим
	IH	Aerolinee ITAVIA	Рим
Берег Слоновой Кости	RK	Air Afrique	Абиджан
Ямайка	JM	Air Jamaica (1968), Limited	Кингстон

/...

Таблица 2 (продолжение)

<u>Страна</u>		<u>Авиакомпания</u>	<u>Главное управление</u>
Япония	JL	Japan Air Lines Co., Ltd.	Токио
Кувейт	KU	Kuwait Airways Corp.	Кувейт
Ливан	TL	Trans-Mediterranean Airways	Бейрут
	ME	Middle East Airlines (AIRLIBAN)	Бейрут
Люксембург	LG	LUXAIR (Société anonyme luxembourgeoise de navigation aérienne)	Люксембург
Мадагаскар	MD	Air Madagascar - Société nationale malgache de transports aériens	Тананариве
Малави	QM	Air Malawi, Limited	Блантайр
Малайзия	MH	Malaysian Airline System	Куала-Лумпур
Мексика	AM	Aeronaves de Mexico, S.A.	Мехико
Марокко	AT	Compagnie nationale de transports aériens Royal Air Maroc	Касабланка
Нидерланды	LM	ALM-Dutch Antillean Airlines	Кюрасао
	KL	KLM Royal Dutch Airlines	Амстердам
Новая Зеландия	NZ	New Zealand National Airways Corporation	Веллингтон
Пакистан	PK	Pakistan International Airways Corp.	Карачи
Филиппины	UM	Air Manila, Inc.	Пасай
	PR	Philippine Air Lines, Inc.	Манила
Польша	LO	Polish Airlines (LOT)	Варшава
Португалия	TP	Transportes Aereos Portugueses SARL-TAP	Лиссабон
	TM	DELTA-Linhas Aereas de Moçambique	Лоренсу-Маркиш
	DT	Empresa de transportes aereos de Angola, SARL	Луанда
Корейская Республика	KE	Korean Air Lines, Inc.	Сеул
Саудовская Аравия	SV	Saudi Arabian Airlines	Дамаск
Сингапур	SQ	Singapore Airlines, Limited (SIA)	Сингапур
Южная Африка	KP	Air Cape (Pty.), Ltd.	Кейптаун
	SA	South African Airways	Йоганнесбург

/...

Таблица 2 (продолжение)

<u>Страна</u>	<u>Авиакомпания</u>	<u>Главное управление</u>
Испания	IB IBERIA, Lineas Aereas de España, S.A.	Мадрид
	AO Aviacion y Comercio, S.A.	Мадрид
Шри-Ланка	AE Air Ceylon, Ltd.	Коломбо
Швейцария	SR Swiss Air Transport Co., Ltd. (SWISSAIR)	Цюрих
Сирия	RB Syrian Arab Airlines	Дамаск
Таиланд	TG Thai Airways International, Ltd.	Бангкок
Турция	TK Turk Hava Yollari (Turkish Airlines)	Станбул
Замбия	QZ Zambia Airways Corporation	Лусака

Таблица 3

Страны, которым не следует направлять записку в соответствии с решением, принятым Комитетом на его 191-м заседании

<u>Страна</u>	<u>Авиакомпания</u>	<u>Главное управление</u>
Австрия	OS Austrian Airlines	Вена
Франция	OR Air Comores	Морони/Париж
	AF Air France	Париж
	IT Air Inter, Lignes Aériennes Intérieures	Париж
	UT Union de transports aériens (UTA)	Париж
	GA P.N. Garuda Indonesian Airways	Джакарта
Кения, Уганда	EC East African Airways	Найроби
Соединенное Королевство	LI Leeward Islands Air Transport Services, Ltd. (LIAT)	Сент-Джонс, Антигуа
	CX Cathay Pacific Airways, Ltd.	Гонконг
Объединенная Республика Танзания	EC East African Airways	Найроби

/...

Таблица 3 (продолжение)

<u>Страна</u>	<u>Авиакомпания</u>	<u>Главное управление</u>
Соединенные Штаты Америки	WA Western Airlines, Inc.	Лос-Анджелес
	UA United Airlines, Inc.	Чикаго
	TW Trans World Airlines, Inc.	Нью-Йорк
	SO Southern Airways, Inc.	Атланта
	RW Hughes Air Corp. (d.b.a Air West)	Сан-Франциско
	PA Pan American World Airways, Inc.	Нью-Йорк
	OZ Ozark Air Lines, Inc.	Сент-Луис
	AL Allegheny Airlines, Inc.	Питсбург
	TS Aloha Airlines, Inc.	Гонолулу
	WC Wien Air Alaska, Inc.	Анкоридж
	FT The Flying Tiger Line, Inc.	Лос-Анджелес
	SB Seaboard World Airlines, Inc.	Нью-Йорк
	AA American Airlines, Inc.	Нью-Йорк
	AS Alaska Airlines, Inc.	Сиэтл
	BN Braniff Airways, Inc.	Даллас
	CO Continental Airlines, Inc.	Лос-Анджелес
	DL Delta Air Lines, Inc.	Атланта
	EA Eastern Air Lines, Inc.	Нью-Йорк
	NW Northwest Airlines, Inc.	Миннеаполис- Сент-Пол
	NA National Airlines, Inc.	Майами
HA Hawaiian Airlines, Inc.	Гонолулу	

/...

10. В ответ на запрос, в отношении которого Комитет принял решение на своем 190-м заседании, Директор отдела по общеправовым вопросам Управления по правовым вопросам представил следующий меморандум от 16 апреля 1974 года.

Правовой статус ИАТА

1) Ниже следует ответ на вопросы, обращенные к Управлению по правовым вопросам на 190-м заседании Комитета, касающиеся правового статуса Международной авиатранспортной ассоциации (ИАТА) в связи с "Информационной запиской о соглашениях международных авиалиний, заключенных в нарушение резолюции 253 Совета Безопасности", представленной Центром социальных действий Объединенной церкви Христа.

2) ИАТА является ассоциацией авиатранспортных компаний, устав которой первоначально был утвержден Конференцией международных авиатранспортных компаний (Гавана, 16-19 апреля 1945 года); копия действующего в настоящее время устава с внесенными поправками прилагается. Согласно статье II устава штаб-квартира Ассоциации должна находиться в городе, в котором будет находиться штаб-квартира Международной организации гражданской авиации (ИКАО), и после создания ИКАО в Монреале Ассоциация также переместилась туда. После этого ИАТА была легализована частным законом канадского парламента (9-10 Георг VI, глава 51, 18 декабря 1945 года), копия которого прилагается.

3) Ни в уставе Ассоциации, ни в законе о легализации ясно не предусматривается, что ИАТА должна подчиняться законам Канады. Однако, как правило, ассоциация, легализованная законом государства, в котором находится ее штаб-квартира, обычно подчиняется законам и юрисдикции этого государства, если в законе непосредственно не предусматривается исключение. Секретариат Организации Объединенных Наций не обнаружил никаких прямых свидетельств особых привилегий, иммунитетов и исключений, предоставленных ИАТА канадским законодательством. Хотя большинство членов ИАТА составляют созданные правительствами авиалинии, Ассоциация технически является неправительственной организацией, которая по существу не может находиться в привилегированном положении. Положение 37 Положений об информационном центре ИАТА предусматривает, что они "истолковываются в соответствии с законами Канады, находящимися в силе в данный момент". Хотя данное положение не подчиняет ИАТА как таковую канадскому закону, оно, по-видимому, свидетельствует о признании со стороны ИАТА особых связей с государством ее легализации, особенно в связи с тем, что информационный центр расположен в другом государстве.

4) Даже если, что представляется вполне возможным, ИАТА подчиняется юрисдикции Канады, из этого не обязательно следует, что конкретный закон применяется к конкретной операции. Только компетентный канадский суд может вынести авторитетное решение о том, применяется или не применяется любой канадский закон, касающийся санкций против Южной Родезии, к роли ИАТА в заключении транспортных соглашений между авиалиниями. В данном вопросе ИАТА выступает в качестве передатчика информации относительно авиалиний, желающих реализовать соглашения, и сама Ассоциация не является участником соглашений.

5) В отношении Организации Объединенных Наций ИАТА является неправительственной организацией категории II с консультативным статусом при Экономическом и Социальном Совете. Поэтому можно предположить, что она ответит на вопросы, касающиеся ее деятельности в области ее работы.

6) Справочник ИАТА, упоминаемый в пункте 6 "Перечня соглашений "Эйр-Родезия" с другими компаниями" в вышеупомянутой информационной записке, является справочником ИАТА по соглашениям с другими компаниями. Копия соответствующей части этого справочника прилагается [вторая пересмотренная страница 1, пересмотренная страница 11 и 33-я пересмотренная страница 16 (1 декабря 1973 года)] вместе с расшифровкой сокращенных названий авиалиний, употребляемых в справочнике. Тексты "Соглашения авиалиний о перевозке пассажиров" и "Соглашения авиалиний о перевозке грузов" прилагаются. Статья IX (2) каждого из этих соглашений предусматривает процедуру, в соответствии с которой авиалиния становится участником этих соглашений, а статья IX (4) а, 1 предусматривает возможность выхода любого участника в отношении всех участников или в отношении отдельного участника путем представления за 30 дней письменного уведомления. Согласно этой процедуре любая авиалиния, для которой эти соглашения действуют в отношении "Эйр-Родезия", может в течение 30 дней прекратить действия соглашения в отношениях между ней и "Эйр-Родезия".

11. Комитету был также представлен текст объяснительной записки, полученной от ИАТА, в отношении соглашений ИАТА и канадского права *vis-à-vis* резолюции 253 (1968) Совета Безопасности, а также текст положений Организации Объединенных Наций в отношении Родезии, изданный правительством Канады 20 декабря 1968 года в соответствии с актом Организации Объединенных Наций этого правительства.

12. В соответствии с решением Комитета на 191-м заседании был составлен следующий список, касающийся других вопросов, упомянутых в показаниях его преподавателя Дональда Мортон и г-жи Барбары Роджерс,

в отношении которых Комитет, возможно, пожелает начать расследование с соответствующими правительствами или международными организациями.

а) Возможность того, что Международная авиационная транспортная ассоциация (ИАТА) содействовала заключению соглашений в нарушение санкций, услуга, за которую компания "Эйр-Родезиа", согласно сообщениям, выплачивала вознаграждение.

б) Позиция и ответственность правительства Канады в отношении деятельности ИАТА, которая, возможно, противоречит резолюциям Совета Безопасности, имея в виду положения правила 37 "Указателя межлинейных соглашений ИАТА" (6 издание) и положения закона парламента Канады от 1945 года, в соответствии с которыми ИАТА была размещена в Канаде.

с) Обвинения в заключении сделок крупными кредитными компаниями с Южной Родезией, по-видимому, не расследованные правительством Соединенных Штатов.

д) Возобновление или продолжение операций в Южной Родезии компанией "Хертц Кар Рентал Ко." и, возможно, другими компаниями, названными в исследовании Фонда Карнеги.

е) Наличие некоторых "информационных отделений" международных авиакомпаний в Южной Родезии, которые в действительности, согласно обвинениям, занимаются коммерческой деятельностью. /Авиакомпании, упомянутые в этой связи: БОАК, "Алиталия", "Люфганза", "Панам", "Саут Африкен Эйр Уейз" и ТАП/.

ф) Наличие межлинейных соглашений о проходе (которые, согласно сообщениям, часто применялись без разрешения), с помощью которых должностные лица различных международных авиакомпаний получают беспланные билеты или билеты по сниженным ценам в Южную Родезию, а персонал компании "Эйр-Родезиа" получает билеты на аналогичных условиях для поездок в различные страны. Указывалось, что такие поездки в Южную Родезию и из нее облегчают, помимо прочего, туризм и последующие поступления иностранной валюты для незаконного режима.

г) Проведение "групповых поездок" в Южную Родезию различными авиакомпаниями, в результате которых в 1974 году режим получил около 6,3 млн. долл. США. /Авиакомпании, упомянутые в этой связи: "Эйр-Африк", "Эйр-Франс", БОАК, "Эфиопиан эйрлайнз", "Айбирия", "Люфганза", "Олимпик", "Панам", "САА", ТАП и ЮТА/.

н) Наличие представителей авиакомпаний, торговых и туристских агентств во многих странах за пределами Южной Родезии, которые с помощью издания брошюр, показа туристских фильмов, лекций и других средств способствуют поездкам в эту страну.

13. На 192-м заседании 1 мая 1974 года Комитет принял следующий текст записки, которую необходимо направить государствам регистрации соответствующих авиакомпаний, перечисленным в таблице 2 выше:

"Генеральный секретарь, по просьбе Комитета Совета Безопасности, учрежденного во исполнение резолюции 253 (1968) по вопросу о Южной Родезии, имеет честь обратить внимание на прилагаемый список из "Указателя межлинейных соглашений Международной ассоциации воздушного транспорта (6 издание).

На странице 16 Указателя перечислены те авиакомпании, которые вошли в пассажирские и/или грузовые соглашения ИАТА или в часть этих соглашений с компанией "Эйр-Родезия". В число этих авиакомпаний входят:

Названия соответствующих авиакомпаний

Комитет напоминает о том, что в пункте 6 резолюции 253 (1968) Совет Безопасности постановил, что "все государства-члены Организации Объединенных Наций должны воспрепятствовать самолетам авиационных компаний, учрежденным на их территории, и самолетам, зарегистрированным в этих государствах, или самолетам, зафрахтованным их гражданами, совершать полеты в Южную Родезию или из нее или иметь связи с любой авиационной компанией, учрежденной в Южной Родезии, или с самолетами, зарегистрированными в Южной Родезии".

Комитет был бы признателен, если бы правительство Его Превосходительства расследовало информацию, содержащуюся в Указателе ИАТА. Если информация, представленная Комитету, будет подтверждена, то в этом случае речь, по-видимому, будет идти о серьезном нарушении обязательных санкций, наложенных Советом Безопасности. Комитет считает, что в подобном случае прямой обязанностью государств-членов Организации Объединенных Наций, как и других государств, в соответствии с пунктом 6 резолюции 253 (1968), является предотвращение заключения и выполнения соглашений, заключенных авиакомпаниями с "Эйр-Родезия".

Поэтому Комитет был бы признателен правительству Его Превосходительства, если бы оно в срочном порядке расследовало этот вопрос и приняло все необходимые меры, в частности обеспечив прекращение действия любого соглашения между его авиакомпаниями или авиакомпаниями, расположенными на его территории, и "Эйр-Родезия", информировав об этом Комитет по возможности в течение двух месяцев.

Кроме того, Комитет будет приветствовать тексты законодательных или административных распоряжений, касающихся осуществления пункта 6 резолюции 253 (1968)".

