

NATIONS UNIES
CONSEIL
DE SECURITE



Distr.
GENERALE
S/9844/Add.2
15 juin 1970
FRANCAIS
ORIGINAL : ANGLAIS



TROISIEME RAPPORT DU COMITE CREE EN APPLICATION DE LA
RESOLUTION 253 (1968) DU CONSEIL DE SECURITE

ANNEXES^{1/}

- ANNEXE III - Tabac sud-rhodésien en entrepôt
- ANNEXE IV - Tabac exporté du Mozambique
- ANNEXE V - Tabac sud-rhodésien exporté sous couvert de faux certificats d'origine, et matériel de télévision
- ANNEXE VI - Memorandum sur l'application des sanctions, daté du 2 septembre 1969
- ANNEXE VII - Cas précis de violations présumées

1/ Pour les annexes I et II, voir S/9844/Add.1.

ANNEXE III

Tabac sud-rhodésien en entrepôt

1. Outre les quarante-neuf réponses à la note verbale du Secrétaire général datée du 23 janvier 1969 adressée à tous les Etats Membres de l'ONU ou membres d'institutions spécialisées (voir l'annexe IV du deuxième rapport), huit autres réponses sont parvenues des pays suivants : République de Chine, Côte d'Ivoire, Liban, Ouganda, République arabe unie, République fédérale d'Allemagne et Suède.

La République de Chine, la Côte d'Ivoire, l'Iran, la République arabe unie et la Suède ont répondu qu'aucun tabac n'était entreposé sur leur territoire.

Les réponses du Liban, de l'Ouganda et de la République fédérale d'Allemagne sont résumées ci-après :

a) Dans une note verbale datée du 16 juin, le Liban a déclaré n'avoir reçu qu'une seule caisse de cigarettes contenant quarante paquets de vingt cigarettes en provenance de Salisbury (Rhodésie). Cette caisse était encore retenue en douane à l'aéroport international de Beyrouth.

b) Dans une note verbale datée du 8 juillet, le Gouvernement ougandais a déclaré qu'il n'y avait pas de tabac d'origine sud-rhodésienne en entrepôt en Ouganda, mais qu'il possédait des titres émis par le Gouvernement sud-rhodésien avant la déclaration unilatérale d'indépendance et dont les échéances étaient échelonnées dans le temps. Le Gouvernement ougandais avait demandé au Gouvernement britannique de rembourser ces titres à leur échéance et de lui verser les intérêts correspondants, mais le Gouvernement britannique avait refusé sous prétexte que c'était au Gouvernement de la Rhodésie du Sud qu'il incombait de le faire. Le Gouvernement ougandais entendait cependant n'avoir aucun rapport avec le Gouvernement illégal de la Rhodésie du Sud et tenait le Gouvernement britannique pour responsable de toutes les obligations financières contractées par le Gouvernement de la Rhodésie du Sud.

c) Dans une note verbale datée du 4 juin, la République fédérale d'Allemagne a déclaré qu'une enquête avait permis de découvrir que 535 058,5 kg de tabac d'origine sud-rhodésienne étaient encore entreposés dans les ports francs de Hambourg et de Brême. Bien que les formalités d'importation de ce tabac fussent

terminées, il n'avait pas encore passé la douane et ne figurerait en tant qu'importation dans les statistiques du commerce extérieur de la R.F.A. que s'il était dédouané et écoulé sur le marché libre du secteur économique de la République fédérale d'Allemagne et alors seulement. Depuis le 18 décembre 1965, il fallait une autorisation spéciale pour importer en République fédérale d'Allemagne du tabac d'origine sud-rhodésienne. Par conséquent, les 535 058,5 kg de tabac sud-rhodésien actuellement entreposés à Hambourg et à Brême provenaient de récoltes remontant au moins à 1965.

2. Dans une note verbale datée du 22 septembre, le Cabinet du Premier Ministre du Gouvernement mauricien s'est référé à sa note datée du 3 mars (voir S/9252/Add.1, annexe IV, p. 8) pour préciser que les renseignements qu'elle contenait avaient trait aux importations en entrepôt et que le poids du tabac sud-rhodésien en entrepôt au 20 février 1969 était de 768 004 kg.

ANNEXE IV

Tabac exporté du Mozambique

1. Les réponses reçues à la note verbale du Secrétaire général datée du 19 mai 1969 et reproduite à l'annexe VI au deuxième rapport du Comité proviennent jusqu'à présent des pays suivants :

Argentine	Laos
Australie	Madagascar
Autriche	Malawi
Birmanie	Maurice
Cambodge	Mauritanie
Chypre	Mexique
Congo (République démocratique du)	Norvège
Corée (République de)	Nouvelle-Zélande
Costa Rica	Pakistan
Danemark	Pays-Bas
El Salvador	Philippines
Finlande	Pologne
Grèce	République arabe unie
Hongrie	République fédérale d'Allemagne
Inde	Royaume-Uni
Irlande	Singapour
Israël	Suisse
Japon	Syrie
Koweït	Thaïlande
	Togo

2. Les réponses de l'Australie, du Congo (République démocratique du), d'El Salvador, de la Hongrie et de la Mauritanie sont de simples accusés de réception. D'autre part, dans leurs réponses, l'Argentine, la Birmanie, le Cambodge, Chypre, la Corée (République de), le Costa Rica, le Danemark, la Grèce, l'Inde, l'Irlande, Israël, le Japon, le Laos, le Malawi, le Mexique, le Pakistan, les Philippines, la Pologne, la République arabe unie, la Syrie, la Thaïlande et le Togo ont déclaré n'avoir pas importé du tout de tabac du Mozambique ou n'en avoir pas importé depuis le début de la période en question, à savoir depuis septembre 1967.

3. Les autres réponses sont résumées ci-après :

a) Dans une note verbale datée du 7 juillet, l'Autriche a communiqué les statistiques suivantes de ses importations de tabac du Mozambique depuis septembre 1967 :

/...

	<u>Quintaux</u>	<u>Schillings autrichiens</u>
1967 (quatrième trimestre)	0	0
1968 (du premier au quatrième trimestre)	7 179	21 829 000
1969 (premier trimestre)	3 908	11 105 000

Ces statistiques concernent le Mozambique en tant que pays d'origine et non en tant que pays vendeur.

b) Dans une note verbale datée du 27 juin, la Finlande a déclaré que les importations finlandaises de tabac du Mozambique s'étaient élevées en 1968 à 749 tonnes métriques, d'une valeur de 509 000 dollars. Les autorités finlandaises compétentes contrôlaient, aux termes de la législation en vigueur, les importations en Finlande des produits d'origine rhodésienne visés par les résolutions 232 (1966) et 253 (1968). Les recherches entreprises jusqu'à présent n'avaient fourni la preuve d'aucune entorse aux décisions prises par le Conseil de sécurité touchant les importations de tabac de Rhodésie. Le Gouvernement finlandais serait toutefois disposé à étudier toutes suggestions nouvelles que le Comité des sanctions pourrait formuler pour renforcer les mesures nationales de contrôle et améliorer la procédure de vérification des certificats d'origine afin de garantir que le tabac rhodésien ne soit pas importé sous le nom de tabac du Mozambique.

Dans une autre note verbale, datée du 6 août, la Finlande a précisé :

"Les autorités finlandaises intéressées tiennent à appeler l'attention du Comité des sanctions sur le fait que l'observation formulée au deuxième paragraphe de la note du Royaume-Uni, où il est indiqué que les statistiques commerciales de nombreux pays importateurs ne font pas de distinction entre le tabac effectivement cultivé et traité au Mozambique même et le tabac provenant de territoires voisins qui est expédié à partir de ports du Mozambique, n'est pas applicable à la Finlande. Les statistiques officielles du commerce finlandais établissent une distinction spéciale entre le pays d'origine et le pays d'achat pour toutes les marchandises importées. Ces statistiques indiquent notamment que les importations finlandaises de tabac du Mozambique se sont élevées à 198,6 tonnes pendant les mois de janvier à juin 1968.

En ce qui concerne les importations de tabac en provenance de l'Afrique du Sud, de l'Angola et du Mozambique, les autorités finlandaises exigent dans chaque cas un certificat acceptable établissant l'origine de ces importations. Seuls les certificats d'origine délivrés par la Chambre de commerce intéressée sont considérés comme acceptables par les autorités finlandaises.

Ces certificats doivent en outre comporter une attestation des autorités portugaises indiquant que le lieu d'origine mentionné dans le certificat en question est correct.

Afin de compléter ces mesures de précaution, les autorités finlandaises ont récemment conclu avec l'industrie finlandaise du tabac un accord aux termes duquel les manufactures de tabac s'engagent à présenter aux autorités intéressées tous les documents relatifs à tout achat de tabac, avant que l'expédition ait effectivement eu lieu, de façon à faciliter la vérification anticipée de l'origine exacte du tabac en question.

Etant donné que les dispositions susmentionnées ne sont entrées en vigueur qu'à la fin de 1968, il n'est pas absolument exclu, de l'avis des autorités finlandaises que certains lots de tabac importé du Mozambique et indiqué comme étant du tabac mozambiquais d'origine aient en fait été produits hors du Mozambique. Cependant, les recherches entreprises à ce sujet par les autorités intéressées n'ont jusqu'à présent révélé aucun cas de ce genre."

c) Dans une note verbale datée du 16 juillet, le Koweït a signalé avoir importé 3 250 kg de tabac du Mozambique en 1967 et n'en avoir pas importé en 1968.

d) Dans une note verbale datée du 17 octobre, Madagascar a déclaré avoir importé 46 336 kg de tabac du Malawi en 1967 et 389 658 kg du même tabac en 1968. Madagascar n'importe pas de tabac du Mozambique.

e) Dans une note verbale datée du 29 juillet, Maurice a déclaré n'avoir pas importé de tabac du Mozambique en 1967; 4 kg de tabac brut (évalué à 200 roupies), déclarés comme étant d'origine mozambiquais, avaient été importés en 1968; de janvier à mars 1969, il n'avait pas été importé de tabac du Mozambique.

f) Dans une note verbale datée du 23 juillet, la Norvège a déclaré que de septembre 1967 à avril 1968, ses importations de tabac du Mozambique s'étaient élevées à 242 tonnes métriques. Le chiffre total pour l'année 1967 était de 283 tonnes métriques. Pour l'ensemble de 1968, les importations de tabac du Mozambique s'étaient élevées à 81 tonnes métriques. Pour le premier trimestre de 1969, leur chiffre est de 85 tonnes métriques.

g) Dans une note verbale datée du 24 juin, la Nouvelle-Zélande a déclaré que de septembre 1967 au 31 mars 1969, elle n'avait importé de tabac du Mozambique qu'en mai 1968, 121 424 livres de tabac brut ayant alors été inscrites au tableau des importations néo-zélandaises.

h) Dans une note verbale datée du 8 octobre, les Pays-Bas ont déclaré ce qui suit :

"Le Gouvernement néerlandais tient à appeler l'attention du Secrétaire général sur le fait que les renseignements statistiques concernant le tabac du Mozambique ont déjà été communiqués.

Ces statistiques, qui concernent la période débutant à la fin septembre 1967, figurent dans le groupe 121 des rapports sur le commerce des Pays-Bas avec la Rhodésie du Sud et les pays voisins, rapports qui sont communiqués chaque mois au Secrétaire général par le Gouvernement néerlandais.

Cependant, le Gouvernement néerlandais éprouve des difficultés pour répondre à la demande du Secrétaire général touchant les observations qui pourraient être formulées sur la note du Royaume-Uni datée du 21 avril 1969, étant donné qu'aucune réponse n'a été reçue jusqu'ici à différentes questions soulevées dans la note No 1074 datée du 20 mars 1969 du représentant permanent à propos d'une note du Royaume-Uni, datée du 15 novembre 1968, sur ce sujet. De même, aucune mention n'est faite de ces questions dans la note du Royaume-Uni datée du 21 avril 1969.

C'est ainsi que dans sa note le représentant permanent contestait la crédibilité des données figurant dans la publication mensuelle intitulée 'Bulletin de statistiques de la province du Mozambique', dont il est fait état dans la note du Royaume-Uni datée du 15 novembre 1968. Le paragraphe 3 de la note du Royaume-Uni datée du 21 avril 1969 se lit comme suit :

'En ce qui concerne les exportations de tabac cultivé au Mozambique, les seules statistiques dignes de foi qui soient connues du Gouvernement du Royaume-Uni sont celles qui figurent dans la publication officielle mensuelle intitulée "Bulletin de statistiques de la province du Mozambique". Il n'y a aucune raison de penser que les statistiques officielles ne font pas état de la quasi-totalité des exportations de tabac de Mozambique.'

En outre, le Gouvernement néerlandais tient à porter à l'attention du Secrétaire général les considérations ci-après :

Au paragraphe 1 de l'annexe I à la note du Royaume-Uni datée du 21 avril 1969, il est indiqué que les exportations de tabac du Mozambique à destination du Portugal métropolitain se sont élevées à 908 tonnes métriques en 1967 et à 344 tonnes métriques pendant les six premiers mois de 1968. 'L'abrégé mensuel de statistiques pour la province du Mozambique' est indiqué comme source de ces chiffres.

Cependant, au paragraphe 2 de la même annexe, il est indiqué que les importations de tabac du Mozambique à destination du Portugal se sont élevées à 454 tonnes métriques en 1967 et à 440 tonnes métriques pendant le premier semestre de 1968. Les 'statistiques commerciales nationales' sont indiquées comme source de ces chiffres.

En ce qui concerne la France, on constate une discordance analogue entre les données relatives aux exportations fournies par les statistiques commerciales du Mozambique et les chiffres fournis pour les importations par les statistiques commerciales nationales.

Au demeurant, les chiffres relatifs au commerce du Mozambique pour 1967 n'indiquent aucune exportation de tabac à destination des Pays-Bas, alors que les statistiques commerciales néerlandaises pour la même année indiquent que 1 101 tonnes métriques de tabac du Mozambique ont été importées aux Pays-Bas.

Etant donné qu'en 1965, à une époque où il n'était pas encore question de sanctions contre la Rhodésie, les importations néerlandaises de tabac cultivé au Mozambique s'élevaient déjà à 1 118 tonnes, il paraît incontestable que le tabac importé du Mozambique en 1967 était effectivement du tabac produit au Mozambique.

Compte tenu des faits susmentionnés, le Gouvernement néerlandais regrette de ne pouvoir exprimer une opinion définitive au sujet des notes du Royaume-Uni datées du 21 avril 1969 et du 15 novembre 1968."

i) Dans une note verbale datée du 9 juillet, la République fédérale d'Allemagne a donné pour ses importations de tabac du Mozambique les statistiques officielles du commerce extérieur suivantes :

Septembre/décembre 1967	43,3 tonnes
Janvier/décembre 1968	28,6 tonnes
Janvier/mars 1969	46,5 tonnes

j) Dans une note verbale datée du 10 juin, le Royaume-Uni a déclaré qu'aucune importation de tabac du Mozambique au Royaume-Uni n'avait été enregistrée entre octobre 1967 et avril 1969. Le volume des importations à Hong-kong de tabac du Mozambique avait été le suivant : d'octobre à décembre 1967 - 346 tonnes métriques; de janvier à décembre 1968 - 348 tonnes métriques; de janvier à avril 1969 - 78 tonnes métriques.

/...

k) Dans une note verbale datée du 17 juin, Singapour a communiqué les statistiques ci-après pour les importations de tabac du Mozambique depuis septembre 1967 :

Importations de tabac non manufacturé du Mozambique
 (Quantité en livres; valeur en dollars de Singapour)

Mois	1967		1968		1969	
	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur
Janvier			35 981	39 054	-	-
Février			-	-	39 070	36 778
Mars			14 161	15 271	442 015	721 305
Avril			43 904	55 771		
Mai			22 000	23 775		
Juin			4 400	6 600		
Juillet			226 840	331 241		
Août			29 400	30 863		
Septembre	-	-	8 800	13 569		
Octobre	-	-	69 320	76 562		
Novembre	22 991	25 272	21 515	13 538		
Décembre	4 400	6 082	-	-		
	27 391	31 354	476 321	606 244		

Source : Statistiques du commerce extérieur de Singapour (I et E 3 B).

Dans une autre note verbale, datée du 6 août, Singapour a rappelé que les produits importés de certains pays, dont le Mozambique, devaient être accompagnés de certificats d'origine. En outre, toute fausse déclaration sur un point quelconque concernant le produit importé, y compris son origine, constituait à Singapour un délit sanctionné par la loi. On estimait que les mesures prises pour déceler les fausses déclarations, ainsi que le contrôle documentaire sous forme de certificats d'origine, étaient suffisantes pour faire respecter l'interdiction d'importer des marchandises rhodésiennes à Singapour.

/...

1) Dans une note verbale datée du 14 août, la Suisse a déclaré que ses importations de tabac en provenance de la Rhodésie et du Mozambique se répartissaient, pour le quatrième trimestre de 1967, pour l'année 1968 et pour les six premiers mois de 1969, de la manière suivante :

	<u>Quatrième trimestre de 1967</u>	<u>1968</u>	<u>Janvier-juin 1969</u>
Rhodésie	198 tonnes	959 tonnes	357 tonnes
Mozambique	4 tonnes	198 tonnes	59 tonnes

Au début de 1967, les autorités fédérales suisses avaient établi un contingentement des importations de tabac en provenance de Rhodésie; limité à 1 600 tonnes par an. Or, ce quota d'importation n'a été utilisé qu'à raison de 61 p. 100 en 1967 (972 tonnes) et de 60 p. 100 en 1968 (959 tonnes). Dès lors, il n'y avait guère de raison de croire qu'on ait pu chercher à détourner ces marchandises par le Mozambique. Les 198 tonnes de tabac importées du Mozambique en 1968 auraient pu être facilement intégrées dans le contingent de 1 600 tonnes fixé pour la Rhodésie et dont plus de 600 tonnes n'avaient pas été utilisées.

ANNEXE V

Tabac sud-rhodésien exporté sous couvert de faux certificats d'origine
et matériel de télévision

1. Outre les vingt et une réponses à la note verbale du Secrétaire général datée du 24 janvier 1969 et transmettant deux notes du Royaume-Uni à tous les Etats Membres de l'ONU ou membres d'institutions spécialisées (voir l'annexe VII au deuxième rapport), huit autres réponses sont parvenues des pays suivants : Barbade, Irlande, Japon, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Pays-Bas, République fédérale d'Allemagne et Suède.

2. L'essentiel de ces réponses est reproduit ci-après :

1) Note verbale, datée du 7 juillet, émanant du Ministère des affaires
extérieures de la Barbade

"Le Ministère des affaires extérieures porte à la connaissance du Secrétaire général les informations suivantes :

a) Les importations de tabac manufacturé sont contrôlées depuis un an, et il n'a été découvert aucune déclaration d'entrée laissant présumer que ledit tabac provenait du Malawi; et

b) Le gouvernement veillera à ce qu'il n'y ait pas d'échanges commerciaux portant sur le matériel de télévision, conformément à l'interdiction relative au commerce avec la Rhodésie;

Le gouvernement serait heureux d'avoir communication des particularités du certificat officiel d'origine du Gouvernement du Malawi."

2) Note verbale datée du 23 juin, émanant du Chargé d'affaires par intérim
de l'Irlande

"Le Chargé d'affaires par intérim de l'Irlande auprès de l'Organisation des Nations Unies ..., se référant à ... la note, datée du 16 décembre 1968, du représentant du Royaume-Uni, relative à la fourniture de matériel de télévision à la Rhodésie du Sud, a l'honneur d'informer le Secrétaire général que la question a été portée à l'attention des autorités irlandaises compétentes."

3) Note verbale, datée du 1er juillet, émanant du représentant permanent par intérim du Japon

"Le représentant permanent par intérim du Japon ... a l'honneur de communiquer au Secrétaire général les observations suivantes du Gouvernement japonais :

1. Ainsi qu'il ressort des renseignements statistiques fournis jusqu'en mai 1969, et depuis décembre 1966, date à laquelle le Conseil de sécurité a adopté sa résolution 232 (1966) imposant des sanctions économiques sélectives contre la Rhodésie du Sud, le Japon n'a importé de tabac ni du Malawi, ni du Mozambique, ni de Rhodésie du Sud.

2. En ce qui concerne le matériel de télévision, aucun matériel de ce genre n'a été exporté du Japon à destination de la Rhodésie du Sud entre janvier 1967 et mai 1969. Bien qu'il soit peu probable que la télévision rhodésienne essaie d'acheter ce matériel récréatif au Japon, du fait des difficultés linguistiques que cela comporterait, le Gouvernement japonais prendra soin de ne permettre aucune exportation de matériel de télévision du Japon vers la Rhodésie du Sud."

4) Note verbale, datée du 8 septembre, émanant du représentant permanent de la Nouvelle-Zélande

"D'ordre de son gouvernement, le représentant permanent a l'honneur d'informer le Secrétaire général que les autorités néo-zélandaises examineront attentivement toute importation en Nouvelle-Zélande de tabac provenant du Malawi, en vue de s'assurer de l'exactitude de la mention du pays d'origine. Les autorités néo-zélandaises s'assureront également avec le plus grand soin que l'interdiction imposée en vertu du paragraphe 3 d) du dispositif de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité en ce qui concerne la fourniture de matériel de télévision à la Rhodésie du Sud est respectée."

5) Note verbale datée du 23 juin, émanant du représentant permanent par intérim du Pakistan

"Le représentant permanent par intérim du Pakistan ... a l'honneur de déclarer que la Television Corporation of Pakistan n'importe ni n'exporte de films de télévision en provenance ou à destination de la Rhodésie du Sud. En outre, le Gouvernement pakistanais a fait tenir à tous les intéressés se trouvant au Pakistan des instructions suivant lesquelles aucune importation ou exportation de films et autre matériel de télévision n'est autorisée en ce qui concerne la Rhodésie du Sud."

6) Note verbale, datée du 6 juin, émanant du représentant permanent des Pays-Bas

"Le représentant permanent du Royaume des Pays-Bas ... se référant à la note du Royaume-Uni relative aux certificats d'origine accompagnant le tabac en provenance du Malawi, a l'honneur de porter à la connaissance du Secrétaire général les points suivants :

Le Gouvernement des Pays-Bas attache une grande importance à la stricte application des sanctions décidées par le Conseil de sécurité contre la Rhodésie du Sud, et apprécie les informations contenues dans la note du Royaume-Uni mentionnée ci-dessus.

A la lumière de ces informations, le Gouvernement des Pays-Bas fait le nécessaire pour que les mesures prises à ce sujet par le Gouvernement du Malawi soient portées à la connaissance des compagnies de navigation commerçant avec l'Afrique du Sud, de l'Association des négociants en tabac des Pays-Bas, et des services de l'administration néerlandaise chargés de contrôler le commerce avec la Rhodésie du Sud.

Le Gouvernement des Pays-Bas remercie le Gouvernement du Malawi d'avoir bien voulu communiquer les renseignements qui peuvent faciliter la vérification de l'authenticité des certificats d'origine accompagnant le tabac en provenance du Malawi."

7) Note verbale, datée du 4 juin, émanant de l'observateur permanent par intérim de la République fédérale d'Allemagne

"En ce qui concerne la note, datée du 15 novembre 1968, du représentant du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a dûment pris note de son contenu. Afin d'empêcher que le tabac provenant de la Rhodésie du Sud ne soit importé sous couvert de faux certificats, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne avait déjà recommandé aux autorités douanières de Hambourg et de Brême, le 31 octobre 1966, d'examiner avec une attention particulière l'origine de toute importation de tabac. En outre, le contenu de la note britannique du 15 novembre 1968 a été porté à l'attention desdites autorités douanières.

Quant à la note, datée du 16 décembre 1968, du représentant du Royaume-Uni, il a également été pris note de son contenu. A ce sujet, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne désire souligner que, conformément à l'alinéa a) de l'article 5 des règlements du commerce extérieur, l'exportation à destination de la Rhodésie du Sud de tout matériel de télévision de caractère récréatif est soumise à une autorisation spéciale. Aucune autorisation de ce genre n'a été ni ne sera délivrée. Toutefois, aucune licence n'est exigée pour les films exposés et développés de caractère informatif ou documentaire, ou pour le matériel visuel devant être utilisé à des fins médicales ou d'enseignement dans les écoles et les universités."

/...

8) Note verbale, datée du 22 octobre, émanant du représentant permanent de la Suède

"Les autorités suédoises compétentes poursuivent leur enquête sur la question des certificats d'origine du tabac. Quant au matériel de télévision, aucune exportation suédoise de ce matériel à destination de la Rhodésie du Sud n'est autorisée, à l'exception du matériel exclusivement destiné à l'enseignement."

3. Les deux communications suivantes concernant les certificats d'origine du tabac ont été reçues du Malawi et de la Zambie :

1) Note verbale, datée du 14 avril 1970, émanant du représentant permanent du Malawi auprès de l'Organisation des Nations Unies

"Le représentant permanent de la République du Malawi auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au Secrétaire général et a l'honneur de l'informer que le Gouvernement de la République du Malawi a reçu récemment des renseignements d'après lesquels certains pays importateurs de tabac d'origine malawienne ont omis d'exiger le certificat d'origine délivré depuis janvier 1969 par la Malawi Tobacco Control Commission.

Le Gouvernement du Malawi serait reconnaissant au Comité des sanctions du Conseil de sécurité de bien vouloir appeler l'attention des pays intéressés sur le fait que toute expédition de tabac cultivé au Malawi doit être accompagnée d'un certificat d'origine délivré par la Malawi Control Commission, organe semi-public chargé de la délivrance desdits certificats. Le Gouvernement du Malawi est extrêmement désireux d'aider tous les pays importateurs de tabac à déterminer l'origine des tabacs cultivés au Malawi. Il serait donc reconnaissant aux importateurs de tabac du Malawi de bien vouloir s'assurer à l'avenir que tout chargement de tabac reçu par les pays importateurs est accompagné d'un certificat authentique de la Malawi Control Commission. Les pays importateurs ont déjà reçu un spécimen des certificats délivrés par la Malawi Control Commission."

2) Lettre datée du 9 février 1970, émanant du représentant permanent adjoint de la Zambie auprès de l'Organisation des Nations Unies

"J'ai l'honneur de vous faire savoir et, par votre intermédiaire, de faire savoir aux membres du Comité des sanctions que mon gouvernement a décidé d'instaurer de nouvelles procédures concernant l'exportation de tabac d'origine zambienne. Ces procédures ont pour but d'éviter toute confusion entre notre tabac et celui qui est exporté par les rebelles de Rhodésie.

A cet effet, le Tobacco Board of Zambia adressera automatiquement au Haut Commissariat britannique de Lusaka une copie des certificats d'origine délivrés pour toutes les exportations de tabac d'origine zambienne. Le Haut Commissariat, à son tour, transmettra ces copies au Consul britannique de Beira (Mozambique), qui sera ainsi à même d'identifier le tabac d'origine zambienne et de faire échouer toute tentative de fraude de la part des agents rebelles, dans le port de Beira.

Sans préjuger sa position, qui est bien connue, quant à l'efficacité de la politique des sanctions, mon gouvernement est convaincu que ces mesures ne peuvent atteindre leur objet, même partiellement, que si, de leur côté, les gouvernements des pays importateurs insistent pour obtenir des certificats d'origine authentiques."

4. Les observations ci-après concernant ces deux communications, ont été faites par la délégation du Royaume-Uni dans une note datée du 15 mai 1970 :

"La note du Royaume-Uni datée du 15 novembre 1968, qui a été reproduite à l'annexe II du premier rapport du Comité, en date du 30 décembre 1968 (S/8954), exposait les procédures que les Gouvernements du Malawi et du Royaume-Uni avaient décidé d'instaurer à la suite d'un cas récent de contrefaçon d'un certificat d'origine. Les procédures relatives à la certification de l'origine par les gouvernements intéressés ont depuis été mises en application par les Gouvernements du Malawi et de la Zambie, comme il est indiqué dans les notes mentionnées plus haut émanant de ces pays. La délégation du Royaume-Uni appuie la suggestion déjà faite par le représentant de la France au sujet de la note de la Zambie, à savoir que le contenu de ces notes fasse l'objet de la plus large diffusion possible conformément à la procédure arrêtée à la 25ème séance, mention étant faite de la note du Royaume-Uni du 15 novembre relative à cette question.

En même temps, la délégation du Royaume-Uni appuie sans réserve ce qui est dit au troisième paragraphe de la note de la Zambie, à savoir que ces mesures ne peuvent atteindre leur objet, même partiellement, que si les gouvernements des pays importateurs les soutiennent en exigeant des certificats d'origine authentiques. Le Comité pourrait, s'il le désire, demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'attirer particulièrement l'attention sur ce point lorsque le texte des notes du Malawi et de la Zambie sera distribué.

Dans sa note du 15 novembre 1968, le Royaume-Uni se référait aux dispositions qui étaient en vigueur dès avant la déclaration illégale d'indépendance pour la délivrance, par les services du Consul de Sa Majesté à Beira, de certificats d'origine et de non-manipulation pour les produits (y compris le tabac) en provenance de la Zambie et du Malawi qui peuvent bénéficier d'un traitement préférentiel quand ils sont importés au Royaume-Uni ou dans

d'autres pays du Commonwealth. Les services du Consul britannique à Beira continueront de délivrer des certificats d'origine et de non-manipulation pour les tabacs de la Zambie et du Malawi transitant par Beira à destination du Royaume-Uni et d'autres pays du Commonwealth et des dispositions ont été prises avec les autorités de la Zambie et du Malawi pour qu'elles envoient auxdits services une copie des certificats d'origine qu'elles délivrent, afin que ceux-ci soient en mesure de contrôler les demandes de certificats d'origine et de non-manipulation qui leur sont adressées en vue de bénéficier du traitement préférentiel. Il arrive que des chargements de tabac pour lesquels les services du Consul britannique à Beira ont délivré un certificat d'origine et de non-manipulation aboutissent, dans le cadre de transactions commerciales normales, à des destinations autres que des pays du Commonwealth. Dans ces cas-là, le Gouvernement du Royaume-Uni demeure prêt à répondre à toute demande des autorités des pays importateurs intéressés qui désireraient vérifier les certificats d'origine et de non-manipulation délivrés par lesdits services."

5. Comme suite à une demande faite par le Comité à sa 30ème séance, le Secrétaire général a transmis par note verbale en date du 8 juin 1970 le texte des deux communications du Malawi et de la Zambie ainsi que le texte de la note du Royaume-Uni, dont il a été question plus haut aux paragraphes 3 et 4, à tous les Etats Membres des Nations Unies ou membres des institutions spécialisées. Dans sa note verbale, le Secrétaire général a particulièrement attiré l'attention sur le troisième paragraphe de la lettre de la Zambie.

ANNEXE VI

Mémoire sur l'application des sanctions, daté du 2 septembre 1969

Comme suite à une demande faite par le Comité à sa 21ème séance, le Secrétaire général a adressé une note verbale en date du 18 septembre 1969 à tous les Etats Membres des Nations Unies ou membres des institutions spécialisées, en leur transmettant un mémoire sur l'application des sanctions, dont le texte est reproduit ci-après :

"Il est parfois difficile de déterminer l'origine véritable de marchandises soupçonnées être d'origine rhodésienne lorsque les sociétés commerciales ou les agents qui cherchent à les importer affirment qu'elles proviennent d'un pays autre que la Rhodésie. Certains des documents fournis à l'heure actuelle par ces importateurs à l'appui de leurs assertions peuvent être de simples déclarations émanant de parties directement intéressées et faites devant des organes n'ayant pas un caractère officiel, une chambre de commerce par exemple. Dans de tels cas, la présentation de documents justificatifs supplémentaires, tant officiels que non officiels, pourrait être utile. Les autorités douanières des pays importateurs jugeront peut-être bon, lorsqu'elles enquêteront sur l'origine de marchandises soupçonnées provenir de Rhodésie, de tenir compte des points suivants :

a) Les connaissements et les certificats délivrés par une chambre de commerce ne peuvent pas être considérés comme une preuve suffisante de l'origine des marchandises. Les documents supplémentaires dont la présentation serait utile à cet égard pourraient être constitués par des lettres de voiture délivrées par des compagnies de chemin de fer et des certificats délivrés par le fabricant ou le producteur, ou par une déclaration positive quant à l'origine des marchandises en cause, émanant d'une autorité publique officielle du pays d'où les marchandises sont déclarées provenir. En particulier, lorsqu'il s'agit de marchandises chargées dans des ports mozambiquais et déclarées avoir été produites ailleurs qu'au Mozambique, on pourrait raisonnablement demander aux importateurs de fournir la preuve documentaire de l'exportation du pays d'origine, sous la forme de déclarations en douane et/ou de lettres de voiture par chemin de fer, délivrées par les autorités compétentes du pays d'exportation initial. Dans le cas de marchandises expédiées via Lourenço Marques et dont les importateurs affirment qu'elles ne proviennent ni du Mozambique ni de la Rhodésie, lesdits importateurs pourraient être invités à fournir, notamment, "un certificat d'origine et de transit", délivré par l'inspecteur des douanes à Lourenço Marques du pays dont ces marchandises sont déclarées provenir.

b) On a constaté qu'il fallait se préoccuper tout particulièrement de l'origine des marchandises exportées en tant que produits originaires de territoires d'Afrique australe ou d'Afrique centrale qui, d'après leurs

/...

statistiques officielles ne produisent pas de telles marchandises ou n'en produisent qu'en quantité limitée. De même, il a également fallu se préoccuper de l'origine des marchandises qui sont identiques à certains produits rhodésiens lorsqu'elles sont expédiées à partir de ports francs et importées par des pays tiers. Il en est ainsi en particulier du tabac et des cigarettes, de la viande, du chrome, du ferrochrome et des minerais de lithium.

c) En cas d'importations de tabac en provenance de territoires d'Afrique australe ou d'Afrique centrale, les moyens de contrôle suivants pourraient être utiles :

- i) Pour l'importation de tabac en provenance du Malawi ou de la Zambie, la production d'un certificat délivré soit par la Malawi Tobacco Control Commission soit par le Tobacco Industry Board of Zambia selon le cas;
- ii) Lorsque du tabac brut en feuilles provenant d'un pays autre que la Rhodésie ou l'un des deux Etats susmentionnés n'a pas été expédié par une autorité reconnue de l'industrie du tabac dans le pays intéressé ou avec l'autorisation expresse d'une telle autorité, les importateurs pourraient être invités à produire une telle autorisation.

d) Dans le cas de maïs déclaré provenir d'un pays autre que la Rhodésie, on pourrait exiger la preuve que ce maïs est expédié sous le couvert d'un certificat délivré par un inspecteur du gouvernement intéressé au port d'exportation du pays d'origine, attestant expressément que le maïs en question est le produit du pays, autre que la Rhodésie, dont l'importateur affirme qu'il provient."

ANNEXE VII

Cas précis de violations présumées

Note explicative

Les premier^{1/} et deuxième^{2/} rapports du Comité au Conseil de sécurité reproduisaient les textes de divers rapports et les passages essentiels de la correspondance échangée avec des gouvernements au sujet de 13 cas précis de violation des sanctions prises à l'encontre de la Rhodésie du Sud.

La présente annexe au troisième rapport contient des renseignements supplémentaires que le Comité a reçus concernant les 13 cas ayant fait l'objet des rapports antérieurs ainsi que les textes de divers rapports reçus et les passages essentiels de la correspondance échangée avec des gouvernements jusqu'au 30 avril 1970, inclus, au sujet de 60 nouveaux cas qui ont été portés à l'attention du Comité depuis que celui-ci a présenté son deuxième rapport.

Le Comité a jugé utile de grouper les cas de violations, dans l'annexe, selon les produits sur lesquels ils portent. Ainsi, en plus du numéro qui a été donné à chaque cas en suivant l'ordre chronologique dans lequel le rapport le concernant a été reçu par le Comité, chaque cas a été affecté d'un numéro de série qui doit permettre de s'y reporter aisément.

1/ S/8954, par. 9.

2/ S/9252/Add.1, annexe XI.

Liste de cas précis de violations présumées

A. MINERAUX

Ferrochrome, minerais de chrome et sable chromifère

<u>No de séries</u>	<u>Cas No</u>	
1	1	Sable chromifère - "Tjibodas" : Note du Royaume-Uni en date du 20 décembre 1968
2	3	Sable chromifère - "Tjipondok" : Note du Royaume-Uni en date du 22 juillet 1969
3	5	Commerce de minerai de chrome et de ferrochrome : Note du Royaume-Uni en date du 6 février 1969
4	6	Ferrochrome - "Blue Sky" : Note du Royaume-Uni en date du 12 février 1969
5	23	Ferrochrome - "Massimoemme" et "Archon" : Note du Royaume-Uni en date du 8 juillet 1969
6	45	Ferrochrome - "Tai Sun" et "Kyotai Maru" : Note du Royaume-Uni en date du 20 septembre 1969
7	7	Ferrochrome - "Catharina Oldendorff" : Note du Royaume-Uni datée du 22 février 1969
8	11	Ferrochrome - "Al Muborakiah" et "Al Sabahiah" : Note du Royaume-Uni en date du 24 avril 1969
9	17	Ferrochrome - "Gasikara" : Note du Royaume-Uni en date du 19 juin 1969
10	25	Ferrochrome - "Batu" : Note du Royaume-Uni en date du 14 juillet 1969
11	31	Minerais de chrome et ferrochrome - "Ville de Nantes" : Note du Royaume-Uni en date du 4 août 1969
12	36	Ferrochrome - "Ioannis" : Note du Royaume-Uni en date du 27 août 1969

A. MINERAUX (suite)

Ferrochrome, minerais de chrome et sable chromifère (suite)

<u>No de séries</u>	<u>Cas No</u>	
13	37	Ferrochrome - "Halleren" Note du Royaume-Uni en date du 27 août 1969
14	40	Ferrochrome - "Ville de Reims" : Note du Royaume-Uni en date du 29 août 1969
15	55	Ferrochrome - "Gunvor" : Note du Royaume-Uni en date du 10 novembre 1969
16	57	Minerai de chrome - "Myrtidiotissa" : Note du Royaume-Uni en date du 17 novembre 1969
17	59	Chargement de ferrochrome à destination de divers pays : Note du Royaume-Uni en date du 4 décembre 1969
18	64	Chrome et ferrochrome - "Birte Oldendorff" - Note du Royaume-Uni en date du 24 décembre 1969
19	71	Ferrochrome - "Disa" : Note du Royaume-Uni en date du 2 avril 1970
20	73	Minerais de chrome - "Selene" : Note du Royaume-Uni en date du 13 avril 1969
21	74	Minerais de chrome - "Castasegna" : Note du Royaume-Uni en date du 17 avril 1970

Concentrés de cuivre

22	12	Concentrés de cuivre - "Tjipondok" - Note du Royaume-Uni en date du 12 mai 1969
23	15	Concentrés de cuivre - "Eizan Maru" : Note du Royaume-Uni en date du 4 juin 1969
24	34	Exportations de cuivre : Note du Royaume-Uni en date du 13 août 1969
25	51	Concentrés de cuivre - "Straat Futami" : Note du Royaume-Uni en date du 8 octobre 1969

/...

