



联合国
安全理事会



Distr.
GENERAL

S/11594/Add.2 (Part II)

2 April 1975

CHINESE

ORIGINAL: ENGLISH/FRENCH/
SPANISH

安全理事会依照关于南罗得西亚问题的
第 253(1968)号决议所设委员会的
第七次报告

增 编

附 件 *

- 五. 根据个人和非政府组织所提供情报而开始处理的案件
- 六. 各国政府关于安全理事会第 333(1973)号决议所通过的委员会第二次特别报告
第 21 段执行情况的答复
- 八. 专家名单

* 本报告附件一经以 S/11594/Add. 1 号文件的编号印发；附件二、三和四在本增编第一部分内印发；附件七将以 S/11594/Add. 3 号文件的编号印发。 解释性说明和现由委员会审议的全部案件一览表，见本增编第一部分。

附件五

根据个人和非政府组织所提
供情报而开始处理的案件^②

第 INGO—1 号案件。南罗得西亚和在爱尔兰举行的世界犁地技能锦标赛：爱尔兰都柏林反种族隔离运动所提供的情报

1. 以前有关这个案件的情报都载列在第六次报告里。
2. 第六次报告提出后，关于本案件所采取行动的补充情报载列于后。
3. 收到爱尔兰一九七四年一月四日的答复，其实质部分如下：

“所述竞赛是于一九七三年十月五日与六日举行的。爱尔兰政府只知道有两名竞赛员和一名教练是来自南罗得西亚的。竞赛举办人已指出，所有参加竞赛的竞赛员都是以个人而不是以代表的身份参加，不向任何地区或国家颁发团体奖，不悬挂任何国家的旗帜（东道国的除外），也不奏任何国歌。

“爱尔兰政府表示遗憾，没有关于来自南罗得西亚的竞赛员所用的交通工具和所持的旅行证件的官方情报，也没有关于南罗得西亚人进出爱尔兰的路线的官方情报。凡从共同旅行区以外，亦即是北爱尔兰或大不列颠以外地区进入爱尔兰的人士都要在入境港口或飞机场受到护照管制。任何持有南罗得西亚旅行证件的人士从共同旅行区外到达爱尔兰港口或机场，均不得违反第 253(1968)号决议而进入爱尔兰。

② 本报告第 103 段所提有关一九七四年向委员会致送电文的个人与非政府组织名单，列于本附件内。

“关于个有关个人在南罗得西亚遴选时所用的标准，爱尔兰政府无法确定这些标准。

“爱尔兰政府相信，上述情报将有助于依照关于南罗得西亚问题的第253(1968)号决议设立的安全理事会委员会。爱尔兰政府欣愿提供委员会认为可能需要的任何进一步情报。”

4. 委员会在一九七四年五月二十一日第一九五次会议上审议了这件事情，决定结束本案件。

第INGO-2号案件，阿姆斯特丹约巴/泽菲尔公司：荷兰阿姆斯特丹荷兰反种族隔离运动所提供的情报

1. 以前有关这个案件的情报都载列在第六次报告里。

2. 第六次报告提出后，关于本案件所采取行动的补充情报载列于后。

3. 委员会在一九七四年五月十七日第一九四次会议上请经济专家摘要概述现有的情报，特别是列出泽菲尔系统的各个公司名单，以便委员会在这个基础上为审议本案件制定优先次序。

4. 其后提交委员会审议的情报摘要载列了下列几点：

(a) 荷兰日报“民报”和英国报纸“每日镜报”首先揭发了这个泽菲尔系统。荷兰反种族隔离运动其后发表了更详尽的情报，并提交了委员会审议。根据手头的资料，阿姆斯特丹名为约巴/泽菲尔公司的荷兰公司，为南罗得西亚安排进出口货品，破坏联合国对该政权实行的经济制裁。特别是，据称该公司同欧洲、日本和南非各种公司保持联系，其目的是方便那些公司向南罗得西亚供应产品或者向外推销南罗得西亚产品。

(b) 泽菲尔系统的业务活动特点是供应者从不知道他的货品的最终目的地。他奉命将货物送到一个中间地址，然后转送到罗得西亚的顾客。例如，一个公司

接受了泽菲尔阿姆斯特丹的订单后，就要将货物送到鹿特丹的萨巴尔公司，那是泽菲尔的支助公司。 货款一般都是通过荷兰的范·兰斯霍特银行，或有时通过日内瓦的联合海外银行支付。

(c) 问题不仅在制止阿姆斯特丹约巴公司的业务，同时也要阻止整个有助于南罗得西亚进出口非法贸易的泽菲尔系统，防止象法国的租运及燃料商务公司和瑞士的勒芒诺这样的公司充当这个国际系统的外围组织。

(d) 打破泽菲尔系统也会揭露更多的租运商务公司系统的活动，这些活动已得到了广泛的宣传和委员会的极大注视。 有证据证明，这两个系统是互相连接的。 例如，众所周知的法国公司租运商务公司在租运飞行中起着重要的辅助作用，并充作泽菲尔系统在法国的幌子。

(e) 约巴化学公司成立于一九四八年左右，是轻化学制品和医药品的国际商，自联合国对南罗得西亚实行制裁后，它就逐渐同该国的一般商品贸易结下了很深的关系。 一九七〇年，曾提出一些解释，把约巴公司那些涉及罗得西亚贸易的顾客与供应者结构结合到泽菲尔国际系统中。 罗得西亚顾客被合并为两大类：中非药物集团和阿罗梅克斯。 中非药物集团的成员经常是外国轻重化学制品和少量药物的买主，而阿罗梅克斯集团则是各种普通商品、工业工具和零件的买主。 约巴化学公司的拥有者/董事于一九七〇年成立了泽菲尔阿姆斯特丹，但事实上它只是一个虚构的组织，用来掩盖约巴同南罗得西亚的非法贸易。

(f) 一九七〇年，约巴公司又玩弄另一种新的手法，它的拥有者/董事在鹿特丹再创立一个支助泽菲尔的公司，名为萨巴尔公司。 萨巴尔是一家运输公司，作为泽菲尔阿姆斯特丹的姊妹组织，实际负责货品的运送。

(g) 萨巴尔根据泽菲尔系统的指示，把运往南罗得西亚的货品送到中间目的地。 如果中间目的地是贝拉，货品不是被代收就是被直接送到罗得西亚的顾主手中。 然而，在大多数的情况下，货品都被送到总部设在鲁昂的设立已久的法国运输公司租运及燃料商务公司，然后再把货品转送到贝拉或洛伦索马贵斯。 起运的指示总是

由约巴化学公司办事处发出，并且有明确的提示，要把货品“中和化”，也即是说，包装决不注明供应者是谁，罗得西亚的顾客也绝不知道货品的来源。

5. 摘要附有两个表。表1根据供应者与顾主数量，顺次列出所有同泽菲尔可姆斯特丹进行交易的国家和地区如下：

表 1

供应者与顾主结构

<u>供应者</u>	<u>次数</u>
德意志联邦共和国	61
意大利	21
联合王国	24
比利时	17
日本	14
美利坚合众国	14
瑞士	12
中国	11
法国	10
芬兰	9
智利	7
以色列	6
匈牙利	5
瑞典	4
捷克斯洛伐克	4

表1 (续)

	<u>次数</u>
罗马尼亚	4
南斯拉夫	3
保加利亚	2
苏维埃社会主义共和国联盟	2
古巴	1
德意志民主共和国	1
<u>顾主</u>	
尼加拉瓜	64
印度	45
巴基斯坦	9
马来西亚	8
阿根廷	5
墨西哥	5
越南共和国	5
赞比亚	5
喀麦隆联合共和国	4
加拿大	4
斯里兰卡	4
埃塞俄比亚	3
秘鲁	3
南非	3
委内瑞拉	3
坦桑尼亚	2

表 1 (续)

<u>顾主 / 供应者</u>	<u>次数</u>
香港	22
土耳其	13
西班牙	9
丹麦	6
葡萄牙	3
<u>其它</u>	
荷兰	170

表 2 按国家和地区列出所有经常同泽菲尔阿姆斯特丹进行交易的公司，和这些非法交易所涉的货品或服务与款额，以及交易日期如下：

表 2

同南罗得西亚非法交易的贸易联系

<u>公 司</u>	<u>货品或服务 *</u>	<u>价值 *</u> (以美元为单位)	<u>贸易日期</u>
<u>奥地利</u>			
生物化学公司	橡皮图章	454	一九七三年四月十)
特罗达工厂			
<u>比利时</u>			
凯普拉斯商业管理服务	...	...
联合手表厂	...	...

* ... 表示得不到资料。

表 2 (续)

<u>公 司</u>	<u>货品或服务</u>	<u>价值 *</u> (以美元为单位)	<u>贸易日期</u>
<u>捷克斯洛伐克</u>			
莫托科夫外贸公司	. . .	. . .
统一合作社, 进出口企业合作社	. . .	. . .
<u>法国</u>			
厄特斯·朗科默	. . .	. . .
圣戈贝恩, 戴戎居勒斯	. . .	1 006	一九七三年五月二十九日
	信用票	909	一九七三年五月十八日
	. . .	3 155	一九七三年六月四日
租运及燃料商务公司	代理		
<u>德意志联邦共和国</u>			
布劳恩联合股分公司	. . .	. . .
布劳恩联合股分公司	. . .	. . .
卡尔·费利克斯	. . .	. . .
奥托卡斯·赫尔曼化学塑料公司	. . .	. . .
恩根·卢茨	机械零件	86	一九七三年四月
盖津格尔	橡胶制品	1 422	一九七三年五月十五日
海特曼与布鲁埃尔	马达零件	777	一九七三年四月
赫普夫纳 Gebr.	氢氧化铝	442	一九七三年四月
		4 727	一九七三年六月四日
霍彭布兹特出版公司	. . .	. . .
卡尔·格哈尔德兹 Nachf.	. . .	. . .
保罗公司	仿真首饰	500	一九七三年四月

表 2 (续)

<u>公 司</u>	<u>货品或服务</u>	<u>价值 *</u> (以美元为单位)	<u>贸易日期</u>
S E 汽车工厂	
福尔默尔工厂	机械零件	895	一九七三年四月
<u>香港</u>			
埃里克·比尔	一九七三年五月二十
香港贸易发展局	
杨氏公司	
至善产品有限公司	
顶好产品有限公司	. . .	19 324	一九七三年六月四日
斯特拉特神户	
<u>意大利</u>			
安克法尔姆, S. P. A.	
卡尔拉拉与马塔, S. P. A.	
格鲁波·莱佩蒂特	. . .	2 560	一九七三年五月二十
蒙泰卡廷妮·爱迪生	
纳塔莱机械厂	
皮耶雷尔, S. P. A.	
<u>日本</u>			
丰和纺织会社	
神谷通产株式会社	
近代产业株式会社	
捕龙虾器具会社	
普赖斯·梅森有限公司	

表 2 (续)

公 司	货品服务	价值 * (以美元为单位)	贸易日期
三纺商事株式会社	圣诞节装璜品	2 324	一九七三年六月十四日
三洋一日比谷株式会社	纺织匹头	4 365	一九七三年六月十四日
		1 614	
施奈德工程有限公司	· · ·	· · ·	
费尔有限公司	· · ·	· · ·	
<u>莫桑比克</u>			
阿罗梅什有限公司	· · ·	· · ·	
巴尼特有限公司	· · ·	· · ·	
马托拉经销公司	· · ·	· · ·	
马托拉工业公司	· · ·	· · ·	
尤罗马托拉有限公司	· · ·	· · ·	
<u>荷兰</u>			
亚伦德	· · ·	· · ·	
美国总领事馆	· · ·	· · ·	
班克米尔和霍普	· · ·	· · ·	
比斯特	钩链, 顶针	986	一九七三年四月
澳大利亚大使馆商务处 (大使馆商务参赞)	· · ·	· · ·	
科斯特拉印刷公司	· · ·	· · ·	
东根皮革进出口公司	· · ·	· · ·	
法尔勒克化学品(欧洲)有限公司	· · ·	· · ·	
哈里·西蒙机构, B. V.	· · ·	· · ·	

表 2 (续)

<u>公 司</u>	<u>货品服务</u>	<u>价值 *</u> (以美元为单位)	<u>贸易日期</u>
霍兰·博林达	工具	3 900	一九七三年四月
于姆博·普拉泰尔巴凯里伊	陶器	800	一九七三年五月二十五
卡哈, N. V.	钮扣	369	一九七二年七月十八日
莱曼与韦伯, N. V.	纺织品	4 288	一九七一年八月十八日
纳哈特克斯, N. V.	· · ·	12 252	一九七二年七月六日
萨巴尔	代理		
萨姆森	· · ·	· · ·	
斯亨克尔公司	· · ·	· · ·	
东京资金控股公司	· · ·	· · ·	
<u>西班牙</u>			
帕特里西奥·埃切维里亚	工具	560	一九七三年六月五日
<u>瑞典</u>			
佩尔托尔普因佩尔托尔普	榉木杂酚油	383	一九七三年四月
<u>瑞士</u>			
阿尔特拉迪科公司	· · ·	· · ·	
纳夫有限公司	棉合成品	2 320	一九七三年五月二十七
萨布利斯塔蒂公司	· · ·	· · ·	
萨布利斯塔卡	印刷纸	28 421	一九七三年二月十一日
<u>联合王国</u>			
艾博弗勒斯有限公司	· · ·	· · ·	
B E A 织品	· · ·	· · ·	
伯明翰	· · ·	· · ·	

表 2 (续)

<u>公 司</u>	<u>货品服务</u>	<u>价值 *</u> (以美元为单位)	<u>贸易日期</u>
布莱夫	• • •	• • •	
邦德·沃思(出口)有限公司	• • •	• • •	
康文特里	• • •	• • •	
伊斯特布鲁克	• • •	• • •	
富特普林特工具有限公司	• • •	• • •	
哈登,艾尔德和克里勒有限公司	• • •	• • •	
玛米洛克出版有限公司	• • •	• • •	
图片印刷公司	• • •	• • •	
菲普斯-费尔有限公司	• • •	1 905	一九七三年六月四日
兰德尔有限公司	玩具	1 330	一九七三年四月
雷科德·里奇韦	• • •	• • •	
鲁宾逊和桑斯有限公司	• • •	• • •	
罗伊尔	• • •	• • •	
谢福克	• • •	• • •	
西贝·戈尔曼	• • •	• • •	
斯皮尔和杰克逊有限公司	• • •	• • •	
斯特拉特福德	• • •	• • •	
萨顿	• • •	• • •	
德维比斯有限公司	• • •	• • •	
瓦德金有限公司	到鲁昂的海运费	100	一九七三年十一月十六日
威廉·布莱恩公司	• • •	• • •	
威廉·怀特豪斯有限公司	• • •	• • •	

表 2 (续)

公 司	货 品 服 务	价 值 *	
		(以美元为单位)	贸易日期
<u>美利坚合众国</u>			
古德里奇化学公司	
韦斯特摩公司	
塔夫坦：软片与纸张	

6. 委员会在一九七四年十二月四日第二一七次会议上决定拟具一件致送荷兰的照会，供委员会审议，照会询问荷兰政府对阿姆斯特丹的组织提请荷兰政府注意的该公司的活动所作的调查，究竟在什么程度上证实了委员会所拥有的资料的准确性。在编制本报告时，提议致送荷兰的照会仍在审议中。