14. Эта записка была передана соответствующим правительствам 13 мая 1974 года.

15. На 193-м заседании 8 мая 1974 года Комитет принял текст специального заявления по этому вопросу и постановил просить Генерального секретаря Организации Объединенных Наций передать от его имени этот текст Генеральному директору ИАТА. Комитет также постановил направить правительству Канады еще одну записку с просьбой расследовать этот вопрос. Ниже приводятся тексты записки Генерального секретаря и заявления Комитета:

i) Текст переданной записки Генерального секретаря

"Комитет Совета Безопасности, учрежденный во исполнение резолюции 253 (1968) по вопросу о Южной Родезии, просил меня передать Вам прилагаемое заявление о соглашениях авиакомпаний с "Эйр Родезия".

Комитет подчеркивает серьезность, с которой он рассматривает это дело о предполагаемом нарушении обязательных санкций, установленных Советом Безопасности. Комитет был бы признателен, если бы Вы в срочном порядке уделите этому вопросу наиболее пристальное внимание".

ii) Текст заявления Комитета

"1) Комитет Совета Безопасности, учрежденный во исполнение резолюции 253 (1968) по вопросу о Южной Родезии, обратил мое внимание на то, что по данным, имеющимся в Указателе соглашений между авиакомпаниями, "Эйр Родезия" вошла в межлинейные соглашения со многими другими авиакомпаниями.

2) Копия резолюции 253 (1968) Совета Безопасности прилагается, и Комитет обращает внимание ИАТА на пункт 6, в котором говорится следующее:

"постановляет, что все государства-члены Организации Объединенных Наций должны воспрепятствовать авиационным компаниям, учрежденным на их территориях, и самолетам, зарегистрированным в этих государствах, или самолетам, зафрахтованным их гражданами, совершать полеты в Южную Родезию или из нее или иметь связи с любой авиационной компанией, учрежденной в Южной Родезии, или с самолетами, зарегистрированными в Южной Родезии" / подчеркнутая эмфаза добавлена /".

3) Пункт 6 не ограничивается положениями пункта 3 этой резолюции, как это подразумевается в объяснительной записке, представленной Комитету со стороны ИАТА. Он является самостоятельным пунктом. Комитет придерживается того мнения, что на государства-члены Организации Объединенных Наций, как и на другие государства,

налагается четкое обязательство препятствовать заключению и выполнению их авиакомпаниями и самолетами межлинейных соглашений с "Эйр Родезия". Цитируемые в записке Правила, которые действуют в Канаде, относятся не только к перевозке товаров. В частности, соответствующая часть пункта 6 резолюции 253 (1968) отражена, хотя и не в такой формулировке, в разделе 12 этих Правил, в котором такое ограничение не содержится.

4) Комитет обращает внимание ИАТА также на пункт 4 постановляющей части резолюции 253 (1968), в котором речь идет о переводе средств лицам или органам в Южной Родезии, а также на резолюцию 277 (1970) Совета Безопасности, которая тоже прилагается, в частности, на пункт 9b, в котором говорится следующее:

"9. постановляет, что, в соответствии со статьей 41 Устава и для достижения цели прекращения этого мятежа, государства-члены Организации должны:

...

b) Немедленно прекратить всякое существующее транспортное сообщение в Южную Родезию и из нее".

5) В случае подтверждения информации, содержащейся в Указателе ИАТА, речь, по-видимому, будет идти о серьезном нарушении санкций, наложенных Советом Безопасности.

6) Поэтому Комитет был бы признателен, если бы ИАТА сообщила ему в срочном порядке о том, когда именно "Эйр Родезия" обратилась в ИАТА согласно статье IX (2) каждого из межлинейных соглашений о перевозках, и когда именно ИАТА информировала об этом участниц этих соглашений и когда именно и каким образом каждая из авиакомпаний, зарегистрированных в Указателе соглашений между авиакомпаниями ИАТА, выразила свое согласие в соответствии со статьей IX (2b).

7) Вы понимаете, что я обязан направить также копию этого письма правительству Канады. ИАТА зарегистрирована актом канадского парламента, и вполне возможно, что ИАТА по крайней мере способствовала, через систему межлинейных соглашений и программ агентств, совершению актов другими организациями, которые могут повлечь за собой серьезные нарушения санкций против Южной Родезии. Более того, возможно, что ИАТА сама могла действовать вопреки канадскому законодательству в этом вопросе.

8) Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уже направил письма нескольким правительствам, чьи авиакомпании, по-видимому, замешаны в этом деле. Комитет просил его, кроме

/...

того, заручиться активным содействием ИАТА в расследовании этого вопроса и, в случае подтверждения фактов, в прекращении участия Родезии в этих соглашениях. В качестве первого шага он просит ИАТА довести до сведения ее членов-авиакомпаний факты этого положения в целях прекращения любой связи с "Эйр Родезия" и прекращения в дальнейшем всех отношений с ней прямо или косвенно. При этом Комитет обращается, в частности, к ИАТА, имея в виду цели и задачи ИАТА, изложенные в статьях о присоединении, где в статье III (3) говорится:

"Сотрудничать с Международной организацией гражданской авиации и другими международными организациями".

9) Комитет надеется в скором времени получить ответ по возможности в течение двух месяцев".

16. В связи с этим Генеральный секретарь в соответствии с просьбой передал заявление Комитета, а также записку Канаде, включая копию письма Генерального секретаря Генеральному директору ИАТА.

17. От Берега Слоновой Кости было получено уведомление от 16 мая 1974 года и от Кувейта, Италии и Сирии были получены ответы, основная часть которых имеет следующее содержание:

i) Записка Кувейта от 15 мая 1974 года

"Компетентные власти Кувейта после проведения необходимого расследования убеждены, что заявление о том, что компания "Кувейт Эйруэйз Корпорейшн" якобы вступила в пассажирские и/или грузовые соглашения ИАТА или их части с компанией "Эйр Родезия", не имеет под собой никаких оснований.

Компания "Кувейт Эйруэйс Корпорейшн", как и все другие граждане и корпорации Кувейта, не имеет операций в Южной Родезии и не ведет никаких сделок с ее расистским режимом.

Правительство Кувейта, его граждане и корпорации строго соблюдают санкции, наложенные Советом Безопасности, и будут воздерживаться от принятия любых мер, которые могли бы придать видимость законности незаконному расистскому режиму меньшинства.

Кроме того, компания "Кувейт Эйруэйз Корпорейшн" уже информировала Международную ассоциацию воздушного транспорта, что она не имеет никаких сделок с компанией "Эйр Родезия" и не принимает авиационные билеты, выданные этой компанией.

Постоянный представитель государства Кувейт хотел бы выразить признательность Комитету Совета Безопасности за его бдительность и хотел бы заявить о своем полном сотрудничестве с Комитетом, с тем чтобы Комитет мог выполнять большие задачи, для которых он был создан. Постоянный представитель будет всегда с удовлетворением получать информацию по вопросам, входящим в компетенцию Комитета, и проводить необходимые расследования. Однако в настоящем случае Комитет может быть уверен в том, что нарушения санкций, наложенных Советом Безопасности, не происходит".

ii) Записка Италии от 20 мая 1974 года

"В этой связи Постоянный представитель Итальянской Республики имеет честь заверить, что содержание вышеупомянутой ноты уже было доведено до сведения правительства Италии.

В отношении просьбы Комитета по санкциям, касающейся текстов законодательства или административных положений, относящихся к осуществлению положений пункта 6 резолюции 253 (1968), Постоянный представитель Итальянской Республики имеет честь обратить внимание Комитета по санкциям на то, что правительство Италии приняло все необходимые меры для полного и всестороннего осуществления резолюции 253 (1968) чрезвычайным законом от 3 октября 1968 года, опубликованным в издании Официал Газет Итальянской Республики 3 октября 1968 года. Текст этого чрезвычайного закона, направленный в свое время Секретариату Организации, был опубликован Секретариатом в документе S/8786/Add.3 от 1 ноября 1968 года".

iii) Записка Сирии от 21 мая 1974 года

"Компания "Сириан Араб Эйрлайнз" никогда не вступала в пассажирские и/или грузовые соглашения ИАТА или их части с компанией "Эйр Родезия" и поэтому не имеет с ней никаких непосредственных или косвенных связей. Утверждения, содержащиеся в Указателе межлинейных соглашений Международной ассоциации воздушного транспорта, полностью неверны".

18. 21 мая Генеральный секретарь принял Генерального директора ИАТА, и в ходе этой встречи Генеральный директор дал заверения в том, что он примет все меры к тому, чтобы оказать Комитету любое возможное содействие.

19. От Генерального директора ИАТА было получено письмо от 30 мая 1974 года, основная часть которого воспроизводится ниже:

"Я представил ваше письмо и заявление Совета Безопасности вниманию Исполнительного комитета ИАТА на его недавнем средне-годовом заседании.

Как изложено в нашей объяснительной записке^{с/}, которая находится у вас, эта Ассоциация является канадской корпорацией, подчиняющейся положениям Организации Объединенных Наций в отношении Родезии (20 декабря 1968 года), опубликованным правительством Канады в целях осуществления резолюции 253 (1968) Совета Безопасности. Исполнительному Комитету было указано, что ИАТА при осуществлении некоторых чисто административных функций в соответствии с резолюциями Конференции по перевозкам, не нарушила эти положения. Это, без сомнения, вопрос толкования канадского права и мой генеральный адвокат может дать адвокату Организации Объединенных Наций любое необходимое объяснение. Я хотел бы подчеркнуть, что резолюции Конференции по перевозкам одобрены всеми соответствующими правительствами.

Тем не менее, и хотя резолюция Совета Безопасности в своих выражениях направлена государствам-членам Организации Объединенных Наций, я могу с удовлетворением заверить Вас, что ИАТА будет сотрудничать с Организацией Объединенных Наций и ее специализированными учреждениями в рамках статей ассоциации. В течение следующего месяца я буду в состоянии предоставить Вам информацию, затребованную в пункте 6 заявления Комитета по санкциям и проконсультировать Вас о действиях, предпринятых в ответ на пункт 8 заявления.

В заключение я должен поблагодарить Вас за то, что Вы любезно предоставили мне возможность обсудить лично с Вами различные аспекты этого вопроса, когда я находился в Нью-Йорке на прошлой неделе".

^{с/} См. пункт 11 выше.

20. От Пакистана и Японии были получены ответы, основная часть которых имеет следующее содержание:

i) Записка Пакистана от 11 июня

"Постоянный представитель Пакистана при Организации Объединенных Наций, ... ссылаясь на письмо Генерального секретаря от 13 мая 1974 года, касающееся соглашений о пассажирских и/или грузовых перевозках между пакистанской корпорацией международных авиалиний и "Эйр Родезия", имеет честь сообщить ему, что правительство Пакистана после должного расследования этого вопроса передало следующее сообщение:

"Пакистан интернейшл эйрлайнс" является членом ИАТА с 1955 года. "Эйр Родезия" присоединилась к этому многостороннему соглашению в 1968 году. Согласие со стороны "Пакистан интернейшл эйрлайнс" на присоединение "Эйр Родезия" к многостороннему межлинейному соглашению ИАТА было, по видимому, ошибочно передано каким-нибудь должностным лицом, несмотря на уведомление правительства о санкциях против Южной Родезии. 20 мая 1974 года "Пакистан интернейшл эйрлайнс" направила в адрес Секретариата ИАТА письмо, в котором говорится об аннулировании нашего межлинейного соглашения по отношению к "Эйр Родезия".

ii) Записка Японии от 21 июня 1974 года

"Постоянный представитель Японии, ... ссылаясь на ноту Генерального секретаря от 13 мая 1974 года относительно участия "Джапан эйр лайнз" в межлинейных соглашениях ИАТА с "Эйр Родезия", имеет честь сообщить Генеральному секретарю о расследовании, проведенном правительством Японии, и последующем действии "Джапан эйр лайнз", осуществленном в ответ на вышеупомянутую ноту Генерального секретаря, следующее:

1) "Джапан эйр лайнз" присоединилась к межлинейным соглашениям ИАТА в феврале 1954 года. Поскольку "Эйр Родезия" присоединилась к межлинейным соглашениям ИАТА в марте 1968 года, "Джапан эйр лайнз", в соответствии с положениями соглашений ИАТА, была вынуждена заключить межлинейные соглашения с "Эйр Родезия".

2) Немедленно откликнувшись на ноту Генерального секретаря, переданную правительством Японии, "Джапан эйр лайнз" в телеграмме от 3 июня 1974 года приняла необходимые меры, уведомив Международную авиатранспортную ассоциацию и "Эйр Родезия" о своем решении прекратить действие межлинейных соглашений ИАТА о пассажирских и/или грузовых перевозках с "Эйр Родезия", которое вступит в силу 2 июля 1974 года. Текст этой телеграммы прилагается.

Постоянный представитель Японии имеет честь далее заявить следующее:

1) Правительство Японии на одном из заседаний кабинета в 1968 году решило принять необходимые меры для осуществления резолюции 253 Совета Безопасности немедленно после ее принятия.

2) В соответствии с этим решением Министерство транспорта направило в июне 1968 года "Джапан эйр лайнз", единственной авиакомпании страны, осуществляющей регулярные международные воздушные перевозки, письмо, в котором она обратила внимание "Джапан эйр лайнз" на соответствующие положения резолюции 253 (1968) Совета Безопасности и просила "Джапан эйр лайнз" не заниматься воздушными перевозками товаров в Южную Родезию и из нее, не осуществлять воздушного сообщения с Южной Родезией и не вступать также в соглашения с авиакомпаниями Южной Родезии.

3) В осуществление этого требования правительства Японии "Джапан эйр лайнз" никогда не продавала билетов пассажирам, летящим в Южную Родезию, и не соглашалась перевозить грузы, предназначенные для Южной Родезии.

Постоянный представитель Японии заверяет Генерального секретаря, что правительство Японии намерено продолжать полное сотрудничество с Организацией Объединенных Наций в деле осуществления резолюции 253 (1968) Совета Безопасности.

Текст телеграммы "Джапан эйр лайнз"

"Настоящим уведомляем Вас, что, в соответствии с подпунктом (4) (А) (I) статьи IX Межлинейных соглашений ИАТА о пассажирских и грузовых перевозках, "Джапан эйр лайнз" выходит из этих соглашений по отношению к "Эйр Родезиа корпорейшн", начиная со 2 июля 1974 года".

21. На 201-м заседании 27 июня 1974 года представитель Франции сделал следующее заявление:

"Моя делегация передала французским властям тексты заявлений, сделанных в Комитете в апреле этого года его преподобием Мортонем и г-жой Роджерс и касающихся соглашений, которые заключались через посредство ИАТА с "Эйр Родезиа" многочисленными авиакомпаниями, среди которых было несколько французских.