A. MINERAUX (Suite)

No de séries Cas No

Minerais de lithium

26	20	Pétalite - "Sado Maru" : Note du Royaume-Uni en date du 30 juin 1969
27	21	Minerais de lithium : Notes du Royaume-Uni en date du 3 juillet et du 27 août 1969
28	24	Pétalite - "Abbekerk" : Note du Royaume-Uni en date du 12 juillet 1969
29	30	Pétalite - "Simonskerk" : Note du Royaume-Uni en date du 4 août 1969
30	32	Pétalite - "Yang Tsé" : Note du Royaume-Uni en date du 6 août 1969
31	46	Pétalite - "Kyotai Maru" : Note du Royaume-Uni en date du 24 septembre 1969
32	54	Lépidolite - "Ango" : Note du Royaume-Uni en date du 24 octobre 1969

Fonte en gueuses - Billettes d'acier

33	29	Fonte en gueuses - "Mare Piceno" : Note du Royaume-Uni en date du 23 juillet 1969
34	70	Billettes d'acier : Note du Royaume-Uni en date du 16 février 1970

Graphite

35	38	Graphite - "Kaapland" : Note du Royaume-Uni en date du 27 août 1969
36	43	Graphite - "Tanga" : Note du Royaume-Uni en date du 18 septembre 1969
37	62	Graphite - "Transvaal", "Kaapland", "Stellenbosh" et "Swellendam" : Note du Royaume-Uni en date du 22 décembre 1969

B. COMMERCE DE TABAC

<u>No de séries</u>	<u>Cas No</u>	
38	4	"Mokaria" : Note du Royaume-Uni en date du 24 janvier 1969
39	10	"Mohasi" : Note du Royaume-Uni en date du 29 mars 1969
40	19	"Goodwill" : Note du Royaume-Uni en date du 25 juin 1969
41	26	Transactions relatives au tabac : Note du Royaume-Uni en date du 14 juillet 1969
42	35	"Montaigle" : Note du Royaume-Uni en date du 13 août 1969

C. COMMERCE DE MAIS ET DE GRAINES DE COTONNIER

43	18	Commerce de maïs : Note du Royaume-Uni en date du 20 juin 1969
44	39	"Fraternity" : Note du Royaume-Uni en date du 27 août 1969
45	44	"Galini" : Note du Royaume-Uni en date du 18 septembre 1969
46	47	"Santa Alexandra" : Note du Royaume-Uni en date du 24 septembre 1969
47	49	"Zeno" : Note du Royaume-Uni en date du 26 septembre 1969
48	56	"Julia L." : Note du Royaume-Uni en date du 13 novembre 1969
49	63	"Polyxene C." : Note du Royaume-Uni en date du 24 décembre 1969
50	53	"Holly Trader" : Note du Royaume-Uni en date du 23 octobre 1969

D. COMMERCE DE VIANDE

<u>No de séries</u>	<u>Cas No</u>	
51	8	"Kaapland" : Note du Royaume-Uni en date du 10 mars 1969
52	13	"Zuiderkerk" : Note du Royaume-Uni en date du 13 mai 1969
53	14	"Tabora" : Note du Royaume-Uni en date du 3 juin 1969
54	16	"Tugelaland" : Note du Royaume-Uni en date du 16 juin 1969
55	22	"Sxellendam" : Note du Royaume-Uni en date du 3 juillet 1969
56	33	"Taveta" : Note du Royaume-Uni en date du 8 août 1969
57	42	"Polana" : Note du Royaume-Uni en date du 17 septembre 1969
58	61	Viande réfrigérée : Note du Royaume-Uni en date du 8 décembre 1969
59	68	"Alcor" : Note du Royaume-Uni en date du 13 février 1970

E. COMMERCE DE SUCRE

60	28	"Byzantine Monarch" : Note du Royaume-Uni en date du 21 juillet 1969
61	60	"Filotis" : Note du Royaume-Uni en date du 5 décembre 1969
62	65	"Eleni" : Note du Royaume-Uni en date du 5 janvier 1970
63	72	"Lavrentios" : Note du Royaume-Uni en date du 8 avril 1970

F. COMMERCE D'ENGRAIS ET D'AMMONIAC

<u>No de séries</u>	<u>Cas No</u>	
64	2	Importation d'engrais manufacturés en provenance d'Europe : Note du Royaume-Uni en date du 14 janvier 1969
65	48	Ammoniac - "Butaneuve" : Note du Royaume-Uni en date du 24 septembre 1969
66	52	Ammoniac en vrac : Notes du Royaume-Uni en date du 15 octobre et du 10 novembre 1969
67	66	"Cérons" : Note du Royaume-Uni en date du 7 janvier 1970
68	69	"Mariotte" : Note du Royaume-Uni en date du 13 février 1970

G. VEHICULES A MOTEUR

69	9	Véhicules à moteur : Note des Etats-Unis en date du 28 mars 1969
----	---	---

H. TRACTEURS EN PIECES DETACHEES

70	50	Tracteurs en pièces détachées : Note du Royaume-Uni en date du 2 octobre 1969
----	----	--

I. AVIONS

71	41	Pièces détachées pour avions : Note du Royaume-Uni en date du 5 septembre 1969
72	67	Fourniture d'avions : Note du Royaume-Uni en date du 21 janvier 1970

J. MACHINES COMPTABLES

73	58	Machines comptables : Note de l'Italie en date du 6 novembre 1969
----	----	--

CAS PARTICULIERS DE VIOLATION PRESUMEE

A. MINERAIS

Ferrochrome, sable chromifère et minerai de chrome

- 1) Cas No 1. Sable chromifère - "Tjibodas" : note du Royaume-Uni datée du 20 décembre 1968

Il n'y a sur cette affaire aucun renseignement nouveau à ajouter à ceux qui figurent dans le document S/9252/Add.1, annexe XI, pages 1 à 11.

- 2) Cas No 3. Sable chromifère - "Tjipondok" : note du Royaume-Uni datée du 22 janvier 1969

Il n'y a sur cette affaire aucun renseignement nouveau à ajouter à ceux qui figurent dans le document S/9252/Add.1, annexe XI, pages 11 à 14.

- 3) Cas No 5. Commerce de minerai de chrome et de ferrochrome : note du Royaume-Uni datée du 6 février 1969

1. Les renseignements précédemment reçus sur cette affaire figurent dans le document S/9252/Add.1, annexe XI, pages 15 à 19.
2. Les renseignements supplémentaires parvenus au Comité depuis la présentation du deuxième rapport sont reproduits ci-après.
3. Les deux réponses suivantes à la note verbale du Secrétaire général datée du 20 février (voir S/9252/Add.1, par. 2, p. 14) ont été reçues de la République fédérale d'Allemagne :

a) Dans une note verbale datée du 30 juin, la République fédérale d'Allemagne a déclaré qu'un examen des statistiques des importations de 1968 ne laissait découvrir aucune importation de minerai de chrome ou de ferrochrome en provenance de la Rhodésie du Sud. Pour ce qui est de la Metallgesellschaft AG, Francfort sur le Main, nommée dans la note du Royaume-Uni comme étant l'agent de vente en RFA d'UNIVEX à Johannesburg et de la Handelsgesellschaft AG de Zurich, la première de ces firmes avait donné les renseignements suivants : elle n'avait aucune relation commerciale avec l'une ou l'autre de ces firmes et ne possédait

aucune participation financière au capital de l'une ou l'autre d'entre elles. Elle avait, en revanche des relations commerciales avec la Société Arnold Wilhelmi et Co de Johannesburg, qui, lors de précédentes années, avait inclus des importations de minerai de chrome. Il avait été mis un terme à ces importations lorsque la firme avait eu connaissance des dispositions de la résolution 253 (1968).

b) Dans une note verbale datée du 10 juillet 1969, la République fédérale d'Allemagne a déclaré que les propriétaires des navires allemands énumérés à l'annexe de la note du Royaume-Uni du 6 février 1969 avaient été interrogés et avaient déclaré :

"Ni le 'Tugelaland' ni le 'Krugerland' de Globus-Reederei GmbH Hamburg, ni le 'Palabora' de Deutsche Afrika-Linien GmbH et Co, Hamburg, n'avait transporté de semblables cargaisons depuis l'entrée en vigueur de l'embargo à l'encontre de la Rhodésie du Sud. Les agents avaient reçu la consigne stricte de ne pas accepter ces cargaisons. Le 'Krugerland' avait été vendu le 11 décembre 1968 et battait maintenant le pavillon sud-africain.

Le 'Otto Springorum' de Seereederei 'Frigga' AG, Hamburg, avait été affrété, du 13 mai 1968 au 3 janvier 1969, par des Norvégiens. Il avait fait escale dans divers ports d'Afrique de la mi-septembre à la mi-novembre 1967, y compris à Lourenço Marques. L'accord d'affrètement n'autorisait pas le transport de marchandises rhodésiennes."

4) Cas No 6. Ferrochrome - "Blue Sky" : note du Royaume-Uni datée du 12 février 1969

1. Les renseignements précédemment reçus sur cette affaire figurent dans le deuxième rapport du Comité (S/9252/Add.1, annexe XI, p. 19 à 27).
2. La suite donnée par le Comité à cette affaire depuis la présentation du deuxième rapport est indiquée ci-après.
3. Comme le Comité l'en avait prié à sa 17ème séance, le Secrétaire général a envoyé le 16 juillet des notes verbales au Portugal et à l'Espagne, en se référant dans le cas du Portugal à ses notes verbales précédentes du 18 mars (voir S/9252/Add.1, annexe XI, p. 22, par. 9) et du 4 avril, et dans le cas de l'Espagne au fait que le gouvernement de ce pays avait accusé réception le 9 mai de la note verbale du 2 mai du Secrétaire général (voir S/9252/Add.1, annexe XI, p. 26, par. 20).

4. On a reçu de l'Espagne une réponse datée du 13 juillet selon laquelle le "Hierax" est arrivé à Barcelone le 29 avril et a déchargé une certaine quantité de ferrochrome; rien n'indiquait que celui-ci aurait pu provenir de la Rhodésie du Sud. Les autorités douanières et celles du port ont été néanmoins avisées qu'il était possible que le minerai soit d'origine rhodésienne, afin qu'elles puissent prendre les mesures appropriées si un document quelconque prouvait que tel était le cas. Lorsque, après un certain temps, aucun importateur espagnol ne s'est présenté pour réclamer le ferrochrome, celui-ci a été renvoyé, via Durban, "à son point de départ" qui était inconnu des autorités espagnoles. Le ferrochrome a donc été considéré comme n'étant pas entré en territoire espagnol puisqu'il n'a pas été dédouané par les autorités espagnoles compétentes.

5. Aucune réponse n'a été reçue du Portugal.

5) Cas No 23. Ferrochrome - "Massimoemee" et navire panaméen "Archon" : note du Royaume-Uni datée du 8 juillet 1969

1. Par une lettre datée du 8 juillet 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il avait reçu des informations selon lesquelles 1 000 tonnes de ferrochrome auraient été chargées à Barcelone le 12 juin sur le navire italien "Massimoemee" à destination de Durban. Le Gouvernement du Royaume-Uni a également reçu des informations selon lesquelles les 3 079 tonnes restantes de ferrochrome auraient été chargées à Lisbonne le 12 juin à destination de Durban sur l'"Archon", navire qui appartient à une compagnie panaméenne. L'on pense que cette cargaison de ferrochrome a été déchargée du "Blue Sky"^{1/}.

2. Comme le Comité l'en avait prié à sa 17ème séance, le Secrétaire général a adressé le 16 juillet des notes verbales à l'Afrique du Sud, à la Grèce, à l'Italie et au Panama pour leur transmettre la lettre du Royaume-Uni et les prier de lui communiquer leurs observations à ce sujet.

^{1/} Voir 4) cas No 6.

3. Par une autre lettre datée du 22 juillet, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il avait reçu d'autres informations selon lesquelles le "Massimoemee" aurait appareillé de Durban le 18 juillet et serait arrivé à Beira le 21 juillet, tandis que l'"Archon" aurait appareillé de Durban le 20 juillet à destination de Beira. Selon certaines indications, le ferrochrome qui se trouvait à bord des deux navires aurait été déchargé à Durban.

6) Cas No 45. Ferrochrome - "Tai Sun" et "Kyotai Maru" : note du Royaume-Uni datée du 20 septembre 1969

1. Par une lettre datée du 20 septembre, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il avait reçu des renseignements au sujet du déchargement à Durban d'une cargaison de ferrochrome expédiée d'abord en Europe à bord du "Blue Sky"^{1/} et renvoyée en Afrique australe à bord du "Massimoemee" et de l'"Archon" (voir cas No 12 ci-dessus). Le texte de la lettre du Royaume-Uni est reproduit ci-après :

"Dans la lettre qu'il a adressée le 22 juillet au Président du Comité créé en application de la résolution No 253 (1968) du Conseil de sécurité, qui a été ensuite distribuée par le Secrétariat à tous les membres du Comité, M. Hildyard a signalé que le Gouvernement du Royaume-Uni avait reçu des informations selon lesquelles le ferrochrome rhodésien qui avait été expédié d'abord en Europe à bord du "Blue Sky" et renvoyé ensuite en Afrique australe à bord du "Massimoemee" et de l'"Archon" aurait été déchargé à Durban.

Mon gouvernement a maintenant reçu d'autres informations selon lesquelles le ferrochrome en question aurait été effectivement déchargé à Durban; qu'il y aurait changé de main; et qu'il serait maintenant envoyé au Japon en deux cargaisons, l'une à bord du navire de Taiwan "Tai Sun" et l'autre à bord du navire japonais "Kyotai Maru". Ce ferrochrome peut maintenant être décrit comme "concentrés de chrome" ou tout autre dérivé du minerai de chrome. Le premier navire est attendu à Kobé vers le 13 septembre et le deuxième vers le 27 septembre.

Mon gouvernement pense que le Comité pourrait envisager de demander au Secrétaire général de porter les renseignements susmentionnés à l'attention du Gouvernement japonais afin de l'aider à établir l'origine de tout ferrochrome, quelle que soit sa description, qui pourrait être déchargé de ces navires dans les ports de son territoire.

^{1/} Voir 4) cas No 6 et 5) cas No 23.

Le Secrétaire général pourrait également prier le Gouvernement japonais et les autorités de Taïwan d'effectuer une enquête sur le transport à bord de navires immatriculés dans leurs pays de ferrochrome rhodésien.

Etant donné que l'un des navires peut déjà être arrivé à Kobé et que l'autre est sur le point de le faire, je pense que selon la procédure normalement utilisée en pareilles circonstances, le Secrétaire général pourrait demander par téléphone au Comité son avis sur cette proposition, afin que les mesures nécessaires soient prises avant notre prochaine séance."

2. Comme l'en avait prié le Comité, et à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé au Japon une note verbale datée du 23 septembre, et, comme l'en avait prié le Comité lors de sa 22ème séance, il a adressé à la République de Chine une note verbale datée du 30 septembre leur transmettant copie de la note du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.

3. Les réponses suivantes ont été reçues :

a) République de Chine : par note du 8 octobre, la République de Chine a déclaré que le navire "Tai Sun" appartenait à la Taiwan Navigation Company de Taïpeh et avait été affrété par la Mitsui Osaka Lines Ltd., Japon, depuis mars 1969. Le contrat stipulait que le navire ne pouvait transporter que des marchandises légales faisant l'objet d'un commerce légitime entre des ports où la sécurité était garantie. La Taiwan Navigation Company avait reçu l'ordre de demander à la Mitsui Osaka Lines Ltd. d'effectuer une enquête sur l'affaire dont la lettre du 20 septembre du Royaume-Uni faisait état. Dès que des renseignements auront été obtenus, le Secrétaire général en serait informé.

b) Japon : par note du 20 novembre, le Japon a déclaré que le "Tai Sun" était arrivé à Kobé le 15 septembre et le "Kyotai Maru" était à Yokohama le 6 octobre. Une enquête approfondie avait été menée; elle avait révélé : 1) qu'un chargement de "silico-chrome" (environ 2 300 tonnes) avait été débarqué du "Tai Sun" et qu'un chargement du même minerai (environ 1 600 tonnes) avait été déchargé du "Kyotai Maru". Les deux chargements étaient accompagnés des documents d'importation pertinents, y compris les factures, et notamment des certificats d'origine délivrés par la Chambre de commerce de Johannesburg ainsi que ceux du producteur de silico-chrome en question. Ces certificats d'origine attestaient

que les chargements consistaient en marchandises d'origine sud-africaine. 2) Le Gouvernement du Japon avait demandé à l'importateur de fournir les bulletins d'expédition par chemin de fer des chargements en question. D'après ces documents, il avait été établi que le silico-chrome avait fait l'objet de 18 expéditions de Clewer à Durban entre le 1er avril et le 17 juin, dans 126 wagons de la South African Railways. 3) En conséquence, le Gouvernement du Japon avait estimé que les marchandises en question étaient d'origine sud-africaine et n'avaient aucun rapport avec celles qui se trouvaient à bord du "Blue Sky"; les marchandises avaient donc reçu l'autorisation d'importation.

7) Cas No 7. Ferrochrome - "Catharina Oldendorff" : note du Royaume-Uni datée du 22 février 1969

1. Les renseignements précédemment reçus sur cette affaire figurent dans le document S/9252/Add.1, annexe XI, pages 27 à 31.
2. Les nouveaux renseignements parvenus au Comité depuis la présentation du deuxième rapport sont reproduits ci-après.
3. Des réponses ont été reçues à la note verbale du Secrétaire général datée du 28 février (voir S/9252/Add.1, annexe XI, p. 29, par. 4) de la Belgique et du Danemark, et à la note verbale du Secrétaire générale datée du 30 avril (voir S/9252/Add.1, annexe XI, p. 30, par. 7) de la République fédérale d'Allemagne et de la Suisse, à savoir :

a) Dans une note datée du 19 juin, la Belgique a déclaré que le navire était arrivé à Anvers le 5 mars. La vérification effectuée par les autorités compétentes n'a permis de déceler aucune irrégularité au sujet de son chargement de ferrochrome.

b) Dans une note datée du 9 juillet, le Danemark a indiqué qu'il semblait ne jamais y avoir eu importation de ferrochrome en provenance de Rhodésie du Sud. Depuis 1965 et jusqu'à la fin de mars 1969, on n'avait pas importé au Danemark de ferrochrome provenant d'un pays africain quelconque et il semblait donc qu'aucune partie du chargement du navire en question n'était entrée au Danemark.

c) Dans une note datée du 30 juin, la République fédérale d'Allemagne a fait savoir qu'à l'époque en question, le "Catharina Oldendorff" était affrété par la firme Transunion S.P.R.L. de Bruxelles. Le propriétaire allemand du navire a essayé d'obtenir de cette firme des renseignements détaillés au sujet de la cargaison, mais ses efforts sont restés vains parce qu'on avait procédé entre-temps à la liquidation de la firme pour cause de faillite. L'armateur allemand, Reederei Egon Oldendorff, de Lubeck, regrettait donc de ne pas être en mesure de fournir les renseignements demandés par le Secrétaire général dans ses notes verbales.

d) Dans une note datée du 30 juillet, les autorités suisses ont déclaré que les statistiques du commerce extérieur de ce pays ne signalaient ni pour l'année 1968, ni pour les mois de janvier à avril 1969 d'importations de ferrochrome ou de silico-chrome. Il devait donc s'agir, en ce qui concerne l'entreprise suisse mentionnée dans les notes du Secrétaire général, d'un intermédiaire dont l'activité consistait dans l'approvisionnement de pays tiers et non pas dans l'importation de ces matières en Suisse. Dans ces circonstances, les autorités suisses ne pouvaient entreprendre de recherches pour connaître l'origine de ces envois.

8) Cas No 11. Ferrochrome - "Al Mubarakiah" et "Al Sabahiah" : note du Royaume-Uni datée du 24 avril 1969

1. Les renseignements précédemment reçus sur cette affaire figurent dans le deuxième rapport, document S/9252/Add.1, annexe XI, pages 31 et 32.

2. Les renseignements supplémentaires parvenus au Comité depuis la présentation du deuxième rapport sont reproduits ci-après.

3. Les réponses à la note verbale du Secrétaire général datée du 2 juin (voir S/9252/Add.1, annexe XI, p. 32, par. 4), reçues de Koweït, des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne, sont résumées comme suit :

a) Dans une note datée du 30 juin, la République fédérale d'Allemagne a indiqué que toutes les firmes fédérales susceptibles d'avoir importé du ferrochrome provenant de Rhodésie du Sud avaient été officiellement questionnées à propos de la cargaison en question. Jusqu'à présent, elles ont toutes déclaré ne rien savoir des chargements ou des deux navires koweïtiens.

b) Dans une note datée du 24 juin, Koweït a indiqué que la Kuwait Shipping Company a frété les deux navires à une société britannique, la Sea Group Services Ltd. de Londres, pour le transport en Europe de marchandises embarquées dans des ports de l'océan Indien. La société britannique a frété à son tour les deux navires à une société de la RFA, la Fisser et Van Dournum de Hambourg. Le Gouvernement koweïtien avait mené une enquête approfondie sur cette affaire et vérifié, de manière incontestable, que la Kuwait Shipping Company n'avait eu aucune part aux transactions relatives au fret des deux navires et ignorait tout de la nature des marchandises embarquées et de leur origine.

c) Dans une note datée du 26 juin, les Pays-Bas ont fait savoir qu'à l'arrivée des deux navires, les formalités douanières avaient été accomplies respectivement les 20 et 24 avril. Il s'avérait que le chargement des deux navires, provenant d'Afrique du Sud, avait été déclaré comme étant en transit, en partie sur Duisburg en Allemagne fédérale, en partie sur Liège en Belgique. Les documents commerciaux exigés pour le transit avaient été présentés en bonne et due forme. Comme tous les autres documents relatifs à ces cargaisons étaient en possession des parties directement intéressées, l'enquête devrait nécessairement être poursuivie hors des Pays-Bas.

9) Cas No 17. Ferrochrome - "Gasikara" : note du Royaume-Uni datée du 19 juin 1969

1. Par une note du 19 juillet, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé l'envoi de ferrochrome à bord du navire ci-dessus. Le texte de ladite note est le suivant :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni, comme suite aux notes qu'il a communiquées les 6 février, 22 février et 24 avril au Comité créé en application de la résolution No 253 (1968) du Conseil de sécurité, a reçu des renseignements, qu'il estime suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête plus approfondie, concernant une cargaison de ferrochrome rhodésien.

Selon ces renseignements, des cargaisons de ferrochrome rhodésien s'élevant au total à environ 6 000 tonnes métriques auraient été récemment chargées à Lourenço Marques sur le navire malgache 'Gasikara' : une partie au moins du ferrochrome ainsi chargé aurait été produite par la Société Rhodesian Alloys (pvt) Ltd. et cette partie de la cargaison serait destinée à la Tchécoslovaquie. La destination du reste du ferrochrome rhodésien est inconnue.

/...

Le 'Gasikara' a appareillé de Lourenço Marques le 30 mai 1969 et est attendu à Anvers et à Rotterdam peu après le 21 juin. Le navire est la propriété de la Société malgache de transports maritimes, de Tamatave.

Le Gouvernement du Royaume-Uni propose que le Comité, comme pour les affaires précédentes mentionnées au paragraphe 1 de la présente note, demande au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements susmentionnés à la connaissance des Gouvernements belge et néerlandais afin qu'ils puissent s'assurer que l'origine de tout ferrochrome qui serait déchargé du 'Gasikara', au cours de son présent voyage, dans des ports situés sur leur territoire, fait l'objet d'une enquête approfondie. Le Comité pourrait également suggérer au Gouvernement tchécoslovaque de procéder à une enquête approfondie sur l'origine de tout ferrochrome expédié en Tchécoslovaquie à bord du 'Gasikara'. On pourrait, par exemple demander aux importateurs de fournir des exemplaires de toutes les factures pertinentes et des papiers concernant le transport par chemin de fer de la cargaison jusqu'à Lourenço Marques ainsi qu'un certificat d'origine émanant du producteur du ferrochrome en question. Au cas où il serait prétendu que le ferrochrome est d'origine sud-africaine, les importateurs devraient être invités à fournir, pour appuyer leurs dires, un certificat d'origine et de transit émanant de l'inspecteur des douanes sud-africain à Lourenço Marques. De tels certificats sont délivrés sous l'autorité du Gouvernement sud-africain pour toutes les marchandises sud-africaines exportées par Lourenço Marques.

Le Comité pourrait peut-être aussi demander au Secrétaire général de porter le rapport susmentionné à la connaissance du Gouvernement de la République malgache afin que ce dernier puisse procéder à une enquête analogue quant à l'origine du ferrochrome transporté sur un navire malgache et qui est, selon les renseignements susmentionnés, d'origine rhodésienne."

2. Sur la demande du Comité et à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a envoyé aux Pays-Bas une note verbale datée du 25 juin, puis à la Belgique et à Madagascar des notes verbales datées du 26 juin, leur transmettant la note du Royaume-Uni et les priant de formuler leurs observations à ce sujet.

3. Des réponses ont été reçues des trois gouvernements, à savoir :

a) Dans une note datée du 25 août, la Belgique a déclaré que, d'après les renseignements fournis par les autorités douanières d'Anvers, le navire en question ne s'était pas encore présenté dans ce port.

b) Dans une note datée du 1er juillet, Madagascar a déclaré que le navire, appartenant à la Société malgache de transports maritimes, avait été affrété par une société de la République fédérale d'Allemagne et que les marchandises embarquées à Lourenço Marques avaient fait l'objet de 11 connaissements en bonne et due forme.

/...

c) Par une réponse ultérieure datée du 17 juillet, Madagascar a transmis divers documents concernant cet envoi.

d) Dans une note datée du 28 août, les Pays-Bas ont dit que le navire était arrivé à Rotterdam le 23 juin et que la partie de sa cargaison consistant en silico-chrome, ferrochrome et minerai de chrome avait été déclarée en transit à destination de la France et de la République fédérale d'Allemagne. Conformément aux décisions pertinentes du Conseil de sécurité, les autorités néerlandaises avaient examiné de près les documents nécessaires pour le transit. Cet examen n'a fourni aucune preuve de ce que l'envoi en question proviendrait de la Rhodésie du Sud.

4. Une note verbale datée du 20 juin 1969 a également été reçue de la Tchécoslovaquie selon laquelle la République socialiste tchécoslovaque s'était conformée à toutes les dispositions de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité et le Gouvernement tchécoslovaque prenait toutes les mesures nécessaires pour éclaircir l'essentiel des renseignements contenus dans la note du Royaume-Uni datée du 19 juin 1969.

5. Faisant suite à une demande que le Comité a formulée à sa 22ème séance, le Secrétaire général a envoyé une note verbale datée du 30 septembre à la République fédérale d'Allemagne pour lui faire tenir les renseignements contenus dans la réponse des Pays-Bas, et une autre datée du 28 août aux Pays-Bas, pour les prier de fournir des renseignements et des documents supplémentaires.

6. Un accusé de réception daté du 6 octobre a été reçu de la République fédérale d'Allemagne.

7. Faisant suite à une demande que le Comité a formulée à sa 23ème séance, le Secrétaire général a envoyé des notes verbales datées du 3 décembre à la République fédérale d'Allemagne et aux Pays-Bas, respectivement. Dans la première, il a demandé si du chrome transporté sur le navire ci-dessus avait été importé dans la République fédérale d'Allemagne et, dans l'affirmative, quels étaient les résultats de l'enquête sur l'origine de ce chrome; dans la seconde, il a demandé aux autorités néerlandaises une réponse à sa note verbale antérieure datée du 30 septembre, priant aussi qu'on lui spécifie les documents nécessaires pour le transit de marchandises par les Pays-Bas.

8. Dans une note datée du 19 janvier 1970, la République fédérale d'Allemagne a déclaré qu'elle n'avait pas été en mesure, à ce jour, de retrouver trace de silico-chrome, ferrochrome ou chrome présumés d'origine sud-rhodésienne qui auraient été importés en République fédérale d'Allemagne par la voie des Pays-Bas. Les autorités douanières de la RFA ont déclaré que si l'on voulait mener l'enquête plus avant, il fallait disposer de davantage de renseignements, tels que l'adresse de l'importateur, le lieu et la date de l'importation en République fédérale, le mode de transport, etc.

9. Dans une lettre datée du 8 décembre 1969, les autorités françaises ont déclaré qu'elles avaient été citées par erreur dans cette affaire, ni le navire, ni son chargement n'ayant une origine, une destination ou un consignataire français.

10. Dans une note datée du 25 novembre, le Gouvernement des Pays-Bas a appelé l'attention sur les renseignements contenus dans sa note du 28 août (voir alinéa d) du paragraphe 3 ci-dessus) et déclaré qu'il serait désireux de savoir si les résultats des enquêtes menées par la RFA et la France s'étaient avérées contraires aux conclusions des autorités néerlandaises selon lesquelles le chargement n'était pas d'origine sud-rhodésienne. Il tenait également à souligner que l'autorisation de transit était seulement accordée une fois qu'il avait été établi, sur la base des certificats d'origine, que le chargement ne provenait pas de Rhodésie du Sud.

11. Dans une note verbale datée du 30 avril 1970, la mission permanente de la France se référant à la note verbale des Pays-Bas en date du 25 novembre, a déclaré qu'une enquête sur la destination finale et l'origine réelle du ferrochrome et du chrome transportés par le "Gasikara" ne pouvait être menée à bien que si des renseignements précis étaient donnés sur les moyens de transport utilisés à partir de Rotterdam, le port de destination, le nom de la société importatrice, la date du ou des transports intérieurs.

12. Conformément à la demande formulée par le Comité à sa 27ème séance, le Secrétaire général a envoyé une note verbale datée du 5 mai 1970 au Gouvernement néerlandais, dans laquelle il déclarait que le Comité avait pris note des réponses des Pays-Bas au sujet des consignations de ferrochrome à bord des navires "Gasikara", "Gunvor" et "Ville de Reims", les 25 novembre 1969, 21 janvier 1970 [voir 15) cas No 55, par. 3 a)] et le 22 janvier (voir 14) cas No 40, par. 6) respectivement et l'informait que, lorsque des marchandises transitant par les

Pays-Bas étaient signalées à son attention comme étant d'origine présumée sud-rhodésienne, il serait très utile de faire connaître l'adresse du consignataire, ainsi que les détails du parcours et du mode de transport par lesquels les marchandises avaient quitté les Pays-Bas, pour que le Secrétaire général puisse communiquer ces renseignements aux autres gouvernements intéressés.

10) Cas No 25. Ferrochrome - "Batu" : note du Royaume-Uni datée du 14 juillet 1969

1. Par une note du 14 juillet 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il avait reçu des informations selon lesquelles une nouvelle tentative aurait été faite pour exporter du ferrochrome soupçonné être d'origine sud-rhodésienne. Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Comme suite à sa note du 6 février 1969, dans laquelle il exposait certains arrangements pour l'exportation de minerai de chrome et de ferrochrome rhodésien, le Gouvernement du Royaume-Uni tient à informer le Comité qu'il a reçu des informations indiquant une nouvelle tentative d'exporter du ferrochrome qu'on soupçonne être d'origine rhodésienne. Le Gouvernement du Royaume-Uni estime que ces nouvelles informations sont suffisamment sûres pour justifier une enquête.

Selon les informations reçues, une cargaison que l'on soupçonne être du ferrochrome rhodésien a été récemment chargée à Lourenço Marques sur le navire néerlandais 'Batu'; la cargaison comprenait 200 tonnes environ au total de ferrochrome destiné à des importateurs de Milan, de Turin et de Madrid.

Le 'Batu', qui appartient à la Nederland N.V. Stoomvaart Maatschappij, a appareillé de Lourenço Marques le 23 juin, en partance pour Beira. Le navire a appareillé de Beira le 29 juin et il devait faire escale à Mtwara le 30 juin, à Dar es-Salam le 1er juillet, à Mombasa le 5 juillet, à Gênes le 7 août, à Livourne le 8 août, à Marseille le 10 août, à Barcelone le 12 août, à Anvers le 18 août, à Rotterdam le 20 août, à Brême le 24 août et à Hambourg le 26 août.

De l'avis du Gouvernement du Royaume-Uni, le Comité pourrait peut-être prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les informations ci-dessus à la connaissance des Gouvernements tanzanien, kényen, italien, français, espagnol, belge et néerlandais, ainsi qu'au Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, afin qu'ils puissent veiller à ce que l'origine du ferrochrome qui a pu ou qui pourrait être débarqué de ce navire au cours de son présent voyage fasse l'objet d'une enquête soigneuse. On pourrait, par exemple, demander aux importateurs de fournir des exemplaires de toutes les factures pertinentes et des papiers concernant le transport par

/...

chemin de fer de la cargaison jusqu'à Lourenço Marques ainsi qu'un certificat d'origine émanant du producteur du ferrochrome en question. Au cas où il serait prétendu que le ferrochrome est d'origine sud-africaine, les importateurs devraient être invités à fournir, pour appuyer leurs dires, un certificat d'origine et de transit émanant de l'inspecteur des douanes sud-africain à Lourenço Marques. De tels certificats sont délivrés sous l'autorité du Gouvernement sud-africain pour toutes les marchandises sud-africaines exportées par Lourenço Marques.

Le Comité pourrait peut-être prier également le Secrétaire général d'inviter le Gouvernement néerlandais à procéder à une enquête analogue pour ce qui est de l'information selon laquelle ce ferrochrome aurait été transporté à bord d'un navire néerlandais."

2. Comme le Comité l'en avait prié à sa 18ème séance, le Secrétaire général a adressé le 22 juillet des notes verbales à la Belgique, à l'Espagne, au Kenya, à l'Italie, aux Pays-Bas, à la République fédérale d'Allemagne et à la République-Unie de Tanzanie pour leur transmettre la note du Royaume-Uni et les prier de lui communiquer leurs observations à ce sujet.

3. Les réponses suivantes ont été reçues :

a) Belgique : Dans une note du 2 septembre, il était dit qu'une enquête avait été effectuée et qu'aucune irrégularité n'avait été constatée.

b) République fédérale d'Allemagne : Dans une note du 26 novembre, il était déclaré que le navire avait accosté à Hambourg le 19 août et qu'une enquête des autorités douanières avait démontré que le navire ne transportait pas à son arrivée de ferrochrome ni aucune autre marchandise d'origine sud-rhodésienne.

c) Kenya : Dans une note du 18 septembre, il était dit qu'une enquête, immédiatement entamée à ce sujet, avait révélé que le Gouvernement du Kenya n'avait effectué aucune importation de ferrochrome entre le 1er juin et le

18 septembre 1969. Le gouvernement tenait à assurer au Secrétaire général qu'il continuerait à surveiller avec vigilance les activités du port de Mombasa pour s'assurer que le ferrochrome en question, ou une autre cargaison du même genre, ne soit importé au Kenya ou ne transite par Mombasa vers une autre destination.

d) Italie : Dans une note du 23 juillet, il était dit que les autorités italiennes avaient reçu l'ordre d'exercer un contrôle très strict sur tout minerai déchargé du "Batu".

e) Pays-Bas : Dans une note du 25 septembre, il était dit que le "Batu" avait mouillé à Rotterdam le 17 août. Une enquête menée par les autorités néerlandaises a révélé que le navire ne transportait pas de ferrochrome lors de son arrivée. Le "Batu" a appareillé de Rotterdam le 19 août.

4. Dans une lettre datée du 3 septembre, la France a également transmis les renseignements suivants : l'enquête menée par les autorités françaises a révélé que le "Batu", venant de Livourne, a touché Marseille le 7 août. Sa cargaison comprenait 100 235 tonnes de ferrochrome qui n'ont pas été déchargées car elles n'étaient pas destinées à un port français.

5. Comme le Comité l'en avait prié à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé, le 3 décembre, des notes verbales à la Belgique, à l'Espagne, à l'Italie et aux Pays-Bas; dans les notes adressées à la Belgique et à l'Espagne, il demandait des renseignements sur la cargaison qui se trouvait à bord du navire; dans la note adressée à l'Italie, il demandait si du ferrochrome qui se trouvait à bord du navire avait été importé en territoire italien et, dans l'affirmative, quels étaient les résultats de l'enquête menée quant à l'origine de cette cargaison; dans la note adressée aux Pays-Bas, il demandait si le Gouvernement néerlandais savait où le navire s'était arrêté avant de toucher Rotterdam ainsi que des précisions sur la nature des documents qui l'avaient amené à conclure que la cargaison n'était pas d'origine sud-rhodésienne.

6. Une réponse datée du 5 décembre a été reçue de l'Italie, dans laquelle il était déclaré que les autorités italiennes avaient été informées de la teneur de la note verbale du Secrétaire général.

7. Comme le Comité l'en avait prié à sa 25ème séance, le Secrétaire général a envoyé une note verbale datée du 31 décembre à la Belgique, se référant à sa réponse du 2 décembre (voir par. 3 a) ci-dessus) et à la précédente note verbale du Secrétaire général datée du 3 décembre (voir par. 5 ci-dessus) et demandant des renseignements au sujet du chargement à bord du navire et des documents pertinents.