第 INGO-3 号案件 对非洲某些国家，包括南罗得西亚的访问：“芬兰保卫和平运动”所提供的情报

1. 以前有关这个案件的情报，都载列在第六次报告里。
2. 第六次报告提出后，关于本案件所采取行动的补充情报载列于后。
3. 收到芬兰一九七四年一月十七日的答复，其实质部分如下：

“芬兰驻联合国临时代办 . . . 就〔秘书长一九七三年十二月十三日的照会〕，谨通知秘书长，芬兰政府对这个问题已展开彻底调查。芬兰政府将尽快报导调查的结果。”

4. 一九七四年三月十一日向芬兰致送了催复通知，询问调查是否已经完成，芬兰政府能否向委员会报告调查结果。

5. 收到芬兰一九七四年三月二十二日的答复，其实质部分如下：

“芬兰常驻联合国代表．．．就〔秘书长〕一九七四年三月十一日的照会谨通知秘书长，这个案件已交由芬兰民政监察员处理。

“芬兰政府将于调查完毕后马上向秘书长作出报告。”

6. 应委员会在非正式协商后提出的要求，秘书长于一九七四年六月十八日致送了一份照会，指出芬兰政府获悉这件事情已有五个多月，委员会亟想弄清楚这个访问，如果真有其事的话，是在何种情形下得到许可的，因为它认为对南罗得西亚的有组织访问是违背对该领土实行制裁的安全理事会决议的条文与精神。

7. 向芬兰致送了日期为一九七四年八月二十三日的照会，提醒它仍未提出关于这个案件的答复，并通知它，委员会将按照安全理事会第333(1973)号决议的规定，不久便要公布未在两个月的规定期限内答复委员会询问的各国政府下一季度名单。

8. 一九七四年十一月二十六日向芬兰致送了第二次催复通知。

第 INGO-4 号案件. 罗得西亚航空公司和空运协会所签订的协定:
纽约联合基督教会促进社会行动中心所供给
的情报

1. 委员会主席收到了纽约联合基督教会促进社会行动中心唐纳德·莫顿牧师一九七四年三月三十一日的来信。 这封信的内容转载于下:

“关于委员会请非政府组织提供破坏制裁的情报的请求(一九七三年九月四日第 SC/3470 号新闻稿),我愿提请委员会注意,联合基督教会促进社会行动中心在和巴巴拉·罗杰斯女士协商下,相当时日以来,就一直在搜集关于各个国际航空公司和罗得西亚航空公司借彼此之间的运输和货运协定明显破坏制裁的证据。 谨请允许我们把一件初步文件散发给委员会,并在一九七四年四月十日星期三列席会议,以便提出我们现在相信为本案件的全部事实,并回答会上可能提出的任何问题。”

2. 按照委员会的既定程序,一九七四年四月二日向莫顿牧师致送了收文通知。

3. 委员会在四月三日第一八九次会议上决定邀请莫顿牧师和罗杰斯女士参加委员会下次会议。

4. 委员会在一九七四年四月十日第一九〇次会议上听取了莫顿牧师和罗杰斯女士的发言。 莫顿牧师的发言在委员会的记录中摘要如下:

唐纳德·莫顿牧师说,他的组织极为关心正义和解放的问题,同时,由于南部非洲的人权问题也受到该组织的关心,该组织议程上最优先的项目之一就是对史密斯非法政权实行制裁。 他相信,他的发言是一个关心此事的非政府组织响应制裁委员会呼吁个别人士和组织提出其所知任何破坏制裁情事的第一次完整报告。 他希望这种作法能为将来的有益合作树立一个榜样。

他和他的同事们作了共同的努力，以奉行委员会的程序，其方法为散发一件情报说明，口头报告，以及提出证据。他们还打算让公众人士能在最近的将来获得这种资料，希望各个国家内各个关心的团体能利用这种资料，并作进一步的调查研究。促进社会行动中心还有除各航空公司破坏制裁以外的其他领域的大量其他情报，可以提供委员会作适当审议。

各航空公司参与运载旅客来往南罗得西亚的特殊问题是一个重大的问题，因为旅游业是该国赚取外汇的第二个最大的来源。来自西欧和北美的旅游业继续稳定地增加，虽然来自南非的旅游业略有减少，因为该国知悉罗得西亚的武装冲突正在升级。当然，他的组织所关心的特别是旅游业所涉及的金融、商业和其他交易，因为它们违反安全理事会各项决议的明确规定的，而不是单纯的进出南罗得西亚或和个别人士来往，这从人道主义的角度来看可能是正当的。许多同罗得西亚进行商业交易的航空公司是在安全理事会第253(1968)号决议通过以后和该国订立航空协定的。

关于这些协定，制裁委员会和国际空运协会（空运协会）进行磋商将是有益的，以便查核他和他的同事们就空运协会在代表罗得西亚航空公司订立航业间协定时可能牵涉所作的指责，并取得空运协会的协助，保证对每一个会员航空公司提出警告，若继续执行已有的协定就是破坏制裁。此外，由于空运协会受到加拿大法律的管束，应由加拿大政府加以调查。

莫顿牧师说，除了以前以其组织的情报说明分发给委员会的情报外，若干国际航空公司的代表实际上驻在南罗得西亚，据称只是为了收集资料和公共关系的目，虽然他所获得的情报显示，他们是在从事商业交易。此外，英国海外航空公司在索尔兹伯里的办事处在罗得西亚航空公司的订票系统上是一个关键的因素，因为它在纽约、伦敦和索尔兹伯里的办事处经常从事代罗得西亚航空公司以专线打字电报机通信办理订票和其他通信事务，罗得西亚航空公司当然为这种服务付款给英国海外航空公司。英国海外航空公司助长了各种交易，这些交易本身就是破坏制裁，这应当立即受到英国政府的调查。此外，他还向联合王国代表团提供了关于英国海外航空公司和罗得西亚航空公司之间有关商业航空公司事务的资金转移

的证据。但是，还有其他航空公司在罗得西亚本土设有办事处，表面上是为了宣传的目的，这是应当受到调查的。

重要的是要了解，罗得西亚航空公司是该政权的一个组成部分，而且在罗得西亚航空公司法的规定下，罗得西亚航空公司机群的飞机、服务和全部资源都可随时供非法政权使用。由于该航空公司是一项公用事业，其利润直接归于该政权。

为了例证罗得西亚航空公司和其他航空公司之间的航业间协定的执行方式，他的组织向若干航空公司确定了乘坐罗得西亚航空公司班机旅行的订票。在这些订票业务中，假如这些机票已经付款，那就发生了下列破坏制裁情事：代理商向个别人士收取整个旅程的款项，包括罗得西亚的那一部分；就旅行社来说，他们将把这笔款项（包括罗得西亚的部分）转交给他代为售出机票的各航空公司，从整笔款项（包括罗得西亚的部分）中获得一份佣金。从罗得西亚部分所得的佣金就是违反第253(1968)号决议的规定，对一家南罗得西亚公司提供服务所得的付款。有关的航空公司将把它代罗得西亚航空公司收取的款项转交给在索尔兹伯里的该公司，这就违反了该决议的第6段；最后，罗得西亚航空公司将会付出另一笔佣金酬答该航空公司作为代理商所提供的服务，这就构成了另一项涉及向罗得西亚公司提供商业服务的破坏制裁行为。

为了例证他的观点，他宣读了一封索尔兹伯里罗得西亚航空公司费率经理给加利福尼亚州帕洛马旅行公司经理的有关航业间结帐安排的信。在广泛地向美国及各个国际航空公司当局查询之后，他的组织确信，罗得西亚航空公司和其他航空公司只有直接付款的交往，而没有利用在日内瓦和纽约的两个航空公司票据交换所。

其他种类的协定也涉及破坏制裁，例如货运协定，涉及把货品输往和运出南罗得西亚，并和罗得西亚航空公司进行直接的商业交易。还有，在航业间免票协定方面，其中下述三个方面应当予以特别强调：首先，某些交易是航空公司内个别人士在没有获得总部授权下做成的，这种做法必须通过保证所有航空公司职员都得有完全不得和罗得西亚航空公司进行交易的明确指示来加以制止。其次，几乎所有航空公司的职员都可以免费或减价前往南罗得西亚旅行，

此事的具体证据仅曾提交给澳大利亚代表团。罗得西亚航空公司安排减价旅行南罗得西亚，但仅适用于在和罗得西亚航空公司订有航业间协定的各航空公司内连续服务满一年的公司售票、订票和运输（旅客和货物）职员。第三，各航空公司提供完全免费的服务（例如免费旅行）给该非法政权的代理人，直接助长他们组织规避制裁办法的企图。因此，各航业间免票协定，涉及各种各样的破坏制裁行为，并且附带地为该政权节省很多珍贵的外汇，要不是这样的话，该政权在以标准价格购买运输时非支付这种外汇不可。

许多航空公司为各旅行社主办一揽子游览，包括至南罗得西亚的旅行。事实上，有些游览明确提到罗得西亚航空公司的飞行班次，而且所有的游览都需要预先付款。因此，所有一揽子游览涉及游览总经销直接把资金转交给在罗得西亚处理一切地面服务的旅行社的问题，直接违反了第 253(1968) 号决议第 4 段。那些在罗得西亚以外的与破坏制裁有关的人，可能就是主办航空公司，和游览总经销，他从一揽子游览的总费用中获得一份佣金，其中一部份随后即转给实际上把一揽子游览售给旅客的游览零售商。

他和他的同事们在调查的过程中，编制了一九七四年前往南罗得西亚的旅行团一览表，其中有些已经成行，但还有许多仍然可以通过制裁委员会和各有国家政府的合作采取迅速行动来制止。值得注意的是这些游览甚至并非是合法的，因为显然任何游览业者、航空公司或代理商都从未曾采取任何步骤来获得必要的资金转移的许可证。根据他所分发的那份一览表，单是美国，参加一揽子游览前往南罗得西亚旅行的就有 16,406 人，另有西欧国家的旅客 8,831 人，总计 26,237 人。根据来回旅费计算，他对这些游览的全部费用作了谨慎保守的估计，大约为 630 万美元，这个数目，当然只代表一九七四年罗得西亚从旅游业所得到的收入的一小部分。它并没有包括其他形式的旅行，例如游览船、个人业务或游乐的旅行安排，或者短途参观旅行。

他的组织对于制裁委员会在过去所采取的后继行动感到相当失望，并且认

为假如没有对罗得西亚的巨大旅游业采取行动，那么制裁委员会的工作必将进一步令人失去信心，特别是因为罗得西亚正在快速成为一个国际会议中心。在维多利亚瀑布有新的会议设备，一个国际大会曾于一九七三年用过这些设备，预定一九七四年将再获利用。

他建议，其他政府在谋求防止航空公司破坏制裁时，或可有效地把情报说明中所引述的美国条规作为立法榜样，这些条规明确地禁止任何“连接飞行、航业间协定、集体订票、售票或其他方式的联系”。

最后，他要讲清楚的是，他提出一个已经受到委员会相当注意的问题，目的是要提请注意东非各国由于破坏制裁的直接结果在收入方面所蒙受的损失、回答瑞典政府最近作出的抱怨和敦促委员会提请空运协会及各有关国家政府注意这些破坏制裁情事，以便使和罗得西亚航空公司进行的一切交易能被切断。

5. 在同一次会议上，莫顿牧师还向委员会散发了一些和他的发言有关的文件，特别是关于到南罗得西亚的航空旅行、旅游业和一揽子游览的设施。^①

6. 主席随即就所得资料表示委员会的谢意。委员会决定请法律顾问提出关于空运协会法律地位的意见。

7. 委员会在一九七四年四月十七日第一九一次会议上听取了澳大利亚、法国、肯尼亚和联合王国的代表有关莫顿牧师和罗杰斯女士所作证词的发言：

(a) 澳大利亚代表说，罗得西亚航空公司纽约办事处经理伦顿·考利先生事实上曾于一九七一年获得澳洲航空公司赠送的一张飞往澳大利亚的机票，如所有前往该国出席航业间销售经理会议的其他航空公司代表一样。在那以后，发出了比较严格的指示，澳洲航空公司将不再对罗得西亚航空公司的

① 后来，委员会从已发表资料，特别是从空运协会印发的文件和小册子，获得有关这件事的进一步资料。

任何雇员给予免费旅行。 澳洲航空公司还向其职员发出了明确的指示，大意是在和别的航空公司没有签订任何职员旅行协定的情况下，任何一个职员在接受其他航空公司提供的免费或减价旅行之前，须先得到上级职员的批准。在政策上，澳洲航空公司将不批准有关这种由罗得西亚航空公司安排的旅行的申请。 关于上一次会议上所作有关航空公司职员旅行的指责，澳大利亚代表团所收到的文件是澳洲航空公司一位职员向罗得西亚航空公司索取免费机票的手写的信和该航空公司给该职员的复信和机票。 这一举动似乎违反了澳洲航空公司的内部规则，这件事已经交由该公司采取可能的惩戒行动。但是，这只是一个孤立的例子，并且违反了澳洲航空公司和澳大利亚政府的政策。

提到空运协会有关免费和减价运输的第 200 号决议，澳大利亚代表提请注意第 2 段，其中指出，空运协会的会员公司只有在某一航空公司的雇员按照雇用他的航空公司的高级职员所规定的程序提出申请之下，才可以把这种运输的免票发给该职员。 其含意为，任何依照正当方式向罗得西亚航空公司职员提供这种运输的航空公司，都和罗得西亚航空公司有正式的接触。如果没有遵守正常的程序，就是违反第 200 号决议，如果这家航空公司是空运协会的会员，每一次违反将被罚款 5 万美元。

澳洲航空公司及其国内航空公司都没有和罗得西亚航空公司签订任何航业间协定。 事实上，在空运协会通知它们罗得西亚航空公司有意签署这种协定时，它们都拒绝同意。

(b) 法国代表说他的代表团目前不能提供有关对法国航空公司和联合空运公司的指责的任何情报；但是，他指出，被列为属于“法国等等”的非洲航空公司，事实上是一家多国公司，因此不应认为属于某一个国家。

(c) 肯尼亚代表说，关于在上一次会议上所作有关东非航空公司和罗得西亚航空公司有航业间协定的可能性的指责，他已作了询问，并发觉有理由相

信这两家航空公司之间确有这种航业间协定。东非航空公司在一九七一年四月发出的一项指示说，代理商可以发售用来在罗得西亚航空公司载运的一段旅程上旅行的机票。

他还调查了关于一个由 42 人组成的团体曾通过东非航空公司雅典办事处订票乘坐罗得西亚航空公司班机在罗得西亚旅行的指责。不幸的是，这个指责已被证实；订票参加这一订于一九七四年八月成行的旅行的人数是 63 人，而不是 42 人。这是极严重破坏制裁的事，他已提请他本国政府以及乌干达和坦桑尼亚政府注意这件事，因为东非航空公司是由这三个国家的政府联合经营的，并要求它们指示东非航空公司总裁立即调查这件事，而且通知它们采取了何种行动，以便终止这两家航空公司之间的一切联系。东非航空公司纽约办事处曾经致电其总部，询问一九七一年四月的指示是否仍旧有效，同时，肯尼亚、坦桑尼亚和乌干达三国代表团已要求该航空公司总裁作进一步澄清，以便弄清楚这种情况是怎样造成的。