Я могу сообщить Комитету, что в ходе совещания, которое происходило в министерстве иностранных дел, было решено, чтобы власти, ведающие деятельностью французских авиакомпаний, предложили последним соблюдать режим санкций, установленный резолюцией 253 (1968) Совета Безопасности, что предполагает, в частности, денонсирование соглашений ИАТА.

В том, что касается "комплексных турне", которые также были предметом высказанных в Комитете замечаний, французским компаниям было предложено воздерживаться в будущем от какого бы то ни было планирования такой деятельности".

22. На этом же заседании представитель Соединенных Штатов Америки зачитал письмо, адресованное старшему юрисконсульту Федерального управления авиации Соединенных Штатов, президентам всех американских авиакомпаний, имеющих крупные самолеты, и всем соответствующим учреждениям. Ниже приводится текст этого письма:

"Мы направляем настоящее письмо Вам, а также президентам всех авиатранспортных компаний Соединенных Штатов, использующих крупные самолеты. Наше внимание было обращено на ряд якобы имевших место нарушений Специального правила 21 Федерального управления авиации (СФАР 21). СФАР 21 было принято для проведения в жизнь правительственного распоряжения 11419 (от 29 июля 1968 года), которое, в свою очередь, было издано во исполнение резолюции 253 (1968) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, принятой 29 мая 1968 года. СФАР 21 касается некоторых запрещенных сделок с Южной Родезией, и в его разделе 2 говорится:

"с) Ни одна американская авиатранспортная компания не может использовать какой бы то ни было летательный аппарат и ни одно лицо не может использовать какой бы то ни было летательный аппарат, принадлежащий любому лицу, подпадающему под юрисдикцию Соединенных Штатов Америки, или зафрахтованный им, или зарегистрированный в соответствии с законами Соединенных Штатов:

- 1) для полетов в Южную Родезию и из нее; или
- 2) в согласии с любой авиатранспортной компанией, учрежденной, или с любым летательным аппаратом, зарегистрированным в Южной Родезии, будь то путем совершения связующих полетов, заключения соглашения между авиалиниями, заключения комплексного контракта, продажи билетов или каких-либо других способов участия.

d) Запрещения, содержащиеся в настоящем разделе, относятся к владельцам, нанимателям, летчикам или фрахтующим летательные аппараты и к любым другим должностным лицам, служащим или агентам любого из них, которые участвуют в запрещенной перевозке или операции.

e) Кроме того, запрещается любая перевозка или операция, целью которой является уклонение от любого запрещения, содержащегося в настоящем разделе".

Правительственное распоряжение II4I9 от 29 июля 1968 года налагает ответственность за исполнение этого положения на министерство транспорта, которое, в свою очередь, возлагает ее на Федеральное управление авиации.

Мы особенно занимаемся вопросом соглашений между авиакомпаниями как двусторонних, так и многосторонних с компанией "Эйр Родезия". Не меньшее внимание мы уделяем и деятельности агентов пассажирских авиалиний, которые продают билеты на самолеты компании "Эйр Родезия". Начато проведение ряда расследований.

Мы просим Вас предоставить нам помощь для обеспечения того, чтобы авиакомпания или заинтересованное учреждение действовали в полном соответствии с СФАР 2I.

Если у Вас имеются какие-либо вопросы или если мы можем быть в чем-нибудь Вам полезными, просим сообщить нам об этом".

23. На этом же заседании Комитет постановил, что секретарь Комитета должен войти в контакт с его преподобием Мортонем в целях получения дальнейшего разъяснения в отношении других аспектов его показаний, как указано в Комитете, и воспроизведенных в пункте II выше. Комитет также постановил подготовить для рассмотрения записки в целях передачи их соответствующим правительствам в отношении вопросов, упомянутых в подпунктах e и g этого списка.

24. Секретарем Комитета было направлено письмо от 2 июля 1974 года на имя его преподобия Мортонна.

25. Ответы были получены от Генерального директора ИАТА, Исландии, Федеративной Республики Германии, Колумбии, Чехословакии, Таиланда, Люксембурга, Польши, Турции и Австрии, основные части которых имеют следующее содержание:

1) Письмо Генерального директора ИАТА от 1 июля 1974 года

"Позвольте мне сослаться на Ваше письмо от 9 мая 1974 года и на мое предварительное подтверждение от 30 мая 1974 года по вопросу о заявлении Комитета по санкциям Организации Объединенных Наций, учрежденного во исполнение резолюции 253 (1968) Совета Безопасности.

В соответствии с решением, принятым на состоявшемся в середине года заседании Исполнительного комитета в Колорадо-Спрингс, я рекомендовал авиакомпаниям, участвующим в Соглашении между авиакомпаниями ИАТА и в Программе агентств ИАТА, чтобы ИАТА прекратила с 1 июля 1974 года выполнять какие бы то ни было функции, возложенные на нее согласно соответствующим резолюциям Транспортной конференции ИАТА, в отношении компании "Эйр Родезия" и агентств, расположенных в Родезии.

Кроме того, я обратился с просьбой к членам ИАТА и авиатранспортным компаниям, не являющимся ее членами, которые договорились с компанией "Эйр Родезия" по Соглашению между авиакомпаниями о расторжении их соглашений, а также попросил наших членов, имеющих агентов в Родезии в соответствии с Программой агентств ИАТА, ликвидировать эти должности.

Отделам ИАТА, занимающимся этими вопросами, были направлены соответствующие инструкции.

Как Вы понимаете, ИАТА приняла эти меры в соответствии со своей политикой сотрудничества с Организацией Объединенных Наций и ее специализированными учреждениями, хотя, как я указывал ранее, я совершенно уверен в том, что участие ИАТА в выполнении этих программ неизменно осуществлялось согласно соответствующему канадскому законодательству, которому Ассоциация подчинена.

В ответ на запрос, содержащийся в пункте 6 заявления Комитета Совета Безопасности, я прилагаю документ, в котором содержатся подробные ответы на заданные вопросы.

Приложение

А. Компания "Эйр Родезия" впервые обратилась к ИАТА с просьбой об участии в Многосторонних транспортных соглашениях между авиакомпаниями (перевозка пассажиров и грузов) 30 октября 1967 года.

В. ИАТА информировала стороны в Соглашениях о том, что "Эйр Родезия" подала заявление об участии 23 ноября 1967 года.

С. Ниже приводится список авиакомпаний, которые стали сторонами в этих Соглашениях в отношении компании "Эйр Родезия", и против каждого названия указана дата извещения о соглашении, полученного от этих компаний (или от "Эйр Родезия"). Каждое такое извещение было направлено письмом или по связи телекс на имя ИАТА; при этом обычно была приложена копия для другой стороны.

<u>Группа</u>	<u>Страны или районы*</u>	
1. Aviacion y Comercio, S.A.	Испания	1 сентября 1968 года
Indian Airlines	Индия	2 марта 1968 года
New Zealand National Airways	Новая Зеландия	1 мая 1968 года
Air Comores	Коморские острова	1 января 1971 года
2. Air Ceylon, Ltd.	Шри Ланка	1 июля 1968 года
Allegheny Airlines, Inc.	Соединенные Штаты	1 мая 1968 года
Royal Air Maroc	Марокко	1 мая 1968 года
EL AL Israel Airlines, Ltd.	Израиль	1 мая 1968 года
Nordair, Ltd.	Канада	1 июля 1969 года
Aloha Airlines, Inc.	Соединенные Штаты	1 сентября 1968 года
Wien Air Alaska, Inc.	Соединенные Штаты	3 марта 1969 года
3. The Flying Tiger Line, Inc.	Соединенные Штаты	1 января 1971 года
Seaboard World Airlines, Inc.	Соединенные Штаты	2 марта 1968 года

* Колонка, в которой указаны страны или районы, была добавлена секретариатом для облегчения справок.

<u>Группа</u>	<u>Страны или районы</u>	
4. American Airlines, Inc.	Соединенные Штаты	2 марта 1968 года
Air Canada	Канада	1 мая 1968 года
Air France	Франция	1 мая 1968 года
Air-India	Индия	2 марта 1968 года
Aeronaves de Mexico, S.A.	Мексика	1 июля 1968 года
Aerolineas Argentinas	Аргентина	1 мая 1968 года
Alaska Airlines, Inc.	Соединенные Штаты	1 мая 1971 года
Aerovias Nacionales de Colombia, S.A. (AVIANCA)	Колумбия	1 июля 1968 года
FINNAIR Oy	Финляндия	1 сентября 1968 года
ALITALIA, Linee Aeree Italiane	Италия	1 июля 1968 года
Braniff Airways, Ltd.	Соединенные Штаты	1 мая 1971 года
Air Botswana (Pty.), Ltd.	Ботсвана	1 июля 1973 года
Continental Airlines, Inc.	Соединенные Штаты	1 января 1971 года
CP Air (Canadian Pacific-Air)	Канада	2 марта 1968 года
Cathay Pacific Airways, Ltd.	Гонконг	2 марта 1968 года
Cyprus Airways, Ltd.	Кипр	1 мая 1968 года
Delta Air Lines, Inc.	Соединенные Штаты	2 марта 1968 года
Empresa de Transportes Aereos de Angola, SARL	Ангола	1 июля 1968 года
Eastern Air Lines, Inc.	Соединенные Штаты	2 марта 1968 года
Flugfelag Islands, H.F. (ICELANDAIR)	Исландия	2 марта 1968 года
P.N. Garuda Indonesian Airways	Индонезия	3 марта 1971 года
Hawaiian Airlines, Inc.	Соединенные Штаты	1 января 1969 года
Iberia, Lineas Aereas de Espana, S.A.	Испания	1 сентября 1968 года
Aerolinee ITAVIA	Италия	2 марта 1968 года
Air Inter	Франция	3 марта 1969 года

/...

<u>Группа</u>	<u>Страны или районы</u>	
4. Japan Air Lines Co., Ltd.	Япония	2 марта 1968 года
Air Jamaica (1968), Ltd.	Ямайка	3 марта 1971 года
Korean Air Lines, Inc.	Республика Корея	1 января 1970 года
KLM Royal Dutch Airlines	Нидерланды	2 марта 1968 года
Kuwait Airways Corp.	Кувейт	1 июля 1968 года
LUXAIR	Бельгия	1 января 1969 года
Deutsche Lufthansa, A.G.	Федеративная Республика Германии	2 марта 1968 года
Leeward Islands Air Transport Services, Ltd.	Антигуа-Вест Индия	1 января 1969 года
ALM - Dutch Antillean Airlines	Нидерландские Антильские острова	1 января 1971 года
Polish Airlines (LOT)	Польша	1 мая 1968 года
AIR MADAGASCAR	Мадагаскар	1 мая 1968 года
Middle East Airlines Airliban	Ливан	2 марта 1968 года
Malasian Airlines System	Малайзия	1 июля 1972 года
National Airlines, Inc.	Соединенные Штаты	1 мая 1968 года
Northwest Airlines, Inc.	Соединенные Штаты	1 мая 1968 года
Olympic Airways, S.A.	Греция	1 мая 1968 года
Ceskoslovenske Aerolinie	Чехословакия	1 сентября 1970 года
Austrian Airlines	Австрия	3 марта 1971 года
Ozark Air Lines, Inc.	Соединенные Штаты	1 июля 1968 года
Pan American World Airways, Inc.	Соединенные Штаты	2 марта 1968 года
Pakistan International Airways Corp.	Пакистан	1 мая 1968 года
Philippine Air Lines, Inc.	Филиппины	1 сентября 1969 года
Air Malawi, Ltd.	Малави	2 марта 1968 года
Zambia Airways Corp.	Замбия	1 мая 1968 года
Syrian Arab Airlines	Сирия	1 ноября 1968 года
VARIG, S.A.	Бразилия	2 марта 1968 года

<u>Группа</u>	<u>Страны или районы</u>	
4. Air Afrique	Берег Слоновой Кости	1 ноября 1968 года
Hughes Air Corp. (d/b/a Air West)	Соединенные Штаты	1 сентября 1968 года
South African Airways	Южная Африка	2 марта 1968 года
SABENA	Бельгия	2 марта 1968 года
Southern Airways, Inc.	Соединенные Штаты	1 июля 1968 года
Singapore Airlines, Ltd.	Сингапур	1 июля 1972 года
Swiss Air Transport Co., Ltd.	Швейцария	2 марта 1968 года
Saudi Arabian Airlines	Саудовская Аравия	1 июля 1968 года
Thai Airways International, Ltd.	Таиланд	1 июля 1968 года
Turk Hava Yollari	Турция	1 июля 1968 года
Trans-Mediterranean Airways	Ливан	1 июля 1968 года
DETA - Linhas Aereas de Moçambique	Мозамбик	1 мая 1968 года
Transportes Aereos Portugueses SARL	Португалия	2 марта 1968 года
Trans World Airlines, Inc.	Соединенные Штаты	2 марта 1968 года
Transair, Ltd.	Канада	1 мая 1972 года
United Air Lines, Inc.	Соединенные Штаты	1 мая 1968 года
Air Manila, Inc.	Филиппины	1 ноября 1972 года
Union de Transportes Aériens (UTA)	Франция	2 марта 1968 года
Western Airlines, Inc.	Соединенные Штаты	1 июля 1971 года
5. Air Cape (Pty.), Ltd.	Южная Африка	1 июля 1971 года
6. Maersk Air	Дания	1 января 1973 года

* * *

/...