8. Comme le Comité l'en avait prié à sa 27ème séance, le Secrétaire général a envoyé une note verbale datée du 29 avril à la Belgique, lui demandant à nouveau des renseignements sur ce chargement et les documents y relatifs.

11) Cas No 31. Minerai de chrome et ferrochrome. "Ville de Nantes"
note du Royaume-Uni du 4 août 1969

1. Par une note en date du 4 août 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements concernant une cargaison de minerai de chrome et de ferrochrome se trouvant à bord du navire susmentionné. Le texte de la note est reproduit ci-après.

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a récemment reçu des renseignements sur une nouvelle exportation de minerai de chrome et de ferrochrome d'origine rhodésienne, qu'il considère suffisamment sûrs pour justifier une enquête plus poussée.

Une cargaison de 5 000 tonnes environ de minerai de chrome rhodésien et de 2 000 tonnes environ de ferrochrome rhodésien aurait été récemment chargée à Lourenco Marques, à bord du navire français 'Ville de Nantes'. On ne connaît pas la destination du minerai de chrome et de ferrochrome.

Le 'Ville de Nantes', qui appartient à la Compagnie Havraise et Nantaise Péninsulaire, Paris, a quitté Lourenco Marques le 17 juillet, à destination d'Anvers et de Rotterdam.

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité prie le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements ci-dessus à la connaissance des Gouvernements belge et néerlandais, en vue de les aider à enquêter avec soin sur l'origine de tout minerai de chrome et de tout ferrochrome que ce navire déchargerait dans des ports situés sur leurs territoires au cours de son présent voyage. Les importateurs pourraient être invités à produire copie des factures et lettres de voiture pertinentes concernant l'expédition de la cargaison à Lourenco Marques, ainsi que des certificats délivrés par les producteurs du minerai de chrome et du ferrochrome en question.

Le Comité pourrait en outre prier le Secrétaire général de porter les renseignements susmentionnés à la connaissance du Gouvernement français pour lui permettre de procéder à l'enquête appropriée sur le transport par un navire immatriculé en France de minerai de chrome et de ferrochrome qui, selon lesdits renseignements, sont d'origine rhodésienne."

2. Comme le Comité l'en a prié à sa 19^{ème} séance, le Secrétaire général a envoyé des notes verbales datées du 8 août aux Gouvernements de la Belgique et des Pays-Bas, par lesquelles il leur communiquait le texte de la note du Gouvernement du Royaume-Uni et priait ces gouvernements de lui faire connaître leurs observations à ce sujet; il leur adressait également à toutes fins utiles, des extraits de l'ouvrage intitulé "Standard Methods of Chemical Analysis"^{1/}.

^{1/} Voir S/9252/Add.1, Annexe XI, p. 10.

3. Les réponses ci-après ont été reçues de ces gouvernements :

a) Belgique (3 septembre) : cette cargaison a été signalée aux autorités douanières qui ont été priées, au cas où le navire passerait par le port d'Anvers de veiller à ce que les mesures tendant à empêcher le commerce avec la Rhodésie du Sud soient strictement observées.

Par une autre communication en date du 28 novembre, le Gouvernement belge a indiqué qu'aucune irrégularité n'avait été constatée en ce qui concerne la cargaison en question.

b) Pays-Bas (25 septembre) : le navire est arrivé à Vlaardingen le 8 août. Sa cargaison consistait en partie en minerai de chrome et de ferrochrome. D'après les déclarations reçues, le chargement transitait vers la République fédérale d'Allemagne et la Norvège. Les autorités néerlandaises ont procédé à un examen minutieux des pièces nécessaires au transit sans qu'il en soit ressorti d'indications prouvant que cette cargaison provenait de Rhodésie du Sud.

4. Comme le Comité l'en avait prié à sa 23ème séance, le Secrétaire général a envoyé une note verbale datée du 3 décembre au Gouvernement néerlandais, par laquelle il le priait de lui fournir 1) des précisions sur la nature des pièces sur la base desquelles il avait établi que la cargaison n'était pas originaire de Rhodésie du Sud et 2) copie de ces pièces ainsi que le maximum de renseignements possible sur les marchandises transbordées du navire (informations détaillées sur les navires et péniches ou trains, etc., ayant servi à l'acheminement du minerai et du ferrochrome vers la Norvège et la République fédérale d'Allemagne). La note verbale indiquait que ces renseignements permettraient au Comité de procéder à une enquête appropriée sur l'origine des marchandises suspectes qui pourraient avoir été importées en Norvège et en République fédérale d'Allemagne.

5. Une réponse datée du 2 avril 1970 est parvenue des Pays-Bas, indiquant que le Gouvernement néerlandais avait procédé à une inspection minutieuse, comme à l'accoutumée, du chargement de minerai déchargé du navire après son arrivée dans le port de Vlaardingen. Cependant, cette enquête n'avait fourni aucune indication permettant de conclure que les mesures décidées par le Conseil de sécurité dans sa résolution 253 (1968) n'avaient pas été observées, ni aucune preuve du bien-fondé des observations figurant dans la note du Royaume-Uni du 4 août 1969. En

conséquence, le Gouvernement néerlandais estimait que si l'on souhaitait poursuivre les recherches, c'est hors des Pays-Bas qu'il conviendrait de le faire et il émettait l'avis que le Secrétaire général pourrait entrer en rapport avec les autorités des pays à destination desquels le chargement en question aurait été réexpédié et où se trouveraient les documents pertinents. Le Gouvernement néerlandais a indiqué qu'il aimerait être informé des résultats des demandes de renseignements adressées par le Secrétaire général aux gouvernements mentionnés dans la note du Royaume-Uni du 4 août 1969 et dans la note verbale du 3 décembre 1969 du Secrétaire général. Une liste des moyens de transport utilisés pour la réexpédition des minerais en question, ainsi que des pays de destination figurait en annexe à cette note. Etant donné que l'enquête n'avait fourni aucune preuve du bien-fondé des observations contenues dans la note du Royaume-Uni du 4 août, le Gouvernement néerlandais estimait qu'il n'était pas indiqué de rendre ces renseignements publics, étant donné que cela pourrait provoquer des complications qui risqueraient de porter préjudice aux entreprises de transport qui n'étaient aucunement parties aux contrats relatifs à la fourniture des marchandises en question. C'est pourquoi le Gouvernement néerlandais souhaitait que cette annexe soit considérée comme confidentielle.

6. Comme le Comité l'en avait prié à sa 27^{ème} séance, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 29 avril au Gouvernement des Pays-Bas dans laquelle il indiquait que a) étant donné que les renseignements fournis au Comité ou communiqués par lui n'avaient nullement un caractère accusatoire, mais visaient à aider les gouvernements intéressés à enquêter sur des cas possibles de non-application des sanctions, il ne devrait y avoir, de l'avis du Comité, aucun inconvénient à publier, dans le rapport du Comité au Conseil de sécurité, les renseignements qui figurent dans l'annexe à la réponse du Gouvernement néerlandais, et que b) le Comité avait décidé que le Gouvernement néerlandais devrait avoir la possibilité de se prononcer à ce sujet avant que ladite annexe ne soit incorporée dans le rapport. Ainsi que le Comité le lui avait également demandé à la même séance, le Secrétaire général a adressé des notes verbales datées du 29 avril à la République fédérale d'Allemagne et à la Norvège, leur communiquant copie de la note du Royaume-Uni du 4 août 1969, ainsi que de la réponse du Gouvernement néerlandais datée du 2 avril, en les priant de présenter leurs observations à ce sujet.

12) Cas No 36. Ferrochrome - "Ioannis" : Note du Royaume-Uni datée du 27 août 1969

1. Par une note datée du 27 août 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements sur un chargement de ferrochrome qui aurait été embarqué sur le navire libérien "Ioannis". Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a récemment reçu des renseignements au sujet d'un cas possible de non-application des sanctions concernant l'exportation de ferrochrome rhodésien, qu'il estime être suffisamment dignes de foi pour justifier un examen plus approfondi.

2. D'après ces renseignements, le navire libérien 'Ioannis' aurait embarqué un chargement de 600 tonnes environ de ferrochrome, présumé être d'origine rhodésienne, à Lourenco Marques, avant de quitter ce port, le 28 juillet. Le navire qui appartient à l'Euroshipping Corporation, de Monrovia (Libéria), ferait route vers Santander.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité voudra peut-être demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter ces renseignements à l'attention du Gouvernement espagnol en vue de l'aider à enquêter minutieusement sur la provenance de toute cargaison de ferrochrome qui pourrait être déchargée du navire en question au cours du voyage en question. Les importateurs pourraient être invités à présenter des copies des factures pertinentes, des connaissements et des lettres de voiture correspondant à l'envoi du chargement à Lourenco Marques, ainsi qu'un certificat émanant des producteurs du ferrochrome en question.

4. Le Comité voudra peut-être aussi prier le Secrétaire général de porter le rapport ci-dessus à la connaissance du Gouvernement libérien pour lui permettre de procéder à une enquête appropriée concernant le transport à bord d'un navire battant pavillon libérien, de ferrochrome qui, d'après les renseignements mentionnés ci-dessus, est d'origine rhodésienne."

2. Comme le Comité l'en avait prié à sa 21ème séance, le Secrétaire général a adressé des notes verbales datées du 8 septembre aux Gouvernements libérien et espagnol par lesquelles il leur communiquait la note du Royaume-Uni et les priait de lui faire connaître leurs observations à ce sujet.

3. Ces gouvernements n'ont pas encore envoyé leur réponse.

13) Cas No 37. Ferrochrome - "Hallaren" : Note du Royaume-Uni datée du 27 août 1969

1. Par une note datée du 27 août 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a transmis des renseignements concernant le transport d'une cargaison de ferrochrome à bord du navire ci-dessus. Le texte de ladite note est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu récemment des renseignements sur une nouvelle expédition de ferrochrome d'origine rhodésienne qu'il considère suffisamment sûrs pour justifier une enquête plus poussée.

2. Selon ces renseignements, une cargaison d'environ 100 tonnes de ferrochrome rhodésien en tonneaux a été récemment embarquée à Lourenco Marques sur le navire suédois 'Hallaren'. On pense que ce ferrochrome est destiné à la Finlande.

3. Le 'Hallaren', qui appartient à Red A/B Transatlantic, de Gothenburg, a quitté Lourenco Marques le 20 juillet à destination de ports de l'Europe septentrionale, y compris Helsinki.

4. Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité voudra peut-être demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements susmentionnés à l'attention du Gouvernement finlandais pour l'aider à mener une enquête approfondie sur l'origine de toute cargaison de ferrochrome que ce navire pourrait décharger en cours de route dans des ports de son territoire. Les importateurs pourraient être invités à produire des copies des factures, connaissements et lettres de voiture pertinentes concernant l'expédition de la cargaison jusqu'à Lourenco Marques, ainsi qu'un certificat délivré par les producteurs du ferrochrome en question.

5. Le Comité voudra peut-être également demander au Secrétaire général de porter les renseignements ci-dessus à la connaissance du Gouvernement suédois pour lui permettre de procéder à une enquête appropriée sur le transport à bord d'un navire immatriculé en Suède, de ferrochrome qui, selon lesdits renseignements, serait d'origine rhodésienne."

2. Comme le Comité l'en avait prié à sa 21ème séance, le Secrétaire général a envoyé à la Finlande et à la Suède des notes verbales datées du 8 septembre, dans lesquelles il leur transmettait la note du Royaume-Uni et il les priait de lui faire parvenir leurs observations à ce sujet.

3. Le Comité a reçu de ces deux gouvernements les réponses suivantes :

a) Finlande (12 mars 1970) : l'origine de la cargaison en question avait fait l'objet d'une enquête approfondie et compte tenu des indications recueillies, les autorités envisageaient la possibilité d'entamer des poursuites légales contre l'importateur des marchandises en question.

b) Suède (22 octobre 1969) : les autorités suédoises procédaient à une enquête et une réponse détaillée serait donnée une fois l'enquête achevée.

14) Cas No 40. Ferrochrome et minerai de chrome - "Ville de Reims" : Note du Royaume-Uni datée du 28 août 1969

1. Par une note datée du 28 août 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements concernant l'expédition d'un chargement de ferrochrome et de minerai de chrome à bord du navire ci-dessus. Le texte de ladite lettre est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu récemment des renseignements, qui à son avis sont assez dignes de foi pour justifier une enquête plus approfondie, au sujet d'une nouvelle expédition de minerai de chrome et de ferrochrome d'origine rhodésienne.

2. Selon ces renseignements, un chargement d'environ 2 000 tonnes de ferrochrome rhodésien et d'environ 4 000 tonnes de minerai de chrome rhodésien a été récemment embarqué à Lourenco Marques sur le navire français 'Ville de Reims'. Ce navire, qui appartient à la Compagnie havraise et nantaise péninsulaire (Paris), a quitté Lourenco Marques le 6 août, officiellement pour Anvers.

3. Bien que, comme il est dit plus haut, le navire soit à l'heure actuelle officiellement attendu à Anvers, il est possible que le chargement suspect soit débarqué dans un autre port européen. Dans ces conditions, le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements susmentionnés à l'attention non seulement du Gouvernement de la Belgique, mais aussi des Gouvernements des Pays-Bas, de la République fédérale d'Allemagne et de l'Italie pour leur permettre d'ordonner une enquête approfondie sur l'origine de tout chargement de minerai de chrome et de ferrochrome que le navire pourrait débarquer en cours de route dans les ports de leurs territoires. Il serait bon qu'il soit demandé aux importateurs de fournir un exemplaire des factures, pièces d'embarquement et bulletins d'expédition par chemin de fer relatifs à l'expédition du chargement sur Lourenco Marques, ainsi que les certificats émanant des producteurs du ferrochrome et du minerai de chrome en question.

4. Le Comité pourrait également demander au Secrétaire général de porter à la connaissance du Gouvernement français les informations ci-dessus, pour qu'il puisse enquêter comme il y aurait lieu de le faire sur le transport à bord d'un navire immatriculé en France de minerai de chrome et de ferrochrome qui, selon ces informations, sont d'origine rhodésienne."

2. Comme le Comité l'en avait prié à sa 21ème séance, le Secrétaire général a envoyé à la Belgique, à l'Italie, aux Pays-Bas et à la République fédérale d'Allemagne des notes verbales datées du 8 septembre, dans lesquelles il leur transmettait la note du Royaume-Uni et il les priait de lui faire part de leurs observations à ce sujet.

3. Le Comité a reçu les réponses suivantes :

a) Belgique (5 novembre) : le navire ne s'est pas présenté dans le port d'Anvers;

b) République fédérale d'Allemagne (18 décembre) : les renseignements disponibles n'ont pas permis aux autorités de la République fédérale d'Allemagne de trouver trace de ferrochrome transporté par ce navire et qui aurait pu être importé en République fédérale d'Allemagne via la Belgique. Le gouvernement restait en rapport avec l'Ambassade britannique à Bonn à ce sujet. Au cas où de nouveaux renseignements lui parviendraient, il adresserait une nouvelle communication au Secrétaire général;

c) Italie (24 novembre) : l'enquête menée par les autorités compétentes italiennes a abouti aux résultats suivants : 1) le navire est arrivé dans le port de Cagliari le 23 octobre, où il a embarqué de la barytine destinée à Madagascar; 2) du 27 juillet au 6 août, le navire était à l'ancre dans le port de Lourenco Marques où il a embarqué les marchandises suivantes : a) 164 060 kg de chrome siliceux (410 barres), b) 4 071 573 kg de minerai de chrome, c) 1 003 298 kg de minerai de ferrochrome, d) 502 259 kg de chrome siliceux, e) 449 998 kg de chrome siliceux. Les marchandises figurant sous les rubriques a), c) et e) étaient expédiées par la Mocambican Limited Company. Les marchandises figurant sous la rubrique b) étaient expédiées par Freight Services Limited de Lourenco Marques; 3) les marchandises embarquées à Lourenco Marques ont été débarquées à Rotterdam le 24 août. Etant donné qu'elles avaient été envoyées en dépôt, il n'a pas été possible de déterminer le nom des acheteurs; 4) lorsque le navire a fait escale à

Cagliari, il n'y avait à bord que 5 623 112 tonnes métriques de marchandises diverses qui avaient été chargées à Rotterdam du 24 août au 30 août, à Priolo du 4 au 10 septembre, à Sète du 12 au 14 septembre et à Marseille du 15 au 19 septembre.

4. Les renseignements suivants ont aussi été reçus de la France dans une lettre datée du 6 octobre : de l'enquête à laquelle les services français se sont livrés, il ressort que le navire, après avoir touché Rotterdam le 30 août, est arrivé à Sète le 12 septembre et à Marseille le 15 septembre. Lorsqu'il s'est présenté dans les deux ports français il ne contenait aucune marchandise originaire d'Afrique et notamment aucun minerai de chrome, ferrochrome ou autre produit minéral. Il n'a d'ailleurs effectué aucun déchargement et a seulement pris livraison de marchandises à destination de Madagascar. Pour conclure, les autorités françaises ont signalé que seules les autorités néerlandaises étaient à même de préciser l'origine exacte du chargement.

5. Comme le Comité l'en avait prié à sa 23ème séance, le Secrétaire général a envoyé aux Pays-Bas une note verbale datée du 3 septembre pour rappeler au gouvernement de ce pays que le Comité souhaiterait connaître les résultats de l'enquête qu'il avait menée au sujet de cette cargaison ainsi que le Secrétaire général l'en avait prié dans sa note verbale précédente en date du 8 septembre.

6. Le Secrétaire général a reçu des Pays-Bas une réponse datée du 22 janvier 1970 indiquant qu'après l'arrivée du navire à Rotterdam le 24 août 1969, son chargement de chrome siliceux, de ferrochrome et de minerai de chrome avait été déclaré marchandise en transit à destination de la République fédérale d'Allemagne. Etant donné qu'aucune indication prouvant que cette cargaison provenait de la Rhodésie du Sud ne ressortait de l'enquête menée par les autorités néerlandaises, il n'y avait aucun inconvénient à ce qu'elle transite par les Pays-Bas.

7. Comme le Comité l'en avait prié à sa 27ème séance, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 5 mai 1970 au Gouvernement des Pays-Bas (voir cas No 17, par. 11).

15) Cas No 55. Ferrochrome - "Gunvor" : Note du Royaume-Uni datée du 10 novembre 1969

1. Par une note datée du 10 novembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements relatifs à une expédition de ferrochrome à bord du navire mentionné ci-dessus. Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni tient à appeler l'attention du Comité sur les renseignements suivants, qui, à son avis, sont suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête plus approfondie, au sujet d'une violation possible des sanctions du fait de l'exportation de ferrochrome que l'on pense être d'origine rhodésienne.

2. Selon ces renseignements, un chargement d'environ 3 000 tonnes de ferrochrome rhodésien a été récemment embarqué à Lourenço Marques sur le navire 'Gunvor' qui a quitté Lourenço Marques le 19 octobre officiellement pour Rotterdam, où il doit arriver vers le 9 novembre. Le navire est affrété par la Société Otavi Minen und Eisenbahn-Gesellschaft (Francfort-sur-le-Main) par l'intermédiaire de leurs agents Fisser et V. Doornum (Hambourg) et il semble que le contrat d'affrètement contient la clause suivante : 'les affréteurs garantissent que toutes les marchandises qui seront transportées aux termes de ce contrat proviennent de la République sud-africaine'.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements susmentionnés à l'attention du Gouvernement des Pays-Bas, afin de lui permettre d'ordonner une enquête sur l'origine de tout chargement de ferrochrome que le 'Gunvor' pourrait débarquer en cours de route à Rotterdam ou dans tout autre port des Pays-Bas. Bien que la seule destination déclarée du navire soit Rotterdam, il pourrait bien entendu faire escale dans d'autres ports de l'Europe septentrionale et le Comité pourrait donc demander au Secrétaire général de porter les renseignements susmentionnés à l'attention de gouvernements autres que le Gouvernement des Pays-Bas. Si les importateurs du ferrochrome en question affirment que celui-ci n'est pas d'origine rhodésienne, le gouvernement intéressé tiendra bien entendu compte des suggestions relatives aux preuves d'origine contenues dans la note PO 230 (SORH) (1-2-1) du Secrétaire général en date du 18 septembre 1969. Ces preuves pourraient par exemple être des exemplaires des factures et des bulletins d'expédition par chemin de fer relatifs à l'expédition du chargement sur Lourenço Marques, ainsi qu'un certificat émanant du producteur du ferrochrome en question.

4. Le Comité pourrait également demander au Secrétaire général de porter à la connaissance des Gouvernements de la Norvège et de la République fédérale d'Allemagne les informations ci-dessus, pour qu'ils puissent enquêter sur le transport, à bord d'un navire immatriculé en Norvège et affrété par une société immatriculée en République fédérale d'Allemagne, de ferrochrome qui, selon ces informations, serait d'origine rhodésienne."

2. Comme suite à la demande du Comité, et après des consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé à la République fédérale d'Allemagne, à la Norvège et aux Pays-Bas des notes verbales datées du 19 novembre leur transmettant copie de la note du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.

"3. Les réponses ont été reçues : a) par une note verbale datée du 21 janvier 1970, les Pays-Bas ont déclaré que le 'Gunvor' a mouillé à Rotterdam le 11 novembre 1969 et qu'il transportait notamment une cargaison de ferrochrome et de ferro-silicochrome. La cargaison a été déclarée en transit pour la Belgique et la République fédérale d'Allemagne. Une enquête approfondie a été effectuée quant à l'origine du ferrochrome et du ferro-silicochrome. Cette enquête n'ayant fourni aucune indication selon laquelle cette cargaison provenait de la Rhodésie du Sud, les autorités des Pays-Bas ne se sont pas opposées à son transit aux Pays-Bas.

b) Par une note verbale datée du 22 avril, la République fédérale d'Allemagne a déclaré que la société 'Otavi Minen und Eisenbahn-Gesellschaft', de Francfort avait signalé que le navire avait été affrété pour transporter de Lourenço Marques à Rotterdam des matières premières qui avaient été produites par la société l' 'Otavi Mining Company (Pty)' d'Afrique du Sud. Toutefois, le 'Gunvor' avait été sous-affrété par une autre société pour transporter 3 000 tonnes de son chargement pour une autre compagnie, aucun renseignement n'étant disponible quant à la nature et à l'origine de la cargaison transportée pour cette compagnie."

3. Un aide-mémoire, daté du 18 novembre, a été reçu de la Norvège, précisant que le navire avait reçu l'autorisation de se rendre de Lourenço Marques à Rotterdam et qu'il avait quitté Rotterdam le 18 novembre, après avoir déchargé dans ce port la totalité de sa cargaison.

4. A la demande du Comité à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé au Gouvernement des Pays-Bas une note verbale datée du 26 novembre lui communiquant copie de l'aide-mémoire norvégien.

5. Comme suite à la demande formulée par le Comité à sa 27ème séance, le Secrétaire général a envoyé au Gouvernement des Pays-Bas une note verbale datée du 22 mai 1970 (voir (9) cas 17, par. 11).

16) Cas No 57. Minéral de chrome - "Myrtidiotissa" : Note du Royaume-Uni datée du 17 novembre 1969

1. Par une note datée du 17 novembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a fait état de renseignements selon lesquels du minéral de chrome aurait été chargé sur le navire ci-dessus mentionné. Le texte de la note est reproduit ci-après :

"1. Le Gouvernement du Royaume-Uni tient à appeler l'attention du Comité sur les renseignements suivants, qui, à son avis, sont suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête plus approfondie, au sujet d'une violation possible des sanctions du fait de l'exportation de minéral de chrome que l'on pense être d'origine rhodésienne.

2. Selon ces renseignements, un chargement de plus de 10 000 tonnes de minéral de chrome rhodésien a récemment été embarqué à Lourenço Marques sur le navire 'Myrtidiotissa'. Une partie du chargement est destinée à la société autrichienne Veitscher Magnesitwerke A.G. (Vienne) et l'autre partie à la société autrichienne Osterreichisch-Amerikanische Magnesit A.G. (Radenthein).

3. Le 'Myrtidiotissa', qui appartient à la Compania Salaminia de Nav. S.A. (Panama), et qui est immatriculé en Grèce, a quitté Lourenço Marques le 27 octobre officiellement pour un port yougoslave.

4. Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements susmentionnés à l'attention du Gouvernement yougoslave pour lui permettre d'ordonner une enquête sur l'origine de tout minéral de chrome que le navire 'Myrtidiotissa' pourrait débarquer en cours de route dans des ports de son territoire. Le Comité pourrait également suggérer que ces renseignements soient portés à l'attention du Gouvernement autrichien en vue de l'aider à mener une enquête sur l'origine du minéral de chrome à bord du 'Myrtidiotissa' consigné aux deux sociétés autrichiennes citées plus haut. Au cas où l'on affirmerait que le minéral de chrome en question n'est pas d'origine rhodésienne, les gouvernements intéressés tiendraient alors compte des suggestions relatives aux preuves d'origine figurant dans la note PO 230 SORH (1-2-1) du Secrétaire général en date du 18 septembre 1969. Ces preuves pourraient par exemple être des exemplaires des factures et des bulletins d'expédition par chemin de fer relatifs à l'expédition du chargement sur Lourenço Marques, ainsi que les certificats émanant des producteurs du minéral de chrome en question.

5. Le Comité pourrait également demander au Secrétaire général de porter à l'attention des Gouvernements du Panama et de la Grèce les informations ci-dessus, pour qu'ils puissent enquêter sur le transport à bord d'un navire appartenant à une société panaméenne et immatriculé en Grèce, de minéral de chrome qui, selon ces informations, serait d'origine rhodésienne."

2. A la demande du Comité à sa 23ème séance, le Secrétaire général a envoyé à l'Autriche, à la Grèce, à Panama et à la Yougoslavie des notes verbales datées du 26 novembre leur transmettant copie de la note du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.
3. Par une autre note datée du 2 décembre, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué de nouveaux renseignements; selon ces renseignements, il avait maintenant tout lieu de croire que le capitaine du navire aurait pu être averti qu'une enquête serait effectuée sur la cargaison à son arrivée dans un port yougoslave; d'autre part, selon Lloyds, le navire était à Trieste depuis le 23 novembre; et enfin Lloyds ne possédait aucune information selon laquelle le navire aurait fait escale à un port yougoslave. Le Secrétaire général était prié de communiquer d'urgence au Gouvernement italien la note initiale du Royaume-Uni datée du 17 novembre ainsi que les renseignements susmentionnés.
4. Comme suite à la demande du Comité, et après des consultations officieuses, le Secrétaire général a envoyé au Gouvernement italien une note verbale datée du 10 décembre, lui communiquant copie de la note susmentionnée du Royaume-Uni datée du 17 novembre, ainsi que les renseignements contenus dans la deuxième note du Royaume-Uni datée du 2 décembre.
5. Par une lettre datée du 12 décembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a suggéré qu'il faudrait prier l'Autriche, l'Italie et la Yougoslavie de répondre d'urgence, puisque, apparemment, le navire essayait encore de décharger sa cargaison dans ce secteur.
6. Comme suite à la demande du Comité, et après des consultations officieuses, le Secrétaire général a envoyé à l'Autriche, à l'Italie et à la Yougoslavie des notes de rappel datées du 15 décembre.
7. Les réponses ci-après ont été reçues des trois gouvernements :
 - a) Autriche (23 décembre 1969) : Le chargement de minerai de chrome en question avait été acheté par les sociétés Osterreichisch-Amerikanische Magnesit A.G. (Radenthein) et Veitscher Magnesitwerke A.G. (Vienne) par l'intermédiaire d'une société suisse. Le contrat d'achat spécifiait que le minerai de chrome n'était pas d'origine sud-rhodésienne. Ce fait avait été confirmé par une enquête supplémentaire des autorités autrichiennes.

b) Italie (5 janvier 1970) : Le navire était arrivé à Trieste en provenance de Lourenço Marques le 24 novembre 1969 avec un chargement de minerai de chrome de 13 576 987 tonnes dont 26 776 tonnes se trouvaient dans huit fûts à titre d'échantillon. D'après le certificat d'origine, le chrome était d'origine sud-africaine et avait été chargé à Lourenço Marques. La cargaison devait être expédiée à des sociétés autrichiennes. Après avoir comparé les documents originaux avec d'autres documents fournis par la société de transport A. Billitz, la police avait estimé que les documents n'avaient pas été falsifiés et elle avait donc autorisé le transport par chemin de fer de la cargaison vers l'Autriche le 6 décembre 1969. Des copies des documents avaient été envoyées à l'Administration centrale des douanes pour plus ample examen.

c) Yougoslavie (17 décembre 1969) : On avait entrepris l'action nécessaire conformément à la loi yougoslave du 11 février 1969 interdisant d'entreprendre et de poursuivre des relations économiques avec la Rhodésie du Sud, pour empêcher le navire d'entrer dans des ports yougoslaves. En outre, l'entrée du port de Rijeka avait été interdite au navire le 22 novembre. Le navire avait alors appareillé pour Trieste en Italie.

8. Par une lettre datée du 2 janvier 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il avait reçu des renseignements supplémentaires indiquant que la vente du minerai de chrome en question avait été effectuée par l'intermédiaire d'une société suisse "RIF Trading Company" de Zurich. On pensait également qu'une partie de la cargaison suspecte du navire avait pu atteindre la Tchécoslovaquie.

9. Comme suite à la demande du Comité, et après des consultations officieuses, le Secrétaire général a envoyé à la Tchécoslovaquie et à la Suisse des notes verbales datées du 14 janvier 1970 leur communiquant les deux notes précédentes du Royaume-Uni datées du 17 novembre et du 2 décembre 1969 (voir par. 1 et 3 ci-dessus), ainsi que la lettre datée du 2 janvier 1970.

10. Les réponses ci-après ont été reçues de la Tchécoslovaquie et de la Suisse :

a) Tchécoslovaquie (30 avril 1970) : Une enquête avait montré que l'hypothèse exprimée dans la note du Royaume-Uni selon laquelle une partie de la cargaison du minerai de chrome transportée par le navire en question était destinée à la

Tchécoslovaquie ne correspondait pas aux faits; au contraire, l'enquête avait prouvé qu'il n'y avait eu aucune violation de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité de la part des organisations commerciales tchèques. La République socialiste tchécoslovaque n'entretenait aucune relation diplomatique, commerciale ou autre avec le régime illégitime de Rhodésie du Sud et elle avait constamment appliqué toutes les dispositions de la résolution 253 (1968).

b) Suisse (17 avril) : A la suite de l'enquête ordonnée par les autorités fédérales, il apparaissait que la statistique officielle du commerce extérieur de la Suisse ne mentionnait ni pour toute l'année 1969, ni pour les deux premiers mois de cette année - pour lesquels des données étaient déjà disponibles - d'importations de minerai de chrome ou de ferrochrome en provenance de la Rhodésie. L'entreprise suisse mentionnée dans les pièces annexes à la communication du Secrétaire général, la maison RIF Trading Company, était portée au registre du commerce de la ville de Zurich depuis 1947. Son capital était de 100 000 francs suisses. Selon le but social indiqué, cette société s'occupait de "commerce de marchandises de toutes sortes, de participation à des entreprises commerciales et industrielles ainsi que de reprise de représentations d'exportation et de mise à disposition de matières premières". Si elle était impliquée dans l'affaire dont il s'agissait, elle n'avait dès lors tout au plus que participé à une transaction qui s'était réalisée en dehors du territoire suisse. Dans ces circonstances, les autorités fédérales ne pouvaient entreprendre de recherches pour connaître l'origine de ces exportations prétendument rhodésiennes. Vu que, semblait-il, la marchandise en question avait été débarquée dans un port yougoslave ou italien et qu'elle était destinée à des entreprises autrichiennes et peut-être tchèques, le Gouvernement suisse estimait qu'il convenait de s'adresser aux autorités desdits pays afin d'établir l'origine de ce minerai de chrome.

11. Comme suite à la demande formulée par le Comité à sa 27^{ème} séance, le Secrétaire général a envoyé à l'Autriche, à la Tchécoslovaquie et à l'Italie des notes verbales datées du 29 avril, priant l'Autriche et l'Italie de lui communiquer d'autres résultats des enquêtes mentionnées dans leurs réponses du 23 décembre 1969 et 5 janvier 1970 [voir par. 7 ci-dessus, respectivement a) et b)], ainsi que des copies des documents pertinents, et priant la Tchécoslovaquie de lui envoyer une réponse à la note du Secrétaire général du 14 janvier.

17) Cas No 59. Chargements de ferrochrome à destination de divers pays :
Note du Royaume-Uni datée du 4 décembre 1969

1. Par une note datée du 4 décembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a fait état de renseignements relatifs à l'expédition vers le Brésil de ferrochrome que l'on pense provenir de Rhodésie du Sud. Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni tient à appeler l'attention du Comité sur les renseignements suivants, qui, à son avis, sont suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête plus approfondie, au sujet d'une violation possible des sanctions du fait de l'exportation de ferrochrome que l'on pense être d'origine rhodésienne.

Selon ces renseignements, la société brésilienne Acos Villares S.A. (São Paulo) a accepté au début de l'année d'acheter à la société Hochmetals Africa (Pty) Ltd. (Johannesburg) 210 tonnes, puis 105 tonnes de ferrochrome aux termes de contrats portant respectivement les numéros 1427 et 1427/B. Ce ferrochrome a été décrit par la société Hochmetals Africa (Pty) Ltd. comme étant d'origine sud-africaine; en fait, elle l'avait obtenu de la Rhodesian Alloys Ltd. Gwelo (Rhodésie). Le ferrochrome fourni aux termes de ces contrats a été envoyé de Lourenço Marques en chargements distincts de 35 tonnes chacun à bord des navires suivants :

Contrat 1427

<u>Navire</u>	<u>Date d'expédition de Lourenço Marques</u>
'Ditte Skou'	4 juin
'Mexico Maru'	21 juillet
'Merian'	21 août
'Ditte Skou'	10 octobre

Contrat 1427/B

<u>Navire</u>	<u>Date d'expédition de Lourenço Marques</u>
'Ditte Skou'	10 octobre

Deux autres chargements de ferrochrome rhodésien de 35 tonnes chacun ont récemment été embarqués aux termes de ces contrats à Lourenço Marques à bord du navire 'Rosario Maru'. Le 'Rosario Maru', qui doit arriver à Santos vers le 13 décembre, appartient à la Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Tokyo). Le 'Ditte Skou' appartient à la Ove Skou Rederi (Copenhague), le 'Merian' à la Befrachtungskontor K.G. (Hambourg) et le 'Mexico Maru' à la Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Tokyo).

Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements susmentionnés à l'attention du Gouvernement brésilien afin de l'aider à effectuer une enquête sur la véritable origine de toutes les importations de ferrochrome acheté à la société Hochmetals Africa (Pty) Ltd. par Acos Villares S.A. au cours de 1969, et en particulier des deux chargements qui sont actuellement transportés à bord du 'Rosario Maru'. Au cas où l'on affirmerait que le ferrochrome n'est pas d'origine rhodésienne, le Gouvernement brésilien voudra bien tenir compte des suggestions relatives aux preuves d'origine contenues dans la note PO 230 SORH (1-2-1) du Secrétaire général en date du 18 septembre 1969. Ces preuves d'origine pourraient être les factures et les bulletins d'expédition par chemin de fer relatifs à l'expédition des chargements sur Lourenço Marques, ainsi que les certificats émanant des producteurs du ferrochrome en question.

Le Comité pourrait également demander au Secrétaire général de porter à la connaissance des gouvernements du Japon, du Danemark et de la République fédérale d'Allemagne les renseignements susmentionnés afin qu'ils puissent enquêter sur le transport, à bord de navires immatriculés dans leurs pays respectifs, de ferrochrome qui, selon ces informations, serait d'origine rhodésienne.

Comme l'on pense que la Hochmetals Africa (Pty) Ltd. pourrait vendre du ferrochrome rhodésien à des importateurs dans diverses parties du monde, le Comité pourrait également demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de communiquer copie de la présente note à tous les autres Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et membres des institutions spécialisées afin qu'ils en prennent note et qu'ils puissent fournir au Comité toute information qu'ils posséderaient concernant des transactions de cette nature par la société en question."

2. Comme suite à la demande du Comité, et après des consultations officielles, le Secrétaire général a envoyé des notes verbales au Brésil, au Danemark, à la République fédérale d'Allemagne et au Japon, leur communiquant la note du Royaume-Uni et leur demandant des observations au sujet de celle-ci.
3. Des réponses ont été reçues du Danemark (datée du 18 mars 1970) (voir par. 15 a) ci-dessous) et de la République fédérale d'Allemagne (datée du 17 décembre 1969) selon laquelle le contenu de la note verbale du Secrétaire général avait été porté à l'attention du Gouvernement de la République fédérale.
4. Comme suite à la demande formulée par le Comité à sa 25ème séance, le Secrétaire général a envoyé des notes verbales datées du 13 janvier 1970 à tous les Etats Membres, à l'exception du Brésil, du Danemark et de la République fédérale d'Allemagne (voir par. 2 ci-dessus), ou membres des institutions

spécialisées, leur communiquant la note du Royaume-Uni du 4 décembre et leur demandant des observations à ce sujet.

5. Les réponses suivantes ont été reçues :

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| 1) Birmanie | 13) Nauru |
| 2) Cambodge | 14) Nouvelle-Zélande |
| 3) Canada | 15) Nicaragua |
| 4) Congo (République démocratique du) | 16) Pologne |
| 5) Chypre | 17) Singapour |
| 6) El Salvador | 18) Somalie |
| 7) France | 19) Souaziland |
| 8) Grèce | 20) Thaïlande |
| 9) Hongrie | 21) Togo |
| 10) Lesotho | 22) Trinité-et-Tobago |
| 11) Mauritanie | 23) URSS |
| 12) Madagascar | |

6. La Birmanie, le Cambodge, la Hongrie, Nauru, la Pologne, la Somalie, le Togo et l'URSS ont déclaré dans leurs réponses qu'ils n'avaient aucun commerce ni aucune autre relation commerciale avec la Rhodésie du Sud. Dans leurs réponses, la Hongrie et le Togo ont également déclaré qu'ils considéraient que les dispositions de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité devraient être systématiquement appliquées. Le Gouvernement togolais était d'avis qu'il serait souhaitable que le Secrétaire général et tous les pays en mesure de le faire aident le Comité à établir les responsabilités dans cette affaire et que toute autre mesure qui pourrait s'avérer nécessaire devrait être prise par le Conseil de sécurité.