(d) 联合王国代表说，他已把莫顿牧师所作指责向其政府报告，但仍未能提供任何情报。

8. 委员会在同一次会议上决定，应拟定一件照会，供委员会审议，以便致送所涉各航空公司的登记国政府（如空运协会手册所列），但在委员会有代表的各国政府（委员会已通过其代表促请注意这件事）以及乌干达和坦桑尼亚两国政府（考虑到肯尼亚代表所作的发言）除外。委员会进一步决定，应拟定一封内容相同的信送交空运协会，同时，应适当整理委员会所能得到的一切情报，清楚指明所涉各航空公司的名称，以及应当致送和不致送所提议的照会的国家名单。

9. 依照要求而编制并提交委员会的情报如下：

表 1

空运协会和罗得西亚航空公司签订的协定
(如第六版空运协会航业间协定手册第16页所示)

<u>双字母标志</u>	<u>航空公司名称</u>
AO	商业航空公司
IC	印度人航空公司
NZ	新西兰国家航空公司
OR	科摩罗航空公司
AE	锡兰航空有限公司
AL	阿勒格尼航空公司
AT	摩洛哥皇家航空公司
LY	以色列航空公司
ND	北方航空有限公司
TS	阿罗哈航空公司
WC	威恩阿拉斯加航空公司
FT	飞虎航空公司
SB	海岸世界航空公司
AA	美利坚航空公司
AC	加拿大航空公司
AF	法国航空公司
AI	印度航空公司
AM	墨西哥航空公司
AR	阿根廷航空公司

表 1 (续)

<u>双字母标志</u>	<u>航空公司名称</u>
AS	阿拉斯加航空公司
AV	哥伦比亚国家航空公司
AY	芬兰航空公司
AZ	意大利航空公司
BN	布兰尼夫航空公司
BP	博茨瓦纳航空有限公司
CO	大陆航空公司
CP	加拿大太平洋航空公司
CX	国泰太平洋航空有限公司
CY	塞浦路斯航空有限公司
DL	三角洲航空公司
DT	安哥拉航空运输公司
EA	东方航空公司
FI	冰岛航空公司
GA	印度尼西亚加鲁达航空公司
HA	夏威夷航空公司
IB	西班牙伊比利亚航空公司
IH	意大利维亚航空公司
IT	法国国内航空公司
JL	日本航空有限公司
JM	牙买加航空有限公司
KE	韩国航空公司
KL	荷兰皇家航空公司
KU	科威特航空公司

表 1 (续)

<u>双字母标志</u>	<u>航空公司名称</u>
LG	卢森堡航空公司
LH	德意志汉莎航空公司
LI	利沃德群岛航空运输有限公司
LM	荷兰安的列斯航空公司
LO	波兰航空公司
MD	马达加斯加航空公司
ME	中东航空公司
MH	马来西亚航空系统
NA	国家航空公司
NW	西北航空公司
OA	奥林匹克航空公司
OK	捷克航空公司
OS	奥地利航空公司
OZ	奥查尔克航空公司
PA	泛美世界航空公司
PK	巴基斯坦国际航空公司
PR	菲律宾航空公司
QM	马拉维航空有限公司
QZ	赞比亚航空公司
RB	阿拉伯叙利亚航空公司
RG	巴西航空公司
RK	非洲航空公司
RW	休斯航空公司
SA	南非航空公司

表 1 (续)

<u>双字母标志</u>	<u>航空公司名称</u>
SN	比利时航空公司
SO	南方航空公司
SQ	新加坡航空有限公司
SR	瑞士航空运输有限公司
SV	沙特阿拉伯航空公司
TG	泰国国际航空有限公司
TK	土耳其航空公司
TL	地中海航空公司
TM	莫桑比克航空公司
TP	葡萄牙航空公司
TW	环球航空公司
TZ	环空航空有限公司
UA	联合航空公司
UM	马尼拉航空公司
UT	联合空运公司
WA	西方航空公司
KP	开普敦航空有限公司
DM	马尔斯克航空公司

表 2

空运协会名单中所列应致送照会的国家

<u>国家</u>	<u>航空公司</u>	<u>总部</u>
阿根廷	AR 阿根廷航空公司	布宜诺斯艾利斯
比利时	SN 比利时航空公司	布鲁塞尔
博茨瓦纳	BP 博茨瓦纳航空有限公司	加贝罗内斯
巴西	RG 巴西航空公司	阿雷格里港
加拿大	TZ 环空航空有限公司	温尼伯
	ND 北方航空有限公司	魁北克, 罗伯瓦尔
	CP 加拿大太平洋航空公司	温哥华
	AC 加拿大航空公司	蒙特利奥
哥伦比亚	AV 哥伦比亚国家航空公司	波哥大
塞浦路斯	CY 塞浦路斯航空有限公司	尼科西亚
捷克斯洛伐克	OK 捷克航空公司	布拉格
丹麦	DM 马尔斯克航空公司	哥本哈根
芬兰	AY 芬兰航空公司	赫尔辛基
德意志联邦共和国	LH 德意志汉莎航空公司	科隆
希腊	OA 奥林匹克航空公司	雅典
冰岛	FI 冰岛航空公司	雷克雅未克
印度	AI 印度航空公司	孟买
	IC 印度人航空公司	新德里
以色列	LY 以色列航空公司	特拉维夫

表 2 (续)

<u>国 家</u>	<u>航空公司</u>	<u>总 部</u>
意大利	AZ 意大利航空公司	罗马
	IH 意大利维亚航空公司	罗马
象牙海岸	RK 非洲航空公司	阿比让
牙买加	JM 牙买加航空有限公司	金斯敦
日本	JL 日本航空有限公司	东京
科威特	KU 科威特航空公司	科威特
黎巴嫩	TL 地中海航空公司	贝鲁特
	ME 中东航空公司	贝鲁特
卢森堡	LG 卢森堡航空公司	卢森堡
马达加斯加	MD 马达加斯加航空公司	塔那那利佛
马拉维	QM 马拉维航空有限公司	布兰太尔
马来西亚	MH 马来西亚航空系统	吉隆坡
墨西哥	AM 墨西哥航空公司	墨西哥城
摩洛哥	AT 摩洛哥皇家航空公司	卡萨布兰卡
荷兰	LM 荷兰安的列斯航空公司	库拉索
	KL 荷兰皇家航空公司	阿姆斯特丹
新西兰	NZ 新西兰国家航空公司	惠灵顿
巴基斯坦	PK 巴基斯坦国际航空公司	卡拉奇
菲律宾	UM 马尼拉航空公司	巴塞城
	PR 菲律宾航空公司	马尼拉
波兰	LO 波兰航空公司	华沙

表 2 (续)

<u>国 家</u>	<u>航空公司</u>	<u>总 部</u>
葡萄牙	TP 葡萄牙航空公司	里斯本
	TM 莫桑比克航空公司	洛伦索马贵斯
	DT 安哥拉航空运输公司	罗安达
大韩民国	KE 韩国航空公司	汉城
沙特阿拉伯	SV 沙特阿拉伯航空公司	大马士革
新加坡	SQ 新加坡航空有限公司	新加坡
南非	KP 开普敦航空有限公司	开普敦
	SA 南非航空公司	约翰内斯堡
西班牙	IB 西班牙伊比利亚航空公司	马德里
	AO 商业航空公司	马德里
斯里兰卡	AE 锡兰航空有限公司	科伦坡
瑞士	SR 瑞士航空运输有限公司	苏黎世
叙利亚	RB 阿拉伯叙利亚航空公司	大马士革
泰国	TG 泰国国际航空有限公司	曼谷
土耳其	TK 土耳其航空公司	伊斯坦布尔
赞比亚	QZ 赞比亚航空公司	卢萨卡

表 3

按照委员会第一九一次会议的决定，
不必致送照会的国家

<u>国 家</u>	<u>航空公司</u>	<u>总 部</u>
奥地利	OS 奥地利航空公司	维也纳
法国	OR 科摩罗航空公司	莫罗尼/巴黎
	AF 法国航空公司	巴黎
	IT 法国国内航空公司	巴黎
	UT 联合空运公司	巴黎
印度尼西亚	GA 印度尼西亚加鲁达航空公司	雅加达
肯尼亚)	EC 东非航空公司	内罗毕
乌干达)		
联合王国	LI 利沃德群岛航空运输有限公司	安蒂瓜, 圣约翰斯
	CX 国泰太平洋航空有限公司	香港
坦桑尼亚联合共和国	EC 东非航空公司	内罗毕
美利坚合众国	WA 西方航空公司	洛杉矶
	UA 联合航空公司	芝加哥
	TW 环球航空公司	纽约
	SO 南方航空公司	亚特兰大
	RW 休斯航空公司	旧金山
	PA 泛美世界航空公司	纽约
	OZ 奥查尔克航空公司	圣路易斯

表 3 (续)

<u>国 家</u>	<u>航空公司</u>	<u>总 部</u>
美利坚合众国 (续)	AL 阿勒格尼航空公司	匹兹堡
	TS 阿罗哈航空公司	檀香山
	WC 威恩阿拉斯加航空公司	安克雷奇
	FT 飞虎航空公司	洛杉矶
	SB 海岸世界航空公司	纽约
	AA 美利坚航空公司	纽约
	AS 阿拉斯加航空公司	西雅图
	BN 布兰尼夫航空公司	达拉斯
	CO 大陆航空公司	洛杉矶
	DL 三角洲航空公司	亚特兰大
	EA 东方航空公司	纽约
	NW 西北航空公司	明尼阿波利斯—圣保罗
	NA 国家航空公司	迈阿密
	HA 夏威夷航空公司	檀香山

10. 应委员会在第一九〇次会议上所决定的请求，法律事务厅一般法律事务司司长提出下列日期为一九七四年四月十六日的备忘录。

空运协会的法律地位

(1) 以下是对委员会在第一九〇次会议上向法律事务厅提出的问题的答复。该问题是有关联合基督教会促进社会行动中心所提出的“关于国际航业间协定违反安全理事会第253号决议的情报说明”的国际空运协会（空运协会）的法律地位。

(2) 空运协会是一个航空公司的协会，它的协会章程原来是由国际空运营业人会议（一九四五年四月十六日至十九日于哈瓦那）通过的，经修正的并于目前有效的章程的副本附在本备忘录。按照该章程的第二条，协会的总办事处应该设在国际民用航空组织（民航组织）总部所将设置的城市里。民航组织在蒙特利尔设立其总部后，该协会也迁移到那里去。因此，空运协会是由加拿大国会的一件私法（一九七四年十二月十八日，9-10 乔治六世，第五十一章）组织成立的，该法副本附在本备忘录。

(3) 协会章程和组织法令都没有明确规定空运协会应受加拿大法律的约束。可是，通常一个依照其总部所在国的法律而成立的协会，除法律明白规定除外者外，通常是受该国法律的约束和隶属该国的管辖范围。联合国秘书长未能在加拿大的立法中找到有任何给予空运协会以特权、豁免权和免除权的直接证据。虽然空运协会的大部分会员是各国政府主办的航空公司，但是在技术上是一个非政府组织，因此它本身便没有特权地位。空运协会交换所条例第37条规定“依照当时有效的加拿大法予以解释”，虽然所述的条例并未将空运协会本身置于加拿大法律约束之下，但好象是提供了证据，表示空运协会承认它和其成立所在国有特别的联系，尤其是因为交换所是设在另一国内。

(4) 即使空运协会好象很可能是隶属加拿大的管辖范围，但是一项特殊立法不一定适用于某一项特殊交易。只有加拿大主管法院才能对任何有关对南罗得西亚实行制裁的加拿大立法能否适用于空运协会在缔结航业间运输协定的

任务，作出权威性的判决。空运协会在这件事上是充任愿意参与该协定的各航空公司的情报管道，协会本身不是这些协定的当事一方。

(5) 在联合国方面，~~空运协会~~是取得经济及社会理事会第二类咨商地位的非政府组织。因此可以预期它将答复关于它的活动和它的工作范围的询问。

(6) 上述情报说明中“罗得西亚航空公司的航业间协定名单”的第6段所指的《空运协会手册》就是《空运协会航业间协定手册》。该《手册》有关部分的副本〔(一九七三年十二月一日)第二次订正第(一)页、订正第(二)页和第三十三次订正第16页〕连同《手册》上用的航空公司简称符号的名单都附在本备忘录。“航业间运输协定——客运”和“航业间运输协定——货运”的本文也附在本备忘录。这两项协定中的第九(2)条规定航空公司要成为该协定缔约一方的程序，而第十四(4)(a)(一)条规定任何当事一方在三十天前以书面向当事各方或某一当事方通知退出该协定的可能性。在这个程序下，与罗得西亚航空公司签署该协定的任何一家航空公司可于三十天内终止它同罗得西亚航空公司之间的协定。

11. 委员会也持有从空运协会得来的有关安全理事会第253(1968)号决议的空运协会协定和加拿大法律的解释性说明，以及一九六八年十二月二十日加拿大政府依照该政府的联合国法所颁行的联合国罗得西亚条例。

12. 根据委员会第一九一次会议的决定，编制了下面有关唐纳德·莫顿牧师和巴伯拉·罗杰斯女士证词中所提出的其他事项的目录。关于这一点，委员会也许愿意同有关国家政府或国际组织着手进行调查。

(a) 国际空运协会(空运协会)有可能因促进和便利了协定的缔结而破坏了制裁，据说罗得西亚航空公司对该项服务要付手续费。

(b) 顾到《空运协会航业间协定手册》(第六版)第37条的规定和空运协会

在加拿大组成所根据的一九四五年加拿大国会法的规定，加拿大政府对空运协会可能抵触安全理事会决议的活动的立场和责任。

(c) 据称主要信用卡公司同南罗得西亚有交易来往，这显然没有受到美国政府的调查。

(d) 赫茨租车公司和可能在卡内基基金社研究报告中所列名的其他公司在南罗得西亚恢复或继续营业。

(e) 某些国际航空公司的“新闻处”在南罗得西亚的存在，据称这些公司事实上是在从事商业活动的。〔关于此事件中所提到的航空公司有：英航、意航、德航、泛美、南非航空公司和葡航〕

(f) 航业间免票协定（据称它的使用经常是未经授权的），根据这项协定，各个国际航空公司职员可以得到前往南罗得西亚的免费或减价飞机票，而罗得西亚航空公司职员也得到前往若干国家旅行的同样飞机票。据称这种往来南罗得西亚的旅行，除其他事项外，为该非法政权促进旅游业和以后的外汇收入。

(g) 若干航空公司所经营到南罗得西亚的“一揽子旅游”估计将使该政权在一九七四年期间获得约630万美元。〔所牵涉到的航空公司据报是：非洲航空公司、法国航空公司、英航、埃塞俄比亚航空公司、西航、德航、奥林匹克、泛美、南非航、葡航和联运航。〕

(h) 设立在南罗得西亚以外许多国家内的航空公司代表、销售处和旅行社，通过发行小册子、放映旅游电影、讲演和其他方式，大肆宣传，引人前往该国旅行。

13. 委员会在一九七四年五月一日第一九二次会议上通过了下面致送上面表2所列各有关航空公司登记国的照会：

“秘书长……应安全理事会依照关于南罗得西亚问题的第253(1968)号决议设立的委员会的要求，敬请注意所附《国际空运协会航业间协定手册》

(第六版)的名单。

“《手册》第16页列有似乎是与罗得西亚航空公司缔结空运协会客运和/或货运协定或其中任何部分的那些航空公司的名单。 其中的航空公司是：

“〔有关航空公司的名称〕

“委员会回顾到安全理事会在第253(1968)号决议第6段中决定所有联合国会员国应防止在各该国领土内组织的航空公司及其所登记或其国民所租用的飞机出入南罗得西亚，并防止其与在南罗得西亚组织的任何航空公司或在该地登记的飞机发生联系。