ЗАМЕЧАНИЯ:

Группа

- 1: СОГЛАШЕНИЯ О ПЕРЕВОЗКЕ КАК ПАССАЖИРОВ, ТАК И ГРУЗОВ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ СТАТЬИ III КАЖДОГО ИЗ НИХ, имеют силу для обоих участвующих в них перевозчиков. (Это эквивалент бывшего основного Транспортного соглашения между авиакомпаниями ИАТА.)
- 2: СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ И СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ (ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ СТАТЬИ III ЭТИХ СОГЛАШЕНИЙ) имеют силу для обоих участвующих в них перевозчиков. (Это эквивалент бывшего основного Транспортного соглашения между авиакомпаниями ИАТА и Дополнительного соглашения о перевозке багажа.)
- 3: СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ (ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ЕГО СТАТЬИ III) И СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ имеют силу для обоих участвующих в них перевозчиков. (Это эквивалент бывшего основного Транспортного соглашения между авиакомпаниями ИАТА и Дополнительного соглашения о погрузке и разгрузке.)
- 4: КАК ПОЛНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ, ТАК И ПОЛНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ имеют силу для обоих участвующих в них перевозчиков. (Это эквивалент бывшего основного Транспортного соглашения между авиакомпаниями ИАТА и Дополнительного соглашения о перевозке багажа и Дополнительного соглашения о погрузке и разгрузке.)
- 5: ЛИШЬ СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ имеет силу для обоих участвующих в нем перевозчиков. (Этому строго не эквивалентен ни один из договоров в соответствии с бывшими соглашениями; однако это эквивалентно только касающимся пассажирских перевозок положениям бывшего основного Транспортного соглашения между авиакомпаниями ИАТА и Дополнительного соглашения о перевозке багажа. Статья III не имеет силы для обеих сторон, если один из перевозчиков ссылается на свои внутренние правила.)
- 6: ЛИШЬ СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗА имеет силу для обоих участвующих в нем перевозчиков. (Этому строго не эквивалентен ни один из договоров в соответствии с бывшими соглашениями; однако это эквивалентно только касающимся перевозки груза положениям бывшего основного транспортного соглашения между авиакомпаниями ИАТА и Дополнительного соглашения о погрузке и разгрузке.)"

ii) Нота Исландии от 1 июля 1974 года

"Постоянное представительство Исландии при Организации Объединенных Наций имеет честь, ссылаясь на ноту Генерального секретаря от 13 мая 1974 года, информировать его о том, что 5 июня 1974 года компания Исландер расторгла Транспортное соглашение между авиакомпаниями ИАТА между компанией "Исландер" и корпорацией "Эйр Родезия". Поэтому в настоящее время между "Исландер" и "Эйр Родезия Корпорейшен" не существует каких-либо соглашений".

iii) Нота Федеративной Республики Германии от 3 июля 1974 года

"Исполняющий обязанности Постоянного представителя Федеративной Республики Германии при Организации Объединенных Наций ..., ссылаясь на ноту Генерального секретаря от 13 мая 1974 года, а также ссылаясь на свою собственную ноту от 6 июня 1974 года, касающуюся Справочника транспортных соглашений между авиакомпаниями ИАТА (6-е издание), имеет честь информировать Генерального секретаря о нижеследующем:

Для заключения соглашений между авиакомпаниями обычно не требуется одобрения федерального правительства. Таким образом, до получения ноты Генерального секретаря о таком соглашении между "Дейче Люфтханза Аг." и "Эйр Родезия" федеральному правительству не было известно. Однако до получения информации о Комитете Совета Безопасности федеральное правительство немедленно приняло необходимые меры для проверки совместимости указанного соглашения с санкциями Совета Безопасности. Как только будут получены окончательные результаты этого расследования, они будут немедленно сообщены".

iv) Нота Колумбии от 8 июля 1974 года

"Постоянное представительство Колумбии при Организации Объединенных Наций..., ссылаясь на записку Генерального секретаря от 13 мая 1974 года, имеет честь заявить, что д-р Эрнесто Васкуэз Роша, Генеральный секретарь "Аэрсвиас Насионалес де Колумбия" (AVIANCA), отметил, что данная компания должным образом информировала Международную авиатранспортную ассоциацию (ИАТА) о расторжении соглашения о перевозке пассажиров и грузов, подписанного с "Эйр Родезия".

v) Нота Чехословакии от 9 июля 1974 года

"Постоянный представитель Чехословацкой Социалистической Республики при Организации Объединенных Наций..., ссылаясь на ноту Генерального секретаря от 13 мая 1974 года, касающуюся соглашений ИАТА о перевозке пассажиров и/или грузов с компанией "Эйр Родезия", имеет честь сообщить следующее:

Чехословацкая Социалистическая Республика не признает незаконного режима в Южной Родезии, не поддерживает с ним дипломатических и любых других отношений и неизменно осуществляет все положения резолюции 253 (1968) Совета Безопасности, о чем правительство Чехословацкой Социалистической Республики имело честь сообщать в своих предыдущих ответах на ноты Генерального секретаря.

Расследования, предпринятые компетентными чехословацкими властями в отношении информации, содержащейся в вышеуказанной ноте Генерального секретаря от 13 мая 1974 года, установили, что между чехословацкой "Авиакомпанией ЧСА" и компанией "Эйр Родезия" не происходит никаких межлинейных перевозок. Чехословацкая "Авиакомпания ЧСА" является одной из сторон в многостороннем транспортном соглашении ИАТА, к которому присоединилась авиационная компания "Эйр Родезия". 19 апреля 1974 года чехословацкая "Авиакомпания ЧСА" заявила, что указанное многостороннее соглашение недействительно в отношении "Эйр Родезия".

Правительство Чехословацкой Социалистической Республики хотело бы воспользоваться случаем, чтобы еще раз выразить свою полную поддержку всем мерам, принятым Организацией Объединенных Наций, с тем чтобы помочь народу Южной Родезии достичь осуществления его неотъемлемых прав, подтвержденных в Декларации о предоставлении независимости колониальным странам и народам".

vi) Нота Таиланда от 10 июля 1974 года

"Временный поверенный в делах Постоянного представительства Таиланда при Организации Объединенных Наций... имеет честь сослаться на записку /Генерального секретаря/ от 13 мая 1974 года, в которой обращается внимание правительства Его Величества короля Таиланда, по просьбе Комитета Совета Безопасности по вопросу о Южной Родезии, на стр.16 Указателя (6-е издание) межлинейных соглашений Международной авиатранспортной ассоциации, в котором Тай Эйрвейз Интернэшнл, Лтд.", включена в список компаний, заключивших соглашения ИАТА о перевозке пассажиров и грузов с "Эйр Родезия".

/...

Временный поверенный имеет честь информировать Генерального секретаря о том, что данный вопрос должным образом был передан в Министерство иностранных дел в Бангкоке и к настоящему времени был получен следующий ответ:

1. Правительство Его Величества последовательно и полностью выполнило резолюции Совета Безопасности Организации Объединенных Наций по Южной Родезии, включая резолюцию 253 (1968).

2. Были проведены расследования характера и существа информации, содержащейся на стр.16 указателя. Были выявлены следующие факты:

2.1 "Тай Эйрвейз Интернэшнл, Лтд" в течение многих лет была участником многосторонних транспортных соглашений между авиакомпаниями (перевозка пассажиров и грузов) ИАТА. Однако "Эйр Родезия" впоследствии также стала стороной в данном соглашении.

2.2 По получении излагавшейся выше информации и принимая во внимание политику правительства Его Величества и его четкую позицию по данному вопросу, "Тай Эйрвейз Интернэшнл, Лтд.", 3 июня 1974 года уведомила Международную авиатранспортную ассоциацию (ИАТА) о своем решении немедленно прекратить свое участие в многосторонних транспортных соглашениях между авиакомпаниями (перевозка пассажиров и грузов), в том что касается "Эйр Родезиан Корпорейшн".

2.3 Приводимое выше решение "Тай Эйрвейз Интернэшнл, Лтд.", было затем в виде меморандума (TS-52/1502) от 12 июня 1974 года передано Администратором службы сообщений ИАТА всем участникам и неучастникам соглашений ИАТА между авиакомпаниями".

vii) Нота Люксембурга от 11 июля 1974 года

"Постоянный представитель Люксембурга при Организации Объединенных Наций... имеет честь сослаться на записку Генерального секретаря от 13 мая 1974 года, касающуюся некоторых авиакомпаний, которые заключили соглашение с компанией "Эйр Родезия".

В этой связи следует отметить, что соглашение между авиакомпанией "Люксембург Луксэйр" и авиакомпанией "Эйр Родезия" было аннулировано с 1 июля 1974 года".

viii) Дополнительная нота Таиланда от 12 июля 1974 года

"Временный поверенный в делах Постоянного представительства Таиланда при Организации Объединенных Наций ..., ссылаясь на записку /Генерального секретаря/ от 10 июля 1974 года, в которой, в частности, содержится ссылка на меморандум (TS-52/1502) от 12 июня 1974 года от Администратора службы сообщений ИАТА всем участникам и неучастникам соглашений ИАТА между авиакомпаниями о немедленном прекращении участия "Тай Эйрвейз Интернэшнл, Лтд.", в многосторонних транспортных соглашениях между авиакомпаниями (перевозка пассажиров и грузов) ИАТА в том, что касается "Эйр Родезия Корпорейшн", имеет честь препроводить при этом Генеральному секретарю копию текста данного меморандума и просить Генерального секретаря любезно передать его Комитету Совета Безопасности по вопросу о Южной Родезии для его информации.

Приложение

Текст меморандума Администратора службы сообщений ИАТА
от 12 июня 1974 года

"Тай Эйрвейз Интернэшнл, Лтд., своим письмом от 3 июня 1974 года сообщила ИАТА о том, что она немедленно перестает быть участником многосторонних транспортных соглашений между авиакомпаниями (перевозка пассажиров и грузов) в том, что касается "Эйр Родезия Корпорейшн".

2. "Флугфелаг Айлендс Х.Ф." (АЙСЛЕНДЕР) в своем письме от 5 июня 1974 года сообщила ИАТА о том, что в соответствии со статьей IX, подпункт 4а 1, многосторонних транспортных соглашений между авиакомпаниями (перевозка пассажиров и грузов) ИАТА она прекращает свое участие в этих соглашениях в том, что касается "Эйр Родезия Корпорейшн", начиная с 5 июля 1974 года.

3. "Турк Хава Ялари А.О." в своем письме от 6 июня 1974 года сообщила ИАТА о том, что, начиная с 1 июля 1974 года, она прекращает свое участие в многосторонних транспортных соглашениях между авиакомпаниями (перевозка пассажиров и грузов) в том, что касается "Эйр Родезия".

4. Хьюз Эйр Корпорейшн (d/b/a Эйрвест) в письме от 7 июня 1974 года сообщила ИАТА о том, что она немедленно прекращает свое участие в Многосторонних транспортных соглашениях между авиакомпаниями (перевозка пассажиров и грузов) в том, что касается "Эйр Родезия Корпорейшн".

/...

5. "Аэровиас Националес де Колумбия, С.А." в телефонном сообщении от 10 июня 1974 года сообщила ИАТА о том, что она немедленно прекращает свое участие в многосторонних транспортных соглашениях между авиакомпаниями (перевозка пассажиров и грузов) в том, что касается "Эйр Родезия Корпорейшн".

ix) Нота Польши от 15 июля 1974 года

"Постоянное представительство Польской Народной Республики при Организации Объединенных Наций..., ссылаясь на записку [Генерального секретаря] от 13 мая 1974 года, касающуюся соглашений ИАТА о перевозке пассажиров и грузов с "Эйр Родезия", по поручению своего правительства имеет честь заявить следующее:

Государственные органы, несущие ответственность за гражданские авиатранспортные перевозки в Польской Народной Республике, получив информацию от польской авиакомпании "ЛОТ" о соглашении по перевозке пассажиров и грузов, заключенном с "Эйр Родезия" в рамках Многосторонних соглашений ИАТА, немедленно отвергли это соглашение и объявили его не имеющим силы. Польская авиакомпания "ЛОТ" немедленно расторгла соглашение и, после осуществленного ранее расторжения этого соглашения о перевозках пассажиров между авиакомпаниями, не поддерживает никаких контактов с "Эйр Родезия".

x) Нота Турции от 15 июля 1974 года

"Ссылаясь на наше сообщение от 13 мая 1974 года, касающееся Многосторонних транспортных соглашений между авиакомпаниями ИАТА о перевозке пассажиров и грузов, которые были заключены "Тёркиш Эйрлайнз" и "Эйр Родезия", имею честь сообщить вам о том, что "Тёркиш Эйрлайнз", начиная с 1 июля 1974 года, прекратила свое участие в этих соглашениях в том, что касается "Эйр Родезия". Копия письма "Тёркиш Эйрлайнз Инк." от 6 июня 1974 года, содержащего уведомление ее родезийскому партнеру о своем решении, прилагается.

Пользуюсь данной возможностью для того, чтобы в протокол был внесен тот факт, что правительство Турции полно решимости по-прежнему выполнять меры, принятые к настоящему времени Советом Безопасности в отношении незаконного режима в Зимбабве. Исходя из этого, правительство Турции своим декретом от 18 ноября 1968 года кодифицировало эти меры, содержащиеся в резолюции 253 (1968) Совета Безопасности. Текст данного декрета правительства Турции был передан Секретариату Организации Объединенных Наций нашей нотой № 1519/1019 от 13 декабря 1968 года.

/...

Что касается соглашения между "Тёркиш Эйрлайнз" и "Эйр Родезия", то оно было заключено 24 апреля 1968 года задолго до принятия резолюции 253 (1968) Совета Безопасности и последующего декрета правительства. Инициатива такого соглашения была получена от Родезии 30 ноября 1967 года. В высшей степени специальный характер этих соглашений и тот факт, что обычно они не заключаются на уровне правительств, а вступают в силу посредством обмена письмами между компаниями, объясняют тот факт, что о данном вопросе не было известно и он не был доведен до сведения правительства Турции.

Буду признателен, если Ваше Превосходительство сможет передать данную информацию Комитету, учрежденному во исполнение резолюции 253 (1968) Совета Безопасности по вопросу о Южной Родезии, и распространить это письмо в качестве официального документа Совета Безопасности".

Приложение

Текст письма Тёркиш Эйрлайнз Инк. управляющему Службой сообщений Эйр Родезия, Солсбери, Южная Родезия

В соответствии со статьей IX, подпункт 4а i Многосторонних транспортных соглашений между авиакомпаниями (перевозка пассажиров и грузов "Тёркиш Эйрлайнз Инк". любезно информирует Вас о том, что, начиная с 1 июля 1974 года, она прекращает участие в данных соглашениях в том, что касается компании "Эйр Родезия".

xi) Нота Австрии от 17 июля 1974 года

"Постоянный представитель Австрии при Организации Объединенных Наций имеет честь сослаться на информацию, содержащуюся в указателе (6-е издание) Многосторонних соглашений Международной авиатранспортной ассоциации.

Расследования, проведенные компетентными властями Австрии, показали, что действительно имеется Многостороннее соглашение ИАТА, заключенное между "Остриен Эйрлайнз" и "Эйр Родезия". "Остриен Эйрлайнз" объяснила австрийским властям, что во время подписания соглашения она не считала, что заключение Многостороннего соглашения с "Эйр Родезия" противоречит резолюции 253 (1968) Совета Безопасности в силу того, что данное соглашение ограничилось взаимным признанием авиатранспортных документов.

По просьбе австрийского правительства "Остриен Эйрлайнз" аннулировала Многостороннее соглашение ИАТА с "Эйр Родезия", начиная с 9 июля 1974 года".

/...