7. Selon les réponses de la République démocratique du Congo, d'El Salvador, de la Mauritanie, de la Nouvelle-Zélande et du Nicaragua, la note verbale du Secrétaire général et les pièces qui lui étaient jointes avaient été communiquées à leurs gouvernements respectifs. Un résumé des autres réponses figure ci-après :

a) Canada (27 février 1970) : Une vaste enquête n'avait fourni aucune preuve de ce que la société Hochmetals Africa (Pty) Ltd. avait exporté du ferrochrome au Canada en 1968. En outre, le Gouvernement canadien n'avait aucun renseignement au sujet de cette société.

b) Chypre (5 mars 1970) : Toutes les mesures avaient été prises par les autorités compétentes afin d'empêcher tout transbordement du produit en question à destination de Chypre.

c) France (9 mars 1970) : La France, elle-même productrice de ferrochrome, en soumettait les importations à contingentement. Aucun contingent n'avait été ouvert à l'Afrique du Sud ni à la Rhodésie du Sud avec laquelle un tel commerce est prohibé par le décret du 23 août 1968.

d) Grèce (24 mars 1970) : Aucune licence n'avait été délivrée à la société Hochmetals Africa (Pty) Ltd. pour l'exportation en Grèce du ferrochrome soupçonné d'être d'origine sud-rhodésienne.

e) Lesotho (16 janvier 1970) : Après une enquête, le Lesotho était convaincu qu'il n'existait aucun commerce entre le Lesotho et la société en question.

f) Madagascar (16 avril 1970) : Son seul fournisseur de ferro-alliages était la France. Les importations en milliers de francs malgaches s'élevaient au total à 1 987 en 1968 et à 1 340 pendant les 11 premiers mois de 1969.

g) Singapour (19 février 1970) : Une enquête relative au commerce de la société en question était en cours et tous les renseignements obtenus seraient communiqués au Secrétaire général.

h) Souaziland (4 mars 1970) : Le Gouvernement du Souaziland n'avait connaissance d'aucune transaction entre la société en question et la compagnie brésilienne et le Souaziland n'avait aucune relation avec la Rhodesian Alloys Ltd. (Gwelo).

i) Thaïlande (10 mars 1970) : D'après les enquêtes effectuées par les autorités thaïlandaises, le port de Bangkok n'avait enregistré aucun renseignement selon lequel les cinq navires en question auraient fait escale dans ce port du 1er juin 1969 au 9 février 1970.

j) Trinité-et-Tobago (3 mars 1970) : Aucune quantité de ferrochrome en provenance de la société Hochmetals Africa (Pty) Ltd. n'avait été importée mais, en 1969, Trinité-et-Tobago avait importé 4 700 livres de ferrochrome provenant du Royaume-Uni.

8. Par une autre note en date du 24 décembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements supplémentaires selon lesquels deux des navires mentionnés dans la note précédente en date du 4 décembre (voir par. 1 ci-dessus) transportaient d'autres chargements de ferrochrome rhodésien expédiés par la Hochmetals Africa (Pty) Ltd. à des entreprises brésiennes. Bien que la Hochmetals Africa (Pty) Ltd. ait décrit ce ferrochrome

comme étant d'origine sud-africaine, elle l'avait en fait acheté à la Rhodesian Alloys Ltd., Gwelo, Rhodésie. Voici les détails de ces chargements supplémentaires :

Sur le "Merian", parti de Lourenço Marques le 22 août 1969 :

- a) 35 tonnes de ferrochrome pour Acos Villares S.A., São Paulo, (contrat No 1415);
- b) 35 tonnes de ferrochrome pour Acos Villares S.A., São Paulo, (contrat No 1461);
- c) 35 tonnes de ferrochrome pour Sussel Industria e Comercio S.A., Rio de Janeiro, (contrat No 1434).

Sur le "Ditte Skou", parti de Lourenço Marques le 10 octobre 1969 :

- a) 35 tonnes de ferrochrome pour Brasimet Comercio e Industria S.A., São Paulo, (contrat No 1511).

Le "Merian" appartient à Komrowski Befrachtungskontor K.G., Hambourg, et le "Ditte Skou" à Ove Skou Rederi A/S Copenhague.

Le Gouvernement du Royaume-Uni a proposé que le Comité demande au Secrétaire général de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement brésilien, afin de l'aider dans ses enquêtes sur l'origine véritable des chargements de ferrochrome mentionnés ci-dessus qui auraient été importés par Acos Villares S.A., Sussel Industria e Comercio S.A. ou Brasimet Comercio e Industria S.A. Au cas où l'on prétendrait que le ferrochrome n'était pas d'origine rhodésienne, le Gouvernement brésilien se souviendrait sans aucun doute des suggestions contenues dans la note du Secrétaire général en date du 18 septembre 1969 relative à la preuve documentaire de l'origine. En l'occurrence, celle-ci pourrait être constituée par les factures et récépissés de chemin de fer concernant l'expédition des chargements sur Lourenço Marques et les certificats des producteurs du ferrochrome en question.

Le Gouvernement du Royaume-Uni a également suggéré que le Comité demande au Secrétaire général d'informer les gouvernements du Danemark et de la République fédérale d'Allemagne du rapport ci-dessus, afin de les aider à enquêter sur le transport à bord de navires battant leur pavillon de ces chargements de ferrochrome qui, d'après les renseignements ci-dessus, sont d'origine sud-rhodésienne.

9. Sur la demande du Comité, et à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a envoyé des notes verbales en date du 5 janvier 1970 au Brésil, au Danemark et à la République fédérale d'Allemagne, pour leur communiquer la note britannique du 24 décembre et leur demander de présenter leurs observations à ce sujet.
10. Le Danemark et la République fédérale d'Allemagne ont fait parvenir leur réponse en date respectivement du 18 mars (voir par. 15 a) ci-dessous) et du 23 mars. Dans sa réponse, la RFA déclarait que les propriétaires du "Merian", Komrowski Befrachtungskontor K.G., avaient déclaré qu'ils n'étaient pas en mesure de donner des renseignements quant au chargement à bord du navire à Lourenço Marques de ferrochrome que l'on soupçonnait être d'origine sud-rhodésienne. A l'époque, le navire était affrété par une compagnie brésilienne. Cependant, Komrowski Befrachtungskontor K.G. avaient accepté d'approfondir la question et de faire connaître le résultat final de leur enquête.
11. Par une note en date du 8 janvier 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements supplémentaires selon lesquels Hochmetals Africa (Pty) Ltd. de Johannesburg avait accepté par contrat No 1509, de fournir à la firme mexicaine Aceros Anglo S.A., Toluca, 10 tonnes de ferrochrome. Ce ferrochrome, que Hochmetals Africa (Pty) Ltd. décrivait comme étant d'origine sud-africaine, provenait en fait de Rhodesian Alloys Ltd., Gwelo, Rhodésie du Sud. Le premier chargement de ferrochrome soit cinq tonnes, avait été envoyé de Lourenço Marques en octobre 1969. Le Gouvernement du Royaume-Uni a suggéré que le Comité demande au Secrétaire général de porter ces renseignements à la connaissance du Gouvernement mexicain, afin de l'aider à enquêter sur l'origine véritable de tout ferrochrome, fourni aux termes du contrat No 1509, qui aurait pu être importé ou acheté par Aceros Anglo S.A. à Hochmetals Africa (Pty) Ltd. Au cas où l'on prétendrait que le ferrochrome n'était pas d'origine rhodésienne le Gouvernement mexicain se souviendrait sans aucun doute des suggestions contenues dans la note du 18 septembre 1969 du Secrétaire général relative à la preuve documentaire de l'origine. En l'occurrence, celle-ci pourrait être constituée par les factures et récépissés de chemin de fer portant sur l'expédition des chargements à Lourenço Marques et les certificats des producteurs du ferrochrome en question.

12. Sur la demande du Comité, et à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a envoyé au Mexique une note verbale en date du 14 janvier 1970 pour lui communiquer la note britannique du 8 janvier et lui demander de présenter ses observations à ce sujet.
13. Le Mexique a fait parvenir une réponse en date du 20 février 1970 (voir par. 15 ci-dessous).
14. Par une note en date du 15 janvier 1970, le Gouvernement britannique a fait parvenir les renseignements supplémentaires suivants :

"En 1969, la Hochmetals Africa (Pty) Ltd., Johannesburg, a poursuivi la vente et l'expédition de minerais rhodésiens sous de fausses origines. Les minerais rhodésiens en question ont été expédiés par Hochmetals Ltd. à leurs destinations par divers itinéraires. Certains envois ont été effectués par chemin de fer directement de Rhodésie pour être expédiés depuis Lourenço Marques et Beira. D'autres itinéraires ont également été utilisés afin de dissimuler l'origine rhodésienne des marchandises. Par exemple, de la lépidolite et du béryl rhodésiens ont été entreposés provisoirement à Uppington, province du Cap; de la pétalite rhodésienne a été envoyée par chemin de fer d'abord à Bloemfontein pour être renvoyée ensuite pour embarquement aux ports sud-africains d'East London et Port Elizabeth. D'autres minerais rhodésiens ont été expédiés par des ports du Sud-Ouest africain.

Les détails concernant certaines expéditions effectuées par la Hochmetals Africa Ltd. figurent en annexe à cette note.

Le Gouvernement du Royaume-Uni propose que le Comité demande au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de communiquer les renseignements qui figurent aux paragraphes 1 à 3 de la présente note et dans son annexe aux gouvernements qui ont reçu des copies des notes précédentes du Royaume-Uni, mentionnées dans le premier paragraphe de la présente note, et en particulier aux Gouvernements japonais, belge, brésilien et espagnol, en vue d'aider ces derniers à enquêter sur l'origine véritable des chargements de produits rhodésiens cités dans l'annexe à cette note et qui auraient pu être achetés ou importés par leurs ressortissants. Au cas où l'on prétendrait que les matériaux en question ne sont pas d'origine rhodésienne, les gouvernements procédant aux enquêtes se souviendront sans aucun doute des suggestions qui figurent dans la note PO 230 SORH (1-2-1) du Secrétaire général en date du 18 septembre 1969 relative à la preuve documentaire de l'origine. En l'occurrence, celle-ci pourrait se présenter sous forme de copie des factures et récépissés de chemin de fer portant sur l'expédition des chargements aux ports respectifs d'embarquement et, mieux encore, de certificat des producteurs des produits en question.

Le Comité pourrait également demander au Secrétaire général de communiquer aux Gouvernements des Pays-Bas et de la Norvège la teneur de cette note et de son annexe afin de les aider à enquêter sur le transport, à bord de navires battant leur pavillon, de marchandises que l'on soupçonne être d'origine rhodésienne."

"Annexe à la note ci-dessus du Royaume-Uni

FOURNITURE DE MINERAIS ET PRODUITS RHODESIENS PAR
HOCHMETALS AFRICA (PTY) LTD

En novembre 1968, Hochmetals Africa (Pty) Ltd., Johannesburg, a passé contrat (No 1333) avec Maruku Trading Co., Ltd., Tokyo, pour la fourniture d'environ 80 tonnes de concentré de cuivre par mois pour une période d'un an, les expéditions devant être effectuées entre février 1969 et janvier 1970. Hochmetals Africa (Pty) Ltd. s'est procuré ce concentré de cuivre auprès de la P and O Copper Mine de Chiredzi, Rhodésie.

En mai 1969, Hochmetals Africa (Pty) Ltd., Johannesburg, aux termes du contrat No 1422, a fourni environ 327 tonnes de pétalite rhodésienne à la société Colmar Industrial Base Mineral Co. (Pty) Ltd., Johannesburg. Cette dernière, à son tour, a revendu la pétalite livrée sous ce contrat à Kanematsu-Gosho, B.P. 209, Osaka, en juin 1969.

En avril 1969, la Hochmetals Africa (Pty) Ltd. a passé un contrat (No C 1414) avec la firme Sicomet S.A., Bruxelles, pour environ 12 tonnes de produits de cuivre et 55 tonnes de bronze industriel. Ces produits, qui étaient d'origine rhodésienne, puisque Hochmetals Africa (Pty) Ltd. se les était procurés auprès de la firme Metal Sales (Pvt) Co. Ltd., Salisbury, ont été expédiés de Beira à Anvers à bord du navire hollandais 'Nijkerk' en mai 1969.

Par contrat No 1431, la Hochmetals Africa (Pty) Ltd. a livré 35 tonnes de ferrochrome rhodésien à Prometal Productos Metalurgicos S.A., São Paulo. La Hochmetals Africa (Pty) Ltd. s'était procuré ce ferrochrome auprès de Rhodesian Alloys Ltd., Gwelo, Rhodésie; le ferrochrome a été expédié à bord du navire norvégien 'Black Eagle' qui est parti de Lourenço Marques le 8 septembre 1969.

En juillet 1969, Hochmetals Africa (Pty) Ltd., Johannesburg, a passé un contrat (No 1472) pour la fourniture de 700 tonnes de ferro-silicochrome à la firme Ferroatleaciones Españolas S.A., Madrid, par l'intermédiaire de Corfina S.A., Madrid. Bien que la Hochmetals Africa (Pty) Ltd ait décrit ce ferro-silicochrome comme étant d'origine sud-africaine, elle se l'était en fait procuré auprès de Rhodesian Alloys Ltd., Gwelo, Rhodésie. Le ferro-silicochrome en question devait être expédié de Lourenço Marques en novembre ou décembre 1969."

15. Sur la demande du Comité, et à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a envoyé des notes verbales en date du 20 janvier 1970 au Brésil, au Danemark, à la République fédérale d'Allemagne, au Japon, au Mexique, aux Pays-Bas, à la Norvège et à l'Espagne, ainsi qu'une note verbale en date du 22 janvier à la Belgique, pour leur transmettre la note du Royaume-Uni et leur demander de présenter leurs observations à ce sujet.

/...

16. Les réponses suivantes sont parvenues :

a) Réponse du Danemark en date du 18 mars, déclarant que les propriétaires du navire "Ditte Skou" avaient informé les autorités danoises qu'ils n'étaient pas au courant du fait que le navire avait effectué des transports de ferrochrome que l'on soupçonnait être d'origine sud-rhodésienne entre Lourenço Marques et le Brésil. Aux termes d'une charte partie à temps en date du 29 octobre 1968, le navire avait été affrété à temps par la compagnie de transports maritimes Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro. Le navire avait été mis à la disposition de l'affrèteur le 27 janvier 1969 et continuait à être utilisé aux termes de la charte partie en question, qui prévoyait que le navire ne devait être utilisé que "pour transporter des marchandises légales ... et pour les transactions légales ... que les affrêteurs ou leurs agents décideront d'effectuer".

b) Réponse de la République fédérale d'Allemagne, en date du 4 février, déclarant que la teneur de la note verbale du Secrétaire général avait été communiquée au Gouvernement de la République fédérale.

c) Réponse du Mexique, en date du 20 février, déclarant que la firme mexicaine Aceros Anglo S.A., à la suite de mesures prises par le Gouvernement mexicain, avait annulé la transaction en question.

d) Réponse de la Norvège, en date du 17 février, déclarant que le navire "Black Eagle" faisait l'objet depuis septembre 1969, d'une charte à temps entre les propriétaires Messrs. Sig. Herlofson and Co., Oslo, et la compagnie de transports brésilienne Lloyd Brasileiro, propriété du gouvernement. Les contrats concernant le transport de marchandises effectué par le navire n'étaient donc pas sous le contrôle des propriétaires norvégiens, étant donné qu'ils étaient conclus par la compagnie brésilienne en tant qu'affrêteurs et chargeurs.

17. Sur la demande du Comité, formulée à sa 25ème séance, le Secrétaire général a envoyé au Brésil une note verbale en date du 16 février 1970, en joignant des extraits du livre de Wilfred W. Scott "Standard Methods of Chemical Analysis" qui décrit la méthode d'analyse chimique utilisée par les Etats-Unis pour analyser le ferrochrome importé dans ce pays.

18. Sur la demande du Comité, formulée à sa 27ème séance, le Secrétaire général a envoyé des notes verbales en date du 29 avril 1970 aux Gouvernements brésilien et mexicain; dans le cas du Brésil, il attirait l'attention du Gouvernement sur les parties le concernant dans les réponses du Danemark (voir par. 15 a) ci-dessus) et de la Norvège (voir par. 15 d) ci-dessus) et lui demandait de présenter ses observations à ce sujet. Dans le cas du Mexique, il se référait à sa réponse du 20 février (voir par. 15 c) ci-dessus) et exprimait la satisfaction du Comité de voir le Gouvernement mexicain couper court à une tentative en vue de tourner les sanctions prises contre la Rhodésie du Sud.

18) Cas No 64. Chrome et ferrochrome - "Birte Oldendorff" : Note du Royaume-Uni datée du 24 décembre 1969

1. Par une note datée du 24 décembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements selon lesquels plusieurs chargements de minerai de chrome et de ferrochrome présumés être d'origine rhodésienne, auraient été embarqués sur le navire "Birte Oldendorff". Le texte de la note est reproduit ci-dessous :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni tient à appeler l'attention du Comité sur les renseignements ci-après qui portent sur une éventuelle violation des sanctions frappant l'exportation de minerai de chrome et de ferrochrome présumés être d'origine sud-rhodésienne et qu'il estime être suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête plus approfondie.

D'après ces renseignements, plusieurs chargements de minerai de chrome et de ferrochrome rhodésiens, représentant au total plus de 4 000 tonnes, auraient été embarqués récemment à Lourenço Marques sur le navire "Birte Oldendorff", lequel a quitté ce port le 30 novembre 1969 pour Rotterdam. Ces cargaisons de minerai de chrome et de ferrochrome sont adressées à plusieurs destinataires de la République fédérale d'Allemagne. Le navire "Birte Oldendorff", qui appartient à Egon Oldendorff, Funfhausen 1, Lubeck, a été affrété par la Otavi Minen und Eisenbahngesellschaft, Francfort-sur-le-Main; cette firme avait déjà affrété le navire "Gunvor", qui avait également transporté du ferrochrome présumé être d'origine rhodésienne et fait l'objet d'une note du Gouvernement du Royaume-Uni en date du 10 novembre 1969.

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter ces faits à la connaissance du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne afin de lui permettre d'enquêter sur l'origine de toute cargaison de minerai de chrome ou de ferrochrome transportée à bord du "Birte Oldendorff" qui pourrait être soit déchargée dans les ports de son territoire soit importée dans son territoire à partir d'un pays voisin ainsi que sur le transport, à bord d'un navire immatriculé en République fédérale d'Allemagne et affrété par une société dont le siège se trouve en République fédérale d'Allemagne, de minerai de chrome et de ferrochrome qui, selon les renseignements susmentionnés, sont présumés être d'origine rhodésienne.

Le Comité pourrait en outre demander au Secrétaire général de porter ces faits à la connaissance du Gouvernement des Pays-Bas afin de lui permettre d'enquêter, conformément à l'alinéa c) du paragraphe 3 de la résolution 253 (1968), sur l'origine de toute cargaison de chrome et de ferrochrome qui pourrait être déchargée du "Birte Oldendorff" à Rotterdam ou dans tout

autre port hollandais pour être transbordée ou pour y transiter en vue de son acheminement vers la République fédérale d'Allemagne.

Au cas où il serait prétendu que les cargaisons de minerai de chrome et de ferrochrome en question ne sont pas d'origine rhodésienne, les gouvernements intéressés voudront sans doute se référer aux suggestions relatives à la fourniture de pièces justificatives attestant l'origine des marchandises, mentionnées dans la note du Secrétaire général PO 230 SORH (1-2-1) du 18 septembre 1969. Les documents à produire pourraient être, par exemple, des copies des factures pertinentes et des lettres de voiture portant sur le transport par chemin de fer de la cargaison jusqu'à Lourenço Marques, accompagnées de certificats émanant des producteurs."

2. Suite à la demande formulée par le Comité à l'issue de consultations officielles, le Secrétaire général a adressé, en date du 5 janvier 1970, une note verbale à la République fédérale d'Allemagne et aux Pays-Bas, par laquelle il leur a transmis la note du Royaume-Uni et demandé de lui faire part de leurs remarques à ce propos.

3. Les deux gouvernements en question ont envoyé les réponses suivantes :

1) Une lettre datée du 3 avril 1970 émanant de la République fédérale d'Allemagne, qui déclarait que le navire avait été affrété par la Otavi Minen und Eisenbahngesellschaft, Francfort-sur-le-Main, pour effectuer un voyage depuis Lourenço Marques jusqu'à Rotterdam en novembre 1969. Le navire a transporté un chargement de 7 500 tonnes pour le compte de la société Otavi et 7 400 tonnes de minerai pour le compte de trois autres sociétés, coaffréteurs dudit navire. La société Otavi s'est félicitée de ce que la totalité de la cargaison transportée à bord du navire affrété était d'origine sud-africaine. Rien dans les certificats d'origine et les autres documents relatifs au transport en question examinés par les autorités financières et douanières de la République fédérale d'Allemagne n'indiquait que la cargaison était d'origine sud-rhodésienne.

2) Une lettre datée du 17 mars 1970 émanant des Pays-Bas, qui déclarait que le navire avait mouillé à Vlaardingen le 24 décembre 1969. Une partie du chargement consistait en minerai de chrome, en ferrochrome et en silicochrome. Le chargement était déclaré comme étant en transit à destination de la Belgique et de la République fédérale d'Allemagne. Les autorités néerlandaises ont procédé à une enquête minutieuse et, aucun indice n'établissant que la cargaison en question était d'origine sud-rhodésienne, il n'a pas été mis d'opposition au transit de celle-ci par les Pays-Bas.

19) Cas No 71. Ferrochrome - "Disa" : Note du Royaume-Uni datée du 2 avril 1970

Par une note datée du 2 avril 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements selon lesquels un chargement de ferrochrome, en plus d'autres minerais, aurait été embarqué sur le navire susmentionné. Le texte de la note est reproduit ci-dessous :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a appris de sources commerciales que, en plus d'autres minerais, un chargement de ferrochrome présumé être d'origine rhodésienne aurait été récemment embarqué à Lourenço Marques à bord du navire "Disa".

Le navire "Disa", qui appartient à M. Lars Brodin, de Stockholm, et qui est immatriculé en Suède, a quitté Lourenço Marques le 10 mars à destination de la Belgique, des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne.

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution 253 (1958) du Conseil de sécurité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter ces faits à la connaissance des Gouvernements de Belgique, des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne afin de les aider à vérifier l'origine de toute cargaison de ferrochrome qui pourrait être déchargée du navire "Disa" au cours de son présent voyage dans les ports de leur territoire, que ce ferrochrome soit destiné à être utilisé dans leur territoire ou à être transbordé en vue de son acheminement vers d'autres pays.

Au cas où les importateurs prétendraient que le ferrochrome n'est pas d'origine rhodésienne, les gouvernements intéressés voudront peut-être se référer aux suggestions relatives à la fourniture de pièces justificatives attestant l'origine de la marchandise, mentionnées dans la note du Secrétaire général PO 230 SORH (1-2-1) du 18 septembre 1969. Les pièces à produire pourraient être par exemple les factures pertinentes et les lettres de voiture portant sur le transport par chemin de fer de la cargaison jusqu'à Lourenço Marques, accompagnées de certificats émanant du producteur.

Le Comité pourrait simultanément demander au Secrétaire général de porter les renseignements susmentionnés à la connaissance du Gouvernement suédois afin de lui permettre d'enquêter sur le transport à bord d'un navire suédois de minerais qui, selon les renseignements susmentionnés, est présumé être d'origine rhodésienne."

2. Suite à la demande formulée par le Comité à l'issue de consultations officielles, le Secrétaire général a adressé, en date du 8 avril, une note verbale à la Belgique, à la République fédérale d'Allemagne, aux Pays-Bas et à la Suède, par laquelle il leur a transmis la note du Royaume-Uni et demandé de lui faire part de leurs remarques à ce propos.

/...

3. Dans sa réponse datée du 15 avril, la République fédérale d'Allemagne a déclaré que la teneur de la note du Secrétaire général avait été communiquée au Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne.

20) Cas No 73. Minerai de chrome - "Selene" : Note du Royaume-Uni datée du 13 avril 1970

1. Par une note datée du 13 avril 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements selon lesquels une cargaison de minerai de chrome et de concentré de chrome aurait été embarquée par le navire susmentionné. Le texte de la note est reproduit ci-dessous :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a appris récemment de sources commerciales qu'un chargement de minerai de chrome et de concentré de chrome, présumé être d'origine rhodésienne, aurait été acheminé vers des ports du nord de l'Adriatique et estime ces renseignements suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête.

D'après ces renseignements, des cargaisons de minerai de chrome et de concentré de chrome, présumées être d'origine rhodésienne, auraient été embarquées à Lourenço Marques sur le navire "Selene", à la suite d'arrangements pris par UNIVEX - organisme constitué par le régime illégal de la Rhodésie pour coordonner les moyens de tourner les sanctions et, en particulier, ainsi qu'il est mentionné dans la note du Royaume-Uni datée du 6 février 1969, pour s'occuper de la vente du chrome et du ferrochrome rhodésiens.

Le navire "Selene", qui appartient à Kirno Hill Corporation, de Panama, et est immatriculé au Libéria, a quitté Lourenço Marques le 20 mars à destination de ports du nord de l'Adriatique.

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements susmentionnés à l'attention des Gouvernements yougoslave et italien, en vue de leur permettre d'enquêter sur l'origine de toute cargaison de ferrochrome qui pourrait être déchargée dans des ports de leur territoire au cours du présent voyage du navire et qui serait destinée soit à être utilisée dans leur territoire soit à être acheminée vers d'autres pays.

Au cas où les importateurs prétendraient que le ferrochrome n'est pas d'origine rhodésienne, les gouvernements intéressés voudront peut-être se référer aux suggestions relatives à la fourniture de pièces justificatives attestant l'origine de la marchandise, mentionnées dans la note du Secrétaire général PO 230 SORH (1-2-1) du 18 septembre 1969. Les pièces à produire pourraient être, par exemple, les factures pertinentes et les lettres de

voiture portant sur le transport par chemin de fer de la cargaison jusqu'à Lourenço Marques, accompagnées de certificats émanant du producteur.

Le Comité pourrait simultanément demander au Secrétaire général de porter les renseignements ci-dessus à l'attention des Gouvernements panaméen et libérien afin de leur permettre d'enquêter sur le transport, à bord d'un navire appartenant à une société panaméenne et immatriculé au Libéria, de minerai qui, selon les renseignements susmentionnés, sont présumés être d'origine rhodésienne."

2. Comme suite à une demande formulée par le Comité à sa 26ème séance, le Secrétaire général a adressé, en date du 20 avril, une note verbale à l'Italie, au Libéria, au Panama et à la Yougoslavie, par laquelle il leur a transmis la note du Royaume-Uni et demandé de lui faire part de leurs remarques à ce propos.

3. Dans une note verbale datée du 22 avril, l'Italie a déclaré que la note du Secrétaire général avait été portée à l'attention des autorités italiennes compétentes. Le Secrétaire général serait informé aussitôt que possible des résultats de l'enquête conduite par lesdites autorités.

21) Cas No 74. Minerai de chrome - "Castasegna" : Note du Royaume-Uni datée du 27 avril 1970

1. Dans une note du 17 avril 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements concernant des chargements de minerais et de concentrés de chrome, dont l'un au moins était soupçonné être originaire de la Rhodésie du Sud, à bord du navire susmentionné. La note était ainsi libellée :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a récemment reçu, de sources commerciales, des renseignements sur l'expédition de minerais et de concentrés de chrome rhodésien qu'il estime suffisamment dignes de foi pour être examinés de plus près.

Ces renseignements indiquent que des minerais et des concentrés de chrome ont été récemment chargés à Lourenço Marques à bord du navire "Castasegna" et que l'un des chargements au moins était d'origine rhodésienne.

Le navire "Castasegna" qui appartient à Suisse-Atlantique, société d'armement maritime S.A. de Lausanne, et est immatriculé en Suisse, est parti de Lourenço Marques à destination de Santander le 22 mars.

Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité souhaitera peut-être prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les

renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement espagnol pour l'aider à déterminer l'origine véritable de tous les minerais déchargés du navire "Castasegna", au cours de son voyage actuel, dans des ports situés en territoire espagnol, que ces minerais soient destinés à être utilisés sur ce territoire ou à être réexpédiés vers d'autres pays.

S'il est allégué par les importateurs que les minerais ne sont pas d'origine rhodésienne, les gouvernements se souviendront certainement des suggestions formulées par le Secrétaire général dans sa note PO 230 SORH (1-2-1) du 18 septembre 1969, concernant la présentation de preuves attestant l'origine des marchandises transportées. Ces preuves pourraient être des certificats délivrés par les producteurs ou des récépissés de chemin de fer concernant le transport des chargements des minerais jusqu'à Lorenzo Marques.

Le Comité souhaitera peut-être également prier le Secrétaire général de porter les renseignements susmentionnés à l'attention du Gouvernement suisse pour l'aider à enquêter sur le transport, à bord d'un navire appartenant à une société suisse et immatriculé dans ce pays, de minerais qui, d'après les renseignements donnés ci-dessus, sont soupçonnés être d'origine rhodésienne."

2. Faisant suite à la demande formulée par le Comité à sa 27ème séance, le Secrétaire général a adressé à l'Espagne et à la Suisse des notes verbales datées du 29 avril pour leur transmettre le texte de la note du Royaume-Uni et leur demander leurs observations à ce sujet.

/...

Cuivre

22) Cas No 12. Concentrés de cuivre - "Tjipondok" : Note du Royaume-Uni datée du 12 mai 1969

1. Les renseignements recueillis précédemment sur cette affaire figurent dans le deuxième rapport (S/9252/Add.1, annexe XI, p. 32 à 34).
2. Les renseignements supplémentaires reçus par le Comité depuis la présentation du deuxième rapport sont reproduits ci-après :
3. Trois nouvelles réponses à la note verbale du Secrétaire général datée du 13 mai (voir S/9252/Add.1, annexe XI, p. 33, par. 2) ont été reçues du Japon, de la Malaisie et des Pays-Bas, à savoir :

a) Dans une note datée du 17 juin, le Japon a indiqué que le navire avait mouillé à Kobé le 26 mai. L'inspection de la cargaison du navire effectuée par le Gouvernement japonais avait donné les résultats suivants : a) environ 500 tonnes de concentré de cuivre contenu dans des sacs avaient été déchargées à Kobé et un certificat d'origine délivré par la Chambre de commerce de Beira avait été produit, selon lequel la marchandise était d'origine mozambiquaise; b) le Gouvernement japonais suspendait les opérations de dédouanement du chargement en question et demandait à l'importateur de produire d'autres pièces prouvant que la marchandise ne provient pas de Rhodésie du Sud.

b) Dans une note datée du 9 juin, la Malaisie a déclaré que le navire en question n'avait pas, comme on l'a dit, fait escale à Port Swettenham le 14 mai.

c) Dans une note datée du 25 juin, les Pays-Bas ont fait savoir que l'enquête effectuée par eux avait révélé qu'une cargaison de concentré de cuivre avait été embarquée à bord du navire dans le Port de Beira. Ce minerai devait être expédié au Japon. Il avait été établi, par ailleurs, que l'expéditeur n'avait aucune raison de soupçonner que le transport de la marchandise constituerait une violation de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité.

4. On a reçu du Royaume-Uni une note datée du 28 mai communiquant un rapport du Gouvernement de Hong-kong où des détails étaient fournis sur le chargement du "Tjipondok" et où il était déclaré que le navire avait été maintenu sous constante surveillance pendant toute la durée de l'escale afin que le concentré de cuivre n'y soit pas déchargé. Le navire a appareillé le 22 mai pour le Japon.

/...

5. Sur la demande formulée par le Comité à sa 22ème séance, le Secrétaire général a envoyé au Japon une note verbale datée du 30 septembre, en se référant à sa réponse du 17 juin (par. 3 a) ci-dessus).
6. On a reçu du Japon une réponse datée du 21 octobre selon laquelle, un examen approfondi de tous les documents relatifs au chargement en question, avait abouti à la conclusion que celui-ci était d'origine mozambiquaise.
7. Sur la demande formulée par le Comité à sa 23ème séance, le Secrétaire général a envoyé le 3 décembre une note verbale au Japon, pour porter les renseignements suivants à son attention :

"... comme signalé dans la note originale du Royaume-Uni datée du 12 mai, d'après les statistiques figurant dans le Bulletin officiel de statistiques publié chaque mois dans la province du Mozambique, ce territoire ne produit ni cuivre ni concentré de cuivre. D'autre part, comme indiqué dans la note du Royaume-Uni datée du 13 août [transmise le 17 septembre], la mine de cuivre Edmundian a récemment été rouverte au Mozambique afin de fournir une couverture pour les exportations de cuivre rhodésien; la reprise de la production de cette mine n'était pas prévue avant août 1969 - longtemps après l'expédition du minerai sur le 'Tjipondok'."

On a également demandé des détails sur le certificat délivré par le producteur mozambiquais relativement au concentré de cuivre en question.

23) Cas No 15. Concentrés de cuivre - "Eizan Maru" : Note du Royaume-Uni datée du 4 juin 1969

1. Par une note datée du 4 juin 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il avait reçu des renseignements selon lesquels un nouvel envoi de concentrés de cuivre, également soupçonné de provenir de Rhodésie du Sud, aurait été chargé à Beira, le 23 mai, à bord du navire ci-dessus. Ladite note est libellée comme suit :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni, comme suite à sa note du 12 mai 1969 concernant l'envoi, sur le navire hollandais 'Tjipondok', de sacs contenant des concentrés de cuivre dont l'origine présumée est la Rhodésie, désire informer le Comité de ce qu'il a reçu depuis des renseignements selon lesquels un nouvel envoi de concentrés de cuivre également supposé être d'origine rhodésienne aurait été chargé à Beira le 23 mai 1969 sur le navire japonais 'Eizan Maru'. Le signalement des sacs dans lesquels ce deuxième envoi de minerai de cuivre aurait été emballé correspond presque exactement à celui qu'avait donné le Gouvernement de Hong-kong des sacs à bord du 'Tjipondok', à savoir 24 pouces sur 18 avec trois raies parallèles violettes.

/...

Le 'Eizan Maru', qui est propriété de Tokyo Senpaku K.K. de Tokyo, a appareillé de Beira le 23 mai. On pense que le navire fera escale en Tanzanie, au Kenya, à Singapour, à Hong-kong et au Japon.

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité pourrait envisager, comme dans le cas des concentrés de cuivre transportés à bord du 'Tjipondok', de prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements ci-dessus à la connaissance des Gouvernements de la Tanzanie, du Kenya, de Singapour et du Japon, afin qu'ils se renseignent sur la nature et l'origine du contenu de tous sacs répondant au signalement ci-dessus et qui pourraient être déchargés du 'Eizan Maru' dans les ports situés sur leurs territoires, pendant le présent voyage du navire. Il est suggéré que si ces sacs sont déchargés et s'avèrent contenir des concentrés de cuivre et que les importateurs prétendent que ces concentrés ne sont pas d'origine rhodésienne, il soit demandé aux importateurs de soumettre des preuves documentaires à l'appui de leurs déclarations d'origine. Cette documentation pourrait consister en copies de toutes les factures pertinentes, en lettres de voiture concernant le transport par chemin de fer des sacs jusqu'à Beira et en certificat d'origine du producteur ou du fabricant du contenu de ces sacs. On pourrait aussi demander à l'importateur d'obtenir un certificat d'origine des autorités douanières du pays dont il prétend que l'envoi a été d'abord exporté."

2. Faisant suite à une demande que le Comité a formulée à sa 13ème séance, le Secrétaire général a envoyé des notes verbales datées du 9 juin au Japon, au Kenya, à Singapour et à la République-Unie de Tanzanie, transmettant la note du Royaume-Uni et les priant de lui faire parvenir leurs observations.
3. Une réponse a été reçue de Singapour, datée du 1er juillet, dans laquelle il était déclaré que le navire était arrivé à Singapour le 21 juin et en était reparti le jour suivant vers Hong-kong et le Japon. Il n'avait été déchargé de concentrés de cuivre à Singapour, mais un examen du manifeste concernant la cargaison du navire avait révélé la présence à bord d'un envoi de concentrés de cuivre à destination du Japon. Les concentrés de cuivre étaient contenus dans des sacs marqués de trois bandes parallèles violettes.
4. Le Gouvernement de Hong-kong, dans un rapport qui a été transmis par une lettre du Royaume-Uni datée du 7 juillet, a donné des détails sur l'envoi en question et a déclaré que le navire avait fait l'objet d'une surveillance continue pendant son séjour au port, pour empêcher tout déchargement de concentrés de cuivre. Le navire était reparti le 28 juin vers le Japon.
5. Faisant suite à une demande que le Comité a formulée à sa 17ème séance, le Secrétaire général a envoyé au Japon une note verbale datée du 16 juillet, lui

transmettant le rapport du Gouvernement de Hong-kong et le priant de lui communiquer dès que possible ses observations à ce sujet.

6. Une réponse datée du 8 septembre a été reçue du Japon selon laquelle le navire était arrivé à Yokohama le 7 juillet. Les résultats de l'enquête effectuée par le Gouvernement du Japon étaient les suivants : a) aucun chargement de concentrés de cuivre n'avait été trouvé à bord du navire et aucun chargement de ce genre n'avait été déchargé dans un port du Japon; b) un chargement de matte de cuivre en sacs (200 tonnes environ), dont la provenance indiquée était le Mozambique, avait été déchargé à Yokohama. Comme on soupçonnait que ces marchandises provenaient de Rhodésie du Sud et qu'aucune preuve satisfaisante n'avait été soumise pour démontrer que ces marchandises provenaient du Mozambique, le Gouvernement japonais a suspendu le dédouanement du chargement en question. Par la suite, le chargement avait été renvoyé au premier expéditeur à Beira, à bord du navire "Tjibanjet" qui avait quitté Yokohama le 29 août.