“如蒙阁下政府调查《空运协会手册》内所载的情报，委员会当不胜感激。假使提供给委员会的情报被确认了，这将显示安全理事会所实行的制裁受到了严重的破坏。 委员会认为依照第253(1968)号决议第6段的规定，联合国会员国，如同其他国家一样，有显明的责任，应防止同罗得西亚航空公司缔结和履行航业间协定。

“因此，阁下政府若能对此事作急迫的调查和采取一切必要行动，特别是确保结束其航空公司或在其领土内设立的航空公司与罗得西亚航空公司所订的一切协定，可能时在两个月内通知委员会，委员会当不胜感激。

“此外，委员会将欢迎收到有关执行第253(1968)号决议第6段的立法和行政命令的本文。”

14. 照会是于一九七四年五月十三日递交给各有关国家政府的。

15. 委员会于一九七四年五月八日第一九三次会议上通过有关该事项的特别声明的本文，委员会决定请联合国秘书长，依他个人的权力，将该特别声明递交空运协会总干事。 委员会也决定应向加拿大政府致送另一件照会，请它对此事进行调查。 秘书长的递文函和委员会的声明的内容如下：

(一) 秘书长递文函的本文

“我应安全理事会依照有关南罗得西亚问题的第253(1968)号决议设立的委员会的要求，将所附有关同罗得西亚航空公司的航业间协定的声明，递送给您。

“委员会强调它对涉嫌破坏安全理事会所规定的强制性制裁本案件，认为很严重。若蒙你对这事件给予谨慎和迫切的注意，委员会当不胜感激。”

(二) 委员会声明的本文

“(1) 安全理事会依照有关南罗得西亚问题的第253(1968)号决议设立的委员会，根据《空运协会航业间协定手册》，注意到罗得西亚航空公司与其他大多数航空公司订了航业间协定。

“(2) 安全理事会第253(1968)号决议的副本附在本声明，委员会提请空运协会注意第6段，其内容如下：

‘决定所有联合国会员国应防止在各该国领土内组织的航空公司及其所登记或其国民所租用的飞机出入南罗得西亚，并防止其与在南罗得西亚组织的任何航空公司或在该地登记的飞机发生联系〔语势另加〕’。

“(3) 正如空运协会提交给委员会的解释性说明所指出的，第6段不受到第3段中的规定的限制。它是独立的。委员会认为联合国会员国如同其他国家一样，有显明的责任防止它们的航空公司和飞机与罗得西亚缔结和履行航业间协定。该照会所引用的加拿大条例不单是论到货运。特别是该条例第12条虽然没有照录原文，却反映了第253(1968)号决议第6段的有关部分，其中并没有载列这些限制。

“ (4) 委员会要提请空运协会也注意到有关汇寄资金给南罗得西亚境内的个人或机关的第 253 (1968) 号决议执行部分第 4 段以及附在本声明的安全理事会第 277 (1970) 号决议，特别是如下的第 9 (b) 段：

‘ 9. 决定依照宪章第四十一条，并为达到终止叛乱的目的起见，各会员国应：

.....

‘ (b) 立即停止现在往来南罗得西亚的任何运输工具。 ’

“ (5) 假使《空运协会手册》中所载的情报被证明属实，这将显示安全理事会所实行的制裁已受到严重的破坏。

“ (6) 因此，若蒙空运协会尽快地通知委员会关于罗得西亚航空公司依照每项航业间运输协定第九(2)条与空运协会接洽的日期，空运协会将此项接洽通知各协定当事方面的日期，以及《空运协会航业间协定》所列举的各航空公司于何时和如何按照第九(2)(b)条表示同意，委员会当不胜感激。

“ (7) 空运协会知道委员会也必须将这封信的副本致送加拿大政府。由于空运协会是依照加拿大国会的立法而成立的，因此很有可能空运协会通过航业间协定体系和代理方案，最少便利了其他航空公司严重破坏对南罗得西亚的制裁的行为。事实上，空运协会对此事也许有可能抵触了加拿大的法律。

“ (8) 联合国秘书长已致函给若干国家政府，它们的航空公司似乎牵涉到此事。委员会也请他谋求空运协会对调查此事给予积极合作，而且若证明属实时，并终止罗得西亚参与这些安排。作为第一步，委员会要请空运协会提请其会员航空公司注意事实情况、停止同罗得西亚航空公司的任何通信和立刻终止与该公司的所有直接或间接交易。委员会呼吁空运协会如此做的时候，要特别顾到空运协会在其协会章程中所列举的目的、目标和宗旨，其中第三(3)条如下：

‘同国际民航组织和其他国际组织合作’。

“(9) 委员会希望能尽早，如有可能在两个月内，接到答复。”

16. 因此，秘书长遵照委员会的要求，递送了委员会的声明，并递送了给加拿大的照会，附有秘书长致给空运协会总干事的信及其附件。

17. 收到象牙海岸一九七四年五月十四日的收文通知，并收到科威特、意大利和叙利亚的答复，其实质部分如下：

(一) 科威特一九七四年五月十五日照会

“科威特主管当局经作适当调查后，确信关于科威特航空公司与罗得西亚航空公司签订空运协会客运和／或货运协定或其中任何部分的指控，全非事实。

“科威特航空公司，正如所有其他科威特的国民或公司，不在南罗得西亚营业；他们也不与该地的种族主义政权有任何来往。

“科威特政府、国民及公司严格遵守安全理事会规定的制裁，并避免采取会使非法的种族主义少数分子政权看似合法的任何行动。

“而且科威特航空公司已经通知空运协会说，它们跟罗得西亚航空公司无任何来往，也不接受它发出的飞机票。

“科威特国家常驻代表愿赞扬安全理事会委员会的警惕，并愿承诺与委员会作最大合作，以便它能实现它所以成立的伟大目标。常驻代表总是乐于收到有关委员会职权内事务的资料，并进行适当的调查。不过这次委员会可以确信没有破坏安全理事会所规定的制裁。”

(二) 意大利一九七四年五月二十日照会

“关于此事，意大利共和国常驻代表谨说明上述照会的内容已送达意大利政府。

“关于制裁委员会所请提供与执行第253(1968)号决议第6段有关的立法或行政命令的本文的要求，意大利共和国常驻代表谨请制裁委员会注意意大利政府已采取一切必要措施，经由在一九六八年十月三日意大利共和国公报中公布的一九六八年十月三日本法令充分并全部实施第253号决议。当时送达联合国秘书处的法令的本文已由秘书处在在一九六八年十一月一日的S/8786/Add.3号文件中发表。”

(三) 叙利亚一九七四年五月二十一日照会

“阿拉伯叙利亚航空公司从未与罗得西亚航空公司订立空运协会客运和/或货运协定或其中任何部分，因此也与它无任何直接或间接联系。《国际空运协会航业间协定手册》中所述各节全非事实。”

18. 五月二十一日，秘书长接待了空运协会总干事，在会谈中总干事保证他将尽全力尽可能设法协助委员会。

19. 收到空运协会总干事一九七四年五月三十日致秘书长的信，其实质部分转载如下：

“我已将你的信和安全理事会声明提请空运协会执行委员会在其最近的年中会议加以注意。

“如你已有的我们解释性说明^①中所说，本协会是一个加拿大的协会，它遵守加拿大政府为使安全理事会第253(1968)号决议生效而颁布的联合国罗得西亚条例（一九六八年十二月二十日）。执行委员会得知空运协会在执行运输会议各项决议所规定的某些纯行政职责时，并未抵触此项条例。这当然是加拿大法律的解释问题，我的法律顾问可随时向联合国法律顾问提供所需要的解释。我须强调运输会议的各项决议曾经所有有关国家政府批准。

① 参看上文第11段。

“虽然如此，安全理事会的决议虽然在其规定上是以联合国各会员国为对象，我乐于能向你保证空运协会将按我们协会章程的规定，与联合国及其各专门机构合作。在下一月内，我将能送上在制裁委员会声明第6段中所要求的资料，并向你说明应声明第8段所采取的行动。

“最后，我必须谢谢你的美意，让我上周在纽约时有机会与你亲自讨论此事的各个方面。”

20. 收到巴基斯坦和日本的答复，其实质部分如下：

(一) 巴基斯坦六月十一日照会

“巴基斯坦常驻联合国代表……关于一九七四年五月十三日〔秘书长〕的有关巴基斯坦国际航空公司与罗得西亚航空公司之间的客运和/或货运协定的信，谨告知他，巴基斯坦政府对此事作适当调查后，发出下列通知：

“‘巴基斯坦国际航空公司自一九五五年起便是空运协会的会员。罗得西亚航空公司于一九六八年加入此项多边协定。看来尽管政府有关于制裁南罗得西亚的通知，由于某些官员的疏忽，表达了巴基斯坦国际航空公司同意罗得西亚航空公司加入空运协会的多边航业间协定。巴基斯坦国际航空公司在一九七四年五月二十日给空运协会秘书处的信中取消我们与罗得西亚航空公司有关的航业间协定。’”

(二) 日本一九七四年六月二十一日照会

“日本常驻代表……关于一九七四年五月十三日〔秘书长〕有关日本航空公司与罗得西亚航空公司在空运协会各航业间协定中关系的照会，谨向秘书长说明日本政府所作的调查以及日本航空公司因上述秘书长照会而采取的行动如下：

“(1) 日本航空公司于一九五四年二月加入空运协会的各航业间协定。 自从

罗得西亚航空公司于一九六八年三月加入空运协会各航业间协定后，在标准的空运协会各种安排下，日本航空公司被处于不得不与罗得西亚航空公司缔结航业间协定的地位。

“ (2) 秘书长照会经日本政府转达日本航空公司后，该公司立即在一九七四年六月三日的电报中采取必要的行动，通知国际空运协会和罗得西亚航空公司，它决定自一九七四年七月二日起终止与罗得西亚航空公司的空运协会有关客运和 / 或货运的各种航业间运输安排。 附上这封电报的本文。

“ 日本常驻代表再谨说明如下：

“ (1) 日本政府在一九六八年的一次内阁会议上决定采取必要措施，在安全理事会第 253 号决议通过后即予执行。

“ (2) 根据这个决定，运输省于一九六八年六月给唯一经营国际定期航行业务的国家航空公司——日本航空公司——一封信，其中要求日本航空公司注意安全理事会第 253 (1968) 号决议的有关规定，并要求日本航空公司不从事往返南罗得西亚的货物空运，或往返南罗得西亚的业务经营，并不与南罗得西亚的各航空公司接连。

“ (3) 日本航空公司遵照日本政府的要求，从未售给旅客前往南罗得西亚的机票，或同意载运目的地为南罗得西亚的货物。

“ 日本常驻代表向秘书长保证日本政府拟继续在执行安全理事会第 253 (1968) 号决议上与联合国充分合作。

日本航空公司发出的电文

“ 现在通知你，依照空运协会航业间客运和货运交通协定的第九条第 (4)(A) (-) 分款，日本航空公司取消与罗得西亚航空公司之间的这些协定，从一九七四年七月二日起生效。 ”

21. 法国代表在一九七四年六月二十七日第二〇一次会议上发表下列声明：

“我国代表团将莫顿牧师和罗杰斯女士在一九七四年四月就许多航空公司——其中有些是法国的公司——据称经由空运协会与罗得西亚航空公司缔结协定事向委员会所作的声明，告知法国当局。

“我可以告知委员会，在外交部的一次会议中曾决定管理法国各航空公司的当局将请各公司遵守安全理事会第253(1968)号决议规定的制裁办法，其中包括终止空运协会的各项协定。

“关于委员会也讨论过的‘一揽子旅游’，已求各法国公司将来不举办这种旅游。”

22. 在同一次会议上，美利坚合众国代表宣读了美国联邦航空局总法律顾问给全美使用大型飞机的各航空公司的董事长及各有关代理机构的一封信。该信本文如下：

“此信是给你和全美使用大型飞机的各航空公司董事长。我们注意到若干次指控对联邦特别航空条例21（特航条例21）的违犯。特航条例21系执行第11419号行政法令（一九六八年七月二十九日），而该法令又系依照一九六八年五月二十九日通过的联合国安全理事会第253(1968)号决议而制定。特航条例21涉及禁止与南罗得西亚的某些交易，在第2节中规定：

‘(c) 任何美国航空公司不得使用任何飞机，任何人不得驾驶由属美国管辖的任何人所拥有或租用的飞机，或驾驶依美国法律登记的飞机：

‘(1) 往返南罗得西亚；或

‘(2) 与在南罗得西亚组织的任何航空公司或登记的飞机协调，无论是用联航、航业间协定、整批定座、售票或任何其他连系方法。

‘(d) 本节各项禁令适用于飞机的拥有者、承租者、驾驶者或租用者，及任何其他职员、雇员或任何参与载运或业务的禁令的代理人。

‘(e) 其目的与效果在规避本节任何禁令的任何载运或业务也予禁止。’

“一九六八年七月二十九日的第11419 行政法令将执行这项规定的责任交与运输部，它又转交给联邦航空局。

“我们特别关切与罗得西亚航空公司的双边和多边航业间协定。我们同样关心代售罗得西亚航空公司机票的航空公司旅行经纪人的活动，已开始了一系列的调查。

“我们请你协助保证〔有关航空公司或代理机构〕彻底按照特航条例 21 行事。

“如有任何问题，或我们能作任何援助，请告知我们。”

23. 在同一次会议上，委员会决定委员会秘书应与莫顿牧师通信，以获致有关为委员会开列并在上文第11 段转载的他的证词的其他方面的进一步澄清。委员会又决定应拟具照会供其审议，以便送达与该表(e)和(g)分段所提各项目有关的各国政府。

24. 委员会秘书于一九七四年七月二日寄信给莫顿牧师。

25. 收到空运协会总干事、冰岛、德意志联邦共和国、哥伦比亚、捷克斯洛伐克、泰国、卢森堡、波兰、土耳其和奥地利的答复，其实质部分如下：

(一) 一九七四年七月一日空运协会总干事的信

“我愿提及你一九七四年五月九日的来信和我一九七四年五月三十日关于联合国按第 253 (1968) 号决议设立的安全理事会制裁委员会所作声明的临时答复。

“依照执行委员会在科罗拉多斯普林斯的年中会议所作的决定，我已通知了参加空运协会航业间协定和空运协会代理处方案的各航空公司说，空运协会将从一九七四年七月一日起停止实施根据适用的空运协会交通会议有关罗得西亚航空公司和位于罗得西亚的代理处的各项决议而加于它的任何职责。

“我也已请求曾经在航业间协定中同意的空运协会各会员公司及非空运协会的各航空公司取消它们的同意，并更要求根据空运协会代理处方案在罗得西亚指派代理人的各会员撤回它们的指派。

“适当的指示已发交空运协会与此事有关的各部门。

“你将会赞赏空运协会已根据它与联合国及其专门机构合作的政策采取此项行动，虽然如我以前所说，我深知空运协会参与执行这些方案，无时不是在遵照本协会遵守的适用的加拿大法律下行事。