26. В письме от 23 июля 1974 года его преподобие Мортон представил дополнительную информацию, запрошенную Комитетом на 201-м заседании. Информация была взята из справочника United Touring Company Southern Africa Agents' Manual: 1973/74, в котором указывалось, что существует действующая компания в Малави, заморское отделение в Австралии, Федеративной Республике Германии и Соединенном Королевстве и заморские представительства в Канаде, Японии, Мексике, Сингапуре и Соединенных Штатах Америки - все они оказывают содействие туризму в Южной Родезии. Заморское представительство в каждой из соответствующих стран указано под названием "WDI Mundy, Inc.", которое, по заявлению его преподобия Мортонна, является еще одним названием в целях содействия родезийскому туризму.

27. Дополнительная информация, представленная его преподобием Мортонном, была включена в текст записки, предложенной для передачи соответствующим правительствам, как указано в пункте 21 выше. Во время подготовки настоящего доклада полный текст записки все еще находился на рассмотрении.

28. От Дании, Корейской Республики, Федеративной Республики Германии, Нидерландов, Новой Зеландии, Индии, Марокко, Саудовской Аравии, Италии и Кении (от имени также Уганды и Объединенной Республики Танзания) были получены ответы, основная часть которых приводится ниже:

1) Nota Дании от 24 июля 1974 года

"В результате расследования, проведенного министерством иностранных дел Дании, было выявлено следующее:

Частная датская авиакомпания "Маерск эйр" присоединилась к многосторонним транспортным соглашениям ИАТА в отношении "Эйр Родезия" в октябре 1972 года, когда "Маерск эйр" была признана в качестве ассоциированного члена ИАТА и участника многосторонних соглашений ИАТА по грузовым перевозкам. В соответствии с правилами ИАТА компания "Маерск эйр" направила тогда авиатранспортным компаниям, которые являются членами ИАТА, стандартную ноту, в которой содержалась просьба выразить их согласие признать "Маерск эйр" в качестве участника вышеупомянутых соглашений ИАТА. Компания "Маерск эйр" получила, в частности, согласие "Эйр Родезия", однако она никогда не осуществляла перевозок в Южную Родезию или из Южной Родезии, не выдавала и не принимала билеты или транспортные накладные на грузо-пассажирские перевозки компанией "Эйр Родезия", не осуществляла в какой-либо форме экономические операции с компанией "Эйр Родезия".

27 мая 1974 года компания "Маерск эйр" сообщила ИАТА о том, что она прекращает свое участие в многосторонних соглашениях в том, что касается Южной Родезии.

Ссылаясь на просьбу Комитета Совета Безопасности ... получить тексты законодательных или административных актов, касающихся осуществления пункта 6 резолюции 253 (1968), исполняющий обязанности Постоянного представителя Дании имеет честь сообщить Генеральному секретарю, что королевский декрет от 18 сентября 1968 года по-прежнему является основанием для осуществления Данией санкций Совета Безопасности против Южной Родезии. Текст королевского декрета был направлен Совету Безопасности с нотой Постоянного представителя Дании от 9 октября 1968 года. Эта нота воспроизводится в документе S/8863 Организации Объединенных Наций.

Принимая во внимание вышеизложенную информацию, министерство иностранных дел Дании хотело бы отметить, что, по его мнению, частная авиатранспортная компания "Маерск Эйр" исходила из добрых побуждений, присоединяясь к рассматриваемым многосторонним соглашениям".

ii) Нота Корейской Республики от 24 июля 1974 года

"Компания "Кореан эйрлайнс К^о, Лтд." вышла из многосторонних транспортных соглашений Международной авиатранспортной ассоциации о пассажирских и грузовых перевозках в том, что касается "Эйр Родезия корпорейшн", с 15 июля 1974 года".

iii) Нота Федеративной Республики Германии от 26 июля 1974 г.

"Исполняющий обязанности Постоянного представителя Федеративной Республики Германии при Организации Объединенных Наций... имеет честь сообщить Генеральному секретарю следующее:

Пункт 6 резолюции 253 (1968) Совета Безопасности воплощен в германском законодательстве в статье 21 Закона о воздушном транспорте и в статье 44а Указа о внешней торговле.

Федеральное правительство обратилось к компании "Дейче Люфтганза А.Г." с просьбой прекратить ее соглашение с компанией "Эйр Родезия". "Люфтганза" намеревается предпринять этот шаг в ближайшем будущем после согласования его с авиакомпаниями соседних европейских государств".

iv) Нота Нидерландов от 29 июля 1974 года

"В апреле этого года правительство Нидерландов получило сведения о существовании многостороннего транспортного соглашения между "КЛМ Ройал датч эйрлайнс" и "Эйр Родезия корпорейшн".

После этого правительство Нидерландов указало "КЛМ", что такое соглашение является нарушением пункта 6 резолюции 253 (1968) Совета Безопасности.

Тем временем "КЛМ" сообщило правительству Нидерландов о расторжении с 9 мая 1974 года вышеупомянутого соглашения с "Эйр Родезия корпорейшн". Кроме того, "КЛМ" уведомила правительство Нидерландов о том, что она направила всем отделениям "КЛМ", и в частности тем, которые находятся в Соединенных Штатах Америки, ясные инструкции, предусматривающие прекращение какого-либо содействия в отношении организованных туристических поездок в Южную Родезию.

Что касается деятельности "АЛМ датч антилиен эйрлайнс", то правительство Нидерландов вернется к рассмотрению этого вопроса после того, как будут известны результаты консультаций, проводимых в этой связи с правительством нидерландских Антильских островов".

v) Нота Новой Зеландии от 30 июля 1974 года

"Временный поверенный хотел бы, в частности, сообщить Генеральному секретарю о том, что в результате расследования, проведенного правительством Новой Зеландии по просьбе Комитета, в настоящее время аннулировано многостороннее транспортное соглашение ИАТА (перевозка пассажиров и грузов) между новозеландской компанией "Нэшнл эйрвейс корпорейшн" и "Эйр Родезия".

Копия Положений от 1968 года (Новая Зеландия), касающихся санкций Организации Объединенных Наций (против Южной Родезии), положение 6 которых отвечает требованиям пункта 6 резолюции 253 (1968), прилагается".

vi) Нота Индии от 31 июля 1974 года

"Постоянный представитель Индии при Организации Объединенных Наций ... имеет честь заявить, что компании "Индиан эйрлайнз" и "Эйр Индия" уже прекратили свое участие в соглашении ИАТА с компанией "Эйр Родезия".

vii) Нота Марокко от 1 августа 1974 года

"Постоянное представительство Королевства Марокко при Организации Объединенных Наций... ссылаясь на ноту Генерального секретаря от 13 мая 1974 года, содержащую указания на то, что компания "Ройал эйр Марок" ("РЭМ") является одной из авиатранспортных компаний, которые, по-видимому, подписали соглашения с "Эйр Родезия", имеет честь сообщить ему, что после проведения

компетентными властями расследования правительство Марокко убедилось в том, что компания "РЭМ" не заключала никакого соглашения с "Эйр Родезия". В рассматриваемом списке содержится ссылка на многостороннее соглашение, озаглавленное "Межведомственное соглашение", которое заключено по инициативе Международной авиатранспортной ассоциации (ИАТА) и направлено в основном на то, чтобы обеспечить взаимозаменяемость транспортных документов между компаниями. Принимая во внимание дату вступления в силу данного соглашения (1947 год), т.е. до объявления независимости, это соглашение должно было быть подписано "Эйр Атлас".

Ввиду политики помощи и поддержки, проводимой Марокко в отношении освободительных движений в южной части Африки, компания "Ройал эйр Марок" никогда не заключала никаких соглашений с "Эйр Родезия".

Кроме того, с тем чтобы избежать недоразумений, "Ройал эйр Марок" официально уведомит ИАТА о своем намерении прекратить действие межведомственного соглашения в отношении "Эйр Родезия".

viii) Нота Саудовской Аравии от 5 августа 1974 года

"Постоянное представительство Саудовской Аравии при Организации Объединенных Наций ... имеет честь препроводить следующее разъяснение, полученное от правительства Саудовской Аравии:

Когда в 1967 году авиакомпания Саудовской Аравии "Саудия" присоединилась к ИАТА, она стала участником некоторых многосторонних соглашений, находящихся в силе в то время, как и в случае с несколькими другими авиакомпаниями, а компания "Эйр Родезия" является, по-видимому, участницей этих соглашений.

Однако правительство Саудовской Аравии официально сообщило ИАТА 18 июня 1974 года, что оно вышло из совместного транспортного соглашения с компанией "Эйр Родезия" и что об этом решении было сообщено всем отделениям компании "Саудия" как в стране, так и за границей, включая объявление недействительными билетов компании "Эйр Родезия" и грузовых документов, и что билеты компании "Саудия" не будут передаваться компании "Эйр Родезия".

В этой связи можно упомянуть, что с марта 1972 года между двумя авиакомпаниями не существует никаких счетов или фондов или других операций".

ix) Нота Италии от 22 августа 1974 года

"Постоянный представитель Италии при Организации Объединенных Наций ... со ссылкой на ноту Генерального секретаря от 20 мая 1974 года имеет честь сообщить Его Превосходительству, что "АЛИТАЛИА" (итальянская национальная авиакомпания) решила аннулировать соглашение, в которое она ранее вступила с "Эйр Родезия" на многосторонней основе и под эгидой ИАТА".

x) Нота Кении от 26 августа 1974 года

"Постоянный представитель Республики Кении при Организации Объединенных Наций ... имеет честь сообщить, что правительства Республики Кения, Республики Уганда и Объединенной Республики Танзания тщательно проверили утверждения о том, что "Ист эфрикен эйрвейс корпорейшн", возможно, имеет некоторые взаимные соглашения с "Эйр Родезия".

Три правительства получили заверения Председателя компании о том, что Совет директоров "Ист эфрикен эйрвейс корпорейшн" издал указание прекратить, начиная с 27 мая 1974 года, все виды операций с "Эйр Родезия" и подчеркнул, что перевозочные купоны авиалиний незаконного режима или любые другие путевые ордера не будут приниматься "Ист эфрикен эйрвейс".

Три правительства в свою очередь дали указание Председателю "Ист эфрикен эйрвейс корпорейшн" проявить максимальную бдительность для исключения всякого сотрудничества с "Эйр Родезия" и для отмены всех сделанных к настоящему времени заказов от имени Южной Родезии.

Постоянный представитель Республики Кении при Организации Объединенных Наций направляет это сообщение от имени трех правительств государств, являющихся партнерами в "Ист эфрикен эйрвейс корпорейшн".

29. 29 августа 1974 года Канаде была направлена записка, напоминающая правительству этой страны, что ответ по этому делу все еще не получен, и информирующая его о том, что Комитет в соответствии с положениями резолюции 333 (1973) Совета Безопасности вскоре опубликует следующий ежеквартальный список правительств, не приславших ответы на его вопросник в предписанный двухмесячный период.

30. От Мадагаскара был получен ответ от 5 сентября 1974 года, основная часть которого имеет следующее содержание:

"Постоянный представитель Республики Мадагаскар при Организации Объединенных Наций ... имеет честь сообщить Генеральному секретарю следующие замечания правительства:

Что касается отношений между "Эйр Мадагаскар" и "Эйр Родезия", то взаимное соглашение о воздушных перевозках, на которое ссылается Комитет по санкциям Совета Безопасности, является не двусторонним соглашением, а многосторонним соглашением, заключаемым через посредство ИАТА, в которой участвует около сотни авиакомпаний, которое касается главным образом принятия транспортных документов одной компании другими компаниями.

Компания "Эйр Мадагаскар", надеясь, что все другие авиакомпании сделают то же самое, потребовала от секретариата ИАТА аннулировать в многостороннем соглашении о перевозке все взаимные услуги между "Эйр Мадагаскар" и "Эйр Родезия".

31. От Канады были получены два ответа от 11 сентября, основные части которых имеют следующее содержание:

i) Первая нота

"Постоянный представитель Канады при Организации Объединенных Наций ... имеет честь сослаться на ноту Генерального секретаря от 13 мая 1974 года, касающуюся авиалиний, которые, по имеющимся сведениям, заключили соглашения ИАТА о пассажирских и/или грузовых перевозках или частичные соглашения с авиакомпанией "Эйр Родезия". Среди авиалиний, указанных на стр. 16 Указателя соглашений между авиакомпаниями Международной Авиатранспортной Ассоциации, были "Транс Эйр Лимитед", "Норд Эйр Лимитед", "Кэнэдиен Пасифик Эйр" и "Эйр Кэнэда".

Постоянный представитель Канады рад сообщить Генеральному секретарю, что в результате расследования канадского правительства, проведенного после получения ноты Генерального секретаря, все соответствующие канадские авиалинии, а именно: "Транс Эйр Лимитед", "Норд Эйр Лимитед", "Кэнэдиен Пасифик Эйр" и "Эйр Кэнэда" аннулировали соглашения с "Эйр Родезия" о взаимной продаже билетов и агентствах".

ii) Вторая нота

"Постоянный представитель Канады при Организации Объединенных Наций ... имеет честь сослаться на ноты /Генерального секретаря/ от 15 мая и 29 августа 1974 года, касающиеся вопроса о соглашениях об авиалиниях между рядом авиакомпаний и "Эйр Родезия". В этих нотах указывалось, что соглашения, о которых идет речь, заключаются через посредство ИАТА, которая инкорпорирована в силу закона, изданного канадским парламентом, и которая также руководит программами агентств по пассажирским и грузовым перевозкам, в соответствии с которыми в Родезию были утверждены агенты.

Постоянный представитель Канады рад сообщить Генеральному секретарю, что в результате расследований, проведенных канадским правительством в соответствии с нотами Генерального секретаря, ИАТА, начиная с 1 июля 1974 года, прекратила осуществление каких-либо функций связи, установления контактов или посредничества при заключении соглашений между входящими в нее авиакомпаниями и "Эйр Родезия".

32. От Финляндии, Берега Слоновой Кости, Ливана, Нидерландов и Италии были получены ответы, основные части которых имеют следующее содержание:

i) Нота Финляндии от 12 сентября 1974 года

"Постоянный представитель Финляндии при Организации Объединенных Наций ... имеет честь сообщить /Генеральному секретарю/ следующее:

Поскольку ИАТА прекратила выполнение функций, возложенных на нее по взаимным соглашениям ИАТА в отношении "Эйр Родезия", вопрос о каких-либо взаимных соглашениях ИАТА, которые бы связывали "Фин Эйр Ой" и "Эйр Родезия", таким образом, снимается".

ii) Нота Берега Слоновой Кости от 18 сентября 1974 года

"Постоянное Представительство Берега Слоновой Кости при Организации Объединенных Наций ссылаясь на записку /Генерального секретаря/ в отношении соглашений, которые, согласно сообщениям, были заключены компанией "Эйр Африк" с компанией "Эйр Родезия", имеет честь информировать его, что по получении его записки правительством было проведено расследование и было установлено, что до 7 июля 1974 года, когда компания "Эйр Африк" аннулировала соглашение, компания "Эйр Африк" была связана на коммерческой основе с компанией "Эйр Родезия" межлинейным соглашением в рамках межлинейного соглашения ИАТА.