7. Faisant suite à une demande que le Comité a formulée à sa 22ème séance, le Secrétaire général a envoyé au Japon une note verbale datée du 30 septembre pour remercier le gouvernement de ce pays des mesures qu'il avait prises.

24) Cas No 34. Exportations de cuivre : Note du Royaume-Uni datée du 13 août 1969

1. Par une note datée du 13 août 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements concernant un cas possible de non-application des sanctions relatives aux exportations de cuivre sud-rhodésien. Le texte de la note est reproduit ci-dessous :

"1. Le Gouvernement du Royaume-Uni tient à appeler l'attention du Comité sur des renseignements qu'il a récemment reçus concernant le risque de voir éluder les sanctions concernant les exportations de cuivre rhodésien. Ces renseignements sont les suivants :

2. Dans le courant de l'année 1968, une société de Johannesburg a acheté la Edmundian Copper Mine au Mozambique, la Edmundian Mine n'est pas exploitée depuis six ou sept ans et un expert qui l'a inspectée l'année dernière a déclaré que son exploitation ne présenterait aucun intérêt du point de vue économique. Néanmoins, on a commencé les travaux en vue de rouvrir la mine et la production doit commencer au début d'août 1969.

/...

3. On croit savoir que cette activité a pour objet de camoufler les exportations de cuivre rhodésien. Le cuivre peut être transporté par voie ferrée à Beira et à Lourenço Marques où l'on changerait les lettres de voiture et indiquerait qu'il provient de la Edmundian Mine. La production réelle de la Edmundian Mine pourrait n'être qu'une petite fraction du volume de cuivre exporté et déclaré provenir de cette mine.

4. Selon les mêmes renseignements, la production de la Edmundian Mine n'a pas encore commencé, mais du cuivre rhodésien a déjà été expédié avec de faux documents et déclaré provenir de cette mine.

5. Le Gouvernement du Royaume-Uni propose que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité prie le Secrétaire général d'appeler l'attention des Etats Membres de l'ONU ou membres des institutions spécialisées sur les renseignements ci-dessus en vue de les mettre en garde contre l'importation éventuelle dans leurs territoires de cuivre rhodésien que l'on ferait passer pour du cuivre mozambiquais qui proviendrait de la Edmundian Mine."

2. Comme le Comité l'en avait prié à sa 21ème séance, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 17 septembre à tous les Etats Membres de l'ONU et membres des institutions spécialisées par laquelle il leur a communiqué la note du Royaume-Uni.

3. Le Secrétaire général ne demandait pas de réponse; cependant, le Canada, la Colombie, la Hongrie, la Mauritanie, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne ont accusé réception de sa note. Dans leur réponse, datée du 30 juin 1970, les Pays-Bas ont déclaré que les renseignements figurant dans la note du Royaume-Uni avaient été communiqués aux compagnies de transports maritimes desservant l'Afrique du Sud. Dans sa réponse, datée du 7 octobre 1969, la Nouvelle-Zélande a informé le Secrétaire général que ses importations de cuivre brut provenaient essentiellement du Royaume-Uni, des Etats-Unis, de l'Australie et de la Norvège et que le Mozambique ne comptait pas parmi ses fournisseurs de cuivre.

25) Cas No 51. Concentrés de cuivre - "Straat Futami" : Note du Royaume-Uni datée du 8 octobre 1969

1. Par une note datée du 8 octobre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements sur le transport de concentrés de cuivre à bord du navire ci-dessus mentionné. Le texte de la note est reproduit ci-après :

/...

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu récemment des renseignements qui, à son avis, sont assez dignes de foi pour justifier une enquête, au sujet d'une violation possible des sanctions du fait de l'exportation de concentrés de cuivre que l'on pense être d'origine rhodésienne.

Selon ces renseignements, un chargement de concentrés de cuivre rhodésien a été récemment embarqué à Lourenço Marques sur le navire néerlandais 'Straat Futami'. Ce navire, qui appartient à la 'Royal Inter-ocean Lines' (Amsterdam) a quitté Lourenço Marques le 12 septembre en direction de ports japonais où il devrait arriver au début du mois d'octobre.

Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements susmentionnés à l'attention du Gouvernement japonais pour lui permettre d'ordonner une enquête approfondie sur l'origine de tous concentrés de cuivre que le 'Straat Futami' pourrait débarquer dans les ports de son territoire. Au cas où les importateurs du minerai affirmeraient qu'il ne vient pas de Rhodésie, il faudrait leur demander de produire des preuves documentaires, du type suggéré dans la note du Secrétaire général PO 230 SORH (1-2-1) du 18 septembre. Ces preuves pourraient être des exemplaires des factures et des bulletins d'expédition par chemin de fer relatifs à l'expédition du chargement sur Lourenço Marques, ainsi que les certificats émanant du producteur des concentrés de cuivre en question.

Le Comité pourrait également demander au Secrétaire général de porter à la connaissance du Gouvernement des Pays-Bas les informations ci-dessus, pour qu'il puisse enquêter, procéder aux enquêtes appropriées sur le transport à bord d'un navire immatriculé aux Pays-Bas de concentrés de cuivre qui, selon ces informations, seraient d'origine rhodésienne."

2. Comme suite à la demande du Comité, et après des consultations officielles, le Secrétaire général a adressé au Japon et aux Pays-Bas des notes verbales datées du 14 octobre leurs transmettant la note du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.

3. Les réponses suivantes ont été reçues de ces deux gouvernements :

a) Réponse du Japon en date du 6 novembre, précisant que le navire était entré dans le port de Kobé le 20 octobre et qu'une enquête sur le contenu de la cargaison avait donné les résultats suivants : un chargement de concentrés de cuivre (84 tonnes environ en sacs) avait été déchargé à Kobé. Le chargement était accompagné de tous les documents d'importation nécessaires, y compris des factures certifiant que les marchandises étaient d'origine sud-africaine, ainsi que

/...

d'un certificat d'origine délivré par la Chambre de commerce de Johannesburg. On faisait également observer que le Japon avait importé de grandes quantités de minerai de cuivre et de cuivre d'Afrique du Sud. On avait donc jugé que le chargement en question était d'origine sud-africaine et son importation avait été autorisée;

b) Réponse des Pays-Bas en date du 23 décembre précisant qu'une enquête approfondie n'avait fourni aucune indication permettant de supposer que le chargement en question était d'origine rhodésienne. Le Gouvernement néerlandais aimerait être informé des conclusions de l'enquête menée au Japon, dans l'hypothèse où celle-ci ferait germer quelques doutes sur l'origine non rhodésienne du chargement.

4. Comme suite à la demande du Comité à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé au Gouvernement japonais une note verbale datée du 3 décembre le priant de communiquer d'autres renseignements sur le pays supposé d'origine, qui soient fondés sur un certificat du fabricant, ainsi que sur un certificat d'origine et de transit délivré par le Contrôleur des douanes à Loureço Marques. L'attention du Gouvernement japonais était également appelée sur le Mémoire relatif à l'application des sanctions, en date du 2 septembre (voir annexe VI) que le Royaume-Uni citait spécifiquement dans sa note du 8 octobre.

5. Comme suite à la demande du Comité formulée à sa 27ème séance, le Secrétaire général a adressé aux Gouvernements japonais et néerlandais une note verbale datée du 29 avril; s'agissant du Japon, cette correspondance citait la note verbale, en date du 3 décembre, du Secrétaire général et le priait d'y répondre; s'agissant des Pays-Bas, cette correspondance citait la réponse que leur gouvernement avait donnée le 23 décembre (voir par. 3 b) ci-dessus) et transmettait les renseignements adressés par le Japon dans sa réponse datée du 6 novembre (voir par. 3 a) ci-dessus).

Minerais de lithium26) Cas N° 20. Pétalite - "Sado Maru" : Note du Gouvernement du Royaume-Uni datée du 30 juin 1969.

1. Par une note datée du 30 juin 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements relatifs à une violation présumée des sanctions en matière d'exportations de minerais de Rhodésie du Sud. Le texte de cette note suit :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu des renseignements qui donnent à penser qu'une violation des sanctions en matière d'exportations de minerais de Rhodésie a été commise et qui proviennent de sources suffisamment sûres pour justifier une enquête plus approfondie.

D'après ces renseignements, une cargaison de pétalite (minéral de lithium), dont il y a lieu de croire qu'elle provient de Rhodésie, a été embarquée sur le navire japonais 'Sado Maru' à Lourenço Marques, le 31 mai 1969. Cette cargaison serait à destination de Nagoya, au Japon.

Le 'Sado Maru', dont l'armateur est Nippon Yusen, Kaisha, Tokyo, a quitté Lourenço Marques le 31 mai; après avoir touché à d'autres ports de l'Afrique australe, il doit faire escale à Singapour, à Hong-kong et dans certains ports japonais.

Le Gouvernement du Royaume-Uni propose au Comité de prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'appeler l'attention des Gouvernements de Singapour et du Japon sur les renseignements ci-dessus afin de les aider à s'assurer que l'origine de la pétalite qui serait éventuellement déchargée du 'Sado Maru' au cours de son présent voyage fera l'objet d'une enquête minutieuse, et afin de permettre au Gouvernement du Japon de procéder à l'enquête voulue en ce qui concerne le fait qu'un navire japonais transporte de la pétalite qui, selon les renseignements ci-dessus, proviendrait de Rhodésie. On pourrait demander aux importateurs de fournir des copies des factures pertinentes et des bordereaux d'expédition par chemin de fer jusqu'à Lourenço Marques, ainsi qu'un certificat du producteur de la cargaison de pétalite en question."

2. Conformément à une demande formulée par le Comité à sa 17ème séance, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 16 juillet aux Gouvernements du Japon et de Singapour, leur transmettant le texte de la note du Royaume-Uni et les priant de soumettre leurs observations éventuelles.

/...

3. Les réponses suivantes ont été reçues de ces deux gouvernements :

a) Dans une note verbale datée du 8 janvier 1970, le Japon a déclaré que le navire en question était entré le 10 juillet 1969 dans le port de Nagoya, où une cargaison d'environ 200 tonnes de pétalite avait été déchargée. Du fait de la mise en garde du Comité, le Gouvernement japonais a interrompu le passage en douane de la cargaison et fait une enquête minutieuse sur son origine. La cargaison était accompagnée d'un certificat d'origine délivré par un contrôleur des douanes d'Afrique du Sud (à Lourenço Marques). Après examen de tous les autres documents pertinents, y compris les factures et bordereaux d'expédition par chemin de fer, il a été jugé que les marchandises en question étaient d'origine sud-africaine, et l'autorisation d'importation a donc été accordée.

b) Dans une réponse datée du 22 juillet, le Gouvernement de Singapour a déclaré que le navire avait fait escale à Singapour le 2 juillet pour repartir le même jour. Aucune marchandise n'avait été déchargée. D'après le manifeste, le navire transportait un chargement de 4 000 sacs de pétalite embarqués à Lourenço Marques à destination du Japon. En outre, il avait été constaté que le navire transportait aussi des anodes en cuivre, du minerai de chrome et du sable chromifère, tous ces produits étant destinés au Japon.

4. Dans un rapport transmis par une lettre du Gouvernement du Royaume-Uni datée du 11 juillet, le Gouvernement de Hong-kong a fourni, au sujet de la cargaison des renseignements détaillés qui ont été relevés sur les connaissements pertinents et a déclaré qu'une surveillance continue avait été exercée à l'égard du navire pendant tout le temps qu'il était resté à l'ancre, afin d'empêcher tout déchargement de pétalite. Le navire avait pris la mer le 6 juillet.

27) Cas No 21. Minerais de lithium : Notes du Gouvernement du Royaume-Uni datées des 3 juillet et 27 août 1969.

1. Par une note datée du 3 juillet 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a fourni des renseignements sur la production de minerais de lithium en Rhodésie du Sud en particulier et en Afrique australe en général. La teneur de cette note est la suivante :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni désire appeler l'attention du Comité sur les renseignements suivants concernant la production de minerais de lithium en Rhodésie du Sud en particulier et en Afrique australe en général. Ces minerais sont extraits sous forme de pétalite, de lépidolite, de spodumène, d'eucryptite et d'amblygonite.

La Rhodésie du Sud est de loin le plus grand producteur de minerais de lithium en Afrique australe, et l'essentiel de sa production provient des mines de la Bikita Minerals Limited. La totalité de la production rhodésienne de minerais de lithium est ordinairement exportée puisqu'il n'existe pas d'industrie utilisant les minerais de lithium en Rhodésie. Les minerais de lithium extraits par la Bikita Minerals Limited sont exportés à partir de Beira où des dispositions spéciales sont prises pour qu'ils ne soient pas en contact avec d'autres minerais chargés dans le même port.

Par le volume, la pétalite est de loin le plus important des minerais de lithium extrait en Afrique australe. La Rhodésie et le Sud-Ouest africain en sont les seuls producteurs. En 1967, la production de pétalite de la Rhodésie du Sud était de 40 000 tonnes, celle du Sud-Ouest africain de 1 000 à 2 000 tonnes seulement. Comme on l'a déjà dit, toute la pétalite produite en Rhodésie du Sud est chargée à Beira tandis que celle provenant du Sud-Ouest africain est ordinairement exportée à partir de Walvis Bay.

Avant l'adoption, le 29 mai 1968, de la résolution No 253 du Conseil de sécurité, interdisant l'importation de tous produits et biens rhodésiens dans les territoires des Etats Membres de l'ONU, des stocks considérables de pétalite rhodésienne étaient accumulés à Beira. L'expédition de ce minerai, exporté légalement, s'est poursuivie jusque récemment. Le Gouvernement du Royaume-Uni est en mesure d'affirmer que, depuis la fin de mai de cette année, il n'y a plus à Beira de stocks de pétalite rhodésienne légalement exportable. On peut donc présumer que toute expédition de pétalite effectuée à partir de Beira après cette date constitue une violation des sanctions. Etant donné que la pétalite n'est produite ni au Mozambique ni en République sud-africaine, toute cargaison de pétalite embarquée dans un port de ces deux pays après le 21 mai 1969 est sans doute d'origine rhodésienne; il faut donc procéder à une enquête minutieuse sur l'origine du minerai avant d'autoriser son importation sur le territoire de l'un des Etats Membres de l'ONU.

La Rhodésie du Sud et la République sud-africaine sont les seuls producteurs de spodumène en Afrique australe. La production de la République sud-africaine est cependant négligeable. Selon des statistiques publiées dans ce dernier pays, la production a été nulle en 1967 et n'a atteint que 40 tonnes en 1968. En 1967, la Bikita Minerals Limited a produit 5 971 tonnes de spodumène. On ne possède pas de chiffres pour 1968 ni pour les six premiers mois de 1969. De même que la pétalite, le spodumène rhodésien est chargé à Beira, où comme on l'a déjà dit, des dispositions spéciales ont été prises pour éviter qu'il ne soit en contact avec d'autres minerais.

Le Gouvernement du Royaume-Uni a acquis la certitude que les stocks de spodumène expédiés à Beira avant le 29 mai 1968 étaient épuisés à la fin de mai de cette année. On peut donc considérer que toute cargaison de spodumène chargée à Beira après le 31 mai 1969 est exportée en violation des sanctions. Etant donné que la production sud-africaine de spodumène est insignifiante, toute cargaison quittant un autre port d'Afrique australe après le 31 mai 1969 est probablement d'origine rhodésienne; il faudrait donc que les autorités du port d'importation effectuent une enquête rigoureuse sur l'origine de ce minerai pour qu'il soit impossible d'éluder les sanctions.

De tous les autres minerais de lithium produits en Afrique australe, le lépidolite est le seul dont la production vaille d'être mentionnée. La Rhodésie du Sud et le Mozambique en sont les seuls producteurs. Au Mozambique, on le trouve à Alto Ligonha, à quelque 250 km à l'ouest du port de Mozambique, et à 650 km au nord de Beira. Selon les statistiques officielles du Mozambique, la production de lépidolite a atteint 480 tonnes pendant les dix premiers mois de 1968; on ne possède pas de chiffres plus récents. En 1967, la Rhodésie du Sud en a produit environ 6 000 tonnes; les chiffres pour 1968 et pour les six premiers mois de 1969 ne sont pas encore connus. Etant donné que la Rhodésie du Sud produit beaucoup plus de lépidolite que le Mozambique, la plus grande partie du minerai exporté à partir des port d'Afrique australe après le 31 mai 1969 est sans doute d'origine rhodésienne et son expédition va à l'encontre des sanctions.

Le Gouvernement du Royaume-Uni propose au Comité de prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'appeler l'attention des Etats Membres de l'ONU et membres des institutions spécialisées sur les renseignements ci-dessus afin de les aider à s'assurer qu'aucun de leurs ressortissants n'achète ou n'importe de pétalite, de spodumène ou lépidolite d'origine rhodésienne, que la Rhodésie soit ou non indiquée comme lieu d'origine, qu'aucun navire immatriculé dans leurs registres ne transporte de pétalite, de spodumène ou de lépidolite d'origine rhodésienne embarquée dans un port d'Afrique australe, que la Rhodésie soit ou non indiquée comme lieu d'origine, et que toute importation sur leur territoire de pétalite, de spodumène ou de lépidolite expédiée en Afrique australe et déclarée comme étant d'origine non rhodésienne soit accompagnée de la preuve documentaire de son origine. Cette preuve pourrait être contribué par le copie des factures pertinentes et des lettres de voiture relatives à l'expédition par voie ferrée du chargement à un port d'Afrique australe, accompagnée d'un certificat du producteur du minerai en question."

2. Conformément à une demande formulée par le Comité à sa 17ème séance, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 29 juillet à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres des institutions

spécialisées, leur transmettant le texte de la note du Royaume-Uni et les priant de soumettre leurs observations éventuelles.

3. Des réponses ont été reçues des pays suivants :

Autriche	Nouvelle-Zélande
Birmanie	Ouganda
Cambodge	Pakistan
Cameroun	Pays-Bas
Chypre	Philippines
Colombie	Pologne
Congo (République démocratique du)	République fédérale d'Allemagne
Danemark	Singapour
Grèce	Somalie
Jamaïque	Suède
Laos	Suisse
Mauritanie	Thaïlande
Mexique	URSS
Norvège	

4. Les Gouvernements de la Mauritanie, de la République démocratique du Congo et de la République fédérale d'Allemagne ont déclaré dans leur réponse que la note du Secrétaire général et l'annexe qui y était jointe avaient été transmises à leurs gouvernements respectifs.

Dans sa réponse datée du 26 janvier 1970, le Gouvernement camerounais a déclaré qu'il avait cessé tout commerce avec la Rhodésie du Sud, et qu'il maintiendrait cette attitude jusqu'à ce qu'une solution juste et durable soit trouvée au problème racial de ce pays. Le Cameroun considérait que le Royaume-Uni devait adopter des mesures coercitives pour venir à bout du régime illégal de Salisbury.

Dans sa réponse datée du 27 février, le Gouvernement des Pays-Bas a déclaré que les renseignements contenus dans la note du Royaume-Uni datée du 3 juillet 1969 avaient été transmis aux compagnies de transport maritime exerçant des activités en Afrique du Sud, ainsi qu'aux importateurs de minerai de lithium aux Pays-Bas.

/...

Les autres pays ont déclaré dans leur réponse soit qu'ils n'importaient pas de minerai de lithium de Rhodésie du Sud soit qu'ils n'entretenaient absolument aucune relation commerciale avec ce pays.

5. Par une nouvelle note datée du 27 août, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements supplémentaires qu'il avait reçus concernant la production de lépidolite dans la région. Voici le texte de cette note :

"1. Comme suite à sa note du 3 juillet 1969 relative à la production et à l'exportation de certains minerais de lithium en Afrique australe, le Gouvernement du Royaume-Uni tient à appeler l'attention du Comité sur les renseignements supplémentaires ci-après qu'il a reçus concernant la production de lépidolite dans cette région.

2. Il ressort de ces renseignements que le lépidolite est également produit au Sud-Ouest africain et pas seulement en Rhodésie du Sud et au Mozambique, comme l'indique la note du Gouvernement du Royaume-Uni, en date du 3 juillet. Selon le rapport annuel de l'inspecteur des mines de Windhoek, la production de ce minerai de lithium au Sud-Ouest africain a atteint 1 361 tonnes en 1967 et 1 134 tonnes en 1968.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni croit savoir que le seul producteur de minerai de lithium au Sud-Ouest africain est l'entreprise S.W.A. Lithium Mines (Pty) Ltd. d'Akambahe, près de Karibib, qui appartient à la Kloeckner-Ferromatik (S.A.) (Pty) Ltd. de Johannesburg.

4. Le Gouvernement du Royaume-Uni propose au Comité de prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements ci-dessus à l'attention de ceux des Etats Membres de l'ONU ou membres des institutions spécialisées auxquels le texte de la note du 3 juillet du Gouvernement du Royaume-Uni a été communiqué."

6. Conformément à la demande formulée par le Comité à sa 21ème séance, le Secrétaire général a adressé une nouvelle note verbale datée du 18 septembre à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres des institutions spécialisées, leur transmettant le texte de la note du Royaume-Uni et les priant de soumettre leurs observations éventuelles.

7. Des réponses ont été reçues des pays suivants :

/...

Canada	Niger
Chypre	Nouvelle-Zélande
Colombie	Pays-Bas
Danemark	République centrafricaine
Gabon	République fédérale d'Allemagne
Haute-Volta	Singapour
Hongrie	Souaziland
Jamaïque	Suède
Laos	URSS
Mauritanie	

8. Dans leurs réponses, les Gouvernements de Chypre, de la Colombie, du Danemark, de la Mauritanie, de la Nouvelle-Zélande, des Pays-Bas, de la République fédérale d'Allemagne, de Singapour, de la Suède et de l'URSS ont répété les renseignements qu'ils avaient fournis dans leur réponse précédente (voir par. 4 ci-dessus). On trouvera ci-après un résumé des réponses des autres pays :

a) Dans une note datée du 6 janvier 1970, le Canada a déclaré que les statistiques commerciales du Canada ne donnaient pas de chiffres distincts pour les importations de minerai de lithium. Toutefois, le montant total des importations en provenance de l'Afrique du Sud, de l'Angola et du Mozambique pour la rubrique qui comprend les importations de minerai de lithium a été insignifiant pour les années 1967-68 et pour les cinq premiers mois de 1969. Bien que les autorités canadiennes restent persuadées que les procédures de contrôle en vigueur au Canada suffisent pour faire appliquer les sanctions contre la Rhodésie du Sud, elles ont déclaré qu'elles espéraient continuer à recevoir des renseignements du Comité.

b) Par des notes datées du 30 décembre 1969, du 23 décembre 1969 et du 5 janvier 1970 respectivement, les Gouvernements du Laos, du Niger et de la République centrafricaine ont déclaré qu'ils n'avaient pas d'observations particulières à formuler.

c) Dans des notes datées du 7 octobre, du 23 décembre et du 1er octobre 1969 respectivement, les Gouvernements du Gabon, de la Haute-Volta et du Souaziland ont déclaré que les minerais en question n'étaient pas importés dans leur pays.

d) Dans une note datée du 23 décembre 1969, le Gouvernement hongrois a déclaré que la note du Secrétaire général lui avait été transmise pour information.

e) Dans une note datée du 26 novembre, le Gouvernement jamaïcain a déclaré que la question faisait l'objet d'un examen approfondi.

/...

28) Cas No 24. Pétalite - "Abbekerk": Note du Royaume-Uni datée du 12 juillet 1969

1. Par une note datée du 12 juillet 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il avait reçu des renseignements concernant une cargaison de pétalite qui se trouverait à bord du navire susmentionné. Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni, comme suite à sa note du 3 juillet 1969 sur la production de minerais de lithium en Afrique australe, désire appeler l'attention du Comité sur l'information suivante concernant l'exportation possible de pétalite en contravention des sanctions, qui lui paraît suffisamment digne de foi pour justifier une plus ample enquête.

Selon cette information, un chargement de pétalite (minerai de lithium) aurait été pris récemment à Lourenço Marques à bord du navire néerlandais 'Abbekerk'. On pense que ce chargement de pétalite est à destination de Rotterdam.

L' 'Abbekerk', qui appartient à la Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij N.V., La Haye, a quitté Lourenço Marques le 18 juin. Après avoir fait escale dans d'autres ports d'Afrique australe il doit toucher Anvers le 12 juillet, Rotterdam le 15 juillet, Amsterdam le 18 juillet, Brème le 20 juillet et Hambourg le 23 juillet.

Ainsi qu'il est signalé dans la note du Gouvernement du Royaume-Uni datée du 3 juillet mentionnée plus haut, la pétalite n'est produite ni au Mozambique ni en Afrique du Sud. On présume donc que la pétalite en question est d'origine rhodésienne. Le Gouvernement du Royaume-Uni pense, en conséquence, que le Comité pourrait peut-être prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter ce chargement à l'attention des Gouvernements de la Belgique, des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne pour les aider à faire en sorte que l'origine de toute pétalite qui serait déchargée de l' 'Abbekerk' au cours de son voyage actuel soit soigneusement vérifiée et pour permettre au Gouvernement des Pays-Bas de procéder à l'enquête voulue concernant le transport à bord d'un navire néerlandais de pétalite soupçonnée être d'origine rhodésienne. Si les importateurs de la pétalite en question déclarent qu'elle n'est pas d'origine rhodésienne, il est suggéré qu'ils soient invités à produire la preuve documentaire de son origine non rhodésienne. Cette preuve pourra être constituée par la copie des factures pertinentes et des lettres de voiture relatives à l'expédition par voie ferrée du chargement à Lourenço Marques, accompagnée d'un certificat du producteur du minerai en question."

2. Comme l'en avait prié le Comité et à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 16 juillet à la Belgique, aux Pays-Bas et à la République fédérale d'Allemagne pour leur transmettre la note du Royaume-Uni et les prier de lui communiquer leurs observations à ce sujet.

/...

3. Les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne ont envoyé les réponses suivantes :

a) Dans une note datée du 9 septembre, les Pays-Bas ont déclaré que l'"Abbekerk" avait mouillé à Rotterdam le 16 juillet. Sa cargaison consistait en partie en 75 030 kg de pétalite, destinée à être importée aux Pays-Bas. Conformément à la suggestion contenue dans la note du Royaume-Uni, les autorités néerlandaises ont mené une enquête approfondie sur la pétalite en question. L'importateur a fourni aux autorités douanières suffisamment de preuves établissant que la pétalite n'était pas d'origine sud-rhodésienne.

b) Dans une note datée du 6 octobre, la République fédérale d'Allemagne a déclaré que l'"Abbekerk" avait mouillé à Brême du 24 au 31 juillet, et à Hambourg du 31 juillet au 5 août. Aucune cargaison de pétalite (minerai de lithium) ou de marchandise semblable, n'a été déchargée du navire. Selon l'enquête menée par les autorités portuaires de Hambourg, le navire n'avait aucune cargaison de pétalite à bord durant son séjour dans la République fédérale.

4. Comme le Comité l'en avait prié à sa 22ème séance, le Secrétaire général a adressé le 30 septembre aux Pays-Bas une autre note verbale dans laquelle il se référait à sa réponse du 9 septembre et qui était libellée comme suit :

"A sa séance du 26 septembre, l'attention du Comité a été appelée sur la possibilité que de la pétalite rhodésienne ayant été simplement lavée et broyée dans certains pays, soit réexportée comme si elle provenait de ces pays. Le Comité a donc exprimé le désir de savoir sur quoi se fondait l'importateur pour déclarer que la pétalite qui se trouvait à bord de l'"Abberkerk" n'était pas d'origine rhodésienne et a prié le Secrétaire général de s'enquérir auprès du Gouvernement de Votre Excellence de la nature des preuves fournies."

5. Comme le Comité l'en avait prié à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé le 3 décembre une note verbale aux Pays-Bas, rappelant au gouvernement de ce pays la demande contenue dans sa précédente note verbale datée du 30 septembre.

6. Dans une note datée du 23 décembre, les Pays-Bas ont attiré l'attention sur le fait que la déclaration contenue dans leur note du 9 septembre (voir par. 3 b) ci-dessus) selon laquelle la pétalite en question ne provenait pas de la Rhodésie du Sud n'était pas fondée uniquement sur les preuves fournies par l'importateur.

Les enquêtes menées par les services de douane néerlandais avaient aussi abouti à la même conclusion. Ces enquêtes avaient, en outre, été faites selon les critères suggérés dans la note du Royaume-Uni du 12 juillet. Le certificat d'origine et de transit fourni par les importateurs et délivré par les services de douane du pays d'origine ainsi que la correspondance échangée avec le propriétaire de la mine d'où le minerai avait été extrait avaient également permis de conclure que la pétalite ne provenait pas de la Rhodésie du Sud. En outre, la pétalite n'avait pas été traitée ainsi que l'indiquait la note verbale du Secrétaire général du 30 septembre (voir par. 4 ci-dessus).

29) Cas No 30. Pétalite - "Simonskerk" : Note du Royaume-Uni datée du 4 août 1969

1. Par une note en date du 4 août 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a fourni des renseignements au sujet d'un cas possible de non-application des sanctions concernant l'exportation de pétalite soupçonnée être d'origine rhodésienne. Le texte de la note est reproduit ci-dessous :

"1. Comme suite à sa note du 3 juillet 1969, concernant la production de minerais de lithium en Afrique australe, le Gouvernement du Royaume-Uni tient à appeler l'attention du Comité sur les renseignements suivants, qu'il estime être suffisamment dignes de foi pour justifier un examen plus approfondi; il s'agit d'un cas possible de non-application des sanctions, et en l'occurrence de l'exportation de pétalite qui pourrait être d'origine rhodésienne.

2. Selon les renseignements en question, un chargement de pétalite a été récemment embarqué à Lourenço Marques sur le navire néerlandais 'Simonskerk'. Ce navire, qui appartient à Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij N. V. Rijswijk Z. H., Pays-Bas, a quitté Lourenço Marques le 3 juillet à destination de Hambourg. Le 'Simonskerk' devait faire escale à Dunkerque le 27 juillet, à Anvers le 28 juillet, à Rotterdam le 31 juillet, à Amsterdam le 4 août, à Brême le 6 août et arriver à Hambourg le 9 août.

3. Ainsi que le Gouvernement du Royaume-Uni l'indiquait dans sa note du 3 juillet mentionnée ci-dessus, la Rhodésie et le Sud-Ouest africain sont les seuls producteurs de pétalite en Afrique australe et la production relativement faible du Sud-Ouest africain est normalement exportée par Walvis Bay, port de la côte occidentale de l'Afrique. Il y a donc de fortes chances que la pétalite expédiée à Lourenço Marques soit d'origine rhodésienne.

C'est pourquoi le Gouvernement du Royaume-Uni est d'avis que le Comité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de signaler ce chargement à l'attention des Gouvernements de la France, de la Belgique, des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne afin que ces gouvernements l'aident à s'assurer que l'on mènera une enquête approfondie sur l'origine de la pétalite, qu'elle ait ou non été débarquée du 'Simonskerk' au cours de son présent voyage, et afin de permettre au Gouvernement des Pays-Bas de procéder à une enquête appropriée concernant le transport, par un navire néerlandais, de pétalite soupçonnée être d'origine rhodésienne. Au cas où les importateurs de la pétalite prétendraient que le minerai n'est pas d'origine rhodésienne, il serait souhaitable de leur demander de présenter des documents à l'appui de leurs dires, tels que des copies des factures et des lettres de voiture correspondant à l'envoi du chargement à Lourenço Marques, ainsi qu'un certificat du producteur de la pétalite en question."

2. Comme le Comité l'en avait prié à sa 19^{ème} séance, le Secrétaire général a envoyé des notes verbales datées du 8 août, aux Gouvernements de la Belgique, de la République fédérale d'Allemagne et des Pays-Bas, par lesquelles il leur communiquait le texte de la note du Royaume-Uni et les priait de lui faire connaître leurs observations à ce sujet.

3. Les réponses ci-après ont été reçues de ces gouvernements :

a) Belgique (22 août) : Les autorités belges ont ouvert une enquête à ce sujet. Le navire en question est arrivé à Anvers le 19 juillet et en est reparti le 31 juillet pour Rotterdam, Brême et Hambourg. Il semble qu'il soit revenu à Anvers le 18 août, mais uniquement pour y charger des marchandises. Les renseignements ayant été reçus après que ce navire ait quitté le port d'Anvers, il était trop tard pour ouvrir une enquête. Toutefois, le Gouvernement belge a pris et applique toutes les mesures nécessaires pour se conformer entièrement aux dispositions de la résolution 253 (1968).

b) Pays-Bas (29 septembre) : Le navire est arrivé à Rotterdam le 1^{er} août. Sa cargaison consistait en partie en 268 119 kg de minerai de pétalite destinés à être importés aux Pays-Bas. Comme suite aux renseignements communiqués par le Secrétaire général, les autorités néerlandaises ont procédé à une enquête approfondie sur l'origine de la pétalite en question. L'importateur a fourni au service des douanes des preuves suffisantes pour établir que la pétalite ne provenait pas de Rhodésie du Sud.

- c) République fédérale d'Allemagne (17 novembre) : Le navire a fait escale à Brême le 6 août et à Hambourg le 9 août. Selon les renseignements communiqués par le service des douanes, il n'a pas été débarqué de pétalite du navire pendant ses escales dans les ports indiqués.
4. Les renseignements suivants ont aussi été communiqués par la France dans une lettre datée du 3 septembre : une enquête effectuée par les autorités françaises a montré que le navire avait fait escale à Dunkerque le 26 juillet, c'est-à-dire avant réception de la note du Royaume-Uni. Il avait été établi par le service français des douanes, qui n'a identifié aucun minerai de lithium, que les marchandises débarquées n'étaient pas d'origine rhodésienne. Le navire a poursuivi son voyage sur Anvers avec 7 602 tonnes de marchandises diverses.
5. Comme le Comité l'en avait prié à sa 23^{ème} séance, le Secrétaire général a envoyé aux Pays-Bas une note verbale, datée du 3 décembre, par laquelle il priait le Gouvernement néerlandais d'indiquer quels documents lui avaient été fournis pour cette cargaison et d'en faire parvenir des copies au Comité.
6. Une réponse datée du 17 mars 1970 a été reçue des Pays-Bas indiquant que l'enquête mentionnée dans leur réponse du 29 septembre (voir par. 3 c) ci-dessus) avait été en réalité menée sur la base de renseignements confidentiels provenant d'une autre source. En menant cette enquête, les autorités néerlandaises avaient tenu compte des observations que contenait la note du Royaume-Uni du 29 juillet au sujet de nouveaux documents établissant l'origine des minerais de lithium expédiés de ports d'Afrique australe. Cependant, on avait également tenu compte du fait qu'aux différentes dates où le minerai avait été livré et importé, ni le transporteur ni l'importateur ne savait, ou n'aurait pu savoir, qu'ils avaient ces nouveaux documents à leur disposition. L'enquête avait révélé que la cargaison de pétalite en question avait été livrée par un exportateur n'habitant pas la Rhodésie du Sud. La livraison "f.o.b." avait été faite à Lourenço Marques aux termes d'un contrat interdisant les expéditions de minerai provenant de la Rhodésie du Sud. Les documents fournis, qui comprenaient notamment un certificat d'origine, n'avaient nullement permis de supposer qu'une infraction aux sanctions décidées par la résolution 253 (1968) avait été commise. La permission d'importer la cargaison avait donc été accordée. Les autorités néerlandaises ont ultérieurement

pris note également des deux notes du Secrétaire général datées du 18 septembre, l'une concernant la production de lépidolite en Afrique australe (mentionnée dans le cas 21, par. 6) et l'autre adressant une copie du Mémoire relatif à l'application des sanctions (mentionné à l'Annexe ...) et les importateurs des minerais en question ainsi que les autorités s'occupant du contrôle des importations avaient été informés de la teneur desdites notes.

30) Cas No 32. Pétalite - "Yang Tsé" : Note du Royaume-Uni datée du 6 août 1969

1. Dans une note datée du 6 août, le Gouvernement du Royaume-Uni a donné des renseignements sur le transport d'une cargaison de pétalite à bord du navire français "Yang Tsé". Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni, se référant à sa note du 3 juillet 1969 concernant la production de minéral de lithium en Afrique australe, désire appeler l'attention du Comité sur les renseignements ci-après, qu'il estime être suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête plus approfondie, d'après lesquels les sanctions interdisant l'exportation de pétalite présumée être d'origine rhodésienne auraient peut-être été tournées.

D'après ces renseignements, un chargement de pétalite (minéral de lithium) aurait été embarqué récemment à Lourenço Marques sur le navire français 'Yang Tsé'. On ignore la destination de la pétalite.

Le 'Yang Tsé' qui appartient à la Compagnie des messageries maritimes, Paris, a quitté Lourenço Marques le 16 juillet à destination de Dunkerque. On ignore dans quels autres ports autres que ceux de l'Afrique australe le navire fera escale au cours de son voyage actuel, mais il semble qu'à part Dunkerque le 'Yang Tsé' fait habituellement escale à Bordeaux, au Havre et à Anvers. Le navire est attendu à Dunkerque vers la mi-août.

Comme il est dit dans la note susmentionnée du Gouvernement britannique en date du 3 juillet, la pétalite produite en Afrique australe provient uniquement de Rhodésie et du Sud-Ouest africain. Il y a donc de fortes chances pour que la pétalite en question soit d'origine rhodésienne, la production du Sud-Ouest africain étant relativement peu importante et ordinairement exportée à partir de Walvis Bay, port situé sur la côte occidentale de l'Afrique. Le Gouvernement du Royaume-Uni pense donc que le Comité voudra peut-être demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter cette expédition à l'attention des Gouvernements de la France et de la Belgique en vue de les aider à veiller à ce que l'origine de toute cargaison de pétalite qui pourrait être déchargée du 'Yang Tsé' au cours de son présent voyage soit dûment vérifiée, et de permettre au Gouvernement français d'enquêter sur le transport à bord d'un navire français de pétalite présumée être d'origine rhodésienne.