“为答复安全理事会委员会声明中第6段所提的请求，谨附上一份文件，它可详答所问的各问题。”

附文

“ A. 罗得西亚航空公司首次与空运协会联络，要加入多边航业间交通协定（客运和货运）的日期——一九六七年十月三十日。

“ B. 空运协会通知各协定当事各方，罗得西亚已申请加入的日期——一九六七年十一月二十三日。

“ C. 下列各航空公司由于它（或罗得西亚航空公司）提出通知，表示同意，于列于其后的日期成为与罗得西亚航空公司缔结协定的一方。这类给空运协会的通知经由书信或专线打字电报作成，通常并寄副本与另一方。

<u>类别</u>	<u>国家或地区*</u>	
“ 1. 商业航空公司	西班牙	一九六八年九月一日
印度人航空公司	印度	一九六八年三月二日
新西兰国家航空公司	新西兰	一九六八年五月一日
科摩罗航空公司	科摩罗群岛	一九七一年一月一日
“ 2. 锡兰航空有限公司	斯里兰卡	一九六八年七月一日
阿勒格尼航空公司	美国	一九六八年五月一日
摩洛哥皇家航空公司	摩洛哥	一九六八年五月一日
以色列航空有限公司	以色列	一九六八年五月一日
北方航空有限公司	加拿大	一九六八年七月一日
阿罗哈航空公司	美国	一九六八年九月一日
威恩阿拉斯加航空公司	美国	一九六九年三月三日
“ 3. 飞虎航空公司	美国	一九七一年一月一日
海岸世界航空公司	美国	一九六八年三月二日
“ 4. 美利坚航空公司	美国	一九六八年三月二日
加拿大航空公司	加拿大	一九六八年五月一日
法国航空公司	法国	一九六八年五月一日
印度航空公司	印度	一九六八年三月二日
墨西哥航空公司	墨西哥	一九六八年七月一日
阿根廷航空公司	阿根廷	一九六八年五月一日
阿拉斯加航空公司	美国	一九七一年五月一日

* 国家或地区一栏系秘书处增入，以便参考。

类 别

国家或地区

哥伦比亚国家航空公司	哥伦比亚	一九六八年七月一日
芬兰航空公司	芬兰	一九六八年九月一日
意大利航空公司	意大利	一九六八年七月一日
布兰尼夫航空有限公司	美国	一九七一年五月一日
博茨瓦纳航空有限公司	博茨瓦纳	一九七三年七月一日
大陆航空公司	美国	一九七一年一月一日
加拿大太平洋航空公司	加拿大	一九六八年三月二日
国泰太平洋航空有限公司	香港	一九六八年三月二日
塞浦路斯航空有限公司	塞浦路斯	一九六八年五月一日
三角洲航空公司	美国	一九六八年三月二日
安哥拉航空运输公司	安哥拉	一九六八年七月一日
东方航空公司	美国	一九六八年三月二日
冰岛航空公司	冰岛	一九六八年三月二日
印度尼西亚加鲁达航空公司	印度尼西亚	一九七一年三月三日
夏威夷航空公司	美国	一九六九年一月一日
西班牙伊比利亚航空公司	西班牙	一九六八年九月一日
意大维亚航空公司	意大利	一九六八年三月二日
法国国内航空公司	法国	一九六九年三月三日
日本航空有限公司	日本	一九六八年三月二日
牙买加航空有限公司	牙买加	一九七一年三月三日
韩国航空公司	大韩民国	一九七〇年一月一日
荷兰皇家航空公司	荷兰	一九六八年三月二日
科威特航空公司	科威特	一九六八年七月一日

类别

国家或地区

卢森堡航空公司	比利时	一九六九年一月一日
德意志汉莎航空公司	德意志联邦 共和国	一九六八年三月二日
利沃德群岛航空运输有限公司	安提瓜 - 西 印度群岛	一九六九年一月一日
荷兰安的列斯航空公司	荷兰安的列 斯群岛	一九七一年一月一日
波兰航空公司	波兰	一九六八年五月一日
马达加斯加航空公司	马达加斯加	一九六八年五月一日
中东航空公司	黎巴嫩	一九六八年三月二日
马来西亚航空系统	马来西亚	一九七二年七月一日
国家航空公司	美国	一九六八年五月一日
西北航空公司	美国	一九六八年五月一日
奥林匹克航空公司	希腊	一九六八年五月一日
捷克航空公司	捷克斯洛伐克	一九七〇年九月一日
奥地利航空公司	奥地利	一九七一年三月三日
奥查尔克航空公司	美国	一九六八年七月一日
泛美世界航空公司	美国	一九六八年三月二日
巴基斯坦国际航空公司	巴基斯坦	一九六八年五月一日
菲律宾航空公司	菲律宾	一九六九年九月一日
马拉维航空有限公司	马拉维	一九六八年三月二日
赞比亚航空公司	赞比亚	一九六八年五月一日
阿拉伯叙利亚航空公司	叙利亚	一九六八年十一月一日

类别

国家或地区

巴西航空公司	巴西	一九六八年三月二日
非洲航空公司	象牙海岸	一九六八年十一月一日
休斯航空公司	美国	一九六八年九月一日
南非航空公司	南非	一九六八年三月二日
比利时航空公司	比利时	一九六八年三月二日
南方航空公司	美国	一九六八年七月一日
新加坡航空有限公司	新加坡	一九七二年七月一日
瑞士航空运输有限公司	瑞士	一九六八年三月二日
沙特阿拉伯航空公司	沙特阿拉伯	一九六八年七月一日
泰国国际航空有限公司	泰国	一九六八年七月一日
土耳其航空公司	土耳其	一九六八年七月一日
地中海航空公司	黎巴嫩	一九六八年七月一日
莫桑比克航空公司	莫桑比克	一九六八年五月一日
葡萄牙航空公司	葡萄牙	一九六八年三月二日
环球航空公司	美国	一九六八年三月二日
环空航空有限公司	加拿大	一九七二年五月一日
联合航空公司	美国	一九六八年五月一日
马尼拉航空公司	菲律宾	一九七二年十一月一日
联合空运公司	法国	一九六八年三月二日
西方航空公司	美国	一九七一年七月一日
“ 5. 开普敦航空有限公司	南非	一九七一年七月一日
“ 6. 马尔斯克航空公司	丹麦	一九七三年一月一日

“说明：

类别

“1：客运与货运两种协定中各除第三条以外，对于有关两个航空公司都有效。（这仅相当于以前基本的空运协会航业间运输协定）

“2：客运协定和货运协定（第三条除外）对于有关两个航空公司有效。（这相当于以前基本的空运协会航业间运输协定再加上行李补充协定）

“3：客运协定（第三条除外）和货运协定对于有关两个航空公司有效。（这相当于以前基本的空运协会航业间运输协定再加上货运处理补充协定）

“4：整个客运协定和整个货运协定对于有关两个航空公司有效。（这相当于以前基本的空运协会航业间运输协定加上行李补充协定和货运处理补充协定）

“5：仅客运协定对于有关两个航空公司有效。（对于以前各种协定的同意，无一能严格地与此相当，但它约等于以前基本的空运协会航业间运输协定中单是客运方面加上行李补充协定。如在一家航空公司代号下划线，则第三条对于双方无效。）

“6：仅货运协定对于有关两个航空公司有效。（对于以前各种协定的同意，无一能严格地与此相当，但它约等于以前基本的空运协会航业间运输协定中单是货运方面加上货运处理补充协定）

(二) 冰岛一九七四年七月一日照会

“冰岛常驻联合国代表团……谨就〔秘书长〕一九七四年五月十三日的照会告知他，冰岛航空公司于一九七四年六月五日终止了它与罗得西亚航空公司之间的空运协会航业间运输协定。因此现在冰岛航空公司和南罗得西亚之间不存在任何协定。”

(三) 德意志联邦共和国一九七四年七月三日照会

“德意志联邦共和国代常驻联合国代表……就〔秘书长〕一九七四年五月十三日的照会以及他本人一九七四年六月六日关于《国际空运协会航业间协定手册》（第六版）的照会，有幸告知秘书长如下：

“缔结航业间协定一般不需经过联邦政府的批准。因此，在接获秘书长的照会之前，联邦政府不知有德意志汉莎航空公司与罗得西亚航空公司之间的航业间协定。不过，联邦政府在接获安全理事会委员会的资料之后，已立即采取必要的步骤以检查该协定与安全理事会制裁的适合性。一俟本调查有了最后结果，当立即传达。”

(四) 哥伦比亚一九七四年七月八日照会

“哥伦比亚常驻联合国代表团……谨就〔秘书长〕一九七四年五月十三日的照会说，哥伦比亚国家航空公司总秘书埃内斯托·巴斯克斯·罗切博士表示该公司已正式通知国际空运协会终止与罗得西亚航空公司所缔结的客运和／或货运的协定。”

(五) 捷克斯洛伐克一九七四年七月九日照会

“捷克斯洛伐克社会主义共和国常驻联合国代表……就秘书长一九七四年五月十三日有关与罗得西亚航空公司的空运协会客运和／或货运协定的照会，谨陈述如下：

“捷克斯洛伐克社会主义共和国不承认南罗得西亚的非法政权，不与它保持任何外交或任何其他关系，并一贯执行安全理事会第253(1968)号决议中的所有决定，关于此事，捷克斯洛伐克社会主义共和国政府有幸在以前对秘书

长照会的答复中提及。

“捷克主管当局就上述秘书长一九七四年五月十三日照会中所载情报所从事的调查，已确定从未发生过捷克航空公司与罗得西亚航空公司之间的航业间运输。捷克航空公司是多边的空运协会航业间运输协定的成员之一，罗得西亚也加入了该协定。捷克航空公司于一九七四年四月十九日宣布该多边协定中与罗得西亚航空公司有关的部分无效。

“捷克斯洛伐克社会主义共和国政府愿借此机会，重申它完全支持联合国为协助南罗得西亚人民实行《给予殖民地国家和人民独立宣言》所确定的不容剥夺的权利所采取的一切措施。”

(六) 泰国一九七四年七月十日照会

“泰国常驻联合国代表团临时代办……谨就〔秘书长〕一九七四年五月十三日的照会，应关于南罗得西亚问题的安全理事会委员会的要求，促请泰王陛下政府注意《国际空运协会航业间协定手册》（第六版）第16页，其中列有泰国国际航空有限公司似与罗得西亚航空公司缔结了空运协会客运和/或货运的协定，或其中的一部分。

“临时代办谨告知秘书长，已将此事及时送达曼谷外交部，现收到答复如下：

“1. 泰王陛下政府一贯并充分遵守联合国安全理事会有关南罗得西亚的各项决议，包括第253(1968)号决议。

“2. 对于《手册》第16页中所载情报的性质和实质进行了调查。事实如下：

“2.1 泰国国际航空有限公司多年来是空运协会客运和货运多边航业间运

输协定的一个当事方面。可是，后来罗得西亚航空公司也成为该协定的一个当事方面。

“ 2.2 泰国国际航空有限公司在接获指控以后，并考虑到泰王陛下政府关于此事的政策和明确立场，于一九七四年六月三日将其立即取消空运协会客运和货运多边航业间运输协定中与罗得西亚航空公司有关的部分的决定，通知了国际空运协会。

“ 2.3 泰国国际航空有限公司的上述决定随后由空运协会运输业务部主任以一九七四年六月十二日备忘录(TY-52/1502)送达各航业间协定的所有空运协会会员和非会员当事方面。”

(七) 卢森堡一九七四年七月十一日照会

“卢森堡常驻联合国代表……谨述及〔秘书长〕一九七四年五月十三日关于与罗得西亚航空公司缔有协定的某些航空公司的照会。

“关于此点，应该注意到卢森堡航空公司与罗得西亚航空公司之间的航业间协定已从一九七四年七月一日起取消。”

(八) 泰国一九七四年七月十二日又一次照会

“泰国常驻联合国代表团临时代办……就〔秘书长〕一九七四年七月十日照会，其中提及空运协会运输业务部主任给航业间协定的所有空运协会会员和非会员当事方面的一九七四年六月十二日备忘录(TS-52/1502)，说明泰国国际航空有限公司立即取消空运协会客运和货运多边航业间运输协定中与罗得西亚航空公司有关的部分，谨附送秘书长一份该备忘录的本文，并请秘书长惠予转达关于南罗得西亚问题的安全理事会委员会，供作参考。”

附 件

空运协会运输业务部主任
一九七四年六月十二日备忘录的本文

“ 1. 泰国国际航空有限公司一九七四年六月三日函告空运协会，它们即时起取消空运协会客运和货运多边航业间运输协定中与罗得西亚航空公司有关的部分。

“ 2. 冰岛航空公司一九七四年六月五日函告空运协会，依照空运协会客运和货运多边航业间运输协定的第九条第(4)(a)(一)分款，它们自一九七四年七月五日起取消这些协定中与罗得西亚航空公司有关的部分。

“ 3. 土耳其航空公司一九七四年六月六日函告空运协会，它们自一九七四年七月一日起取消空运协会客运和货运多边航业间运输协定中与罗得西亚航空公司有关的部分。

“ 4. 休斯航空公司一九七四年六月七日函告空运协会，它们即时起取消空运协会客运和货运多边航业间运输协定中与罗得西亚航空公司有关的部分。

“ 5. 哥伦比亚国家航空公司一九七四年六月十日以专线打字电报告知空运协会，它们即时起取消空运协会客运和货运多边航业间运输协定中与罗得西亚航空公司有关的部分。”

(九) 波兰一九七四年七月十五日照会

“波兰人民共和国常驻联合国代表团……就〔秘书长〕一九七四年五月十三日关于与罗得西亚航空公司的空运协会客运和／或货运的协定一事，谨奉本国政府指示声明如下：

“负责波兰人民共和国民航运输的国家当局，于获知波兰航空公司与罗得西亚航空公司缔结了空运协会多边安排范畴内客运和货运协定之后，立即拒绝该协定，并宣告其无效。波兰航空公司已立即终止了该协定，并在较早的终止航业间一般销售协定之后，与罗得西亚航空公司无任何接触。”

(H) 土耳其一九七四年七月十五日照会

“关于你一九七四年五月十三日有关土耳其航空公司与罗得西亚航空公司之间空运协会航业间运输和货运协定的来文，我谨奉告：自一九七四年七月一日起，土耳其航空公司取消这些协定中与罗得西亚航空公司有关的部分。兹附上土耳其航空公司一九七四年六月六日将情况通知罗得西亚对方的信的副本。

“我借此机会列入记录，即土耳其政府决心继续执行安全理事会至今针对津巴布韦非法政权所采取的各种措施。根据这种了解，土耳其政府以一九六八年十一月十八日的法令使安全理事会第253(1968)号决议中这些措施作成法典。上述土耳其政府法令的本文已由我们一九六八年十二月十三日第1519/1019号照会送交联合国秘书处。

“至于土耳其航空公司与罗得西亚航空公司之间的协定，系于一九六八年四月二十四日缔定，远在安全理事会第253(1968)号决议及后来的政府法令之前。这一个协定由罗得西亚航空公司于一九六七年十一月三十日主动提出。这些协定的高度技术性质以及它们的缔结通常从不达到政府一级而仅由公司之间交换书信而成的事实，可以说明它们何以在最近提请土耳其政府注意此事之前受到忽视。