Хотя компания "Эйр Африк" являлась стороной этого международного соглашения ИАТА с самого начала, объем деловых сделок с компанией "Эйр Родезия" был весьма незначительным.

Со времени прекращения действия соглашения 7 июля 1974 года компания "Эйр Африк" не имела больше отношений с компанией "Эйр Родезия".

iii) Нота Ливана от 16 октября 1974 года

"Постоянное Представительство Ливана при Организации Объединенных Наций ... ссылаясь на записку Генерального секретаря от 13 мая 1974 года, имеет честь просить его информировать Комитет Совета Безопасности, учрежденный во исполнение резолюции 253 (1968) по вопросу о Южной Родезии, о том, что самолеты авиакомпаний "Транс-Медитерениан Эйрвейс" и "Мидл Ист Эйрлайнз" не совершают полетов в Южную Родезию или из нее и не обеспечивают связей с другими авиакомпаниями, находящимися в Южной Родезии, или самолетами, зарегистрированными в этой стране.

Постоянное представительство Ливана имеет также честь передать настоящим Генеральному секретарю копию записки от компании "Мидл Ист Эйрлайнз" о выходе этой компании в том, что касается компании "Эйр Родезия" из соглашения ИАТА между компаниями, участницей которого она была".

Приложение

Письмо межлинейного управляющего от 17 мая 1974 года на имя всех управляющих и торговых управляющих, всех управляющих на местах и представителей на местах и начальников отделений авиакомпании "Мидл Ист Эйрлайнз"

"Настоящим рекомендуется выйти из многосторонних межлинейных транспортных соглашений ИАТА - пассажирских и грузовых в том, что касается корпорации "Эйр Родезия".

Пожалуйста, вычеркните название корпорации "Эйр Родезия" на странице 1 перечня межлинейных соглашений, приведенного в нашем циркуляре TSD/INT-11728 от 27 декабря 1973 года.

Соглашение ДСА между компанией MEA и корпорацией "Эйр Родезия", согласно которому компания "Эйр Родезия" выступала в качестве нашего ДСА в Родезии, также было аннулировано.

Аннулирование межлинейного соглашения и аннулирование ДСА вошло в силу 15 июня 1974 года после истечения 30 дней срока уведомления".

iv) Нота Нидерландов от 7 ноября 1974 года

"Постоянный представитель Королевства Нидерландов при Организации Объединенных Наций ... в дополнение к его ноте от 29 июля 1974 года о межлинейных соглашениях, в которые вошли компания "КЛМ Роял Датч Эйрлайнз" и компания "АЛМ Датч Антилиан Эйрлайнз" с компанией "Эйр Родезия" (дело № INGO-4) имеет честь информировать Генерального секретаря о том, что компания "АЛМ Датч Антилиан Эйрлайнз" аннулировала свое межлинейное соглашение с компанией "Эйр Родезия".

v) Нота Италии от 5 декабря 1974 года

"Постоянный представитель Италии при Организации Объединенных Наций ... ссылаясь на свою ноту от 22 августа 1974 года, имеет честь информировать Его Превосходительство о том, что итальянская авиакомпания "ИТАЛИЯ", точно так же как и авиакомпания АЛИТАЛИЯ, приняла решение выйти из соглашения, к которому она на многосторонней основе и под эгидой ИАТА ранее присоединилась с "Эйр Родезия".

33. По просьбе Комитета вслед за неофициальными консультациями Председатель направил письмо от 11 сентября 1974 года на имя Генерального директора ИАТА, основная часть которого имеет следующее содержание:

"Вы, несомненно помните, что по просьбе Комитета Совета Безопасности, учрежденного во исполнение резолюции 253 (1968) по вопросу о Южной Родезии, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций препроводил Вам письмом от 9 мая 1974 года текст заявления, в котором выражена наша озабоченность в связи с наличием соглашений между ИАТА и "Эйр Родезия".

В свою очередь, Генеральный секретарь передал Комитету Ваши ответы, датированные 30 мая и 1 июля 1974 года, в которых Вы одновременно определяли обстоятельства, при которых были заключены эти соглашения, и меры, которые только что были приняты Вашей Ассоциацией для того, чтобы ликвидировать их.

Комитет, который, в свое время, с удовлетворением принял к сведению упомянутые выше меры, в настоящее время собирается подготовить свой годовой доклад Совету Безопасности; упоминая об этом деле, он непременно отметил то сотрудничество, которое хотела оказать ему Ваша Ассоциация.

Поручив мне информировать Вас об этом решении, Комитет просил меня также выразить Вам его благодарность за Вашу эффективную помощь".

/...

34. На 221-м заседании представитель Соединенного Королевства информировал Комитет о том, что вопрос об упомянутом существовании межлинейных соглашений между "Кэтэй Пасифик Эйруэйз Лимитед" и "Эйр Родезия" был расследован и что компания "Кэтэй Пасифик Эйруэйз" аннулировала все межлинейные соглашения с компанией "Эйр Родезия" с 1 июля 1974 года.

Дело № INGO-5. Импорт феррохрома в Испанию: информация, полученная из неправительственных источников

1. Из неправительственных источников была получена информация о различных сделках в отношении феррохрома между Родезией и Испанией. По поручению Председателя сообщение о представлении информации было подтверждено. Ниже приводится краткое содержание сообщения:

Краткое содержание сообщения

Грузы феррохрома южнородезийского происхождения импортируются в Испанию с документами, выпущенными в Южной Африке торговой палатой Иоганнесбурга. В частности, торговый департамент Испании разрешил импорт следующих товаров:

- a) 175 930 кг кремниевого феррохрома;
- b) 141 620 кг кремниевого феррохрома;
- c) 200 020 кг низкоуглеродистого феррохрома.

Импорт этих трех грузов был разрешен 15 ноября 1973 года.

d) 200 000 кг низкоуглеродистого феррохрома, разрешение № 4592000;

e) 500 000 кг феррохрома с максимальным содержанием углерода 0,05 процента.

Импорт этих двух грузов был разрешен 29 марта 1974 года.

Во всех вышеупомянутых случаях импортером являлась фирма Cometal, S.A., Jose Lazaro Galdiano 4, Madrid 16, а продавцом Handelsgesellschaft in Zurich, A.G., Kreuzstrasse 26- CH-8034, Zurich.

2. По просьбе Комитета, вслед за неофициальными консультациями, Генеральный секретарь направил записки от 22 мая 1974 года Испании и Швейцарии с сообщением о полученной информации и просьбой представить к ней замечания, а также копии любых документов, которые могут быть предоставлены расследующим властям.

3. Ввиду отсутствия ответов Испании и Швейцарии, Комитет постановил включить правительства этих стран в ежеквартальный список правительств, которые не представили ответы на его вопросник в предписанный двухмесячный период. Список был издан в качестве пресс-релиза 17 сентября 1974 года.

4. От Швейцарии был получен ответ от 25 сентября 1974 года, основная часть которого приводится ниже:

"Постоянный наблюдатель Швейцарии при Организации Объединенных Наций ..., ссылаясь на записку [Генерального секретаря] от 22 мая 1974 года по делу № INGO-5, имеет честь сообщить следующее:

Хотя импорт хрома в Испанию должен в первую очередь беспокоить это государство, федеральные власти, тем не менее, внимательно изучили дело, на которое их внимание обратил Генеральный секретарь, поскольку в связи с этими сделками была названа швейцарская фирма.

Компания "Ди Хандельсгезельшафт Цюрих АГ" подтвердила, что мадридская компания "Кометал СА" действительно является одним из ее клиентов и подтвердила, что ее отношения с этой фирмой в данном случае касались только продукции из Южной Африки, что гарантировалось как сертификатами о происхождении, так и действительным характером товаров".

5. 29 сентября 1974 года Испании было направлено напоминание.

Дело № INGO-6. Доклад о табаке: доклад, представленный Голландским движением против апартеида, Амстердам, Нидерланды

1. В сообщении от 17 мая 1974 года Голландское движение против апартеида (ААБН) представило Комитету доклад о сделках, связанных с табаком южноафриканского происхождения.

2. На 205-м заседании 28 августа 1974 года Комитет постановил, что по этому вопросу должно быть открыто дело; эксперт по вопросам экономики должен подготовить краткое содержание доклада; Председатель должен направить записку Нидерландскому движению против апартеида с выражением благодарности Комитета этой организации и соответствующая записка должна быть направлена Нидерландам по этому вопросу.

3. Краткое содержание доклада, подготовленного экспертом по вопросам экономики, воспроизводится ниже:

Краткое содержание доклада о табаке

1) Высокая степень организации табачной промышленности является причиной того, что в течение столь длительного времени могла процветать контрабанда родезийского табака, которая не была обнаружена, но о наличии которой имелись подозрения. Нидерланды в значительной степени участвуют в торговле южнородезийским табаком. Контрабандисты проявили весьма значительную изощренность при сокрытии материальных перевозок родезийских товаров, в особенности в отношении фальшивых свидетельств или происхождения.

2) После двух лет проведения эффективной кампании по поддержке освободительной борьбы в южной части Африки, вызвавшей незначительный отклик официальных кругов, ААБН 17 мая 1974 года опубликовала в печати свой доклад о табаке.

3) Работа по вопросу о табаке была первоначально опубликована в июне и июле 1973 года голландской газетой "Хет фриже фолк", которая постоянно освещала кампанию, связанную с санкциями Организации Объединенных Наций. Газетные сообщения об импорте родезийского табака в Нидерланды вызвали со стороны общественности достаточный интерес и вынудили голландского министра по экономическим вопросам заявить в парламенте, что он изучит необходимость тщательной проверки происхождения продаваемого табака. Статистические данные, представленные в "Хет фриже фолк", были безупречными, а результаты ошеломляющими: одна треть импорта голландского табака поступает из Южной Родезии - 6 000 метрических тонн в год. Неудивительно, что ААБН была потрясена, когда служба экономического контроля, нидерландский правительственный орган по расследованию экономических преступлений, в начале мая 1974 года сообщила властям о том, что в Нидерландах нельзя обнаружить никаких следов контрабанды табака и что дальнейшее расследование является неоправданным.

4) В ходе изучения вопроса о торговле табаком, осуществленного ААБН, в ряде документов обнаружилась связь "Джоба Кемикалс/Этб. Зефир К^о. Амстердам" с импортированием большого количества сигарет из мозамбикского порта Бейра. Компания, о которой идет речь, имела доступ к огромному количеству сигарет, которые хранились на складе в Бейре с конца 1972 года до начала 1973 года. Было отмечено, что в Бейре находилось 4 800 000 сигарет марки "Стейт Экспресс 555" и 1 000 000 сигарет той же марки, а также запасы "Эмбасси", "Лаки Страйк" и "Лайф" (стандартного размера с фильтром) в районе вольной гавани Амстердама. Кроме того, имелись запасы сигарет "Питер Стайвезант", "Ротман" и "Бенсон и Хеджес", полученных из Бейры, а будущих заказчиков просили до продажи опробовать "Голд Лиф", "Эмбасси", "Лаки Страйк", "Бенсон и Хеджес" и "Стейт Экспресс". Эти сигареты были предложены следующим компаниям:

- a) Фирма "Калимекс", почтовый ящик 100631
565 Солинген-1, Федеративная Республика Германии
- b) Зерсс и Ко.
"Шипс Хакелаар"
Гамбург, Федеративная Республика Германии
- c) "Авимар"
Антверпен, Бельгия
- a) "Брюдерс Хеенман"
Гамбург, Федеративная Республика Германии

Запасы этих сигарет содержались на фирме "Датема Роттердам". Все вышеуказанные компании запросили и действительно получили образцы.

5) Следующей фирме были дополнительно посланы образцы сигарет "Стейт Экспресс":

"УБСД, Прайвит Энтрепот"
30 Мерхемсе
2000 Антверпен, Бельгия

6) Сигаретный бизнес фирмы "Джоба" был крайне подозрительным, и компания "Зерсс" в письме настоятельно просила "Джоба" указать происхождение этих сигарет, в особенности марки "Питер Стайвезант", до того, как можно будет серьезно рассмотреть эти предложения. "Джоба", по-видимому, не дала ответа.

7) Три голландские компании "Табэко экспорт импорт компани ТЕИК" (дочерняя компания фирмы "Ротман"), "А.Л. ван Бик Интернешнл, Б.В.", "Оскар Рот Джишут" согласно этим документам являются основными организаторами. Эти три компании связаны главным образом с "Солсбери табэко экспортерс" ("Салтобекс"), которая находится в совместном владении компаний "Оскар Рот Джишут" и ТЕИК. Документы из этих компаний показывают, что 31 марта 1974 года ТЕИК получила в виде дивидендов 74 554,50 родезийских доллара (383 955,68 флорина). "Текспорт Холдингс" и "Текспорт энд тобэко экспортерс" ("Прайвит"), Лтд." (с местонахождением в Малави), из которых соответственно 25 процентов и 50 процентов находятся во владении ТЕИК, внесли 11 220 родезийских долларов (54 947,61 флорина) и 6 812 фунтов Малави (21 679,19 флорина) из общей суммы дивидендов.

8) В ежегодном докладе ТЕИК за 1969 год прогресс деловых связей с Родезией был назван удовлетворительным. В других документах обнаружилось, что у "Салтобекс" существует текущий счет займа в ТЕИК, составляющий 566 105,10 флорина.

/...

9) Международная корпоративная структура двух компаний ("А.Л. ван Бик Интернейшнл Б.В." и ТЕИК) является обширной и сложной. Ниже приводится список дочерних предприятий компании "А.Л. ван Бик Интернейшнл":

- a) "Балкан табаканделгеселлшафт, мбх", Федеративная Республика Германии
- b) "А.Л. ван Бик (Онроеренд Гоед) Н.В."
- c) "Комершал Овербек, Киа.", Бразилия
- d) "Хобика-Ланкастер К пор А (А)", Доминиканская Республика
- e) "Хоффор Тобекко Корпорейшн", Соединенные Штаты Америки
- f) "Холландиш Тюркише Табак Миж Н.В.", Измир, Турция
- g) "Холландиш Тюркише Табак Миж Н.В.", Самсун, Турция
- h) "Холтаб Холландише Табак Миж"
- i) "Холтаб Холландише Табак Миж Н.В.", Греция
- j) "Ф.К. Мартфельд и Киа Лтда. (А)", Бразилия
- k) "Ренеман энд Ван дер Хейжден, Н.В. (А)"
- l) "Родезиан Тобекко Сапплаерс" (Частная, Лтд., Родезия (РТС))
- m) "Родезиан Тобекко Пекерс" (Частная), Лтд. (А), Родезия
- n) "Тобекко дель Карибе (Колумбия)", Лтда., Колумбия
- o) "Тобекко Сапплаерс Лтд.", Малави
- p) "Тобекко Сапплаерс (Замбия), Лтд.", Замбия

10) ТЕИК является одним из членов системы корпораций, насчитывающей приблизительно 83 фирмы, разбросанные от Ямайки до Фиджей.