Au cas où les importateurs de la pétalite prétendraient qu'elle n'est pas d'origine rhodésienne, il serait bon de leur demander de fournir des pièces prouvant qu'elle vient d'ailleurs. Ces pièces pourraient être des copies des factures pertinentes et des lettres de voiture portant sur le transport ferroviaire du chargement jusqu'à Lourenço Marques, accompagnées d'un certificat émanant du producteur de la pétalite en question."

2. Comme le Comité l'en avait prié à sa 20ème séance, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 14 août à la Belgique par laquelle il lui communiquait la note du Royaume-Uni et la priait de lui faire connaître ses observations à ce propos.

3. La Belgique a fait parvenir les réponses suivantes :

a) Lettre du 4 septembre : Il y était déclaré notamment qu'il ne ressortait pas de façon certaine de l'enquête effectuée à ce sujet par les autorités belges que le bateau se rendait à Anvers. Toutefois, les autorités douanières belges avaient été alertées pour le cas où il passerait par ce port pour y décharger. Il y était également signalé que dans l'article 3 du dispositif de sa résolution 253 (1968) le Conseil de sécurité avait décidé que les Etats Membres de l'ONU empêcheraient toute importation ou tout transport sur leurs territoires ou par leurs ressortissants de marchandises ou de produits en provenance rhodésienne. La Belgique se conformait à cette décision, compte tenu de sa législation et de sa réglementation; elle ne pouvait toutefois s'engager dans une procédure qui dépasserait les termes de la résolution 253 (1968) et qui ne serait pas compatible avec ses règles internes.

b) Lettre du 6 novembre : Il y était indiqué qu'à la suite de l'enquête effectuée à ce sujet par les autorités belges, la cargaison du navire n'avait pas donné lieu à la constatation d'irrégularités.

c) Des renseignements ont également été fournis par la France dans une note verbale datée du 28 avril indiquant que le minerai de lithium débarqué de ce navire au Havre était accompagné de certificats d'origine et de transit du contrôleur des douanes de la République sud-africaine à Lourenço Marques et avait été reconnu comme étant d'origine sud-africaine.

4. A la demande du Comité formulée à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 3 décembre à la Belgique demandant quels documents avaient été soumis pour cette cargaison, compte tenu des suggestions que le Secrétaire général avait faites au sujet des documents dans sa note verbale du 18 septembre, et demandant également si le Gouvernement belge serait disposé à faire parvenir au Comité des copies de ce document. En ce qui concerne le passage de la réponse adressée par la Belgique et datée du 4 septembre (voir par. 3 a) ci-dessus) relatif à l'application de la résolution 253 (1968), les paragraphes 20 b) et 22 de ladite résolution ont été portés à l'attention de ce gouvernement et le Comité a exprimé l'espoir que le Gouvernement belge n'aurait aucune difficulté, eu égard à ces deux paragraphes, à fournir les renseignements demandés.

31) Cas No 46. Pétaélite - "Kyotai Maru" : Note du Royaume-Uni du 24 septembre 1969

1. Par une note datée du 24 septembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il avait reçu des renseignements au sujet de deux cargaisons de pétaélite qui auraient été chargées à bord du navire susmentionné. Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni, faisant suite à sa note du 3 juillet 1969 concernant la production du minerai de lithium en Afrique australe, désire porter à l'attention du Comité les renseignements suivants, qu'il estime suffisamment dignes de foi pour justifier une nouvelle enquête, et d'après lesquels l'on aurait tenté de se soustraire aux sanctions qui frappent l'exportation de pétaélite, soupçonnée être d'origine rhodésienne.

Selon ces renseignements, deux chargements de pétaélite auraient été récemment pris à bord du navire japonais "Kyotai Maru" à Lourenço Marques. Le "Kyotai Maru" qui appartient à la Shin Yei Senpaku K. K. de Tokyo (Japon) a appareillé de Lourenço Marques le 1er septembre, et est attendu à Singapour le 19 septembre, à Hong-kong le 22 septembre et à d'autres ports du Japon à partir du 27 septembre.

Comme le souligne la note susmentionnée envoyée le 3 juillet par le Gouvernement du Royaume-Uni, la production de pétaélite en Afrique australe est assurée exclusivement par la Rhodésie et le Sud-Ouest africain, et la production relativement faible du Sud-Ouest africain est normalement exportée par Walvis Bay, sur la côte occidentale de l'Afrique. On soupçonne donc fortement que la pétaélite expédiée de Lourenço Marques est d'origine rhodésienne. C'est pourquoi le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'appeler l'attention des Gouvernements de Singapour et du Japon sur ces chargements pour les aider à s'assurer que l'origine de toute pétaélite qui aurait pu ou qui pourrait être déchargée du "Kyotai Maru" au cours de son présent voyage fait l'objet d'une enquête approfondie, et pour que le Gouvernement du Japon puisse également enquêter sur le transport à bord d'un navire japonais de pétaélite que l'on soupçonne être d'origine rhodésienne.

Si les importateurs de pétaélite affirment que celle-ci n'est pas d'origine rhodésienne, on pense que l'on devrait leur demander de fournir des preuves documentaires de ce qu'ils avancent, par exemple les exemplaires des factures pertinentes, des bulletins d'expédition par chemin de fer des chargements à partir de la mine jusqu'à Lourenço Marques, ainsi qu'un certificat du propriétaire de la mine.

Le Gouvernement du Royaume-Uni a déjà alerté le Gouvernement de Hong-kong et fera connaître séparément les résultats de l'enquête qui sera effectuée sur tout déchargement de pétaélite du "Kyotai Maru" dans ce port."

Comme l'en avait prié le Comité à sa 22ème séance, le Secrétaire général a adressé au Japon et à Singapour une note verbale datée du 30 septembre, transmettant copie de la note du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.

Ces deux gouvernements ont envoyé les réponses suivantes :

a) Dans une note datée du 8 janvier 1970, le Japon a déclaré que le navire avait entré le 4 octobre 1969 dans le port de Nagoya, où une cargaison de pétalite 260 tonnes environ avait été déchargée. Le Gouvernement japonais a demandé à l'importateur de présenter des documents pertinents, certifiant que cette marchandise n'était pas d'origine sud-rhodésienne. En attendant la remise de ces documents, les marchandises en question sont gardées en dépôt en douane.

b) Dans une note datée du 7 octobre 1969, Singapour a déclaré que le navire avait arrivé à Singapour le 17 septembre et était parti pour Hong-kong et Yokohama le 19 septembre. Selon le manifeste en possession du Gouvernement de Singapour, il n'y aurait eu aucune trace de chargement de pétalite à bord de ce navire.

Le 26 septembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé que, selon les autorités de Hong-kong, le navire était arrivé dans ce port le 23 septembre avec, à son bord, un chargement de pétalite à destination de Nagoya.

Comme l'en avait prié le Comité à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé au Japon et à Singapour une note verbale datée du 3 décembre, demandant au Gouvernement japonais s'il se trouvait en mesure de répondre à sa précédente note verbale du 30 septembre et transmettant à Singapour les renseignements fournis par le Gouvernement du Royaume-Uni dans son rapport du 26 septembre (voir par. 4 ci-dessus).

Le Gouvernement de Singapour a déclaré par une réponse datée du 23 décembre que comme le navire avait quitté Singapour le 19 septembre, c'est-à-dire avant l'expiration de la note du Secrétaire général du 30 septembre, les autorités douanières n'avaient pu que se reporter au manifeste en leur possession pour vérifier s'il y avait un chargement de pétalite à bord du navire, en l'absence de tout autre moyen de vérification. Selon ce manifeste, il n'y avait aucune trace de pétalite à bord, mais l'on ne saurait exclure la possibilité qu'un tel chargement ait pu se trouver à bord et ait fait l'objet d'un faux manifeste.

32) Cas No 54. Lépidoilithe - "Ango" : Note du Royaume-Uni datée du 24 octobre 1969

1. Par une note datée du 24 octobre, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements sur le transport de lépidolithe à bord du navire ci-dessus mentionné. Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Comme suite à ses notes du 3 juillet et du 27 août 1969 relatives à la production de minéral de lithium en Afrique australe, le Gouvernement du Royaume-Uni tient à appeler l'attention du Comité sur les renseignements suivants qui, à son avis, sont assez dignes de foi pour justifier une enquête plus approfondie, concernant une violation possible de sanctions du fait de l'exportation de lépidolithe (un minéral de lithium) que l'on pense être d'origine rhodésienne.

Selon ces renseignements, un chargement de lépidolithe a été récemment embarqué à Lourenço Marques sur le navire français "Ango" pour une destination inconnue en France. Le lépidolithe est un polysilicate et peut être décrit de cette manière dans les documents d'expédition. Le navire "Ango", qui appartient à la Compagnie maritime des chargeurs réunis S.A. (Paris), a quitté Lourenço Marques le 28 septembre, officiellement pour Dunkerque.

Ainsi qu'il est souligné dans les notes susmentionnées du Gouvernement du Royaume-Uni datées du 3 juillet et du 27 août, la production de lépidolithe en Afrique australe est limitée à la Rhodésie, au Sud-Ouest africain et au Mozambique. Etant donné que la production relativement faible du Sud-Ouest africain est normalement exportée par Walvis Bay sur la côte occidentale de l'Afrique et que la production du Mozambique est très faible (480 tonnes seulement au cours des dix premiers mois de l'année 1968), il y a de fortes chances pour que tout chargement de lépidolithe effectué à Lourenço Marques soit d'origine rhodésienne.

Le Gouvernement du Royaume-Uni pense donc que le Comité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter ces renseignements à l'attention du Gouvernement français afin de lui permettre d'ordonner une enquête approfondie sur l'origine de tout chargement de lépidolithe que le navire "Ango" pourrait débarquer en cours de route dans des ports français. Il est suggéré que, si les importateurs de lépidolithe affirment que celui-ci n'est pas d'origine rhodésienne, ils soient priés de produire des preuves documentaires du type suggéré dans la note PO 230 SORH (1-2-1) du Secrétaire général en date du 18 septembre 1969. Ces preuves pourraient par exemple être des exemplaires des factures et des bulletins d'expédition par chemin de fer relatifs à l'expédition du chargement sur Lourenço Marques, ainsi qu'un certificat émanant du producteur du lépidolithe en question."

2. Dans une lettre datée du 24 novembre 1969, le représentant de la France a indiqué que le navire "Ango" a effectivement déchargé à Dunkerque, outre 269 cartons de langoustes, 151 sacs de minerai de chrome le 25 octobre et 1 328 sacs du même produit le 30 octobre lors d'une seconde escale. Mais les déclarations d'origine ont été reconnues conformes par le Service des douanes françaises qui a admis le minerai à l'importation comme marchandise d'origine sud-africaine en provenance du Mozambique.

Fonte en gueuses et billes d'acier

33) Cas No 29. "Mare Piceno" : Note du Royaume-Uni datée du 23 juillet 1969

1. Par une note en date du 23 juillet 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a indiqué qu'il avait reçu des renseignements au sujet d'un cas possible de non-application des sanctions concernant l'exportation de fonte en gueuses de Rhodésie. Le texte de la note est reproduit ci-dessous :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu récemment des renseignements au sujet d'un cas possible de non-application des sanctions concernant l'exportation de fonte en gueuses d'origine rhodésienne, renseignements qu'il estime être suffisamment dignes de foi pour justifier un examen plus approfondi.

Selon les renseignements en question, un chargement de fonte en gueuses a été récemment embarqué à Lourenço Marques sur le navire italien 'Mare Piceno'; la fonte en gueuses est probablement d'origine rhodésienne et elle est destinée au Japon.

Le 'Mare Piceno' a appareillé de Lourenço Marques le 9 juillet pour la haute mer. Par la suite, il a été signalé que ce navire avait fait une courte escale à Durban pour réparation. Le navire appartient à la Société Fratelli d'Amico, de Rome, mais il serait affrété actuellement à un tiers dont l'identité n'est pas connue.

Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité pourrait souhaiter prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'appeler l'attention du Gouvernement japonais sur les renseignements ci-dessus afin de l'aider à veiller à ce qu'une enquête approfondie soit menée sur l'origine de toute cargaison de fonte en gueuses qui pourrait être déchargée du 'Mare Piceno' dans des ports japonais. Les importateurs pourraient être invités à présenter des copies des factures et des lettres de voitures correspondant à l'envoi du chargement à Lourenço Marques, ainsi qu'un certificat du producteur de la fonte en gueuses en question.

Le Comité pourrait aussi prier le Secrétaire général de porter le rapport ci-dessus à la connaissance du Gouvernement italien pour lui permettre de procéder à une enquête appropriée concernant le transport, par un navire battant pavillon italien, de la fonte en gueuses qui, d'après les renseignements mentionnés ci-dessus, est d'origine rhodésienne."

2. Comme le Comité l'en avait prié, à sa 19ème séance, le Secrétaire général a envoyé des notes verbales datées du 8 août, aux Gouvernements italien et japonais par lesquelles il leur communiquait le texte de la note du Royaume-Uni et les priait de lui faire connaître leurs observations à ce sujet.

3. Les gouvernements de ces deux pays ont fait parvenir les réponses suivantes :

a) Le Japon, en date du 9 décembre, a indiqué que le navire était arrivé au port de Mizushima le 3 août et au port de Chiba le 14 août, et que l'inspection de la cargaison avait révélé que 13 600 tonnes de fonte en gueuses avaient été débarquées dans chacun de ces ports. Les chargements étaient accompagnés de déclarations d'origine délivrées par la Chambre de commerce de Johannesburg certifiant que les produits en question étaient d'origine sud-africaine. Les autres documents d'importation, y compris les factures, ont également été examinés et comme ces produits ont été reconnus d'origine sud-africaine ils ont été admis à l'importation. Il a été établi d'après les documents pertinents et d'après le témoignage du capitaine que le port d'embarquement de la cargaison en question n'était pas Lourenço Marques mais Durban;

b) L'Italie, en date du 24 novembre, a indiqué que les résultats de l'enquête menée en Italie par les services compétents ont permis d'établir les faits suivants : 1) le navire, qui appartient à la Société Fratelli d'Amico, avait été provisoirement affrété par l'Impala Transport Co. (Pty) Ltd.; 2) le contrat de transport contenait une clause interdisant le transport de produits en provenance de la Rhodésie du Sud; 3) la Société Fratelli d'Amico avait porté à la connaissance des autorités compétentes qu'elle n'était pas en mesure de fournir des renseignements sur la nature de la cargaison qui avait été chargée à Lourenço Marques par la Impala Transport Co. (Pty) Ltd., le 9 juillet. Les autorités administratives compétentes ont saisi le Procureur de la République de cette affaire pour permettre aux autorités judiciaires de poursuivre l'enquête.

4. Comme le Comité l'en avait prié à sa 25ème séance, le Secrétaire général a adressé le 31 décembre une note verbale au Japon, dans laquelle il se référait à la réponse de ce pays en date du 9 décembre (voir par. 3 a) ci-dessus) et il demandait s'il serait possible d'obtenir communication des documents dont ladite réponse faisait état.

5. Comme le Comité l'en avait prié à sa 27ème séance, le Secrétaire général a envoyé le 29 avril des notes verbales aux Gouvernements italien et japonais; en ce qui concerne l'Italie, le Secrétaire général se référait à la réponse de ce pays en date du 24 novembre (voir par. 3 b) ci-dessus) et il le priait de lui

/...

communiquer des renseignements complémentaires; en ce qui concerne le Japon, le Secrétaire général se référait à sa note verbale du 31 décembre et il pria ce pays de lui communiquer des copies des documents dont la réponse du Japon datée du 9 décembre faisait état (voir par. 3 a) ci-dessus).

34) Cas No 70. Exportation de billettes d'acier : Note du Royaume-Uni datée du 16 février 1970

1. Par une note en date du 16 février 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements concernant des arrangements en vue de l'exportation de produits d'acier de la Rhodésie du Sud. Le texte de cette note est reproduit ci-dessous :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni souhaite attirer l'attention du Comité sur les renseignements suivants, qu'il considère comme suffisamment sûrs pour justifier une enquête plus poussée, concernant des arrangements en vue de l'exportation de produits d'acier rhodésien.

Selon ces renseignements, la Société Gétraco Finmetal S.A. (Paris) s'emploie à lancer, avec la Société Leo Raphaely and Sons (Johannesburg), la vente des produits de la Rhodesian Iron Steel Company Ltd. (RISCO) (Salisbury) en dehors de la Rhodésie du Sud. En particulier, la Société Gétraco Finmetal S.A. a maintenant pris des arrangements pour fournir à l'Iranian Rolling Mills Company (Téhéran) environ 30 000 tonnes de billettes d'acier. Ces billettes doivent être produites par la Rhodesian Iron and Steel Company Ltd. et être expédiées en Iran par cargaisons mensuelles en 1970. Les documents commerciaux accompagnant les envois décriront vraisemblablement ces billettes comme étant d'origine sud-africaine.

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité demande au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement iranien pour l'aider à mener une enquête concernant les arrangements par lesquels les billettes d'acier, qui selon les renseignements ci-dessus proviennent de la Rhodésie du Sud, doivent être importées en Iran pour un ressortissant iranien. Si l'on prétend que les billettes d'acier importées d'Afrique du Sud ne sont pas d'origine rhodésienne, le Gouvernement iranien se rappellera peut-être les suggestions contenues dans la note PO 230 SORH (1-2-1) du 18 septembre du Secrétaire général concernant la présentation de preuves attestant l'origine.

Le Comité pourrait également porter les renseignements ci-dessus à la connaissance du Gouvernement français pour l'aider à mener une enquête sur le rôle que joue une société française dans des arrangements visant à développer, au mépris des dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 3 de

/...

la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité, les exportations de marchandises qui, d'après les renseignements ci-dessus, sont d'origine rhodésienne."

2. Comme l'en avait prié le Comité, le Secrétaire général a envoyé à l'Iran, à la suite de consultations officieuses, une note verbale datée du 18 février 1970 dans laquelle il lui transmettait la note du Royaume-Uni et le priait de lui faire parvenir ses observations à ce sujet. Le représentant de la France au Comité a également pris connaissance du contenu de la note du Royaume-Uni.

3. La France a fait parvenir une note verbale datée du 30 avril 1970, dans laquelle il était dit qu'une note serait adressée au Secrétaire général sur cette question mais que d'ores et déjà la Société Gétraco déclarait ignorer jusqu'à l'existence de l'Iranian Rolling Mills Company et n'avoir pu de ce fait participer à un arrangement quelconque entre l'entreprise iranienne et la "RISCO".

Graphite

35) Cas No 38. Graphite - "Kaaoland" : Note du Royaume-Uni datée du 8 septembre 1969

1. Par une note datée du 27 août, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements concernant l'envoi d'un chargement de graphite à bord du navire ci-dessus. Le texte de ladite note est reproduit ci-après :

"1. Le Gouvernement du Royaume-Uni désire attirer l'attention du Comité sur les renseignements suivants concernant un cas possible de non-application des sanctions relatives à l'exportation de graphite rhodésien; à son avis ces renseignements sont assez sûrs pour justifier une enquête plus poussée.

2. Selon ces renseignements, un chargement d'environ 3 000 sacs de graphite a été embarqué récemment à Beira sur le navire sud-africain 'Kaaoland'; ce graphite a été produit en Rhodésie par une société connue sous le nom de Rhodesian German Graphite Ltd. et il est envoyé à la Graphitwerk Kropfmuehl A.G., de Munich.

3. Le 'Kaaoland', qui appartient à South African Lines Ltd., a appareillé de Beira le 21 juillet et doit arriver à Hambourg aux alentours du 9 septembre.

4. Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité voudra peut-être demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne pour l'aider à mener une enquête approfondie sur l'origine de toute cargaison de graphite que le 'Kaaoland' pourrait décharger en cours de route dans les ports de son territoire.

5. Le Comité pourrait également demander au Secrétaire général de porter les renseignements ci-dessus à la connaissance du Gouvernement sud-africain pour lui permettre de procéder à une enquête appropriée sur le transport à bord d'un navire sud-africain de graphite qui, selon les informations ci-dessus, est d'origine rhodésienne."

2. Comme le Comité l'en avait prié à sa 21ème séance, le Secrétaire général a envoyé à la République fédérale d'Allemagne et à l'Afrique du Sud des notes verbales datées du 8 septembre dans lesquelles il leur transmettait la note du Royaume-Uni et il les priait de lui faire parvenir leurs observations à ce sujet.

3. La République fédérale d'Allemagne a répondu le 16 janvier 1970 à la note mentionnée ci-dessus du Secrétaire général, datée du 8 septembre 1969, et aux notes du Secrétaire général datées du 30 septembre 1969 concernant le navire "Tanga" (voir 36), cas No 43, par. 2) et du 5 janvier 1970 concernant les navires "Kaapland", "Transvaal", "Stellenbosch" et "Swellendam" (voir 37), cas No 62, par. 2). Dans sa réponse, la République fédérale d'Allemagne a déclaré qu'elle avait appliqué avec succès les sanctions de l'Organisation des Nations Unies contre la Rhodésie du Sud et pris toutes les mesures législatives nécessaires. De ce fait, le commerce entre la République fédérale d'Allemagne et la Rhodésie du Sud est tombé à moins de 10 p. 100 de son volume et est maintenant presque exclusivement limité à des articles qui ne sont pas compris dans les dispositions relatives aux sanctions ou sont visés par de prétendus "anciens contrats". Tous ces contrats sont expirés, sauf celui qui concerne l'importation de graphite de la Rhodésie du Sud. Des enquêtes ont établi que les cargaisons suspectes de graphite de la Rhodésie du Sud transportées sur les navires mentionnés ci-dessus étaient visées par ce dernier contrat en cours. Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne souhaite toutefois formuler les observations suivantes : le contrat mentionné ci-dessus, conclu en 1964, porte sur des importations à long terme de graphite brut d'une mine de graphite de la Rhodésie du Sud. La société importatrice est la seule à exploiter une mine de graphite dans la République fédérale allemande. Cette société a fait des efforts croissants pour remplacer les importations de graphite de la Rhodésie du Sud par des importations de graphite brut d'URSS, de Tchécoslovaquie, de la République populaire de Chine, de Madagascar et de la Norvège. Toutefois, il ne lui a pas été possible d'éliminer complètement les sources de Rhodésie du Sud. Les graphites bruts cristallins importés doivent être semblables au graphite exploité par la société de la République fédérale d'Allemagne puisqu'il faut les retravailler et les raffiner pour leur donner la compacité voulue. La société est tributaire des importations mentionnées ci-dessus, étant donné que seul ce minerai de Rhodésie du Sud, qu'on ne trouve dans aucun autre pays, peut être mélangé au graphite de la République fédérale d'Allemagne. Le Gouvernement fédéral continuera à aider la compagnie importatrice à diminuer ou même à interrompre ses importations de Rhodésie du Sud.

4. Comme le Comité l'en avait prié à sa 27ème séance, le Secrétaire général a envoyé à la République fédérale d'Allemagne une note verbale datée du 29 avril 1970 dans laquelle il rappelait sa réponse datée du 16 janvier et demandait au Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne de confirmer qu'il avait l'intention d'appliquer entièrement les dispositions de la résolution 253 (1968) (voir aussi 37), cas No 62, par. 4).

36) Cas No 43. Graphite - navire "Tanga" : Note datée du 17 septembre 1969, émanant du Royaume-Uni

1. Par une note datée du 18 septembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il avait reçu des renseignements au sujet d'une cargaison de graphite qui aurait été chargée sur le navire ci-dessus mentionné. Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni, faisant suite à sa note du 27 août 1969, désire porter à l'attention du Comité l'information suivante qu'il considère comme suffisamment sûre pour justifier une nouvelle enquête et qui concerne une nouvelle exportation de graphite rhodésien.

Selon cette information, une cargaison de 3 000 sacs de graphite aurait été récemment chargée à Beira à bord du navire allemand 'Tanga' : ce graphite aurait été produit en Rhodésie par une compagnie dont la raison sociale est Rhodesian German Graphite Ltd. et ce graphite serait destiné à la Graphitwerk Kropfmuehl A.G., Munich.

Le 'Tanga', qui appartient à la Dal Dutche-Afrika Linien G.M.B.H. et Co., Hambourg, a quitté Beira le 10 août et doit arriver à Hambourg le 19 septembre.

Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements susmentionnés à l'attention du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne afin de l'aider à s'assurer que l'origine du graphite qui serait déchargé du 'Tanga' dans des ports de son territoire au cours de son présent voyage fait l'objet d'une enquête approfondie, et pour lui permettre de faire les recherches appropriées au sujet du transport à bord d'un navire allemand de graphite qui, selon les renseignements mentionnés ci-dessus, serait d'origine rhodésienne."

2. Comme l'en a prié le Comité à sa 22ème séance, le Secrétaire général a adressé à la République fédérale d'Allemagne une note verbale datée du 30 septembre lui transmettant copie de la note du Royaume-Uni et la priant de communiquer ses observations.

3. La République fédérale d'Allemagne a fait parvenir sa réponse, datée du 6 octobre. (Voir 35), cas No 38, par. 3).

37) Cas No 62. Graphite - Navires "Transvaal", "Kaapland", "Stellenbosch" et "Swellendam" : Note datée du 22 décembre 1969, émanant du Royaume-Uni

1. Par une note datée du 22 décembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il avait reçu des renseignements au sujet de quatre cargaisons de graphite - représentant probablement environ 1 000 tonnes au total - soupçonnées de provenir de Rhodésie du Sud et destinées à la Graphitwerk Kropfmuehl A.G. Munich, qui auraient été chargées dans le port de Lourenço Marques sur le "Transvaal" le 30 octobre, le "Kaapland" le 8 novembre, le "Stellenbosch" le 23 novembre et le "Swellendam" le 2 décembre. On soulignait dans cette note que l'Afrique du Sud et la Rhodésie du Sud étaient les seuls pays d'Afrique australe à produire et exporter du graphite et que les exportations de graphite sud-africaines étaient négligeables puisqu'elles ne représentaient au total que huit tonnes en 1968 et 20 tonnes au cours du premier semestre de 1969. Le Gouvernement du Royaume-Uni a donc pensé que le Comité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne afin de l'aider dans son enquête sur l'origine de toute cargaison de graphite qui pourrait être déchargée des navires susmentionnés dans les ports de son territoire. Au cas où l'on affirmerait que ce graphite ne provient pas de Rhodésie du Sud, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne voudrait sans nul doute garder présentes à l'esprit les suggestions relatives à la fourniture d'attestations d'origine, suggestions qui figurent dans la note du Secrétaire général datée du 18 septembre. Ces attestations pourraient être, par exemple, les factures et notes d'expédition par chemin de fer de ces cargaisons jusqu'à Lourenço Marques jointes aux certificats fournis par les producteurs du graphite en question.

/...

2. Comme l'en avait prié le Comité, à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé à la République fédérale d'Allemagne une note verbale datée du 5 janvier 1970, lui transmettant copie de la note britannique du 22 décembre et la priant de communiquer ses observations.
3. La République fédérale d'Allemagne a fait parvenir sa réponse, datée du 16 janvier 1970 (voir 35), cas No 38, par. 3).
4. Comme l'en avait prié le Comité à sa 27ème séance, le Secrétaire général a adressé au Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne une seconde note verbale, datée du 29 avril 1970, se référant à sa réponse en date du 16 janvier (voir le cas No 22, par. 3) et lui demandant de confirmer, à propos du quatrième paragraphe de ladite réponse, que le Gouvernement de la République fédérale avait bien l'intention d'appliquer pleinement les dispositions de la résolution 253 (1968).

B. COMMERCE DE TABAC

38) Cas No 4. "Mokaria" : Note du Royaume-Uni datée du 24 janvier 1969

On ne dispose sur cette affaire d'aucun nouveau renseignement à ajouter à ceux qui figurent dans le deuxième rapport (S/9252/Add.1, annexe XI, p. 45 à 48).

39) Cas No 10. "Mohasi" : Note du Royaume-Uni datée du 29 mars 1969

1. Les renseignements antérieurs concernant cette affaire sont contenus dans le deuxième rapport (S/9252/Add.1, annexe XI, p. 48 et 49).
2. Depuis la présentation du deuxième rapport, on a reçu de la Suisse une nouvelle réponse à la note verbale du Secrétaire général datée du 3 avril (voir annexe XI, p. 49, par. 2) contenant les renseignements suivants : selon le rapport en douane pour l'exportation de marchandises zambiennes non contingentées d'après lequel avait été établi le certificat délivré par le consulat de la Suisse à Lourenço Marques le 10 mars pour ladite expédition, les 25 tonnes de tabac non traité étaient d'origine zambienne. Il ressortait des recherches faites auprès du bureau du Haut Commissaire de Zambie à Londres sur le but de ce rapport en douane que la Zambie délivrait des documents de ce genre depuis la déclaration unilatérale d'indépendance de la Rhodésie. On visait par là à éviter toute confusion entre le tabac d'origine zambienne et le tabac d'origine rhodésienne. D'après les fonctionnaires de la régie des tabacs de la Zambie, le rapport en douane pour l'exportation de marchandises zambiennes non contingentées pouvait être considéré comme un certificat d'origine authentique. Le Service des douanes de la Zambie a expliqué que, d'après la législation douanière, par "marchandise non contingentée" on entend toute marchandise mise en vente libre en Zambie une fois remplies les conditions prescrites par la loi; cette catégorie englobe, aux fins d'exportation, toute marchandise cultivée, produite ou manufacturée en Zambie. Le rapport en douane d'après lequel a été établi le certificat susmentionné délivré par le consulat de la Suisse avait en outre été tamponné par le Service des douanes zambien.

40) Cas No 19. "Goodwill" : Note du Royaume-Uni datée du 25 juin 1969

1. Par une note datée du 3 juillet 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a transmis des renseignements concernant une cargaison de tabac transportée par le navire susmentionné. Le texte de cette note est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu récemment des renseignements sur une cargaison de tabac que l'on soupçonne être d'origine rhodésienne et croit ces renseignements suffisamment sûrs pour justifier une enquête. Il semblerait que le navire chypriote 'Goodwill' ait chargé à Beira, avant son départ le 31 mai, environ 1 100 tonnes de tabac rhodésien réparties entre 4 400 caisses et 50 tonneaux.

Le navire appartient à la Goodwill Shipping Company Limited de Nicosie et est déclaré naviguer à destination de l'Europe. On pense que le tabac sera déchargé dans un port d'Europe septentrionale, peut-être Rotterdam (la société hollandaise Transimex N.V. de Rotterdam aurait participé à cette transaction).

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité envisage de porter les renseignements ci-dessus à l'attention des Gouvernements français, belge, néerlandais, allemand, danois, suédois, norvégien et finlandais, afin de leur permettre de se renseigner sur l'origine du tabac que le 'Goodwill' pourrait décharger dans un port de leur territoire et, dans le cas du Gouvernement néerlandais, de lui permettre de vérifier si, comme on l'a laissé entendre, la société Transimex N.V. aurait effectivement cherché à esquiver les sanctions à propos de cette cargaison. Le Comité pourrait également vouloir porter la question à l'attention du Gouvernement chypriote, pour lui permettre de vérifier s'il s'agit bien du transport de tabac rhodésien sur un navire chypriote."

2. Comme suite à la demande formulée par le Comité à sa 16ème séance, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 3 juillet à la Belgique, à Chypre, au Danemark, à la Finlande, à la Norvège, aux Pays-Bas, à la République fédérale d'Allemagne et à la Suède, leur transmettant la note du Royaume-Uni et leur demandant de lui communiquer leurs observations.

3. Des réponses ont été reçues de Chypre, de la Norvège, des Pays-Bas, de la République fédérale d'Allemagne et de la Suède. On trouvera ci-après un résumé desdites réponses :

/...

a) Chypre, dans des réponses datées des 29 juillet et 16 octobre, a indiqué que le Gouvernement chypriote avait pris conscience du fait que faute d'installations techniques il lui était difficile d'établir des faits et d'assurer un contrôle efficace dans des cas tels que l'affaire du 'Goodwill' et qu'en conséquence les services gouvernementaux compétents étudiaient la possibilité de modifier la législation pertinente afin de garantir une application plus efficace des sanctions.

b) La Norvège, dans une réponse datée du 17 septembre, a indiqué que, selon les rapports reçus des autorités compétentes, ledit navire n'avait mouillé dans aucun port norvégien.

c) Les Pays-Bas, dans une réponse datée du 25 juillet, ont indiqué que le 'Goodwill' était effectivement arrivé aux Pays-Bas le 13 juillet. Le navire était passé au bassin à Schiedam à seule fin d'y subir l'inspection réglementaire. Une enquête des autorités néerlandaises avait permis d'établir qu'à son arrivée aux Pays-Bas le navire ne transportait pas de marchandises d'aucune sorte.

d) La République fédérale d'Allemagne, dans une réponse datée du 8 octobre, a indiqué que, d'après les renseignements reçus des services douaniers de Brême et de Hambourg, le navire chypriote 'Goodwill' n'avait fait escale dans aucun port de la République fédérale d'Allemagne.

e) La Suède, dans une réponse datée du 19 août, a fait savoir que ce navire n'avait fait escale dans aucun port suédois.

4. Dans une nouvelle note datée du 3 juillet 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a fait savoir que, lorsque le 'Goodwill' était passé au large de Land's End (Angleterre) le 3 juillet au matin, il avait déclaré au poste côtier qu'il était en route pour Rostock. Le Gouvernement du Royaume-Uni a suggéré que le Gouvernement danois soit invité à envisager la possibilité de demander à la société A. H. Basse de Copenhague d'ordonner au navire de faire escale à Copenhague ou dans un autre port danois afin que l'on procède à un inventaire de sa cargaison.

5. Comme suite à la demande formulée par le Comité après des consultations non officielles, le Secrétaire général a adressé au Danemark une nouvelle note verbale datée du 3 juillet lui transmettant la note du Royaume-Uni et demandant au Gouvernement danois de communiquer ses observations.

/...

6. Une réponse datée du 9 juillet a été reçue du Danemark. Il y était indiqué que, du fait que la législation danoise ne comportait aucune disposition permettant d'ordonner à un navire de faire escale dans un port danois, les autorités danoises avaient demandé si l'affréteur du navire, la société A. H. Basse and Co., de Copenhague, serait prête à ordonner de son plein gré au navire de faire escale dans un port danois. L'affréteur n'avait pas été en mesure de le faire étant donné les frais supplémentaires qui en résulteraient et les demandes d'indemnisation éventuelles. La société A. H. Basse and Co. avait adressé les renseignements et documents suivants aux autorités danoises :

1) Le 28 avril 1969, la société A. H. Basse and Co. avait été pressentie au sujet d'une cargaison de tabac à transporter de Beira à un port de la Baltique. A cette date, cette société disposait du navire "Goodwill" qui était libre à Jeddah et a jugé que, compte tenu de son tonnage et de sa position, ce navire convenait pour transporter la cargaison considérée.

2) Aux termes de la charte-partie à terme conclue entre l'armateur et la société A. H. Basse and Co. (voir copie jointe), tout transport de marchandises en provenance ou à destination de la Rhodésie était interdit.

3) Lorsque la cargaison avait été mise sur le marché, il avait été spécifié qu'elle n'était pas d'origine rhodésienne. Avant d'entamer des négociations avec les chargeurs, la société A. H. Basse and Co. avait stipulé "une garantie du chargeur comme quoi le tabac n'était pas d'origine rhodésienne" et avait demandé qu'une disposition à cet effet figure dans la charte-partie. Les certificats d'origine pour la cargaison entière avaient été mis à la disposition de la société A. H. Basse and Co. et copie en était jointe. On avait également fait tenir à la société A. H. Basse and Co. des exemplaires de tous les connaissements et du manifeste afin d'établir que la cargaison n'était pas d'origine rhodésienne.

4) Enfin, la société A. H. Basse and Co. avait fait savoir aux autorités danoises que, compte tenu de l'encombrement existant dans le port de Rostock, la destination du "Goodwill" avait été modifiée le 5 juillet et que le navire se dirigeait sur Szczecin (Pologne).

7. Une nouvelle lettre datée du 10 juillet 1969 a été reçue du Royaume-Uni, indiquant qu'à cette date ce gouvernement avait reçu des renseignements selon lesquels le "Goodwill" était arrivé au port de Szczecin le 8 juillet..

/...

8. La teneur de la lettre susmentionnée a été communiquée au Gouvernement polonais qui a répondu par un aide-mémoire daté du 7 août selon lequel la cargaison de tabac en question était passée en transit dans le port de Szczecin. Le navire qui la transportait (le "Goodwill") devait à l'origine mouiller dans le port de Rostock mais, vu l'encombrement existant dans ce port, le port de Szczecin avait été choisi comme port de destination par les armateurs danois, à savoir la société A. H. Basse and Co. Le navire était arrivé à Szczecin le 8 juillet et en était reparti le 10 juillet. La cargaison de tabac avait été déchargée puis expédiée vers sa destination initiale. D'après le manifeste et les connaissements, le tabac était d'origine zambienne et malawienne. Des exemplaires des documents pertinents étaient joints à l'aide-mémoire.

9. Une lettre datée du 11 juillet a été reçue du Gouvernement du Royaume-Uni. D'après les informations qu'elle contient, il existait bien des certificats d'origine comme quoi le tabac en question venait de Zambie et du Malawi mais l'authenticité de ces certificats était douteuse. Selon le Gouvernement du Royaume-Uni, les renseignements reçus du Gouvernement danois et du Gouvernement polonais susceptibles de préciser l'origine du tabac en question pourraient être transmis aux Gouvernements de la Zambie et du Malawi, accompagnés d'une requête leur demandant de bien vouloir faire savoir si le tabac considéré était originaire de leurs pays respectifs.