“如蒙阁下将此项情报转达依据安全理事会关于南罗得西亚问题的第253(1968)号决议设立的委员会，并将此信作为安全理事会正式文件分发，当甚高兴。”

附 件

土耳其航空公司给南罗得西亚索尔兹伯里
罗得西亚航空公司费率经理的信件本文

“谨奉告依据空运协会航业间运输和货运协定第九条第(4)(c)(一)分款的规定，土耳其航空公司自一九七四年七月一日起取消这些协定中与你们罗得西亚航空公司有关的部分。”

(二) 奥地利一九七四年七月十七日照会

“奥地利常驻联合国代表……谨提到《国际空运协会航业间协定手册》(第六版)中所载的情报。

“奥地利主管当局所进行的调查显示，奥地利航空公司与罗得西亚航空公司之间的空运协会航业间协定确实存在。奥地利航空公司向奥地利当局解释说，它们在签定该协定时不以为与罗得西亚航空公司缔结航业间协定是与安全理事会第253(1968)号决议有抵触，因为这一协定只限于对航空运输文件的相互承认。

“应奥地利政府的要求，奥地利航空公司自一九七四年七月九日起终止了与罗得西亚的空运协会航业间协定。”

26. 莫顿牧师于一九七四年七月二十三日信中提供了委员会在第二〇一次会议上所要求的更多情报。这种情报来自《联合旅游公司南部非洲代办处手册：一九七三/一九七四年》，它指出：在马拉维有一家经营业务的公司，在澳大利亚、德意志联邦共和国和联合王国有海外办事处，在加拿大、日本、墨西哥、新加坡和美利坚合众国有驻海外代表，所有这些都从事于促进南罗得西亚的旅游业。在每

一个有关国家的驻海外代表都列在芒迪公司的名义下。据莫顿牧师说，这只是罗得西亚促进旅游的别名。

27. 莫顿牧师所提供的更多情报，已列入上文第21段指出的提请递送各有关国家政府的照会的本文中。在编写本报告时，该照会的全文仍在审议中。

28. 收到丹麦、大韩民国、德意志联邦共和国、荷兰、新西兰、印度、摩洛哥、沙特阿拉伯、意大利和肯尼亚（也代表乌干达和坦桑尼亚联合共和国）的答复，其实质部分如下：

(一) 丹麦一九七四年七月二十四日照会

“丹麦外交部进行的调查发现如下：

“丹麦私营梅尔斯克航空公司于一九七二年十月当它被承认为空运协会准会员和空运协会航业间货运协定的参加者时，参加了同罗得西亚航空公司有关的各种空运协会航业间运输协定。根据空运协会的规则，梅尔斯克航空公司当时向列为空运协会会员的那些航空公司发了一份油印照会，征求他们同意梅尔斯克航空公司加入上述空运协会的各种协定。除其他公司外，梅尔斯克航空公司也得到罗得西亚航空公司的同意，但是梅尔斯克航空公司从来没有进行过往返南罗得西亚的业务，也不曾发售或接受同罗得西亚航空公司有关的机票或运货单，或与罗得西亚航空公司作任何形式的经济交易。

“一九七四年五月二十七日，梅尔斯克航空公司通知空运协会说，它停止参加各种航业间协定中有关南罗得西亚的一部分。

“关于安全理事会委员会要求有关执行第253(1968)号决议第6段的法律或行政命令的本文，丹麦代理常驻代表谨通知秘书长，一九六八年九月十八日的敕令仍然是丹麦执行安全理事会对南罗得西亚实行制裁的根据。敕令本文同一九六八年十月九日的照会已由丹麦常驻代表转递安全理事会。照会转载于S/8863号的联合国文件内。

“经审查上述情报后，丹麦外交部认为私营梅尔斯克航空公司加入所述各种航业间协定，动机纯正。”

(二) 大韩民国一九七四年七月二十四日照会

“韩国航空有限公司退出同罗得西亚航空公司有关的国际空运协会航业间协定——包括全部的客运和货运协定，从一九七四年七月十五日起生效。”

(三) 德意志联邦共和国一九七四年七月二十六日照会

“德意志联邦共和国代理常驻联合国代表谨通知秘书长如下：

“安全理事会第253(1968)号决议第6段经以航空运输法第21条和对外贸易法规第44a条订为德国法律。

“联邦政府请德意志汉莎航空公司终止它同罗得西亚航空公司的航业间协定。汉莎航空公司就此同邻近欧洲航空公司协商后，将于不久的将来采取这个步骤。”

(四) 荷兰一九七四年七月二十九日照会

“本年四月间，荷兰政府得悉皇家荷兰航空公司和罗得西亚航空公司之间订有航业间运输协定。

“荷兰政府即向皇家荷兰航空公司指出该协定违反了安全理事会第253(1968)号决议第6段。

“同时，皇家荷兰航空公司通知荷兰政府，于一九七四年五月九日终止上述与罗得西亚航空公司的协定。皇家荷兰航空公司更进一步通知荷兰政府说，它已明确指示所有皇家荷兰航空公司的机构，特别是在美国的，停止给予任何到南罗得西亚作假期旅行的团体任何合作。

“有关荷兰安的列斯航空公司的问题，荷兰政府一俟同荷属安的列斯政府就这方面进行的协商有结果后将再处理这个问题。”

(五) 新西兰一九七四年七月三十日照会

“临时代办谨通知秘书长，经新西兰政府依照委员会的要求进行调查的结

果，新西兰国家航空公司和罗得西亚航空公司之间的空运协会的航业间运输协定（客运和货运）现已终止。

“附上一份（新西兰）一九六八年联合国（对南罗得西亚实行）制裁条例，其中第6条即执行第253（1968）号决议第6段。”

（六）印度一九七四年七月三十一日照会

“印度常驻联合国代表谨表示印度人航空公司和印度航空公司已经撤消其在空运协会航业间协定中对罗得西亚航空公司的同意。”

（七）摩洛哥一九七四年八月一日照会

“摩洛哥王国常驻联合国代表团……谨就〔秘书长〕一九七四年五月十三日谓皇家摩洛哥航空公司（皇家摩航）是同罗得西亚航空公司似已签订协定的若干航空公司之一的〔照会〕通知秘书长，经主管当局进行调查后，摩洛哥政府保证皇家摩航没有同罗得西亚航空公司签定任何协定。所述的名单提及在国际空运协会（空运协会）倡议下缔结的，主要为保证双方业务之间运输证件可以交换的，称为“业务间协定”的双边协定。由于该协定生效的时间（一九四七年）是在独立以前，所以协定必是由阿特拉斯航空公司所签订。

“鉴于摩洛哥团结和支持南部非洲各解放阵线的政策，皇家摩洛哥航空公司从来没有同罗得西亚航空公司缔结任何协定。

“此外，为避免任何误解，皇家摩洛哥航空公司将正式通知空运协会它将终止同罗得西亚航空公司的业务间协定。”

(八) 沙特阿拉伯一九七四年八月五日照会

“沙特阿拉伯常驻联合国代表团……谨转达下列从沙特阿拉伯政府收到的解释:

“沙特阿拉伯航空公司‘沙特亚’于一九六七年加入空运协会时，它成为当时生效的一些多边协定的一方，就象若干其他的航空公司一样，罗得西亚航空公司似乎也是那些协定的一方。

“但是，沙特阿拉伯政府于一九七四年六月十八日正式通知空运协会说，他们已经撤除同罗得西亚航空公司的联合运输协定，并说这个决定已转达国内外所有‘沙特亚’的办事处，这个决定包括不接受罗得西亚航空公司的机票和货运证件，还说‘沙特亚’的机票不能转用于罗得西亚航空公司。

“在这里可以一提的是，自从一九七二年三月以来，两个航空公司之间就没有帐目或金钱的来往或任何其他交易。”

(九) 意大利一九七四年八月二十二日照会

“意大利常驻联合国代表……就〔秘书长〕一九七四年五月二十日的照会谨通知秘书长，‘意航’（意大利航空公司）决定退出以前在多边基础上和空运协会主持下，同罗得西亚航空公司签订的协定。”

(十) 肯尼亚一九七四年八月二十六日照会

“肯尼亚共和国常驻联合国代表……谨通知，肯尼亚共和国、乌干达共和国和坦桑尼亚联合共和国政府仔细审查了东非航空公司可能同罗得西亚航空公

司订有一些航业间协定的指控。

“东非航空公司主席确告三国政府说，东非航空公司董事会已下令，从一九七四年五月二十七日开始停止所有同罗得西亚航空公司的业务来往，并强调不接受非法政权的航空公司的联票和任何其他旅行证件作东非航空公司各航线旅行之用。

“三国政府再通知东非航空公司主席，务请提高警觉，确保不给予罗得西亚航空公司任何种类的合作，并立即取消所有目前为南罗得西亚预售的定票。

“肯尼亚共和国常驻联合国代表代表这三个东非航空公司合伙国的政府转递这个信件。”

29. 向加拿大致送了日期为一九七四年八月二十九日的照会，提醒它仍未提出关于这个案件的答复，并通知它委员会将按照安全理事会第333(1973)号决议的规定，不久便要公布未在两个月的规定期限内答复委员会询问的各国政府下一季度名单。

30. 收到马达加斯加一九七四年九月五日的答复，其实质部分如下：

“马达加斯加常驻联合国代表……谨〔向秘书长〕转递马达加斯加政府的意见：

“关于马达加斯加航空公司和罗得西亚航空公司之间的关系，安全理事会制裁委员会所提到的航业间运输协定并不是双边的协定，它是通过空运协会缔结的多边协定，约有100家航空公司加入这个协定，它主要是关于一家航空公司接受他家航空公司的运输证件的问题。

“马达加斯加航空公司已请空运协会秘书处取消多边协定内规定的所有马达加斯加航空公司和罗得西亚航空公司之间的互惠安排，并希望所有其他航空公司也能这样做。”

31. 收到加拿大九月十一日的两次答复，其实质部分如下：

(一) 第一次照会

“加拿大常驻联合国代表……谨提及〔秘书长〕一九七四年五月十三日关于那些似缔结或加入与罗得西亚航空公司有关的空运协会的客运和/或货运协定的照会。列于国际空运协会航业间协定手册第16页的那些航空公司之中有：环空航空有限公司、北方航空有限公司、加拿大太平洋航空公司和加拿大航空公司。

“加拿大常驻代表愿通知秘书长，加拿大政府按照秘书长的照会进行查询的结果，所有有关的加拿大航空公司，即环空航空有限公司、北方航空有限公司、加拿大太平洋航空公司和加拿大航空公司，已终止与罗得西亚航空公司之间的航业间售票和代理协定。”

(二) 第二次照会

“加拿大常驻联合国代表……谨提及〔秘书长〕一九七四年五月十五日和八月二十九日关于一些航空公司和罗得西亚航空公司之间各种航业协定问题的照会。这些照会指出所提的协定都是通过空运协会安排的，该协会根据加拿大议会法案组成，它也执行客运和货运代理方案，在罗得西亚的各代理机构也是根据这些方案获得认可的。

“加拿大常驻代表愿通知秘书长，加拿大政府按照秘书长的照会进行查询的结果，空运协会自一九七四年七月一日开始终止执行会员航空公司和罗得西亚航空公司之间缔结协定的联络、接洽或媒介的任务。”

32. 也收到芬兰、象牙海岸、黎巴嫩、荷兰和意大利的答复，其实质部分如下：

(一) 芬兰一九七四年九月十二日照会

“芬兰常驻联合国代表……谨通知〔秘书长〕如下：

“由于空运协会终止履行根据航业间协定所规定的与罗得西亚航空公司有关的任务，因此，芬兰航空公司和罗得西亚航空公司之间的任何空运协会航业

间协定的问题也告消失。”

(二) 象牙海岸一九七四年九月十八日照会

“象牙海岸常驻联合国代表团……就〔秘书长〕关于据闻非洲航空公司同罗得西亚航空公司缔结的各种协定的照会，谨通知秘书长，象牙海岸政府于接到秘书长照会后即进行调查，证实迄至一九七四年六月七日止非洲航空公司在空运协会航业间协定范围内的一项航业间协定下同罗得西亚航空公司有商业上的连系，非洲航空公司于该日终止这个协定。

“虽然非洲航空公司在这个空运协会的国际协定缔结以来就加入了这个协定，但是同罗得西亚航空公司的交易量一直很少。

“自从一九七四年七月七日该协定废止以来，非洲航空公司同罗得西亚航空公司再没有任何关系。”

(三) 黎巴嫩一九七四年十月十六日照会

“黎巴嫩常驻联合国代表……就〔秘书长〕一九七四年五月十三日照会，谨请秘书长通知按照关于南罗得西亚问题的第253(1968)号决议设立的安全理事会委员会，地中海航空公司和中东航空公司不往返南罗得西亚，也不向在南罗得西亚组成的各航空公司或在该国登记的飞机提供任何联运。

“黎巴嫩常驻联合国代表团谨转递秘书长一份中东航空公司关于它退出它所签订的空运协会航运间协定中有关罗得西亚航空公司的部分的照会的副本。”

附件

(一九七四年五月十七日航业间经理给中东航空公司所有经理和销售经理、
所有机场经理和机场代表以及各科主任的信)

“兹通知我公司空运协会航业间运输——客运和货运——多边协定中有关罗得西亚航空公司的部分。

“请将罗得西亚航空公司的名称从我公司TSD/INT-11728号通知上所
载的航业间协定名单的第1页划除。

“中东航空公司和罗得西亚航空公司之间的一般业务代理协定也取消，根
据这个协定，罗得西亚航空公司曾担任我公司一般业务代理。

“航业间协定和一般业务代理协定的取消从三十天通知期间满期后的一九
七四年六月十五日起生效。”

(四) 荷兰一九七四年十一月七日照会

“荷兰王国常驻联合国代表……继他一九七四年七月二十九日关于皇家荷
兰航空公司和荷兰安的列斯航空公司同罗得西亚航空公司缔结的协定(第INGO
-4号案件)的照会，谨通知秘书长荷兰安的列斯航空公司已终止它同罗得西亚
航空公司的航业间协定。”

(五) 意大利一九七四年十二月五日照会

“意大利常驻联合国代表……就他一九七四年八月二十二日的照会，谨通
知秘书长，意大利航空公司‘意大维亚航空公司’，接着意大利航空公司之后，

决定退出其以前在多边的基础上，在空运协会的主持下，同罗得西亚航空公司订立的协定。”

33. 应委员会在非正式协商后提出的要求，主席于一九七四年九月十一日给空运协会的总干事一封信，其实质部分如下：

“毫无疑问的，你将记得联合国秘书长应根据关于南罗得西亚问题的第253(1968)号决议而设立的安全理事会委员会的要求，在一九七四年五月九日的信内，寄给你一份我们对空运协会同罗得西亚航空公司订有公司间协定表示关心的声明的本文。

“秘书长向委员会转递了你一九七四年五月三十日和七月一日的答复，你在答复中解释这些协定缔结的情形以及贵协会为废除这些协定刚采取的措施。

“委员会当时满意地注意到这些措施，委员会目前正在编制它向安全理事会提交的年度报告，关于这件事，委员会将提及贵协会的合作。

“委员会嘱我通知你这个决定，同时要我代表委员会对你的有效协助表示感谢。”

34. 在第二二一次会议上，联合王国代表告诉委员会，据报国泰太平洋航空公司和罗得西亚航空公司之间有航业间协定的问题经已调查，国泰太平洋航空公司已于一九七四年七月一日起撤销了所有同罗得西亚航空公司的航业间协定。