11) Между "А.Л. Ванбик-Роттердам" и "Хоффор Корпорейшн" в Нью-Йорке регулярно осуществляется обмен инструкциями. В некоторых документах было указано, что "А.Л. Ван-Бик" докладывает о качестве продукции, имеющейся на родезийских табачных аукционах, и дает указания "Хоффор" использовать эту информацию в качестве основы для предложений американским покупателям.

12) ТЕИК организует свою контрабанду таким же способом, как и "А.Л. Ван-Бик". Из Амстердама осуществляется связь с другими покупателями фирмы "Ротманс" во всем мире. Например, чрезвычайно важным звеном является "Верафумос" (бразильская компания). "Верафумос" постоянно информирует "Салтобекс" в Родезии относительно положения в Бразилии в еженедельных докладах. Типы табака, главным образом вирджинского ферментного, из "Верафумоса" и "Салтобекса" весьма

соответствуют друг другу, и обе компании в значительной степени снабжают одних и тех же потребителей.

13) Протоколы заседания, состоявшегося 28 февраля 1974 года в компании "Верафумос" в Вера Круз (Бразилия), отразили высокую степень организации торговли табаком в международном масштабе. На этом заседании присутствовал высший руководящий состав этой отрасли промышленности:

- a) Д.А. Руперт - директор-исполнитель "Рупер интернейшнл", Южная Африка
- b) А.В. Гуймараес - главный распорядитель "А. Табакуэйра, Сарл", Португалия
- c) Ф.П. Нокуэйра - главный инженер "А. Табакуэйра, Сарл", Португалия
- d) Марио Соарес - главный распорядитель, "Сиа, индастриал де Фумос лопес", Бразилия
- e) Ф.У. ван Зил - руководитель закупок табачного листа и директор-исполнитель "Руперт Интернейшнл", Южная Африка
- f) П.П. Бинг - президент компании "Верафумос", Бразилия

На этом заседании присутствовал также г-н Ф.А.Г. Янсен из "Салтобекса".

14) Это заседание явилось демонстрацией высокой степени организации по вертикали и по горизонтали компании "Ротман Интернейшнл". Все присутствовавшие на этом заседании представляли фирмы, являющиеся филиалами многонациональной корпорации, а их деятельность охватывает все виды от высеваания до упаковки, производства и продажи сигар и сигарет. В рамках организации такого рода можно сравнительно легко маскировать родезийскую контрабанду. Проследить путь одного тюка с табаком из Родезии почти невозможно.

15) Изучение цифр, характеризующих оборот ТЕИК, вызывает подозрения. В 1970 году общая сумма составила 10 млн. флоринов. Из них 3 млн. флоринов поступило из Мозамбика. Еще 2 млн. флоринов было из "Вирджиния Лауренс", которая могла быть представителем родезийской торговли, поскольку "Лауренс" является одним из филиалов фирмы "Ротманс" в Швейцарии, где родезийский табак разрешен. Таким образом, половина импорта ТЕИК поступает из южной части Африки без каких-либо конкретных отсылок в их внутренних документах на южноафриканский или южно-родезийский табак. Еще более трудно найти объяснение этим суммам,

если указывается, что в соответствии со статистическими данными об экспорте ФАО Мозамбик экспортировал в 1970 году лишь 932 тонны табака, а ТЕИК импортировала из Мозамбика количество, превышающее эту цифру более чем в два раза.

16) Тем не менее, существует еще более прямая улика родезийской контрабанды. Например, имеют место следующие типы связи. 28 марта 1974 года ТЕИК получила по телетайпу сообщение от "Эйнкауфорганизацион дер оестеррихишен Табакрегие" (австрийская государственная табачная монополия), в котором содержался заказ на большое количество - от 100 до 200 тонн - южноафриканского табака типа "X40". ТЕИК подтвердила этот заказ и направила в тот же день следующее сообщение по телетайпу в "Салтобекс":

"В отношении собак Янсена дайте заказ ящики x четыре 0 банниболз за а/00 вознаграждение предварительное количество 100/200 групп подлежит предметам упаковки определенные цены требуем еженедельный отчет перекупки основа общего веса упаковки общих торговых цен".

Нигде больше в обычной торговле такой шифр не появлялся. В сообщениях ТЕИК он используется лишь для родезийского филиала. Кроме того, множество таких закодированных сообщений появлялись и в данном докладе.

17) Сообщения были расшифрованы ААЕН, когда она в тот же день натолкнулась на послание о доходах, которое не было зашифровано и у которого были некоторые общие черты с зашифрованным посланием. Расшифрованное телетайпное сообщение приводится ниже:

"В отношении Ф.А.Г. Янсена (из "Солсбери Тобекко Экспортерс") австрийская государственная табачная монополия дала заказ на отгрузку табака сорта "X40", упакованного в тюки и пакеты по нашим обычным комиссионным ставкам. Требуемое количество составляет от 100 до 200 тонн. Если цены на табак являются подходящими, то мы требуем отгрузки его еженедельными партиями и хотели бы получить ваш совет относительно самых дешевых способов его покупки".

18) Помимо зашифрованных посланий и очень тесных финансовых и технических связей, которые существуют между ТЕИК и "Салтобекс", в управлении ТЕИК обнаружались также многочисленные подсчеты стоимости и цены для табака (фоб) Бейра, включая оплату перевозки по железной дороге, и указаны все суммы в родезийских долларах.

/...

19) Связи "А.Л. ван Бик" с ее родезийской клиентурой вызвали многочисленные подозрения. Например, в некоторых документах сообщалось, что со стороны Родезийской банковской корпорации имело место превышение кредита в пользу фирмы "Космос", родезийского дочернего предприятия "А.Л. ван Бик", на сумму 1 030 310,70 родезийского доллара. Эта сумма была также отражена в еженедельных докладах "А.Л. ван Бик".

20) В другой документации фигурировал отчет г-на ван Митерена из "А.Л. ван Бик" о поездке на Канарские острова. Он заявил в этом отчете, что к нему обратились с просьбами о южнородезийском табаке, на который существовал большой спрос, но небольшое предложение.

21) В документах показано, что на 1974-1975 годы компанией "А.Л. ван Бик интернейшнл" был выработан план распределения 605 тонн (стоимостью в 2,7 млн. флоринов) южнородезийского табака между шестью голландскими табачными компаниями ("ван Нели", "ван де Бигг", "Нимейжер Груно", "Хипинк энд Рейндерс" и "Турмак") и трем датским компаниям ("Тидеман", "Хаберг" и "П. энд С.").

22) Основные голландские потребители "Филип Моррис" и "Дауэ Эгберс" не были включены в этот план. Эти фирмы имеют непосредственные связи с Родезией через ТЕИК.

23) В соответствии с подсчетами ФАО Южная Родезия в 1972 году производила около 62 000 тонн табака и экспортировала в том же году около 3 000 тонн. Эти подсчеты являются примечательными, поскольку все страны мира, за исключением Южной Африки, португальских территорий и Швейцарии, отрицают какое-либо импортное родезийского табака. Поскольку вышеуказанные цифры не фигурируют в статистических данных стран, приславших ответы, следует вывод, что документы о перевозке в отношении табака в большинстве своем являются фальшивыми. Сравнение приведенных выше экспортных показателей с информацией, представленной таможенными властями стран Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) (Австралии, Канады, Японии, Соединенных Штатов Америки и Западной Европы), показывает, что общий объем экспорта табака, по сообщениям Анголы, Мозамбика и Южной Африки, составлял 13 180 тонн, однако общий объем импорта, цифры которого были опубликованы странами ОЭСР, давался в размере 38 281 тонны. Разница в 25 101 тонну проистекает, вероятно, не из официальных экспортирующих стран, а из Южной Родезии.

24) Нидерланды уже давно являются самым большим в Европейском экономическом сообществе (ЕЭС) импортером табака из южной части Африки, поскольку они импортируют приблизительно 17 364 тонны из 34 416 тонн, т.е. почти 50 процентов общего объема импорта ЕЭС. Кроме того, весьма примечательно то, что Нидерланды импортируют в три раза больше табака из Мозамбика, чем Мозамбик экспортировал на международный

рынок в 1972 году, т.е., как сообщают, экспорт Мозамбика составлял 1 940 тонн, а импорт Нидерландов, по сообщениям, - 6 833 тонны. В соответствии с южноафриканскими статистическими данными экспорт в Нидерланды составлял 2 000 тонн в 1971 году, хотя Нидерланды сообщили об импорте около 8 000 тонн из Южной Африки.

25) Следовательно, связи между расположенными в Нидерландах импортерами и их родезийскими филиалами, прослеженные ААБН, доказывают, что тесная взаимосвязь существует. В докладе ААБН имеется достаточно доказательств тактики лавирования, принятой на вооружение, для того чтобы скрыть существующую незаконную торговлю. В международной торговле табаком существует множество звеньев, выявленных в докладе, о котором идет речь, использующихся для распространения родезийского табака во всемирном масштабе. Уже были описаны следующие примеры того, куда в конце концов поступает, по весьма основательным подозрениям, родезийский табак после того, как он проходит через руки импортеров:

а) существует достаточно второстепенных доказательств, по меньшей мере, для тщательного расследования в отношении сделок австрийской табачной монополии с ТЕИК;

б) в документах было показано тесное сотрудничество между "ЮС Хофор корпорейшн" и "А.Л. ван Бик" в отношении торговли родезийским табаком;

с) подобным образом было упомянуто о содействии торговле "ТЕИК Родезия" с "СИЕТ Импорт энд Экспорт Блад Н.В." в Антверпене;

д) в документах высказывается предположение, что компания "Мицуи" замешана в получении родезийского табака через клиентуру "Ротманс Верафумос", и в них указывается также на обсуждение размеров комиссионных между "Мицуи" и Янсенем из "Салтобекс".

26) На основании доклада ААБН обнаруживается, что в Нидерландах грубо нарушаются резолюции 217 (1965), 253 (1968) и 333 (1973) Совета Безопасности, в которых предписываются санкции против Южной Родезии. Настоятельность соблюдения этих резолюций требует немедленного обеспечения этого соблюдения со стороны правительства Нидерландов и других правительств, участвующих в этом деле.

27) Покупатели, упомянутые здесь, непосредственно связаны с родезийским табаком. Вероятно, существует гораздо большее количество тех, кто, возможно, приобретает некоторое количество родезийского табака в свои собственные продукты. В документах содержится предположение, что так может обстоять дело с фирмами, которых снабжают, главным образом фирмы в Бразилии, Колумбии и Парагвае.

4. Кроме того, на 205-м заседании представитель Австрии информировал Комитет о том, что поскольку некоторые из утверждаемых фактов в докладе касаются компании австрийской монополии "Австрия Инкауфс-организаши", его правительство незамедлительно рассмотрело этот вопрос с заинтересованной компанией и получило от нее заявление. Компания заявила, что в 1974 году она не заключала никаких контрактов на куплю-продажу южноафриканского табака с экспортно-импортной табачной компанией (ТЕИК) Амстердама. Табачная монополия "Австрия Инкауфс-организаши" в соответствии с общей практикой в области торговли не-обработанным табаком лишь проявила интерес к закупке около 200 тонн южноафриканского табака сорта "Х40" при условии принятия образцов и курса цен. В 1973 году она получила более 400 предложений в отношении таких образцов. В рассматриваемом случае в результате представленных затем образцов стало ясно, что качество табака не соответствует требованиям, и поэтому контракт на закупку не был подписан. Компания заявила, что в целях выполнения рекомендаций Представительства Австрии при Организации Объединенных Наций она воздержится от покупки южноафриканского табака у компании ТЕИК в ожидании дальнейшего уведомления, хотя ТЕИК является известной табачной фирмой, с которой она имела деловые отношения в течение более 20 лет в связи с закупкой необработанного табака из различных частей мира.

"Австрия Инкауфсорганизаши" требовала удостоверения о происхождении для всех закупок табака из южной части Африки, и в ее контрактах на продажу содержалось положение о том, что закупаемый табак не должен происходить из Южной Родезии. Однако компании было трудно найти соответствующие заменители родезийского табака, и будет невозможно отказаться от предложений о поставках, исходящих от всех других африканских государств, если требования, предъявляемые к качеству, будут соблюдаться. Это будет также неоправданно на общих основаниях, поскольку в последние годы компания импортировала табак из ряда независимых африканских государств. В отношении конкретной поставки табака, упоминаемой в докладе, австрийская компания заявила, что этот табак был предложен компанией ТЕИК как табак, происходящий из Южноафриканской Республики, и что ТЕИК было хорошо известно, что австрийская компания не покупает юнородезийского табака. Вызывает сожаление, что из неполной информации, представленной группой, которая не в состоянии судить об обычной торговой практике, были сделаны неправильные выводы. В действительности австрийская компания в последние годы понесла финансовые убытки в результате того, что она согласилась не покупать родезийский табак.

5. В дополнение к пункту 2 выше Генеральный секретарь направил записку от 1 октября 1974 года Нидерландам, текст которой был принят Комитетом вслед за неофициальными консультациями. Основная часть записки воспроизводится ниже:

/...

"Комитет получил доклад о табаке, подготовленный голландским движением против апартеида, копия которого прилагается.

Комитет, отмечая, что в этом докладе содержатся утверждения, согласно которым часть импортированного в Нидерланды табака южноафриканского происхождения, постановил обратиться к правительству Нидерландов на этот вопрос, с тем чтобы оно приняло любые меры, которые оно сочтет нужными, и сообщило Комитету любые замечания, которые оно пожелает сделать. В частности, Комитет выражает беспокойство в связи с содержащимися на последней странице этого доклада утверждениями о том, что в соответствии с имеющимися цифрами количество табака, которое, по сообщениям, было импортировано из Мозамбика в Нидерланды, превышает общее количество табака, экспортированного из этой территории.

Комитет также отметил, что будет весьма благодарен правительству Его Превосходительства за ответ по этому вопросу в ближайшее время, по возможности, в течение одного месяца".

6. Точно так же Председатель Комитета направил письмо от 12 сентября 1974 года на имя Председателя Голландского движения против апартеида, выражая, среди прочего, благодарность Комитета за доклад этой организации.