10. Comme suite à la demande formulée par le Comité à sa 18ème séance, le Secrétaire général a adressé au Malawi et à la Zambie une note verbale datée du 23 juillet dans laquelle il leur communiquait une note établie par le Secrétariat contenant les renseignements reçus à cette date en ce qui concerne cette cargaison (renseignements qui figurent aux paragraphes 1 à 9 ci-dessus) et demandait des renseignements permettant d'établir si le tabac considéré était originaire du Malawi ou de la Zambie.

11. Comme suite à la demande formulée par le Comité à sa 21ème séance, le Secrétaire général a adressé à la Pologne une note verbale datée du 8 septembre demandant des renseignements supplémentaires sur les dates auxquelles le tabac a été déchargé à Szczecin et expédié de ce port vers la République fédérale d'Allemagne.

12. Une réponse datée du 15 septembre a été reçue de la Pologne; il en ressortait que le déchargement de la cargaison de tabac du "Goodwill" avait eu lieu entre le 8 et le 10 juillet et que ce navire avait quitté Szczecin le 10 juillet. Les détails relatifs à l'entrée de ce navire dans le port, à la date du déchargement et à la date de départ du navire, figuraient dans la fiche de contrôle jointe à l'aide-mémoire du 7 août. Quant à l'expédition du tabac de Szczecin vers son port de destination, le représentant du destinataire était venu prendre livraison de la cargaison dès l'entrée du navire dans le port de Szczecin et avait pris des mesures afin qu'elle soit transportée par péniche. Ce transport s'était achevé le 24 juillet.

13. Comme suite à une demande également formulée par le Comité à sa 18ème séance, le Secrétaire général a adressé au Malawi et à la Zambie une note verbale datée du 8 septembre transmettant à ces gouvernements une copie de l'aide-mémoire daté du 7 août adressé par la Pologne, ainsi que des copies des documents pertinents.

14. La Zambie a, le 2 octobre, accusé réception de la note verbale susmentionnée et a fait savoir que l'affaire avait été portée à la connaissance des autorités appropriées en Zambie.

15. Comme le Comité l'en avait prié à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé au Malawi et à la Zambie une note verbale datée du 3 décembre par laquelle il a prié ces gouvernements de répondre au plus tôt aux nouvelles questions contenues dans la note du Secrétaire général du 23 juillet (voir par. 10 ci-dessus), en particulier aux questions relatives aux certificats d'origine fournis par le Gouvernement danois.

41) Cas No 26. Transactions portant sur du tabac d'origine sud-rhodésienne : Note du Royaume-Uni datée du 14 juillet 1969

1. Par une note datée du 14 juillet 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements sur des transactions soupçonnées de porter sur du tabac rhodésien. L'on trouvera ci-dessous le texte de la note :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu des renseignements sur des transactions soupçonnées de porter sur du tabac rhodésien, renseignements qu'il estime être suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête plus approfondie.

Selon ces renseignements, la société Verafumos Limited, de Porto Alegre au Brésil, détient d'importantes quantités de tabac pour le nom ou au compte de la Salisbury Tobacco Export Company (PVT) Limited, de Salisbury en Rhodésie du Sud; il en ressort également que ces deux sociétés se sont employées en commun à écouler ce tabac en diverses régions du monde; et que parmi les transactions qui sont actuellement en cours de négociation figurent des ventes possibles au Monopole autrichien du tabac et à la Direction générale du Service d'exploitation industrielle des tabacs et des allumettes, Paris - auxquels on présente sans doute l'origine du tabac comme étant autre que rhodésienne.

Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité envisagera peut-être de prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements ci-dessus à l'attention des Gouvernements autrichien, français et brésilien afin de les aider à vérifier l'origine de ces stocks de tabac."

2. Conformément à la demande exprimée par le Comité à sa 18ème séance, le Secrétaire général a adressé le 22 juillet, à l'Autriche et au Brésil, des notes verbales par lesquelles il leur communiquait la note du Royaume-Uni et les priait de présenter des observations sur celle-ci.
3. L'Autriche, dans une réponse datée du 31 mars 1970, a indiqué que selon les renseignements dont disposent les autorités autrichiennes, 38 tonnes de tabac vierge de Rio Grande avaient été achetées à la société Verafumos Ltd., Porto Alegre, Brésil, pendant la première moitié de 1969. Les autorités autrichiennes ne possèdent aucun autre renseignement sur l'origine du tabac en question. Il convient peut-être d'ajouter qu'aucune autre quantité de tabac n'a été achetée auprès de cette compagnie.
4. Dans une lettre datée du 3 septembre, le représentant permanent de la France auprès de l'Organisation des Nations Unies a fait savoir que, de l'enquête à laquelle se sont livrés les services français, il résulte que le SEITA, seul importateur français de tabac, s'il a été mis effectivement en relations avec la société Verafumos, n'importe en France aucun des produits fabriqués, vendus ou réexportés par celle-ci.

42) Cas No 35. "Montaigle" : Note du Royaume-Uni datée du 13 août 1969

1. Dans une note datée du 13 août, le Gouvernement du Royaume-Uni a fourni des renseignements à propos de la cargaison de tabac chargée sur le navire mentionné ci-dessus. Le texte de cette note était le suivant :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu récemment des renseignements qu'il considère suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête et qui permet de supposer que les sanctions auraient pu être tournées en ce qui concerne les exportations de tabac présumé d'origine rhodésienne.

2. Ces renseignements indiquent que le navire belge 'Montaigle' a chargé à Beira les 17 et 18 juillet 1969 une cargaison de tabac ainsi composée :

- a) 150 barils de tabac à destination d'Anvers, lesquels portaient les inscriptions TE 9/A1/Anvers/No 87/10, TE/9/A/2 Anvers No 1/25, TE/9/Anvers No 1/2 5, TE/9/A1 Anvers No 1/43 44/86.
- b) 7 balles de tabac marquées 'PFO'.
- c) 50 balles de tabac marquées 'TE 1969 NE Anvers'.
- d) Un nombre inconnu de barils de tabac marqués 'TD/103'.
- e) Environ 75 caisses de tabac dont on ignore les inscriptions.

3. On sait que les envois décrits aux alinéas a), b) et c) du paragraphe précédent proviennent du Malawi mais on présume que les envois d) et e) sont d'origine rhodésienne.

4. Le 'Montaigle', qui appartient à la Compagnie maritime belge (Lloyds Royal) S.D. d'Anvers est partie de Beira le 19 juillet. On pense que le navire arrivera à Anvers le 15 août et se rendra ensuite à Rotterdam et à Hambourg.

5. Le Gouvernement du Royaume-Uni propose au Comité de demander au Secrétaire général de l'ONU de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement belge, du Gouvernement des Pays-Bas et du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne en vue de les aider à assurer que l'on procédera à une enquête détaillée sur l'origine de tout tabac autre que celui qui est mentionné ci-dessus aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 2, qui pourrait être déchargé du 'Montaigle' dans des ports situés dans leur territoire au cours de son présent voyage ainsi que pour permettre au Gouvernement belge de procéder aux enquêtes appropriées en ce qui concerne le transport de tabac présumé d'origine rhodésienne à bord d'un navire belge."

2. A la demande du Comité et à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a envoyé le 15 août des notes verbales à la Belgique, à la République fédérale d'Allemagne et aux Pays-Bas, pour leur transmettre la note du Royaume-Uni et les prier de lui faire parvenir leurs observations à cet égard.

3. On a reçu de la Belgique et des Pays-Bas les réponses suivantes :

a) Réponse de la Belgique en date du 5 novembre déclarant que les autorités belges n'ont rien découvert d'irrégulier en ce qui concerne la cargaison transportée par le navire en question;

b) Réponse des Pays-Bas en date du 31 octobre déclarant que le "Montaigle" a fait escale à Rotterdam le 22 août et que les autorités des Pays-Bas ont effectué une enquête détaillée sur la cargaison se trouvant à bord du navire, enquête qui a prouvé que le navire ne transportait pas la cargaison de tabac décrite dans la note du Royaume-Uni.

4. A la suite de la demande formulée par le Comité à sa vingt-troisième séance, le Secrétaire général a envoyé le 3 décembre des notes verbales à la Belgique, à la République fédérale d'Allemagne et aux Pays-Bas; dans le cas de la Belgique il demandait si le navire transportait une quantité quelconque de tabac lorsqu'il est arrivé dans un port belge et quels documents ont été soumis aux autorités belges; dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, il demandait si du tabac transporté sur le "Montaigle" a été importé en République fédérale d'Allemagne et, dans l'affirmative, quels avaient été les résultats des enquêtes sur l'origine du tabac; dans le cas des Pays-Bas, il a demandé si l'on devait interpréter la réponse de ce pays en date du 31 octobre comme signifiant que le navire ne transportait pas de tabac quand il est arrivé dans un port des Pays-Bas et, sinon quelles étaient les inscriptions et le poids des colis de tabac.

5. Les réponses suivantes ont été reçues de la République fédérale d'Allemagne et des Pays-Bas :

a) Réponse de la République fédérale d'Allemagne en date du 19 janvier 1970 dans laquelle il était déclaré que, selon les enquêtes menées par les autorités douanières de la République fédérale, le navire n'a pas déchargé de tabac à Hambourg;

b) Réponse des Pays-Bas, en date du 10 mars 1970, confirmant les renseignements fournis dans leur note précédente du 31 octobre (voir ci-dessus, l'alinéa b) du paragraphe 3) et dans laquelle il était dit que, dans ces conditions et étant donné les intérêts des Pays-Bas et les intérêts étrangers en matière de commerce et de transports maritimes, le Gouvernement des Pays-Bas ne pensait pas qu'il lui appartenait de fournir des renseignements sur la nature de la cargaison effectivement transportée par le navire en question.

6. A la suite de la demande formulée par le Comité à sa 27ème séance, le Secrétaire général a envoyé le 29 avril des notes verbales à la Belgique et aux Pays-Bas, se référant quant à la Belgique à sa note précédente du 3 décembre (voir ci-dessus le paragraphe 4) et demandant si le navire en question transportait une cargaison de tabac comme il était indiqué dans la note du Royaume-Uni en date du 13 août et, dans ce cas, où et à quelle date la cargaison a été débarquée et, dans le cas des Pays-Bas, demandant si leur réponse du 17 mars signifiait qu'aucune cargaison de tabac, telle qu'elle est décrite dans la note du Royaume-Uni en date du 13 août, n'a été chargée sur le navire à Beira ni transportée par ce dernier au cours de son voyage d'Afrique australe en Europe occidentale en juillet et en août 1969 ou si cette note n'avait trait qu'au tabac qui se trouvait à bord ou qui a été débarqué du navire lorsqu'il est arrivé à Rotterdam.

C. EXPORTATION DE MAÏS

43) Cas No 18. Exportation de maïs : Note du Royaume-Uni en date du 20 juin 1969

1. Dans une note datée du 20 juin 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements sur la récolte de maïs en Rhodésie du Sud sous la la forme suivante :

"1. La Rhodésie du Sud a toujours été un exportateur net de maïs. Depuis la déclaration illégale d'indépendance et à la suite des efforts faits par le régime pour encourager la diversification agricole afin de compenser la réduction des exportations de tabac résultant des sanctions, la surface plantée en maïs a sensiblement augmenté. Selon les renseignements reçus par le Gouvernement du Royaume-Uni, des quantités considérables de maïs rhodésien ont été exportées en 1967 et 1968, surtout dans le Proche-Orient et l'Extrême-Orient. Comme la récolte de maïs 1968-1969 a été exceptionnellement abondante en Rhodésie, il est vraisemblable que ce pays pourra exporter plus de maïs que jamais en 1969 et qu'il s'efforcera de vendre ce maïs aux mêmes pays, bien que l'importation de ce produit dans les territoires des Etats Membres de l'ONU et son transport sur des navires enregistrés dans ces pays aient été interdits depuis l'adoption par le Conseil de sécurité de sa résolution 253, du 29 mai 1968.

2. Le Gouvernement du Royaume-Uni a de bonnes raisons de croire que, comme dans le cas du tabac rhodésien, une grande partie de l'excédent de maïs de la Rhodésie a été exportée mais que l'on a prétendu qu'il provenait du Mozambique. A l'appui de cette thèse, on peut mentionner les différences évidentes entre le tonnage du maïs exporté du Mozambique, indiqué dans les statistiques officielles du Mozambique et celui des importations de maïs provenant du Mozambique, qui figure dans les statistiques commerciales de certains pays importateurs.

3. Dans l'annuaire de la FAO sur la production agricole en 1967, on estime la production annuelle de maïs au Mozambique pendant la période 1964-1966 à environ 150 000 tonnes. Dans une bonne année, comme en 1967, cette production aurait pu atteindre 175 à 200 000 tonnes. Selon le bulletin mensuel de statistique du Mozambique (Boletim mensal) le Mozambique a exporté au Portugal 15 673 tonnes métriques de maïs en 1967 et 74 599 tonnes métriques pendant les six premiers mois de 1968. Sur ce total, le Portugal a importé 51 774 tonnes métriques, les Pays-Bas 10 861 tonnes métriques et la République arabe unie 11 964 tonnes métriques. Toutefois, les statistiques officielles commerciales japonaises indiquent que 144 903 tonnes métriques de maïs du Mozambique ont été importées au Japon en 1967 et 130 914 tonnes métriques pendant les six premiers mois de 1968. De même, les statistiques officielles de la République arabe unie

indiquent que 104 703 tonnes métriques de maïs du Mozambique ont été importées en 1967 et 186 598 tonnes métriques pendant la période allant de juillet 1967 à juin 1968 (on ne dispose pas encore de statistiques relatives aux importations de maïs du Mozambique en République arabe unie pendant les six premiers mois de 1968).

4. Le Gouvernement du Royaume-Uni propose au Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité de demander au Secrétaire général d'appeler l'attention des Etats Membres de l'ONU ou des institutions spécialisées sur les différences entre le tonnage des exportations de maïs du Mozambique telles qu'il est indiqué dans les statistiques officielles fournies par le Mozambique et celui des importations de ce maïs qui figure dans les statistiques commerciales de certains pays importateurs, afin de leur indiquer que du maïs rhodésien pourrait être importé dans leur territoire sous le prétexte qu'il provient prétendument du Mozambique.

5. Le Gouvernement du Royaume-Uni a proposé de plus que le Comité invite le Secrétariat à faire une étude des exportations de maïs provenant de pays d'Afrique australe, telles qu'elles figurent dans leurs statistiques publiées et des importations de maïs de ces pays, telles qu'elles figurent dans les statistiques des pays importateurs, afin de déterminer si le maïs de la Rhodésie est encore exporté, en violation des sanctions et, dans l'affirmative, quel est leur tonnage."

2. A la suite de la demande formulée par le Comité à sa 16ème séance, le Secrétaire général a envoyé le 10 juillet une note verbale à tous les Etats Membres ou aux membres des institutions spécialisées pour leur transmettre la note du Royaume-Uni et les prier de soumettre leurs observations à cet égard.

3. Des réponses ont été reçues des pays suivants :

- | | |
|----------------|-------------------------------------|
| 1. Argentine | 15. Mexique |
| 2. Australie | 16. Nouvelle-Zélande |
| 3. Autriche | 17. Pays-Bas |
| 4. Brésil | 18. Philippines |
| 5. Birmanie | 19. Pologne |
| 6. Cambodge | 20. République fédérale d'Allemagne |
| 7. Canada | 21. Sierra Leone |
| 8. Colombie | 22. Soudan |
| 9. Chypre | 23. Suède |
| 10. Danemark | 24. Suisse |
| 11. Irlande | 25. Thaïlande |
| 12. Jamaïque | 26. Trinité-et-Tobago |
| 13. Kenya | 27. Venezuela |
| 14. Mauritanie | 28. URSS |

Dans leurs réponses, l'Argentine, l'Australie, la Birmanie, le Brésil, le Canada, Chypre, la Colombie, le Danemark, la Jamaïque, le Kenya, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, les Philippines, la Pologne, la Suède, la Thaïlande, la Trinité-et-Tobago, le Venezuela et l'URSS ont déclaré soit qu'ils n'importaient pas de maïs, soit qu'ils n'entretenaient pas de relations commerciales avec la Rhodésie du Sud. La République fédérale d'Allemagne, l'Irlande et la Mauritanie se sont bornés à accuser réception de la note verbale du Secrétaire général. Le Cambodge a déclaré qu'il n'avait aucune observation à formuler.

On trouvera ci-dessous un résumé des autres réponses :

a) Dans une note datée du 2 octobre, l'Autriche a déclaré que les statistiques commerciales officielles de l'Autriche indiquent que 246,5 tonnes de maïs ont été importées du Mozambique en 1968 et qu'aucun maïs de cette origine n'a été importé en 1969. A la suite des mesures prises par le Gouvernement autrichien en application de la résolution 253 (1968) les importations de maïs du Mozambique ont été tellement réduites qu'il semble inutile de prendre de nouvelles mesures à cet égard.

b) Dans une note datée du 2 décembre, la République fédérale d'Allemagne a déclaré qu'elle n'avait pas importé de maïs de Rhodésie du Sud pendant la période 1968-1969 et que les importations de maïs du Mozambique étaient presque négligeables si on les compare au tonnage total des importations de maïs en République fédérale. En pratique, on peut donc considérer comme sans fondement l'hypothèse selon laquelle du maïs, provenant prétendument du Mozambique, aurait pu être importé de Rhodésie du Sud.

c) Dans une note datée du 10 septembre, les Pays-Bas ont déclaré qu'ils n'avaient pas importé de maïs du Mozambique en 1965 et 1966 ni pendant les six premiers mois de 1969 : 5 623 tonnes de maïs avaient été importées en décembre 1967 et 11 564 en 1968. Malgré quelques petites différences entre ces chiffres et ceux qui figurent dans la note du Royaume-Uni, il n'y avait aucune raison de croire que les importations de maïs du Mozambique aux Pays-Bas auraient pu être d'origine rhodésienne. Les Pays-Bas n'ont pas importé de maïs rhodésien depuis l'adoption de la résolution 253 (1968) ni pendant les années précédentes, lorsque de telles importations n'étaient pas encore interdites. Sur le tonnage

total des importations de maïs aux Pays-Bas, qui est de plus de deux millions de tonnes par an, le maïs dit blanc cultivé en Rhodésie du Sud, n'a représenté que de très petites quantités.

d) Dans une note datée du 29 septembre, la Sierra Leone a déclaré qu'elle avait pris les mesures appropriées pour appeler l'attention des autorités compétentes sur toute violation éventuelle des sanctions par des moyens détournés et pour appeler immédiatement l'attention du Comité le cas échéant.

e) Dans une note datée du 8 août, le Soudan a déclaré que le Gouvernement du Royaume-Uni doit s'efforcer, ainsi que les autres Membres de l'ONU, de trouver un remède approprié à la situation en Rhodésie. Il est maintenant plus qu'évident que les sanctions n'ont servi à rien. Il est en conséquence inutile d'appeler l'attention des Membres de l'ONU sur les différences qui existent entre le tonnage des exportations de maïs du Mozambique, tel qu'il est indiqué dans les statistiques officielles du Mozambique et les importations de ce maïs telles qu'elles sont enregistrées dans les statistiques commerciales de certains pays importateurs. Comme les sanctions ne s'appliquent pas en fait à l'Afrique du Sud, il était inévitable que le régime illégal de la Rhodésie trouve un moyen ou un autre de satisfaire tous ses besoins. Le Gouvernement soudanais a déclaré à maintes reprises que les mesures permettant de remédier à la situation sont énoncées aux Articles 41 et 42 de la Charte. Le Gouvernement soudanais est dans l'obligation d'aider le peuple du Zimbabwe matériellement et autrement dans la lutte qu'il mène pour son autonomie et pour que le pouvoir soit exercé par la majorité.

f) Dans une note datée du 14 août, la Suisse a déclaré qu'elle avait importé 1 195 tonnes de maïs d'Afrique du Sud en 1967, 699 tonnes en 1968 et aucun maïs pendant les six premiers mois de 1969. Elle n'a pas importé de maïs de Rhodésie en 1967 et 1968 ni pendant les six premiers mois de 1969 et elle a importé 106 tonnes de maïs du Mozambique en 1967, 827 tonnes en 1968 et aucun maïs pendant les six premiers mois de 1969. Le tonnage global des importations de maïs en Suisse en 1967 a été de 229 000 tonnes, dont 71 000 tonnes provenant de France, 40 000 tonnes d'Argentine et 13 000 tonnes de Roumanie. Les quantités restantes sont insignifiantes et proviennent de quatre pays, dont l'Afrique du Sud et le Mozambique. Le maïs importé de ce dernier pays ne représente que 0,05 p. 100

du total des importations de maïs. En 1968, la Suisse a importé 180 000 tonnes de maïs. Les principaux pays fournisseurs ont été la France (146 000 tonnes), l'Argentine (23 000 tonnes) et les Etats-Unis (7 000 tonnes), le reste était divisé entre quatre pays, y compris l'Afrique du Sud et le Mozambique. Le Mozambique a fourni 0,46 p. 100 du total des importations de maïs de la Suisse en 1968.

4. A la 27ème séance du Comité, le représentant du Royaume-Uni a fait une déclaration relative à la différence entre le tonnage enregistré des exportations de maïs du Mozambique et celui de sa production estimée et les importations d'autres pays. On a mentionné ces différences dans les paragraphes 17 à 21 de la note statistique datée du 9 janvier 1970 (voir l'annexe I). Si l'on se fonde sur les chiffres indiqués dans cette note, il semblerait que la production de maïs du Mozambique soit passée de 150 000 tonnes en 1965 à 322 000 tonnes en 1968, la consommation locale étant dans les deux cas d'environ 200 000 tonnes. Une augmentation de 100 p. 100 en quatre ans peut paraître raisonnable, étant donné les rendements élevés que fournissent les nouvelles variétés de maïs hybride, mais cela n'explique pas comment les importations totales du Mozambique dans les pays importateurs ont atteint 509 000 tonnes en 1968 - c'est-à-dire presque 400 000 tonnes de plus que le tonnage officiel des exportations du Mozambique. Il est possible que les statistiques officielles du Mozambique ne soient pas entièrement exactes étant donné qu'elles ne mentionnent par exemple aucune exportation de maïs au Japon mais il est fort douteux que la production de maïs du Mozambique ait augmenté si rapidement qu'il dispose de l'excédent de tonnage mentionné par les pays importateurs dans le tableau VI de la note statistique.

A la suite de la demande formulée par le Comité à sa 27ème séance, le Secrétaire général a envoyé le 7 mai 1970 des notes verbales aux pays dont la liste figure dans le tableau VI et qui n'avaient pas répondu à la note verbale précédente du Secrétaire général, en date du 10 juin 1969 (c'est-à-dire la Belgique, le Japon, l'Italie, le Luxembourg, le Portugal et la République arabe unie) et contenant une copie de la déclaration faite par le représentant du Royaume-Uni (voir ci-dessus le paragraphe 4) ainsi qu'une copie du tableau VI de la note statistique (voir l'annexe I) les priant de soumettre leurs observations

et de s'informer si des enquêtes sur l'origine du maïs en question sont en cours.

6. Conformément à une autre demande formulée par le Comité à sa 27ème séance, le Secrétaire général a envoyé le 7 mai 1970 une note verbale au Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture dans laquelle il lui transmettait une copie de la déclaration du Royaume-Uni et de la note statistique du 9 janvier et le priait d'envoyer des renseignements sur la culture de nouvelles variétés de maïs hybride au Mozambique et leur rendement.

44.) Cas No 39. "Fraternity" : Note du Royaume-Uni datée du 27 août 1969

1. Par une note datée du 27 août 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements au sujet d'un chargement de maïs embarqué sur ce navire. La teneur de la note est la suivante :

"1. Le Gouvernement du Royaume-Uni, dans sa note du 20 juin, avait indiqué les raisons pour lesquelles il pensait qu'une grande partie de la récolte excédentaire de maïs rhodésien de 1967 et 1968 avait été exportée sous une fausse appellation et que des tentatives seraient probablement faites pour exporter, sous une fausse appellation, une partie de l'excédent de la récolte de maïs de 1969 vers des pays situés en dehors de l'Afrique australe.

2. Le Gouvernement du Royaume-Uni a maintenant reçu, de sources commerciales, des renseignements selon lesquels un chargement de maïs soupçonné d'être d'origine rhodésienne a été récemment embarqué à Beira sur le navire 'Fraternity'. Ce navire, dont l'armateur est la Fraternity Shipping Corporation, de Monrovia (Libéria), devrait arriver dans des ports japonais au début de septembre.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité prie le Secrétaire général de l'ONU de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement japonais afin de l'aider à entreprendre une enquête approfondie sur l'origine de tout maïs qui viendrait à être débarqué du 'Fraternity' dans des ports japonais. Le Comité voudra peut-être aussi prier le Secrétaire général de porter les renseignements ci-dessus à la connaissance du Gouvernement libérien pour lui permettre d'effectuer une enquête sur le transport, par un navire battant pavillon libérien, de maïs qui, selon les renseignements mentionnés ci-dessus, est soupçonné d'être d'origine rhodésienne.

4. Dans le cas où les importateurs du maïs prétendraient qu'il n'est pas d'origine rhodésienne, le Gouvernement du Royaume-Uni suggère qu'on leur demande de présenter à l'appui de leurs dires des preuves documentaires, par exemple des copies des factures et lettres de voiture y afférentes relatives à l'expédition du chargement au port d'embarquement, accompagnées d'un certificat du producteur du maïs en question et de certificats sanitaires et phytosanitaires appropriés."

2. Conformément à une demande formulée par le Comité, à sa 21ème séance, le Secrétaire général a adressé des notes verbales, datées du 8 septembre, aux Gouvernements japonais et libérien, par lesquelles il leur transmettait le texte de la note du Gouvernement du Royaume-Uni et les priait de lui communiquer leurs observations à ce sujet.

3. Dans sa réponse en date du 22 décembre, le Japon a indiqué que les navires "Fraternity", "Galini", "Santa Alexandra" et "Zeno" avaient mouillé aux ports de Kobe, Kinuura (Nagoya), Shimizu, Yokkaichi et Nagoya, où ils avaient déchargé leur cargaison. Les résultats de l'enquête menée par le Gouvernement japonais sont les suivants :

1) Aux ports susvisés, le Fraternity a déchargé 14 000 tonnes de maïs, le Galini, 15 000 tonnes, le Santa Alexandra 15 000 tonnes et le Zeno 15 500 tonnes. Toutes les cargaisons étaient accompagnées de documents d'importation, et notamment de factures, de certificats d'origine émis par la Chambre de commerce de Beira, de certificats sanitaires et de certificats définitifs de poids et quantité émis par le Bureau du Gouverneur du Portugal au Mozambique, tous ces documents apportant la preuve que ces marchandises provenaient du Mozambique;

2) Le Japon importe du maïs du Mozambique mais il n'en a jamais importé de Rhodésie du Sud même avant l'application des sanctions économiques;

3) Au vu de ces renseignements, il a été estimé que les marchandises provenaient du Mozambique à l'origine et leur importation a été autorisée.

4. Pour la réponse du Libéria, voir 47), cas No 49.

45) Cas No 44. "Galini" : Note du Royaume-Uni datée du 18 septembre 1969

1. Par une note datée du 18 septembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements au sujet d'un chargement de maïs embarqué sur ce navire. La teneur de la note est la suivante :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni, comme suite à sa note du 27 août, tient à signaler qu'il a reçu récemment des renseignements, qui lui semblent suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête, au sujet d'une nouvelle exportation de maïs d'origine rhodésienne.

Selon ces renseignements, un chargement de maïs en question a été récemment embarqué à Beira sur le navire 'Galini'. Ce navire, dont l'armateur est la Galini Cia., S.A., de Panama, et qui bat pavillon grec, a quitté Beira le 3 septembre à destination du Japon.

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité prie le Secrétaire général de l'ONU de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement japonais afin de l'aider à entreprendre une enquête approfondie sur l'origine de tout maïs qui viendrait à être débarqué du 'Galini' dans des ports japonais. Le Comité voudra peut-être aussi prier le Secrétaire général de porter les renseignements ci-dessus à la connaissance des Gouvernements panaméen et grec pour leur permettre d'effectuer une enquête sur le transport, par un navire appartenant à un armateur panaméen et battant pavillon grec, de maïs qui, selon les renseignements mentionnés ci-dessus, est soupçonné d'être d'origine rhodésienne.

Dans le cas où les importateurs du maïs prétendraient qu'il n'est pas d'origine rhodésienne, le Gouvernement du Royaume-Uni suggère qu'on leur demande de produire à l'appui de leurs dires des preuves documentaires, par exemple des copies des factures et lettres de voiture y afférentes relatives à l'expédition du chargement jusqu'au port d'embarquement, accompagnées d'un certificat du producteur du maïs en question et de certificats sanitaires et phytosanitaires appropriés."

2. Conformément à une demande formulée par le Comité, à sa 22ème séance, le Secrétaire général a adressé des notes verbales, datées du 30 septembre, aux Gouvernements grec, japonais et panaméen, par lesquelles il leur transmettait le texte de la note du Gouvernement du Royaume-Uni et les priait de lui communiquer leurs observations à ce sujet.

3. La Grèce et le Japon ont fait parvenir les réponses ci-après :

a) La Grèce, dans une note datée du 26 novembre, a adressé des exemplaires du connaissance afférent ainsi que des certificats d'origine attestant que la cargaison en question provenait du Mozambique à l'origine;

b) Pour la réponse du Japon en date du 22 décembre, voir 44) cas No 39, paragraphe 3).

46) Cas No 47. "Santa Alexandra" : Note du Royaume-Uni datée du 24 septembre 1969

1. Par une note datée du 24 septembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements au sujet d'un chargement de maïs embarqué sur ce navire. La teneur de la note est la suivante :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni, comme suite à ses notes des 27 août et 18 septembre, tient à signaler qu'il a reçu récemment des renseignements, qu'il considère comme suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête, au sujet d'une autre exportation de maïs d'origine rhodésienne.

Selon ces renseignements, un chargement du maïs en question a été récemment embarqué à Beira sur le navire 'Santa Alexandra'. Ce navire, dont l'armateur est la Shipping Developments Corp., S.A., de Panama, et qui bat pavillon grec, a quitté Beira le 8 septembre à destination du Japon.

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité prie le Secrétaire général de l'ONU de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement japonais afin de l'aider à entreprendre une enquête approfondie sur l'origine de tout maïs qui viendrait à être débarqué du Santa Alexandra dans des ports japonais. Le Comité voudra peut-être aussi prier le Secrétaire général de porter les renseignements ci-dessus à la connaissance des Gouvernements panaméen et grec pour leur permettre d'effectuer une enquête sur le transport, par un navire appartenant à un armateur panaméen et battant pavillon grec, de maïs qui, d'après les renseignements mentionnés ci-dessus, est soupçonné d'être d'origine rhodésienne.

Dans le cas où les importateurs de maïs prétendraient qu'il n'est pas d'origine rhodésienne, le Gouvernement du Royaume-Uni suggère qu'on leur demande de présenter à l'appui de leurs dires des preuves documentaires, par exemple des copies des factures et lettres de voiture y afférentes relatives à l'expédition du chargement vers le port d'embarquement, accompagnées d'un certificat du producteur du maïs en question et de certificats sanitaires et phytosanitaires appropriés."

2. Conformément à une demande formulée par le Comité, à sa 22ème séance, le Secrétaire général a adressé des notes verbales, datées du 30 septembre, aux Gouvernements grec, japonais et panaméen, par lesquelles il leur transmettait le texte de la note du Gouvernement du Royaume-Uni et les priait de lui communiquer leurs observations à ce sujet.

3. La Grèce et le Japon ont fait parvenir les réponses ci-après :

a) La Grèce, dans une note datée du 6 octobre a indiqué que la note du Secrétaire général et la pièce jointe avaient été portées à l'attention des autorités grecques qui avaient ouvert une enquête sur l'affaire;

b) Pour la réponse du Japon en date du 22 décembre, voir 44) cas No 39, paragraphe 3.

47) Cas No 49. "Zeno" : Note du Royaume-Uni datée du 26 septembre 1969

1. Par une note datée du 26 septembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements au sujet d'un chargement de maïs embarqué sur ce navire. La teneur de la note est la suivante :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni, comme suite à ses notes précédentes relatives aux expéditions de maïs rhodésien embarquées sur le 'Fraternity', le 'Galini' et le 'Santa Alexandra', désire informer le Comité qu'il a reçu récemment des renseignements suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête sur l'expédition d'un nouveau chargement de maïs présumé être d'origine rhodésienne.

Selon ces renseignements, le chargement de maïs en question a été récemment embarqué à Beira sur le navire 'Zeno'. Ce navire, dont l'armateur est la Malaya Cia. Nav. S.A., de Panama, et qui bat pavillon libérien, a quitté Beira le 16 septembre à destination de ports japonais.

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité prie le Secrétaire général de l'ONU de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement japonais afin de l'aider à entreprendre une enquête approfondie sur l'origine de tout maïs qui viendrait à être débarqué du 'Zeno' dans des ports japonais. Il suggère aussi que le Comité prie le Secrétaire général de porter les renseignements ci-dessus à la connaissance des Gouvernements panaméen et libérien pour leur permettre d'effectuer une enquête sur le transport, par un navire appartenant à un armateur panaméen et battant pavillon libérien, de maïs qui, d'après les renseignements mentionnés ci-dessus, est soupçonné d'être d'origine rhodésienne.

Dans le cas où les importateurs du maïs prétendraient qu'il n'est pas d'origine rhodésienne, le Gouvernement du Royaume-Uni suggère qu'on leur demande de présenter à l'appui de leurs dires des preuves documentaires, par exemple des copies des factures et lettres de voiture y afférentes relatives à l'expédition du chargement au port d'embarquement, accompagnées d'un certificat du producteur du maïs en question et de certificats sanitaires et phytosanitaires appropriés."

2. Conformément à une demande formulée par le Comité, à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé des notes verbales, datées du 26 novembre, aux Gouvernements japonais, libérien et panaméen, par lesquelles il leur transmettait le texte de la note du Gouvernement du Royaume-Uni et les priait de lui communiquer leurs observations à ce sujet.

3. Le Japon et le Libéria ont fait parvenir les réponses ci-après, datées respectivement du 22 décembre (voir cas No 39, par. 3) et du 15 avril : les autorités ont ouvert une enquête approfondie pour vérifier les allégations concernant la cargaison de maïs des navires libériens et cette enquête est encore en cours. Elles ont attiré l'attention sur les clauses figurant dans l'avenant au contrat d'affrètement (joint en annexe) du navire "Zeno", clauses spécifiant, qu'aux termes du contrat d'affrètement, aucune cargaison provenant de Rhodésie du Sud ne pouvait être embarquée. Le Secrétaire général sera tenu au courant de tous renseignements supplémentaires obtenus.

48) Cas No 56. "Julia L." : Note du Royaume-Uni datée du 13 novembre 1969

1. Par une note datée du 13 novembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements au sujet d'un chargement de maïs embarqué sur ce navire. La teneur de la note est la suivante :

"1. Le Gouvernement du Royaume-Uni, comme suite à ses notes précédentes concernant les expéditions de maïs rhodésien sur le 'Fraternity', le 'Galini', le 'Santa Alexandra' et le 'Zeno', tient à porter à l'attention du Comité les renseignements suivants, qu'il considère comme suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête sur la possibilité d'une violation des sanctions, et qui concernent l'exportation d'un nouvel envoi de maïs soupçonné d'être d'origine rhodésienne.

2. Selon ces renseignements, un chargement du maïs en question a été récemment embarqué à Beira sur le navire 'Julia L.'. Ce navire, dont l'armateur est la Elmotores Inc., de Monrovia (Libéria), a quitté Beira le 28 octobre à destination de ports japonais.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité prie le Secrétaire général de l'ONU de porter les renseignements ci-dessus à la connaissance du Gouvernement japonais afin de l'aider à entreprendre une enquête sur l'origine de tout maïs qui viendrait à être débarqué du 'Julia L.' dans des ports japonais.

4. Dans le cas où les importateurs du maïs en question prétendraient qu'il n'est pas d'origine rhodésienne, le Gouvernement japonais gardera sans doute présentes à l'esprit les suggestions relatives aux preuves documentaires à présenter, qui figuraient dans la note PO 230 SORH (1-21) du Secrétaire général, en date du 18 septembre 1969.

5. Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité prie aussi le Secrétaire général de porter les renseignements ci-dessus à la connaissance du Gouvernement libérien pour lui permettre d'effectuer une enquête sur le transport, par un navire battant pavillon libérien, de maïs qui, selon les renseignements ci-dessus, est soupçonné d'être d'origine rhodésienne."

2. Conformément à une demande formulée par le Comité, à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé des notes verbales, datées du 26 novembre, aux Gouvernements japonais et libérien, par lesquelles il leur transmettait le texte de la note du Gouvernement du Royaume-Uni et les priait de lui communiquer leurs observations à ce sujet.

3. Dans sa réponse en date du 22 décembre, le Japon a signalé que le navire avait mouillé dans le port de Kinuura (Nagoya) le 20 novembre, et dans le port de Yokkaichi, le 26 novembre. Les résultats de l'enquête menée par le Gouvernement japonais étaient les suivants :

1) Dix mille tonnes environ de maïs ont été déchargées du navire à Kinuura et 14 000 tonnes environ à Yokkaichi. Les cargaisons étaient accompagnées de documents d'importation, et notamment de factures, de certificats d'origine émis par la Chambre de commerce de Beira ainsi que de certificats sanitaires et de certificats de désinfection émis par le Bureau du Gouverneur du Portugal au Mozambique, tous documents apportant la preuve que les marchandises en question provenaient du Mozambique à l'origine.

2) Le Japon importe du maïs du Mozambique mais il n'en a jamais importé de Rhodésie du Sud, même avant l'application des sanctions économiques.

3) Au vu de ce qui précède, les autorités ont estimé que les marchandises en question provenaient du Mozambique à l'origine et en ont autorisé l'importation.

4) Pour la réponse du Libéria, voir 47), cas No 49.