第 INGO-5 号案件

西班牙输入的铬铁齐：

非政府方面所提供的情报

1. 收到非政府方面有关罗得西亚和西班牙之间各项铬铁齐交易的机密情报。根据主席的指示，去函说明收到提供情报的来信；并向委员会作情报摘要如下：

情报摘要

有着南非约翰内斯堡商会发给的文件、南罗得西亚所产的铬铁齐分批输入西班牙。特别是西班牙商业部批准了如下的进口：

- (a) 175, 930 公斤硅化铬铁；
- (b) 141, 620 公斤硅化铬铁；
- (c) 200, 020 公斤低碳铬铁。

以上三批进口于一九七三年十一月十五日批准。

- (d) 200, 000 公斤低碳铬铁，执照号码为 4592000；
- (e) 500, 000 公斤铬铁齐，其最高含炭量为百分之零点零五。

以上两批进口于一九七四年三月二十九日批准。

以上所有各宗货物的进口商为马德里 16, 何塞·拉萨罗·加地亚诺 4 的柯美特公司，其出卖商为苏黎世，克罗伊茨街 26- CH-8034 的苏黎世商业公司。

2. 应委员会在非正式协商后提出的要求，秘书长于一九七四年五月二十二日向西班牙和瑞士致送了照会，转达所收到的情报，并请发表意见，以及提供可能提交调查当局的任何文件的副本。

3. 鉴于西班牙和瑞士未作答复，委员会决定把这两国政府列入未在两个月的规定期限内答复委员会询问的各国政府季度名单内，于一九七四年九月十七日作为

新闻稿发表。

4. 收到瑞士一九七四年九月二十五日的答复，其实质部分如下：

“瑞士常驻联合国观察员……就〔秘书长〕一九七四年五月二十二日有关第 INGO—5 号案件的照会，谨通知秘书长如下：

“虽然铬铁输入西班牙基本上是该国的问题，然而，联邦当局详细审查了秘书长提请它们注意的案件，因为其中提到一家瑞士公司牵涉到所述的交易。

“苏黎世商业公司承认马德里柯美特公司事实上是它的顾客之一，并坚持说，在本案中商业公司与柯美特公司的交易只限于原产地证明书和商品的实际性质均保证为南非的产品。”

5. 向西班牙致送了日期为一九七四年九月二十九日的催复通知。

第 INGO-6 号案件 . 烟草报告:
荷兰阿姆斯特丹荷兰反种
族隔离运动所提出的报告

1. 荷兰反种族隔离运动以一九七四年五月十七日的信向委员会提出了牵涉到南罗得西亚所产烟草的交易报告。

2. 委员会在一九七四年八月二十八日第二〇五次会议上决定应将此事列为案件；经济专家应编制这件报告的概要；主席应向荷兰反种族隔离运动致送照会，表达委员会对该组织的感谢；并就此事向荷兰致送适当的照会。

3. 经济专家编制的报告概要转载如下：

烟草报告概要

(1) 烟草工业高度的组织，是罗得西亚烟草走私得以如此长期兴隆，虽被怀疑，却未被查获的理由。 荷兰大规模牵涉到南罗得西亚的烟草贸易。 走私商们已发展了相当老练的手法来掩饰罗得西亚货物的实际流动，特别是使用虚伪的原产地证明书。

(2) 荷兰反种族隔离运动在经过两年支持南非解放斗争的有效运动而得不到什么官方的反映之后，在一九七四年五月十七日向新闻界提出了它的烟草报告。

(3) 有关烟草问题的工作，最初由一直从事报道联合国制裁活动的荷兰报纸《自由人民报》于一九七三年六月和七月中发表。 这家报纸有关南罗得西亚烟草输入荷兰的报告，引起了大众相当的兴趣，使得荷兰经济事务部长在国会中声明说他将调查是否需要仔细审查所买卖的烟草的产地。 《自由人民报》所提供的统计完备无瑕；其结论则使人惊愕：荷兰烟草进口的三分之一来自南罗得西亚，每年 6,000 公吨。 无怪乎荷兰反种族隔离运动在荷兰政府调查

经济犯罪的组织经济管制处于一九七四年五月初向当局报告在荷兰发现不到烟草走私的踪迹，并且不需要再作进一步调查时，要感到惊愕了。

(4) 在荷兰反种族隔离运动对烟草贸易进行研究期间，有许多文件牵连到阿姆斯特丹约巴化学／泽菲尔公司从莫桑比克的贝拉港进口大量香烟的问题。这家公司从一九七二年末到一九七三年初有门路获得储存在贝拉的大量香烟。文件显示贝拉存有 480 万枝三五牌香烟，阿姆斯特丹的自由港区则存有同牌的香烟 100 万枝和使馆幸运和生活（特长带滤嘴）牌的香烟。此外，贝拉也有彼得·施托伊弗桑特、罗斯曼·和本森·赫奇斯的存货，在出售之前，也请未来的顾客试抽金叶、使馆、幸运、本森·赫奇斯以及三五牌香烟。那些香烟曾被提供给以下的公司：

- (a) 卡利迈克斯公司
 邮政信箱第 100631 号
 565 佐林根 - 1
 德意志联邦共和国
- (b) 策斯公司
 谢普斯·哈克拉尔
 汉堡，德意志联邦共和国
- (c) 阿维马
 安特卫普，比利时
- (d) 布鲁德尔·海涅曼
 汉堡，德意志联邦共和国

香烟存货是存在鹿特丹达特马公司内。所有以上这些公司均曾要求并已实际收到样品。

(5) 以下另一家公司也收到三五牌的样品。

联合保险材料商私营仓库

30 摩汉姆斯

2000 安特卫普，比利时

(6) 约巴的香烟生意极为可疑，在认真考虑收购之前，策斯公司在的一封信中要求约巴说明香烟的产地，特别是彼得·施托伊弗桑特牌的产地。约巴显然未作答复。

(7) 根据文件，三家荷兰公司，烟草进出口公司（罗斯曼的一家子公司）、范比克国际公司和奥斯卡·罗特·吉舒特是基本的组织者。这三家公司主要是与由奥斯卡·罗特·吉舒特和烟草进出口公司所共同拥有的索尔兹伯里烟草出口公司打交道。这些公司的文件显示在一九七四年三月三十一日，香烟进出口公司收到了 74,554.50 兰特（383,955.68 法郎）的股息。由烟草进出口公司分别拥有百分之二十五和百分之五十股份的特克斯波特控股公司以及特克斯波特烟草出口有限公司（地址在马拉维）提供了总股息中的 11,220 兰特（54,947.61 法郎）和 6,812 马拉维克瓦查（21,679.19 法郎）。

(8) 烟草进出口公司一九六九年的年度报告称，与罗得西亚的联系进展令人满意。另外的文件透露索尔兹伯里烟草出口公司同烟草进出口公司有为数 566,105.10 法郎的往来贷款帐户。

(9) 两家公司（范比克国际公司和烟草进出口公司）的国际财团结构是广泛而复杂的。以下名单是范比克国际公司的子公司：

(a) 巴尔干烟业有限公司

德意志联邦共和国

(b) 范比克（不动产）有限公司

- (c) 奥韦尔贝克商业公司
巴西
- (d) 霍比卡—兰开斯特公司
多米尼加共和国
- (e) 霍福烟草公司
美利坚合众国
- (f) 荷兰土耳其烟草有限公司
伊兹密尔，土耳其
- (g) 荷兰土耳其烟草有限公司
萨姆松，土耳其
- (h) “荷烟”荷兰烟草公司
- (i) “荷烟”荷兰烟草公司
希腊
- (j) 马特费德有限公司
巴西
- (k) 雷内曼和范德海登有限公司
- (l) 罗得西亚烟草供应（控股）有限公司
罗得西亚
- (m) 罗得西亚烟草包装（控股）有限公司
罗得西亚
- (n) 加勒比烟草（哥伦比亚）有限公司
哥伦比亚

(o) 烟草供应有限公司
马拉维

(p) 烟草供应(赞比亚)有限公司
赞比亚

(10) 烟草进出口公司是为数约当 83 家公司, 范围从牙买加延伸到斐济的财团的成员之一。

(11) 鹿特丹范比克公司与纽约霍福公司之间有着经常的业务简报。 在一些文件中显示范比克公司向霍福公司报告罗得西亚烟草拍买中可提供的产品的品质, 并指示霍福公司用这项情报作为向美国顾客提售的基础。

(12) 烟草进出口公司以类似范比克公司的方式组织其走私业务。 它们从阿姆斯特丹保持与全世界其他罗斯曼联系机构的联络。 举例来说, 维拉烟草公司(一家巴西公司)就是一条极为重要的联系线索。 维拉烟草公司以其星期报告向罗得西亚的索尔兹伯里烟草出口公司报告巴西的情势。 维拉烟草公司和索尔兹伯里烟草出口公司的烟草类型, 主要是弗吉尼亚式熏制而成的, 非常相近, 而两家公司也大部分供应相同的顾客。

(13) 一九七四年二月二十八日在巴西维拉·克鲁斯维拉烟草公司举行的一个会议的记录显示了烟草贸易的高度国际组织。 出席那个会议的是烟草业的高级负责人:

- (a) 鲁珀特—南非鲁珀特国际公司执行主任
- (b) 吉马良斯—葡萄牙萨鲁烟草有限公司执行主任
- (c) 诺克拉—葡萄牙萨鲁烟草有限公司总工程师
- (d) 马里奥·索亚雷斯—巴西洛佩斯烟业公司执行主任
- (e) 范齐尔—南非鲁珀特国际公司烟叶购买商和执行主任之一
- (f) 宾—巴西维拉烟草公司总裁

索尔兹伯里烟草出口公司的詹森先生也出席了这个会议。

(14) 会议显示了罗斯曼国际公司的高度纵横结构。所有出席会议的人代表了同这家多国公司有联系的公司，其业务范围从种植一直到雪茄和香烟的包装、生产和交易都有。在这种性质的组织内，要掩饰罗得西亚的走私就比较轻而易举了。要从罗得西亚追纵一捆烟草的走私途径几乎是不可能的。

(15) 审查一下烟草进出口公司的营业数额，就会引起怀疑。一九七〇年的总数是1,000万法郎，其中300万法郎来自莫桑比克。另外有200万法郎来自“弗吉尼亚·劳伦斯”，由于劳伦斯是罗斯曼在瑞士的一家相关公司，而瑞士准许罗得西亚烟草贸易，所以这个数目可以代表罗得西亚的贸易。因此，烟草进出口公司的进口，有一半是来自南部非洲，其内部记录并没有具体提到是南非或南罗得西亚的烟草。再注意一下，按照粮农组织的出口统计，莫桑比克在一九七〇年仅出口932吨烟草，但是烟草进出口公司却从莫桑比克进口两倍以上这个数目的烟草，这就使人更难解释这些数目了。

(16) 情形不仅如此，还有更多的直接证据显示罗得西亚的走私是确有其事。例如发生了以下形式的通信。一九七四年三月二十八日，烟草进出口公司从奥地利国营烟草专利事业收到了一封专线打字电报，订购大量——100到200吨——南非“X 40”级烟草。烟草进出口公司确认了这项定货，并于同日向索尔兹伯里烟草出口公司致送了以下的电报：

“詹森狗给装箱订货 X 40 兔仔球给以 /00 临时数量 100/200 组装箱货品一定价格需要星期报告重购基础总装箱重量总销售价格。”

在正常的贸易中，其他地方实在见不到象这样的暗语。在烟草进出口公司中，它只用于对罗得西亚相关公司的通讯。报告中还有更多这一类的暗语。

(17) 在同一天，当荷兰反种族隔离运动截收到了一通不用暗语，而又有几点与用暗语的电讯相同的来电，因此就解开了这种暗语。译成普通文字的这封电报如下：

“詹森（索尔兹伯里烟草出口公司）。奥地利国营烟草专利事业照我们

的正常佣金订购一批 X 40 级烟草，要打包成捆，需要量为 100 到 200 吨。条件是价格适当，我们要求按星期分批交运，希望你告知最廉价的购买方式。”

(18) 除了用暗语的电讯和烟草进出口公司与索尔兹伯里烟草出口公司之间存在的财政上和技术上密切联系之外，在烟草进出口公司的管理方面，也有许多关于烟草从贝拉港的离岸价格，包括铁路运费在内的成本—价格的计算，其单位均用罗得西亚元。

(19) 范比克公司同它在罗得西亚的联系机构的通讯，引起了甚多的怀疑。举例说，有些文件中说罗得西亚银行透支给范比克在罗得西亚的子公司宇宙公司的数目高达 1,030,310.70 兰特。这个数目也反映在范比克公司的星期报告中。

(20) 其他文件中载有范比克公司的范·米特伦先生往加那利群岛的旅行报告。他在该报告中说有人与他接洽，要求供应南罗得西亚烟草，对这些烟草的需求很大，但供应量却很小。

(21) 文件显示范比克国际公司制定了一九七四年到一九七五年分配 605 吨南罗得西亚烟草给六家荷兰烟草公司（范·内莱、范德比格、尼迈尔·赫鲁诺、黑平克、赖因德尔斯和图尔马克）和三家丹麦公司（蒂德曼、哈贝尔以及普和斯）的计划。

(22) 荷兰的主要消费商菲利普·莫里斯和杜未·埃格伯特斯并不包括在该项计划之内。这些公司经由烟草进出口公司与罗得西亚有直接的联系。

(23) 根据粮农组织的估计，南罗得西亚在一九七二年生产了 62,000 吨烟草，并在那年输出了将近 3,000 吨。这项估计很奇怪，因为全世界各国——除了南非、葡萄牙领土和瑞士之外——都否认输入任何罗得西亚烟草。由于上述数目均未出现在报告国的统计之中，结论是有关烟草货运的文件大部分都是虚伪的。比较以上估计的出口数字和经济合作和发展组织各国（奥地利、加拿大、日本、美国和西欧）的海关当局所提供的情报，它显示出安哥拉、莫桑比克和南非所报告的烟

草出口总吨数是 13, 180 吨, 但是经济合作和发展组织国家所发表的总进口吨数却有 38, 281 吨。所差的 25, 101 吨可能不是来自那些正式出口国家, 而是来自南罗得西亚。

(24) 荷兰是欧洲共同体中最大的南非烟草进口国, 依欧洲共同体所进口的 34, 416 吨中, 它进口了 17, 364 吨, 这就是说, 几乎占欧洲共同体总进口数的百分之五十。此外, 很奇怪的是在一九七二年, 荷兰从莫桑比克进口的烟草较之莫桑比克所报告的出口到世界的烟草多三倍; 这就是说所报告的莫桑比克出口数是 1, 940 吨, 而所报告的荷兰进口数是 6, 833 吨。虽然荷兰报告在一九七一年从南非进口了大约 8, 000 吨的烟草, 但根据南非的统计, 出口到荷兰的只有 2, 000 吨。

(25) 因此, 荷兰反种族隔离运动追查到的, 以荷兰为基地的进口商及其罗得西亚相关公司之间的通讯证明了它们有坚强的关系。荷兰反种族隔离运动的报告有充分证据证明它们为掩护非法贸易而使用的不正当手法。国际烟草贸易有许多联系, 在所述的报告中透露出来, 被用于全世界范围内分销罗得西亚的烟草。根据所得到的全部资料, 关于经由上述各种国际联系所买卖的非法的罗得西亚烟草的最后目的地, 可做以下的评论:

- (a) 至少有足够的间接证据, 可以有理由彻底调查奥地利烟草专利事业同烟草进出口公司的交易;
- (b) 美国霍福公司与范比克公司在罗得西亚烟草贸易方面有密切的合作;
- (c) 同样地, 烟草进出口公司似乎努力于促进同安特卫普的西埃特烟草进出口公司的罗得西亚烟草贸易;
- (d) 日本的三井物产会社牵涉到经由罗斯曼维拉烟草公司的联系而收到罗得西亚烟草, 同时三井物产会社和索尔兹伯里烟草出口公司的詹森进行了有关佣金的讨论。

(26) 根据荷兰反种族隔离运动的报告，似乎安全理事会对南罗得西亚规定制裁的第217(1965)号、第253(1968)号和第333(1973)号决议已在荷兰遭受严重破坏。倘要紧急停止这些违犯，需要荷兰和其他牵涉此事的各国政府的立即行动。

(27) 这份报告中所提的这些公司与罗得西亚烟草有直接的牵连。可能还有更多的公司把相当数量的罗得西亚烟草掺合在它们本身的产品之中。文件暗示出那些主要由巴西、哥伦比亚和巴拉圭各公司供应烟草的公司的情形，可能如此。

4. 又在第205次会议上，奥地利代表通知委员会，由于报告中所称的一些事实提到了奥地利烟草专卖公司的子公司奥地利采购组织，他的政府已经立刻向该公司提出这件事，并已收到该公司的说明。该公司指出，它在一九七四年内，并没有和阿姆斯特丹的烟草进出口公司就南非烟草签订任何售货合约。奥地利采购组织只不过是根据生烟草贸易的惯例，在接收样品和市价的条件下，表示有兴趣购买不超过200吨南非X-40级烟草。一九七三年内，该公司收到这些样品400多次。关于现所审议的案件，随后提交的样品显示烟草的品质不合要求，因此没有签订任何购买合约。该公司又说明，为了遵照奥地利驻联合国代表团的建议，它在以后另有通知之前，将不向烟草进出口公司购买南非烟草，虽然烟草进出口公司是一个有名的烟草公司，与它在购买世界各地生烟草方面已经有了二十多年的商业关系。

奥地利采购组织对所有购自南部非洲的烟草都规定要有原产地证明书，它的销售合约里也有条款规定所买的烟草不能产于南罗得西亚。不过，该公司在寻求足够的烟草来取代罗得西亚所产这方面是有困难的，如果要维持素质水准的话，就不可能拒绝所有其它非洲国家提供的货品。一般来说，这也是不适当的，因为近年来该公司曾自一些独立的非洲国家进口烟草。至于报告中提到的那一批烟草，该奥地利公司指出，烟草进出口公司在提供时说是产于南非共和国的烟草，烟草进出口公司也充分知道奥地利公司不购买南罗得西亚的烟草。从一个未能判断贸易惯

例的团体所提出的不全面情报而作出使人有所误解的结论，是件令人遗憾的事。事实上，该奥地利公司由于同意不购买罗得西亚的烟草，近年来已得到经济上的损失。

5. 除了上文第2段所述的行动之外，秘书长于一九七四年十月一日向荷兰致送了照会，照会的内容是在委员会经过非正式协商后通过的。照会的实质部分转载如下：

“委员会收到荷兰反对种族隔离运动编制的关于烟草的报告，随附该报告副本一份。

“委员会注意到报告中指称，输入荷兰的部分烟草是南罗得西亚所产，因此决定提请荷兰政府注意这件事，并采取它认为适当的任何行动，并向委员会提出它所要提出的任何意见。委员会对载在报告最后一页内的指控特别关注，就是根据所得的数字，据说荷兰自莫桑比克进口的烟草数量比该领土的烟草出口总数还要高。

“委员会又表示如果阁下政府能尽快就该问题提出答复，如果可能，在一个月内答复，将非常感激。”

6. 委员会主席同样在一九七四年九月十二日发了一封信给荷兰反对种族隔离运动的主席，除其它事项外，表示委员会很感谢该组织的报告。

7. 向荷兰致送了日期为一九七四年十一月四日的照会，提醒该国政府至今还没有提出有关这个问题的答复。

附 录

一九七四年内
收到的个别人士和非政府组织的
函件名单

个别人士

达西先生 (美国)

非政府组织

非洲解放支持委员会	(美国)
亚非人民团结组织	(埃及)
美国非洲问题委员会	(美国)
反对种族隔离委员会	(新西兰)
反对种族隔离运动	(爱尔兰)
反对种族隔离运动	(荷兰)
反对种族隔离运动	(联合王国)
基督联合教会促进社会行动中心	(美国)
南非圣公会教士会	(美国)
停止一切种族主义旅游运动—哈尔特新闻	(新西兰)
国际空运协会	(空运协会)
国际自由工会联合会	(比利时)
国际自由工会联合会/世界劳工联合会	(比利时)
国际新闻记者组织	(捷克)

国际海运业联合会，有限公司	(联合王国)
反对罗得西亚进口货品联合部队	(美国)
女青年会全国委员会	(美国)
美国联合国委员会	(美国)

附件六

关于安全理事会第 333(1973) 号决议所通过的
委员会第二次特别报告第 21 段的执行情况的
秘书长照会和各国政府的答复

如本报告第 111 段所指出，下列是一九七四年内收到的各国政府的答复的实质部分：

澳大利亚

就所述阁下八月三日照会中附列的一些商品，澳大利亚政府愿就有关澳大利亚与南非、莫桑比克和安哥拉的对外贸易的数字细目分类，提出下列意见。

南 非

石 棉

联合国出版物一九七一年商品贸易统计（澳大利亚，统计文件汇编 D，第 XXI 卷，第 1 至 12 号），指出澳大利亚在一九七一年自南非进口的此项商品为 8,663 公吨。假定联合国秘书处在编制阁下八月三日照会所附商品清单时，是引用此项来源，而此项来源中的澳大利亚贸易数字是根据澳大利亚人口调查和统计局所提供的资料，出现在“南非所报的出口”栏内的数字 8.7（以千公吨计）似应出现在“伙伴国家所报的进口”栏内，以代替该处的数字 6.0（以千公吨计）。选一些其他国家在这方面和其他有关的商品的数字加以比较，加上在联合国统计文件上和阁下八月三日照会所附清单上的数字的一贯性看来，似可支持这种解释。

烟 草

澳大利亚政府不能解释有 8 吨差异的原因，但愿指出与这个项目所报的贸易总额相比较，这个数目比较不足重视。

莫桑比克

烟 草

澳大利亚政府愿指出，联合国出版物一九七一年商品贸易统计揭露，澳大利亚事实上在该年只从莫桑比克输入了 124 吨烟草，而不是象八月三日照会的附件中所说的 124,000 吨。

就如上述事例一样，虽经调查，仍未能查明 124 吨的差的理由，不过澳大利亚政府认为这个数量与澳大利亚在一九七一—七二财政年度的烟草进口总量 10,962 公吨相比，实在很小。

最后，澳大利亚政府为响应安全理事会五月二十二日第 333(1973) 号决议第 8 段内的要求，愿提出下列情报：

澳大利亚进口的铬、石棉、
镍、生铁、烟草、肉类和糖

<u>来源</u>	<u>1972/73</u>	
	<u>千公斤</u>	<u>千澳元</u>
	<u>铬矿石</u>	
南非	(1964/65 自南罗得西亚进口 为 8,154,000 公斤，价值 127,000 澳元)	586 16

<u>来源</u>	<u>千公斤</u>	<u>千澳元</u>
<u>铁化铬</u>		
南非	5,456	2,190
瑞典	535	139
日本	1,634	538
其它	20	11
总 数	<u>7,645</u>	<u>2,878</u>

(1964/65 自南罗得西亚进口
 1,808,000 公斤; 价值
 458,000 澳元)

石 棉

奥地利	1	0.3
加拿大	55,038	8,720.8
南非	7,809	1,177.2
斯威士兰	2	0.4
英国	0.6	1.8
美国	53	8.9
总 数	<u>62,903.6</u>	<u>9,909.4</u>

(1964/65 自罗得西亚进口
 为 682,000 公斤, 价值
 83,000 澳元)

<u>来源</u>	<u>千公斤</u>	<u>千澳元</u>
<u>镍硫化合物等</u>		
加拿大	928	2, 021
(1964/65 没有自南罗得西亚 进口)		
<u>镍和镍合金</u>		
新西兰	26	14
(1964/65 没有自南罗得西亚 进口)		
<u>铁化镍</u>		
新卡利多尼亚	1, 337	671
(1964/65 没有自南罗得西亚 进口)		
<u>生铁</u>		
(1964/65 没有自南罗得西亚 进口)		
<u>烟草, 未加工</u>		
巴西	217	153
中国	178	81
希腊	722	1, 028
印度尼西亚	49	67
朝鲜	587	424
马拉维	656	638

<u>来源</u>	<u>千公斤</u>	<u>千澳元</u>
莫桑比克	178	133
菲律宾	440	252
南非	400	596
泰国	295	249
土耳其	173	187
美国	6, 199	12, 789
赞比亚	44	42
其它	156	89
总 数	10, 295	16, 725

(1964/65自南罗得西亚
 进口为 3, 344,000 公斤;
 价值 2, 855, 000 澳元)

肉类(鲜肉、冻肉或冷藏肉)

新西兰	71	114
-----	----	-----

(1964/65没有自南罗得西亚
 进口)

糖

(1964/65没有自南罗得西亚
 进口)

比利时

在比较出口国和进口国所发表的统计数字时遇有困难，是屡见不鲜的。所出现的差异可能是由各种不同的因素造成的，例如这些数据所指的期间不一样。此外，比利时经常向联合国秘书处提供有关其对外贸易的统计数字。

与比利时进口货品有关的数字通常指的是和原产地国家的贸易。另一方面，出口国的相对数字指的是第一个目的地的国家。时常这个国家只是充当中间人，所运的货物也不用最后收货者的名字。

除了安全理事会所制定的清单上某些为人道理由而出口的货物之外，现在实行的法规禁止与南罗得西亚的一切贸易。

在比利时，出口商的任何虚报申报将受刑事制裁。

以色列

以色列的现行法规清楚地禁止自南罗得西亚进口任何货品。现在已尽力确保这些条例得到适当遵守，主管当局在将来也将为此目的采取一切必要步骤。

关于上述的统计上的差异，在一些事例上出现了较高的出口数字，而其它的则出现了较高的进口数字。关于所述照会中提及的有关表格所载关于以色列的数字，找不出这些差异的具体理由。

看起来这些差异一定是由下列的因素造成的：不同的记录进出口货物的制度；记录某一项货物的出口日期（例如：快到年终时）和货物到达最终目的地的日期（次年年初时候）之间的时间差距；和其它类似的技术性问题等。

新西兰

对延迟答复秘书长的询问感到抱歉。关于新西兰对秘书长一九七三年八月三日照会中所提的各项商品的进口所适用的条件，新西兰当局现在提供下列情报。经证实：关于秘书长照会所附贸易统计中所提到的自南非和安哥拉的进口，都符合这些条件。

烟草从南非进口必须附有适当的原产地证明书。关于维京尼亚烟叶，中央合作烟草公司是唯一代理商，烟草要经该公司出口，并由必须由它发给原产地证明书。西省合作烟草种植商有限公司是出口所有土耳其烟叶的唯一代理商。其原产地证明书必须由该公司发给。

所有来自南非的烟草装运，包括那些由中间供应商交货的在内，必须附有由适当合作社发出的原产地证明书。

来自安哥拉的货运不能交货，除非：

- (a) 发票的制定是完全正式的；
- (b) 货品有“全产于”有关国家的证明书；或制造证明书（并提出令人满意的证据，证明任何可能被禁的材料都不是产于南罗得西亚）；
- (c) 对货物的检查证明没有任何产于罗得西亚的迹象；
- (d) 没有任何其它证据证明货品可能是产于南罗得西亚。

这些规定也同样适用于来自南非的石棉。

关于南非和安哥拉的出口统计数字和新西兰从这些来源进口的统计数字之间的差异，新西兰当局认为这是由于货品出口日期和货品进入新西兰的日期之间的时间差距造成的。举例来说，一九七一年南非烟草出口到新西兰的数字为零，但是新西兰在一九七二年头三个月的进口统计里，则表示有74吨进口。对此事的解释是：这批烟草是在一九七一年出口的，但是直到一九七二年初才抵达新西兰。同样的解释也可以用到安哥拉烟草进口的统计数字。至于自南非进口的石棉，新西兰的一九七一年数字已经查核过，并确定为1.300吨。

附件八

专家名单

如本报告第 93 段指出，根据委员会的决定，从收自各国政府的答复，由委员会制定的专家及有关机构的名单如下：

法国

让·克洛得·佩蒂斯

制冷工程师，兽医

隶属巴黎法庭的专家

巴黎 8，弗里德兰街 4 号

新鲜、冻及冷藏肉类专家

(税则标题编号：02-01)

马塞尔·奇比利尔

奇比利尔父子公司总裁兼总经理

里昂，梅里厄路 236 号

新鲜、冻及冷藏肉类专家

(税则标题编号：02-01)

克尔贝·卡芬

在中央冶金实验室工作的化学专家

巴黎 3，巴尔贝特路 16 号

普通金融和矿产品专家

(海关税则第 73-81 和 26 章)

法国 (续)

埃德蒙·柏利

在柏利机构工作的矿业代理人
巴黎 8, 佩皮尼埃路 10 号
石棉专家
(税则标题编号: 25-24)

新西兰

赫·维·布鲁尔顿

化学司 (粮食和农业产品)

克·阿·查利斯

地质调查所 (矿物)

姆·怀特黑德

核子科学研究所
(核子技术应用)

泰国

德雷克里·斯尼旺塞

财政部

关务司

副司长

联合王国

农业产品

热带产品研究所

伦敦 W.C.1, 格雷斯栈路 56 号

联合王国 (续)

矿产品

地质化学司

地质科学研究所

伦敦 W.C.1, 格雷斯栈路 64 号

关税程序

皇家关税和国内消费税局

大西洋大厦

伦敦, EC1N, 2 PP, 霍尔本旱桥

美国

詹姆斯·亚当斯

海关实验所

美国关务署

南盖伊街 103 号

马里兰州 21202, 巴尔的摩

南斯拉夫

石棉: 莫科·苏姆布洛维奇工程师

波格达诺维查街 2 a 号

南斯拉夫, 贝尔格莱德

与材料和建筑研究所合作

迪米塞瓦 4 号

南斯拉夫, 卢布尔雅那

烟草: 斯坦尼斯拉夫·米哈伊洛维奇工程师

贝尔格莱特中央贸易公司的专家

与烟草研究所合作

南斯拉夫, 萨格勒布

南斯拉夫 (续)

糖: 卢比萨·米哈伊洛维奇工程师
迪米特里耶·图科维奇炼糖厂
南斯拉夫, 贝尔格莱德

玉米: 弗拉达·特里弗诺维奇博士
与泽蒙波耶的玉米研究所合作的专家
南斯拉夫, 贝尔格莱德

肉类产品: 伊利米尔·奥卢斯基博士
与南斯拉夫肉类工艺研究所合作的专家,
他是该所所长