7. Нидерландам была направлена записка от 4 ноября 1974 года с напоминанием правительству этой страны, что ответ по данному вопросу все еще не получен.

Приложение

СПИСОК ОТДЕЛЬНЫХ ЛИЦ И НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ,
ОТ КОТОРЫХ БЫЛИ ПОЛУЧЕНЫ СООБЩЕНИЯ В 1974 ГОДУ

Отдельные лица

Г-н Дарси (США)

Неправительственные организации

Комитет содействия освобождению Африки (США)
Организация солидарности народов Африки и Азии (Египет)
Американский комитет по Африке (США)
Комитет по борьбе с апартеидом (Новая Зеландия)
Движение против апартеида (Ирландия)
Движение против апартеида (Нидерланды)
Движение против апартеида (Соединенное Королевство)
Центр социальных действий объединенной церкви Христа (США)
Епископальные священники для Южной Африки (США)
Движение по прекращению всех расистских поездок - ХАРТ НЬЮС
(Новая Зеландия)
Международная авиатранспортная ассоциация (ИАТА)
Международная конфедерация свободных профсоюзов (Бельгия)
Международная конференция свободных профсоюзов/Всемирная кон-
ференция труда (Бельгия)
Международная организация журналистов (Чехословакия)
Международная федерация по судоходству, Лтд. (Соединенное
Королевство)
Совместная специальная группа против родезийского импорта (США)
Национальный совет христианского союза молодых женщин (США)
Ассоциация Организации Объединенных Наций Соединенных Штатов
Америки (США)

/...

Приложение VIЗАПИСКИ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ И ОТВЕТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВ
В ОТНОШЕНИИ ВЫПОЛНЕНИЯ ПУНКТА 21 ВТОРОГО СПЕЦИАЛЬНОГО
ДОКЛАДА КОМИТЕТА, ОДОБРЕННОГО В РЕЗОЛЮЦИИ 333 (1973)
СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ

Как указано в пункте III настоящего доклада ниже приводятся основные части ответов, полученных от правительств в 1974 году:

АВСТРАЛИЯ

Правительство Австралии хотело бы сделать следующее замечание по разбивке цифр, касающихся внешней торговли Южной Африки, Мозабика и Анголы с Австралией в отношении некоторых товаров, перечисленных в приложении к упоминаемой записке Его Превосходительства от 3 августа.

Южная АфрикаАсбест

В издании Организации Объединенных Наций, Commodity Trade Statistics, 1971 (Австралия, Статистические документы серии D, том xxi, ^{NONO} I-12) отмечается, что импорт этого сырьевого материала в Австралию из Южной Африки в 1971 году составил 8 663 метрических тонн. Полагая, что Секретариат Организации Объединенных Наций при составлении списков, приложенных к записке Его Превосходительства от 3 августа, пользовался этим источником, который основан, в том, что касается австралийской торговли, на информации, представленной Бюро переписи и статистики Австралии, следует сделать вывод, что цифра 8,7 (в тыс. метрических тонн) в колонке "Экспорт согласно сообщениям Южной Африки" должна находиться в колонке "Импорт согласно сообщениям стран-партнеров", вместо цифры 6,0 (в тыс. метрических тонн). Сравнение подбора цифр для других стран в отношении данного сырья и других соответствующих сырьевых материалов, а также последовательность этих цифр в статистических документах Организации Объединенных Наций и в приложении к записке Его Превосходительства от 3 августа подтверждают это объяснение.

Табак

Правительство Австралии не может объяснить явное противоречие в отношении 8 тонн, однако оно хотело бы указать, что эта цифра относительно незначительна по сравнению с общим упоминаемым объемом торговли по этой статье.

МозабикТабак

Правительство Австралии хотело бы указать, что в издании Организации Объединенных Наций Commodity Trade Statistics 1971 отмечается, что в этом году Австралия в действительности импортировала из Мозамбика всего лишь 124 тонны табака, а не 124 000 тонны как указывается в приложении к записке от 3 августа.

Как и в вышеупомянутом случае, расследование не дало каких-либо объяснений явного противоречия в отношении 124 тонн, однако правительство Австралии считает, что это количество весьма незначительно по отношению к общему объему импорта табака в Австралию, который составил 10 962 метрических тонны в 1971/72 финансовом году.

В заключение, правительство Австралии хотело бы представить следующую информацию в ответ на запрос, содержащийся в пункте 8 резолюции 333 (1973) Совета Безопасности от 22 мая.

Австралийский импорт хрома, асбеста, никеля, чугуна, табака, мяса и сахара

1972/73 г.

<u>Источник</u>	<u>В тыс. кг</u>	<u>В тыс. австралийских долл.</u>
<u>Хромовая руда</u>		
Южная Африка	586	16
(Импорт из Южной Родезии в 1964/65 году 8 154 000 кг; стоимость 127 000 австралийских долл.)		
<u>Феррохром</u>		
Южная Африка	5 456	2 190
Швеция	535	139
Япония	1 634	538
Другие страны	<u>20</u>	<u>11</u>
	ВСЕГО	7 645 2 878

(Импорт из Южной Родезии в 1964/65 году 1 808 000 кг; стоимость 458 000 австралийских долл.)

/...

1972/73 г.

<u>Источник</u>	<u>В тыс. кг</u>	<u>В тыс. австралийских долл.</u>
<u>Асбест</u>		
Австрия	I	0,3
Канада	55 038	8 720,8
Южная Африка	7 809	I 177,2
Свазиленд	2	0,4
Англия	0,6	I,8
Соединенные Штаты	<u>53</u>	<u>8,9</u>
ВСЕГО	62 903,6	9 909,4
(Импорт из Южной Родезии в 1964/65 году составлял 682 000 кг; стоимость 83 000 австралийских долл.)		
<u>Никелевый штейн и т.д.</u>		
Канада	928	2 021
(Импорт из Южной Родезии в 1964/65 году, нет)		
<u>Никель и никелевые сплавы</u>		
Новая Зеландия	26	14
(Импорт из Южной Родезии в 1964/65 году, нет)		
<u>Ферроникель</u>		
Новая Каледония	I 337	671
(Импорт из Южной Родезии в 1964/65 году, нет)		
<u>Чугун</u>		
(Импорт из Южной Родезии в 1964/65 году, нет)		

1972/73 г.

<u>Источник</u>	<u>1972/73 г.</u>	
	<u>В тыс.кг</u>	<u>В тыс.австралийских долл.</u>
<u>Необработанный табак</u>		
Бразилия	217	153
Китай	178	81
Греция	722	1 028
Индонезия	49	67
Корея	587	424
Малави	656	638
Мозабик	178	133
Филиппины	440	252
Южная Африка	400	596
Таиланд	295	249
Турция	173	187
Соединенные Штаты	6 199	12 789
Замбия	44	42
Другие страны	<u>156</u>	<u>89</u>
	ВСЕГО	10 295
		16 725

(Импорт из Южной Родезии в 1964/65 году 3 344 000 кг; стоимость 2 855 000 австралийских долл.)

Мясо (свежее, охлажденное или замороженное)

Новая Зеландия	71	114
----------------	----	-----

(Импорт из Южной Родезии в 1964/65 году, нет)

Сахар

(Импорт из Южной Родезии в 1964/65 году, нет)

БЕЛЬГИЯ

Трудности в сранении статистических данных, опубликованных экспортирующими и импортирующими странами, не являются новыми. Отмеченные противоречия могут объясняться различными факторами, такими как разные периоды, к которым относятся эти данные. Кроме того, Бельгия регулярно представляет Секретариату Организации Объединенных Наций статистические данные, касающиеся ее внешней торговли.

Цифры, касающиеся бельгийского импорта, обычно относятся к торговле со странами происхождения. С другой стороны, соответствующие цифры экспортирующих стран относятся к странам первого назначения. Часто происходит, что эта страна является лишь посредником, и окончательный потребитель отправленных товаров не отмечен.

Действующие положения таковы, что они запрещают всякую торговлю с Южной Родезией, за исключением экспорта некоторых продуктов в гуманитарных целях, которые значатся в перечне, составленном Советом Безопасности.

Любое ложное заявление со стороны экспортеров наказывается уголовными санкциями в Бельгии.

ИЗРАИЛЬ

В Израиле существуют положения, которые четко и недвусмысленно запрещают какой бы то ни был импорт из Южной Родезии. Приняты все меры к тому, чтобы эти положения должным образом выполнялись, и компетентные власти и в будущем будут также предпринимать все необходимые меры в этих целях.

В том, что касается вышеупомянутых противоречий в статистических данных, которые в некоторых случаях отражают более высокие экспортные цифры, а в других случаях более низкие импортные цифры, то основная причина этих противоречий не может быть обнаружена в отношении цифр, касающихся Израиля, которые помещены в соответствующих таблицах, упомянутых в тех записках, на которые приводится ссылка.

Видимо, эти противоречия были вызваны различными системами регистрации импорта и экспорта, периодом времени между датой регистрации экспорта какого-либо груза (например, в конце года) и датой его доставки по окончательному назначению в начале следующего года, а также другими вопросами аналогичного технического характера.

НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ

Задержка ответа на запрос Генерального секретаря вызывает сожаление. В настоящее время власти Новой Зеландии представили следующую информацию об условиях, которые Новая Зеландия применяет к импорту товаров, упомянутых в записке Генерального секретаря от 3 августа 1973 года. Подтверждается, что эти условия были выполнены в случае импорта из Южной Африки и Анголы, на который содержится ссылка в торговых поступлениях, приложенных к записке Генерального секретаря.

Табак может ввозиться из Южной Африки только в том случае, когда он сопровождается соответствующим удостоверением о происхождении. В случае виргинского листового табака Центральная кооперативная табачная компания является единственным агентством, через которое табак должен экспортироваться, и удостоверение о происхождении должно выдаваться этой компанией. Компания "Вестерн Провинс Кооператив Тобэкко Гроерс Со., Лтд." является единственным агентством, через которое должен экспортироваться весь турецкий листовый табак, и удостоверение о происхождении должно выдаваться этой компанией.

Все поставки табака из Южной Африки, включая поставки через промежуточных поставщиков, должны сопровождаться удостоверениями о происхождении, выдаваемыми соответствующими кооперативами.

Грузы из Анголы не могут поставляться, если:

- a) подготовка накладной является полностью формальной;
- b) товары удостоверяются как "полностью продукты" соответствующей страны или удостоверяется в отношении изготовления (не представлены удовлетворительные доказательства того, что любые возможные запрещенные материалы не происходят из Южной Родезии);
- c) изучение товаров не свидетельствует о родезийском происхождении; и
- d) нет никаких других доказательств того, что товары не являются южнородезийского происхождения.

Эти положения в равной степени относятся к экспорту асбеста из Южной Африки.

В отношении противоречий, отмеченных в статистических данных экспорта из Южной Африки и Анголы, и статистических данных импорта Новой Зеландии из этих источников, власти Новой Зеландии отмечали,

что эти противоречия объясняются несоответствием во времени между датами экспорта товаров и их доставки в Новую Зеландию. Например, экспорт южноафриканского табака в Новую Зеландию в 1971 году отмечен нулевым уровнем, а статистические данные об импорте Новой Зеландии за первые три месяца 1972 года свидетельствуют об импорте 74 тонн. Объяснение состоит в том, что табак, о котором идет речь, был экспортирован в 1971 году, однако, он был доставлен в Новую Зеландию лишь в начале 1972 года. То же самое объяснение относится к статистическим данным в отношении ангольского табака. В отношении импорта асбеста из Южной Африки цифры Новой Зеландии за 1971 год были проверены и подтверждены в размере 1,3 тысячи тонн.

Приложение VIII

Список экспертов

В соответствии с решением Комитета, как указано в пункте 93 настоящего доклада, ниже приводится список экспертов и учрежденных Комитетом соответствующих учреждений, составленный на основании ответов, полученных от правительств:

Франция

Жан Клод ПЕРТУС

Инженер по холодильным установкам, ветеринар,
эксперт при the Paris Courts
4 avenue de Friendland, Paris 8
Специалист по свежему, охлажденному и замороженному мясу (тарифная рубрика № 02-01)

Марсель КИБЛИЕР

Президент и Генеральный директор Сосьете
Киблиер Филс
236 rue Merieux, Lyons
Специалист по свежему, охлажденному и замороженному мясу
(тарифная рубрика № 02-01)

Жильбер КАФФАН

Эксперт по химии, работающий в "Лаборатуар
де Сантраль Металлуржик,
16 rue Barbette, Paris 3
Специалист по обычным металлам и минеральным
продуктам
(главы 73-81 и 26 таможенного тарифа)

Эдмонд ПАРЛИ

Агент горной промышленности, работающий в
"Этаблиссман Парли",
10 rue de la Répinière, Paris 8
Специалист по асбесту
(тарифная рубрика № 25-24)

Новая Зеландия

Х.В. БРЮЕРТОН

Отдел химии (пищевые и сельскохозяйственные продукты)

С.А. ШАЛЛИС

Геологическая разведка (минералы)

М. УАЙТХЕД

Институт ядерных наук
(применение ядерной техники)

Таиланд

М.Л. ДЕРЕКРИТ СНИТУОНГСЕ

Заместитель Генерального директора
Таможенный департамент
Министерство финансов

Соединенное
Королевство

Сельскохозяйственные продукты

Институт тропических продуктов,
56 Grays Inn Road, London, W.C.1

Минеральные продукты

Отдел геохимии
Институт геологических наук
64 Grays Inn Road, London, W.C.1

Таможенные процедуры

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

Соединенные Штаты
Америки

Джеймс М. АДАМС

Таможенная лаборатория,
Таможенная служба Соединенных Штатов
103 South Gay Street
Baltimore, Maryland 21202

Югославия

Асбест: Инж. Моко САМБУЛОВИЧ

D. Bogdanovića 2a, Belgrade, Yugoslavia,
в сотрудничестве с the Zavod za raziskavo
materijal in Konstrukcij
(Институт исследования материалов и строи-
тельства),
Dimiceva 4, Ljubljana, Yugoslavia

Табак: Инж. Станислав МИХАЙЛОВИЧ

Эксперт предприятия Центропром, Белград в
сотрудничестве с the Institut za duvan
(Институт табака),
Загреб, Югославия

Сахар: Инж. Любиса МИХАЙЛОВИЧ

Сахароочистительный завод Димитрия Туковича,
Белград, Югославия

Кукуруза: Д-р Влада ТРИФУНОВИЧ

Эксперт в сотрудничестве с the Institut za kukuruz
(Институт кукурузы), Земун Поле, Белград,
Югославия

Мясные продукты: Д-р Велимир ОЛУСКИ

Эксперт в сотрудничестве с югославским
институтом технологии мяса, директором
которого он является