49) Cas No 63. "Polyxene C" : Note du Royaume-Uni en date du 24 décembre 1969

1. Dans une note datée du 24 décembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé que le navire "Polyxene C" appartenant à la compagnie panaméenne Atlanta Maritima S.A. et immatriculé en Grèce avait récemment embarqué dans des ports de l'Afrique orientale portugaise, un chargement de maïs et de graines de coton

sud-rhodésien. Le navire a quitté Beira le 13 décembre à destination de Lourenço Marques, d'où il a appareillé le 17 décembre, officiellement pour le Japon. Le Gouvernement du Royaume-Uni pensait que le Comité pourrait demander au Secrétaire général de porter les renseignements susmentionnés à l'attention du Gouvernement japonais, afin de l'aider dans son enquête sur l'origine de tout chargement de maïs et de graines de coton que ce navire pourrait débarquer dans des ports de son territoire en cours de route. Si les importateurs du maïs et des graines de coton en question affirment que celui-ci n'est pas d'origine sud-rhodésienne, le Gouvernement japonais tiendrait bien entendu compte des suggestions relatives aux preuves d'origine contenues dans la note du Secrétaire général en date du 18 septembre 1969. Par ailleurs, il était suggéré que le Comité devait également demander au Secrétaire général de porter à la connaissance des Gouvernements de la Grèce et de Panama les informations ci-dessus, pour qu'ils puissent enquêter sur le transport, à bord d'un navire appartenant à une société panaméenne et immatriculé en Grèce, de maïs et de graines de coton qui, selon ces informations, serait d'origine sud-rhodésienne.

2. A la demande du Comité, et à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé des notes verbales, datées du 5 janvier 1970, à la Grèce, au Japon et à Panama, par lesquelles il leur transmettait le texte de la note du Royaume-Uni et les priait de lui communiquer leurs observations à ce sujet.

3. Les réponses suivantes ont été reçues :

a) La Grèce a indiqué, dans une note verbale en date du 16 février 1970, que d'après les documents présentés aux autorités grecques, la cargaison de maïs et de graines de coton transportée par le navire provenait à l'origine du Mozambique. Le Gouvernement grec a tenu à insister sur le fait que les enquêtes menées récemment au sujet d'affaires analogues n'avaient révélé jusqu'à présent aucune violation de la réglementation nationale en vigueur qui interdit notamment le transport à bord de navires grecs de marchandises ou de produits d'origine sud-rhodésienne. Les autorités grecques ont estimé qu'il serait souhaitable d'examiner et d'apprécier de manière plus approfondie les renseignements communiqués au Comité de façon à n'ouvrir une enquête qu'à propos d'affaires pour lesquelles on dispose d'éléments de preuve suffisamment sérieux. Par ailleurs les autorités grecques aimeraient que les résultats des enquêtes menées par les autorités du pays de destination leur soient communiquées afin de les aider à clore leur propre enquête.

Dans une autre note verbale datée du 17 mars 1970, la Grèce a transmis les connaissements indiquant que les cargaisons en question provenaient à l'origine du Mozambique, documents auxquels était joint le texte des "Clauses d'avenant" aux termes desquelles les affréteurs avaient renoncé à charger à bord du navire toute cargaison d'origine sus-rhodésienne.

b) Le Japon a indiqué dans une note verbale datée du 13 février 1970, que ce navire était entré dans le port de Chiba le 13 janvier et qu'il avait ensuite mouillé à Yokohama, Yokkaichi et Osaka. Une enquête avait été ouverte à propos des cargaisons de maïs et des graines de coton dont la présence avait été signalée à bord du navire et ses conclusions étaient les suivantes :

1. Deux chargements de 2 000 tonnes environ de graines de coton ont été débarqués du navire à Chiba et Yokohama respectivement; 3 500 tonnes environ de graines de coton ont été déchargées à Osaka et 1 300 tonnes environ de maïs à Yokkaichi. Ces cargaisons étaient accompagnées de documents d'importation, notamment de factures et de certificats d'origine émis par la Chambre de commerce de Beira, ainsi que de certificats de quarantaine émis par le Bureau du Gouverneur du Portugal au Mozambique, tous documents apportant la preuve que les marchandises en question provenaient du Mozambique à l'origine.

2. Le Mozambique est un pays producteur de graines de coton et de maïs, comme l'indiquent les statistiques jointes en annexe à la présente note; le Japon importe de la graine de coton et du maïs du Mozambique, mais il n'en a jamais importé de Rhodésie du Sud, même avant l'adoption des résolutions du Conseil de sécurité.

3. Vu ce qui précède, il a été estimé que les marchandises en question provenaient du Mozambique à l'origine et leur importation a été autorisée.

50) Cas No 53. "Holly Trader" : Note du Royaume-Uni en date du 23 octobre 1969

1. Dans une note datée du 23 octobre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements concernant le transport d'un chargement de graines de cotonnier à bord du navire susnommé. Le texte de la note est reproduit ci-dessous :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu, de sources commerciales, des renseignements selon lesquels le navire 'Holly Trader' transporterait de Lourenço Marques au Japon une cargaison de graines de cotonnier soupçonnées d'être d'origine rhodésienne.

Le navire marchand 'Holly Trader', dont l'armateur est la Compañía de Navegación Buena S.A., de Panama, a quitté Lourenço Marques le 2 octobre à destination de ports japonais.

Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité pourrait peut-être prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter ces renseignements à l'attention du Gouvernement japonais en vue de l'aider à veiller à ce que l'origine de toute cargaison de graines de cotonnier qui pourrait être déchargée du navire 'Holly Trader' dans les ports de son territoire soit dûment vérifiée. Au cas où les importateurs des graines de cotonnier en question prétendraient que celles-ci ne sont pas d'origine rhodésienne, il serait bon de leur demander de fournir des pièces justificatives, telles celles mentionnées dans la note du Secrétaire général PO 230 SORH (1-2-1), datée du 18 septembre 1969. Par ailleurs, le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité voudra peut-être demander au Secrétaire général de porter les renseignements susmentionnés à la connaissance du Gouvernement panaméen afin de lui permettre d'enquêter sur le transport à bord d'un navire panaméen de graines de cotonnier qui, selon les renseignements susmentionnés, sont soupçonnées d'être d'origine rhodésienne."

2. Comme suite à la demande formulée par le Comité à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé, en date du 26 novembre, une note verbale au Japon et au Panama, par laquelle il leur a communiqué la note du Royaume-Uni et leur a demandé de lui faire part de leurs observations à ce propos.

3. Dans une réponse datée du 11 décembre, le Japon a déclaré que le navire en question était entré dans le port d'Osaka le 10 novembre. Les résultats de l'enquête menée par le Gouvernement japonais ont été les suivants :

1) On avait déchargé environ 4 000 tonnes de graines de cotonnier au total, dont environ 2 000 tonnes dans le port d'Osaka et 2 000 autres tonnes dans le port de Chiba. Les cargaisons étaient accompagnées de documents d'importation, y compris de factures et de certificats d'origine délivrés par la Chambre de commerce de

Lourenço Marques, ainsi que des certificats de quarantaine délivrés par le Bureau du Gouverneur portugais au Mozambique, tous ces documents certifiant que les marchandises en question étaient d'origine mozambiquaise.

2) Le Japon a procédé à des importations de graines de cotonnier en provenance du Mozambique, mais il n'en a jamais importé en provenance de la Rhodésie du Sud, même avant l'adoption des résolutions du Conseil de sécurité sur les sanctions économiques.

3) Etant donné ce qui précède, les marchandises en question ont été considérées comme d'origine mozambiquaise, et leur importation a été autorisée.

D. COMMERCE DE VIANDE

51) Cas No 8. "Kaaoland" : Note du Royaume-Uni en date du 10 mars 1969

1. Les renseignements fournis antérieurement sur ce cas figurent dans le deuxième rapport (S/9252/Add.1, annexe XI, p. 50-51).
2. Depuis la présentation du deuxième rapport, la Belgique a fait parvenir une réponse à la note verbale du Secrétaire général datée du 18 mars (voir S/9252/Add.1, annexe XI, p. 51, par. 2), selon laquelle le navire se trouvait à Anvers du 8 au 27 mars. L'enquête qui a été effectuée n'a permis de déceler aucune irrégularité dans la cargaison du navire.

52) Cas No 13. "Zuiderkerk" : Note du Royaume-Uni en date du 13 mars 1969

1. Les renseignements fournis antérieurement sur ce cas figurent dans le deuxième rapport (S/9252/Add.1, annexe XI, p. 52-53).
2. Depuis la présentation du deuxième rapport, la Belgique, la République fédérale d'Allemagne et les Pays-Bas ont fait parvenir des réponses à la note verbale du Secrétaire général datée du 20 mai (voir S/9252/Add.1, annexe XI, p. 52, par. 2). On trouvera ci-après un résumé de ces réponses :

a) La Belgique, dans une note datée du 20 août, a déclaré que les autorités belges avaient ouvert une enquête à ce sujet. Le navire en question s'était trouvé dans le port d'Anvers le 29 mai. Des marchandises autres que de la viande avaient été déchargées. Aucune irrégularité n'avait été constatée concernant leur provenance. En conséquence, leur déchargement avait été autorisé.

b) La République fédérale d'Allemagne, dans une note datée du 14 novembre, a déclaré que ce transport, ainsi que ceux qui avaient eu lieu à bord des navires "Tugelaland", "Swellendam" et "Taveta", avait été effectué par un importateur de Hambourg en vertu d'un contrat à long terme conclu avant l'adoption de la résolution 253 (1968). Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne n'était donc pas en mesure de s'opposer à ces importations, mais il avait cependant obligé l'importateur à entreposer la viande de boeuf importée de Rhodésie du Sud dans des ports francs et à la vendre seulement à des navires en partance. Le contrat étant arrivé à expiration, aucune nouvelle importation de viande de boeuf de Rhodésie du Sud en République fédérale d'Allemagne n'avait eu lieu.

c) Les Pays-Bas, dans une note datée du 26 juin, ont déclaré que pendant le séjour de ce navire à Rotterdam aucune viande n'avait été déchargée. Le navire n'avait pas fait escale à Amsterdam entre l'Afrique australe et l'Europe.

3. Dans une lettre datée du 4 juin 1969, le représentant de la France a déclaré que le navire avait touché Dunkerque le 28 mai et en était reparti le même jour sans avoir déchargé. Il y avait 26 quartiers arrière de boeuf congelé à bord, qui avaient été chargés à Lourenço Marques à destination de Hambourg.

53) Cas No 14. "Tabora" : Note du Royaume-Uni en date du 3 juin 1969

1. Par une note datée du 3 juin 1969, le Gouvernement britannique a communiqué des renseignements concernant un chargement de viande de boeuf à bord du navire susmentionné. Le texte de la note est reproduit ci-après :

"1. Dans ses notes précédentes au Comité concernant les navires marchands Kaapland et Zuiderkerk, le Gouvernement du Royaume-Uni s'est référé à la continuation des exportations de viande de boeuf rhodésienne en Europe et à de nouvelles livraisons projetées par la Commission des entrepôts frigorifiques de la Rhodésie.

2. Le Gouvernement du Royaume-Uni a maintenant reçu de sources commerciales des renseignements l'avisant qu'un chargement de viande de boeuf rhodésienne fait route d'Afrique méridionale en Europe à bord du navire marchand Tabora et qu'une partie au moins de ce chargement doit être livrée à Heinrich Plambeck, à Hambourg.

3. Le navire marchand Tabora appartient à la société DAL Deutsche Afrika-Linien, G.M.B.H. et Cie, de Hambourg. Le navire est attendu à Anvers, Rotterdam, Brême et Hambourg entre les 10 et 18 juin.

4. Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution No 253 (1968) du Conseil de sécurité demande au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements ci-dessus à l'attention des Gouvernements de la Belgique, des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne pour les aider à faire en sorte qu'on établisse soigneusement l'origine de toute viande de boeuf qui pourrait être déchargée du Tabora dans les ports situés sur leurs territoires respectifs et pour permettre au Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne de faire l'enquête appropriée sur le transport à bord d'un navire allemand de viande de boeuf qui, d'après les renseignements susmentionnés, est d'origine rhodésienne."

2. Comme suite à la demande que le Comité lui a adressée à sa 13ème séance, le Secrétaire général a envoyé à la Belgique, aux Pays-Bas et à la République fédérale d'Allemagne une note verbale datée du 9 juin leur transmettant copie de la note du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.

3. On trouvera ci-dessous l'essentiel des réponses envoyées par les gouvernements :

a) La Belgique, dans une note datée du 25 août, a déclaré que le navire était arrivé au port d'Anvers le 15 juin et l'avait quitté le 16 juin. A la connaissance des autorités douanières d'Anvers, le navire n'avait débarqué dans ce port aucune viande de boeuf en provenance de la Rhodésie du Sud.

b) La République fédérale d'Allemagne, dans une note en date du 5 février 1970, a déclaré que la cargaison de viande de boeuf en question a été déchargée à Hambourg le 24 juin 1969. Cela s'est fait en vertu d'un contrat à long terme conclu avant l'adoption de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité. En ce qui concerne la consommation réservée de la viande en question (consommation réservée aux navires en partance), il a été fait référence à la note de la République fédérale d'Allemagne du 3 juillet 1969 [lire "13 novembre 1969" étant donné qu'il est fait référence au numéro 52) cas No 13, par. 2 b)] qui expliquait que le contrat susmentionné était presque arrivé à expiration à ce moment là et devait expirer le 30 septembre 1969. Aucun autre transport de viande en provenance de Rhodésie du Sud vers la République fédérale d'Allemagne ne serait plus effectué à l'avenir.

c) Les Pays-Bas, dans une note du 26 juin, ont déclaré que le navire avait accosté à Rotterdam le 13 juin, transportant une cargaison de 20 tonnes de viande. Lorsqu'il avait été établi que la viande était d'origine rhodésienne, l'autorisation de décharger avait été refusée. Le navire avait donc quitté Rotterdam en emportant la viande en question.

54) Cas No 16. "Tugelaland" : Note du Royaume-Uni en date du 16 juin 1969

1. Par une note du 16 juin 1969, le Gouvernement britannique a communiqué des renseignements concernant une cargaison de viande de boeuf transportée par le navire susmentionné. Le texte de cette note est reproduit ci-après :

"1. Le Gouvernement du Royaume-Uni est de plus en plus préoccupé par ce qui semble constituer une continuation du commerce de viande de boeuf rhodésienne en violation des dispositions de la résolution No 253 (1968) du Conseil de sécurité.

2. Le Gouvernement du Royaume-Uni a déjà appelé l'attention du Comité créé en application de la résolution No 253 (1968) du Conseil de sécurité, sur des cas de chargements de viande de boeuf soupçonnée d'être d'origine rhodésienne à bord des bateaux "Kaapland", "Zuiderkerk" et "Tabora". Le Comité enquête sur ces affaires et n'a pas, jusqu'à présent, faute de réponse à certaines de ses demandes, formulé de conclusions.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni vient d'avoir connaissance d'un nouveau chargement. Selon des renseignements provenant de sources commerciales, une autre cargaison de viande de boeuf rhodésienne doit être expédiée en Europe à partir de l'Afrique australe sur le navire marchand "Tugelaland". Ce chargement aurait été effectué par la Rhodesia Cold Storage Commission et une partie de la cargaison doit être livrée à la firme Heinrich Plambeck, à Hambourg.

4. Le navire marchand "Tugelaland", qui appartient à la GMBH Globus-Reederei, de Hambourg, est attendu dans des ports européens au début du mois de juillet et fera probablement escale à Anvers, Rotterdam, Brême et Hambourg. Le Gouvernement du Royaume-Uni propose que le Comité demande au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter ces renseignements à la connaissance des Gouvernements belge et néerlandais et du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne pour qu'ils puissent s'assurer que l'origine de toute cargaison de viande de boeuf qui serait déchargée du navire marchand "Tugelaland" dans des ports situés sur leur territoire fait l'objet d'une enquête approfondie et pour permettre au Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne de procéder aux enquêtes appropriées en ce qui concerne le transport par un navire allemand de viande de boeuf qui, selon les renseignements susmentionnés, est d'origine rhodésienne."

2. Comme suite à la demande que le Comité lui a adressée après des consultations officieuses, le Secrétaire général a envoyé aux Pays-Bas une note verbale datée du 25 juin et à la Belgique et à la République fédérale d'Allemagne une note verbale datée du 26 juin, leur transmettant copie de la note du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.

3. On trouvera ci-après un résumé des réponses de ces gouvernements :

a) La Belgique, dans une note datée du 4 septembre, a déclaré que de l'enquête effectuée par l'Administration des douanes et accises, il était apparu que ce navire s'était présenté dans le port d'Anvers mais qu'aucune viande n'y avait été déchargée.

b) République fédérale d'Allemagne /Voir (52) cas No 13, par. 2b)/

c) Les Pays-Bas, dans une note datée du 3 septembre, ont déclaré qu'il avait été établi par les autorités néerlandaises qu'aucune viande de boeuf n'avait été déchargée du navire à Rotterdam, où il avait fait escale le 7 juillet.

55) Cas No 22. "Swellendam" : Note du Royaume-Uni en date du 3 juillet 1969

1. Par une note datée du 3 juillet 1969, le Gouvernement britannique a communiqué des renseignements concernant un chargement de viande de boeuf transporté par le navire susmentionné. Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Dans sa note du 16 juin relative au transport d'une cargaison de viande de boeuf rhodésienne à bord du navire marchand "Tugelaland", le Gouvernement du Royaume-Uni exprimait son inquiétude croissante quant au fait que les ventes de viande de boeuf rhodésienne se poursuivaient, selon toute apparence, en violation des dispositions de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité, et se référait aux notes par lesquelles il avait précédemment porté à l'attention du Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité des renseignements relatifs à des cargaisons de viande de boeuf rhodésienne à bord des navires "Kaapland", "Zuiderkerk" et "Tabora".

D'après des renseignements de sources commerciales, une nouvelle cargaison de viande de boeuf rhodésienne est en cours de transport d'Afrique du Sud en Europe à bord du navire "Swellendam". Il semblerait que cette expédition ait été organisée par la Rhodesia Cold Storage Commission et que la cargaison doive être livrée, en partie, à la firme Heinrich Flammbeck, de Hambourg.

Le "Swellendam" appartient à la Cape Continent Shipping Company (Pty) Limited, de Johannesburg, et fera escale à Anvers, Rotterdam, Brême et Hambourg entre les 9 et 19 juillet.

Le Gouvernement du Royaume-Uni propose que le Comité demande au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements mentionnés ci-dessus à la connaissance des Gouvernements belge et néerlandais, ainsi qu'à celle du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, pour leur permettre de veiller à ce que l'origine de toute viande de boeuf qui serait déchargée du "Swellendam" dans des ports situés sur leur territoire soit examinée de manière approfondie. En même temps, le Comité pourrait demander au Secrétaire général de porter les renseignements communiqués ci-dessus à la connaissance du Gouvernement de la République sud-africaine, de manière que celui-ci puisse procéder aux enquêtes appropriées sur le transport, par un vaisseau sud-africain, d'une cargaison de viande de boeuf qui, d'après les renseignements susmentionnés, serait d'origine rhodésienne."

2. Comme suite à la demande que le Comité lui a adressée à sa 17^{ème} séance, le Secrétaire général a envoyé à la Belgique, à la République d'Allemagne, aux Pays-Bas et à l'Afrique du Sud une note verbale datée du 17 juillet, à laquelle il a joint des copies de la note du Royaume-Uni et par laquelle il demandait aux gouvernements intéressés de communiquer leurs observations à ce sujet.

3. Les réponses suivantes ont été reçues des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne :

- a) La république fédérale d'Allemagne [Voir (52) cas No 13, par. 2 b)]
- b) Les Pays-Bas, par une note datée du 3 septembre, ont déclaré que le navire avait fait escale à Rotterdam le 16 juillet. Toutefois, il avait été établi par les autorités néerlandaises qu'aucune viande de boeuf n'avait été déchargée du navire pendant son séjour dans le port.

56) Cas No 33. "Taveta" : Note du Royaume-Uni en date du 8 août 1969

1. Par une note datée du 8 août 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements concernant une cargaison de viande de boeuf à bord du navire susmentionné. Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu de sources commerciales des renseignements l'avisant qu'un chargement de viande rhodésienne fait route d'Afrique méridionale en Europe à bord du navire marchand "Taveta". Ce chargement aurait été effectué par la Rhodesian Cold Storage Commission.

Le navire marchand "Taveta", qui appartient à la DAL Deutsche Afrika-Linien G.M.B.H. et Cie, de Hambourg, est attendu à Gênes et à Marseille à la mi-août.

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution No 253 (1968) du Conseil de sécurité demande au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements ci-dessus à l'attention des Gouvernements de l'Italie et de la France pour les aider à faire en sorte qu'on établisse soigneusement l'origine de toute viande qui pourrait être déchargée du Taveta dans les ports situés sur leurs territoires respectifs. En même temps, le Comité pourrait demander au Secrétaire général de porter les renseignements communiqués ci-dessus à la connaissance du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, de manière que celui-ci puisse procéder aux enquêtes appropriées sur le transport, par un navire allemand, d'une cargaison de viande de boeuf qui, d'après les renseignements susmentionnés, serait d'origine rhodésienne."

2. Comme suite à la demande que le Comité lui a adressée à sa 20ème séance, le Secrétaire général a envoyé à la République fédérale d'Allemagne et à l'Italie une note verbale datée du 14 août leur transmettant copie de la note du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.

3. On trouvera ci-dessous l'essentiel des réponses envoyées par les gouvernements :

a) La République fédérale d'Allemagne par une note en date du 5 décembre, a déclaré que, selon les enquêtes effectuées, le navire en question transportait des langues et des foies de boeuf en provenance du Mozambique à destination de Marseille en juillet 1969. Il n'y avait pas à bord de viande destinée à Gênes. On n'a pu trouver aucune preuve dans les papiers de bord du navire qui établisse que la viande soit d'origine rhodésienne. En outre, les armateurs allemands ont fait remarquer que leurs agents avaient reçu l'ordre formel de n'accepter aucune cargaison originaire de Rhodésie du Sud (voir également 52) cas No 13, par. 2 b) concernant la viande déchargée dans les ports de la RFA).

b) L'Italie, par une note datée du 15 août, a déclaré que les renseignements communiqués par le Comité avaient été transmis aux autorités compétentes italiennes.

4. Dans une lettre datée du 23 septembre, le représentant permanent de la France auprès de l'Organisation des Nations Unies a déclaré qu'il ressortait de l'enquête à laquelle s'étaient livrés les services français que le navire avait effectivement touché le port de Marseille le 19 août. Il y avait débarqué, en transit vers la Suisse, par wagons plombés, 17 037 kg bruts de marchandise qui, selon les documents d'accompagnement, était de provenance sud-africaine.

5. Comme suite à la demande que le Comité lui a adressée à sa 23ème séance, le Secrétaire général a envoyé à la Suisse une note verbale datée du 3 décembre, par laquelle il a transmis la note britannique ainsi que les renseignements reçus de la France (voir par. 4 ci-dessus) et par laquelle il a demandé au Gouvernement suisse de procéder à une enquête sur la destination de cette cargaison de viande.

6. Dans sa réponse datée du 16 décembre, la Suisse a fait savoir que le chargement de viande dont il s'agissait, soit 17 037 kg bruts de marchandise, était destiné à la Suisse. Elle avait eu lieu dans le cadre des échanges limités qui avaient fait l'objet des explications données dans la note que l'Observateur permanent avait

adressée le 13 février 1967 au Secrétaire général^{1/}. Cette marchandise était, conformément aux connaissements présentés aux autorités de douane suisses d'origine rhodésienne.

7. Conformément à la demande formulée par le Comité à sa 27ème séance, le Secrétaire général a adressé à la République fédérale d'Allemagne une note verbale datée du 29 avril, lui transmettant les renseignements contenus dans les réponses de la Suisse (voir par. 6 ci-dessus) en priant la RFA de lui transmettre les détails des documents en question, ainsi que des copies si possible. Le représentant de la France au Comité a pris note des renseignements contenus dans la réponse suisse, selon lesquels il semblerait que les documents examinés par les autorités allemandes et françaises seraient soit des faux soit des documents délivrés de façon frauduleuse.

^{1/} Voir S/7780/T/1, Security Council OR, vingt-deuxième année, supplément pour janvier-mars 1967, p. 117-118.

57) Cas No 42. "Polana" : Note du Royaume-Uni datée du 17 septembre 1969

1. Par une note datée du 17 septembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements relatifs à un chargement de viande transporté par le navire susmentionné. Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu de sources commerciales des renseignements l'avisant qu'un chargement de viande rhodésienne fait route d'Afrique australe en Europe à bord du navire 'Polana'.

Le 'Polana', qui appartient à la société DAL Deutsche Afrika-Linien G.M.B.H. et Cie, de Hambourg, est attendu à Livourne aux environs du 17 septembre, puis à Gênes, Marseille, Anvers, Rotterdam, Brême et Hambourg.

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité demande au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements ci-dessus à l'attention des Gouvernements de la Belgique, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne pour les aider à faire en sorte qu'on établisse soigneusement l'origine de tout chargement de viande qui pourrait être débarqué par le 'Polana' dans des ports de leurs territoires respectifs; et, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, de permettre au gouvernement de faire l'enquête appropriée sur le transport, à bord d'un navire de la République fédérale, d'un chargement de viande qui, d'après les renseignements susmentionnés, est d'origine rhodésienne."

2. Conformément à une demande formulée par le Comité à sa 22ème séance, le Secrétaire général a adressé à la Belgique, à l'Italie, aux Pays-Bas et à la République fédérale d'Allemagne une note verbale, datée du 30 septembre, leur transmettant copie de la note du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.

3. a) La République fédérale d'Allemagne, dans une note datée du 26 novembre, a déclaré que, selon l'enquête menée par les autorités douanières, aucune cargaison de viande n'a été déchargée du navire en question lors de ses escales à Brême et à Hambourg. En outre, le propriétaire du navire, la Deutsche African GMBH and Co de Hambourg, a souligné que leurs agences avaient reçu des ordres stricts de n'accepter aucune cargaison d'origine sud-rhodésienne.

b) Les Pays-Bas, dans une note datée du 18 novembre, ont déclaré que le navire avait mouillé à Rotterdam le 6 octobre. Une enquête faite par les autorités néerlandaises avait révélé qu'à son arrivée le navire ne transportait pas de viande.

4. Dans une note verbale datée du 9 mars 1970, la France a fait parvenir les informations suivantes : le navire appartenant à la FRG Company DAL, Deutsche Afrika Linien G.M.B.H. (Hambourg) a fait escale à Marseille le samedi 20 septembre 1969. Il ne transportait aucune marchandise à destination de la France. Il a débarqué, en transit, par wagon plombé pour la Suisse, 50 tonnes de langue et de foie de boeuf congelé.

5. Comme il en avait été prié par le Comité à sa 25ème séance, le Secrétaire général a adressé à la Belgique et à l'Italie une note verbale, datée du 31 décembre, les priant de répondre à sa précédente note verbale datée du 30 septembre.

6. L'Italie, par des réponses en date du 5 et du 12 janvier 1970, a déclaré qu'aucun chargement de viande n'avait été effectué par le navire en question à Livourne ou à Gênes.

7. Comme il en avait été prié par le Comité à sa 27ème séance, le Secrétaire général a adressé à la Suisse une note verbale, datée du 29 avril, lui transmettant les informations reçues de la France (voir par. 4 ci-dessus) et priant le Gouvernement helvétique de lui transmettre tout autre renseignement qu'il pourrait avoir concernant cette cargaison.

58) Cas No 61 : Note du Royaume-Uni datée du 8 décembre 1969

1. Par une note datée du 8 décembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements selon lesquels de la viande rhodésienne surgelée serait à l'heure actuelle régulièrement exportée par avion de Salisbury à Libreville pour être vendue au détail sur le territoire de la République gabonaise, et il a suggéré que le Comité prie le Secrétaire général de porter cette information à l'attention du Gouvernement gabonais, en lui demandant en même temps de bien vouloir communiquer tous les renseignements dont il pourrait disposer au sujet des

importations qui seraient ainsi effectuées. Le Secrétaire général pourrait aussi suggérer aux autorités gabonaises qu'il leur serait plus facile de vérifier l'origine des chargements de viande importée par avion si elles demandaient qu'on leur présente les documents concernant la viande en question, notamment les certificats réglementaires des services de santé publique et des services de vétérinaires fournis par le personnel de l'abattoir d'où provient la viande.

2. Comme il en avait été prié par le Comité à sa 25ème séance, le Secrétaire général a adressé au Gabon une note verbale, datée du 31 décembre, lui transmettant copie de la note du Royaume-Uni et le priant de communiquer ses observations.

3. Le Gouvernement gabonais a déclaré, dans une réponse datée du 15 janvier 1970, qu'il n'existait aucun commerce entre le Gabon et la Rhodésie et que les statistiques nationales peuvent être vérifiées par tous ceux qui le désirent comme preuve à l'appui. En outre, il n'est pas dans l'intérêt du Gabon de se ravitailler en Rhodésie pour une denrée telle que la viande, le marché national étant entièrement couvert par les importations en provenance de la France et de certains autres Etats membres de "l'Organisation commune africaine et malgache". C'est pourquoi le Gabon dément formellement toute rumeur à ce sujet.

4. Par une autre note datée du 6 février 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a déclaré qu'il avait pris note de la réponse du Gouvernement gabonais en date du 15 janvier et a fait état d'autres renseignements selon lesquels, au mois d'août 1969, M. Harold Raymond Thomas Oxley, de Libreville, de concert avec un certain M. Garnier, s'était arrangé pour faire expédier par avion par la Rhodesia Cold Storage Commission de la viande rhodésienne à certaines personnes résidant à Libreville et à Port Gentil. La première expédition a été effectuée au cours de la deuxième semaine d'octobre et consistait en une vingtaine de tonnes de viande destinée à la Boucherie gabonaise, à la Boucherie parisienne, à la Boucherie du marché et à la Boucherie Ncmbakele de Libreville ainsi qu'à un autre destinataire à Port Gentil. D'autres cargaisons de viande rhodésienne ont été expédiées de nouveau par avion à Libreville et à Port Gentil au cours de la

deuxième semaine de novembre, de la dernière semaine de décembre et des première et deuxième semaines de janvier. Le transport était assuré par un avion de la Air Trans-Africa, compagnie ayant son siège en Rhodésie. Avant la DII, H. R. T. Oxley était un haut fonctionnaire du Ministère des affaires étrangères de la Rhodésie et il s'était déjà signalé à l'attention du Gouvernement du Royaume-Uni par des activités se rattachant à la violation des sanctions. Apparemment, M. Oxley résidait toujours à Libreville au début de janvier et peut-être y demeure-t-il encore. Le Gouvernement du Royaume-Uni a suggéré que le Comité voudra sans doute prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter ces nouveaux renseignements à l'attention du Gouvernement de la République gabonaise, en vue de l'aider à effectuer une enquête plus approfondie sur l'éventuelle violation des sanctions que constituerait l'importation sur son territoire de viande soupçonnée d'être d'origine rhodésienne.

5. Comme il en avait été prié par le Comité, à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé au Gabon une note verbale, datée du 12 février, se référant à la réponse du Gouvernement gabonais du 15 janvier et transmettant copie de la note du Royaume-Uni datée du 6 février et le priant de communiquer ses observations à ce sujet.

6. Comme il en avait été prié par le Comité à sa 27ème séance, le Secrétaire général a adressé au Gabon une autre note verbale, datée du 29 avril, rappelant sa précédente note du 12 février et le priant d'y répondre.

59) Cas No 68. "Alcor" : Note du Royaume-Uni datée du 13 février 1970

1. Par une note datée du 13 février 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il avait reçu des renseignements au sujet d'une cargaison de porc surgelé qui avait été chargée récemment à bord du navire susmentionné dans un port du Mozambique pour des destinataires aux îles Canaries. L'"Alcor" qui appartient à MM. Van Nievelt, Goudriaan et Co's Stommy, Maats, NV de Rotterdam, et qui est immatriculé aux Pays-Bas, a quitté Beira le 12 janvier. Le Gouvernement

du Royaume-Uni a suggéré que le Comité prie le Secrétaire général de porter les renseignements ci-dessus à l'attention des Gouvernements espagnol et néerlandais.

2. Comme il en avait été prié par le Comité, à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé au Gouvernement des Pays-Bas et au Gouvernement espagnol une note verbale datée du 13 février 1970 leur transmettant copie de la note du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.

E. COMMERCE DU SUCRE

60) Cas No 28. "Byzantine Monarch" : Note du Gouvernement du Royaume-Uni datée du 21 juillet 1969

1. Par une note datée du 21 juillet 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements au sujet d'un chargement de sucre embarqué sur ce navire. La teneur de la note est la suivante :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu, de sources commerciales, des renseignements selon lesquels un chargement de sucre soupçonné d'être d'origine rhodésienne est transporté sur le navire 'Byzantine Monarch', qui est immatriculé en Grèce.

Le 'Byzantine Monarch', qui bat pavillon grec et dont l'armateur est la Pyxis Compania Naviera, S.A., de Panama, a quitté Lourenço Marques le 13 juillet à destination de Bassora.

Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité prie le Secrétaire général de l'ONU de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement irakien afin de l'aider à entreprendre une enquête approfondie sur l'origine de tout sucre qui viendrait à être débarqué du 'Byzantine Monarch' dans un port irakien. Le Comité voudra peut-être aussi prier le Secrétaire général de porter les renseignements susmentionnés à la connaissance des Gouvernements grec et panaméen pour leur permettre d'effectuer une enquête appropriée sur le transport, par un navire appartenant à une compagnie panaméenne et battant pavillon grec, de sucre qui, selon les renseignements susmentionnés, est d'origine rhodésienne. Dans le cas où les importateurs du sucre prétendraient qu'il n'est pas d'origine rhodésienne, le Gouvernement du Royaume-Uni suggère qu'on leur demande de produire à l'appui de leurs dires des preuves documentaires, par exemple des copies des factures et lettres de voiture y afférentes relatives à l'expédition du chargement à Lourenço Marques, accompagnées d'un certificat du producteur du sucre en question."

2. Conformément à une demande du Comité, faite à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé des notes verbales, datées du 23 juillet, aux Gouvernements grec, irakien et panaméen, par lesquelles il leur transmettait le texte de la note du Gouvernement du Royaume-Uni et les priait de lui communiquer leurs observations à ce sujet.

3. Le Gouvernement grec et le Gouvernement irakien ont envoyé les réponses suivantes :

a) Grèce : 1) Par une note en date du 6 octobre, le Gouvernement grec a déclaré que l'enquête concernant ce navire avait révélé qu'il avait été affrété par l'intermédiaire de la firme Clarkson, de Londres.

2) Par une note en date du 25 novembre, le Gouvernement grec a déclaré que pendant le voyage entre Lourenço Marques et l'Irak, le navire était loué en charte-partie à temps par la société S.A. Hildechristen K. Gran à Bergen (Norvège). Le contrat d'affrètement avait été négocié par l'intermédiaire de la société H. Clarkson and Co. Ltd., société de courtage d'excellente réputation à Londres. Aux termes du contrat d'affrètement à temps, dont copie était jointe à la note, le navire devait être utilisé légalement pour le transport commercial de marchandises légales exclusivement et il ne devait être exposé en aucune façon à aucun risque ou pénalité résultant de l'imposition de sanctions, ni se livrer à aucun transport de marchandises qui pourrait en quelque façon l'exposer à un risque ou une pénalité. De plus, après que les autorités grecques eurent attiré son attention sur les renseignements reçus par les autorités du Royaume-Uni, l'armateur avait averti les affréteurs de l'allégation, et leur avait demandé des explications. Les affréteurs ont rejeté l'allégation et déclaré catégoriquement qu'aucune cargaison d'origine rhodésienne ne se trouvait à bord du navire. A l'appui de ces faits, l'armateur avait transmis aux autorités grecques une lettre reçue de la société Clarkson and Co. Ltd., dont copie était jointe à la note, et dans laquelle la société disait qu'elle avait été vivement émue par cette allégation, car elle avait toujours vérifié auprès des divers agents par l'intermédiaire desquels elle effectuait des opérations concernant des ports d'Afrique orientale que les cargaisons n'étaient pas d'origine rhodésienne, et qu'elle l'avait fait pour la cargaison en question. La société avait averti les affréteurs qu'ils seraient tenus responsables pour toutes les conséquences au cas où le navire prendrait à son bord des cargaisons illégales en violation de la charte-partie, et avait à nouveau reçu l'assurance que la cargaison n'était pas d'origine rhodésienne.

c) Le Gouvernement irakien, par une note en date du 12 août, a déclaré que, d'après les renseignements et les documents à sa disposition, le chargement de sucre en question était d'origine ougandaise, ainsi qu'en témoignait le certificat d'origine émis par la Chambre de commerce suisse et dûment visé par l'ambassade d'Irak à Berne.

4. Conformément à une demande formulée par le Comité à sa 21ème séance, le Secrétaire général a adressé au Gouvernement irakien une nouvelle note verbale, en date du 8 septembre, par laquelle il demandait les renseignements supplémentaires suivants : a) preuve documentaire établissant l'origine du sucre en question; b) raisons pour lesquelles le sucre avait été expédié d'Ouganda à Lourenço Marques; c) noms des producteurs et fournisseurs ougandais du sucre.
5. A la 27ème séance du Comité, le représentant du Royaume-Uni a communiqué les renseignements supplémentaires suivants :

"La société Clarkson and Company Ltd. est une grande société internationale de courtage maritime qui établit des contrats d'affrètements pour des chargeurs dans la plupart des régions du monde. Le navire en question a été loué à Londres en charte-partie uniforme à partir du 27 juin à la société S.A. Hildechrsten K. Gran, société de chargeurs de Bergen (Norvège). Ce navire appartient à la Pyxis Compania Naviera S.A. de Panama, bat pavillon grec et est exploité par la société Proteus Shipping Ltd., société de chargeurs du Royaume-Uni dirigée par M. Dim. Hadjantonakis. La société Proteus Shipping a fourni une copie du manifeste de chargement pour le voyage en question. Cette copie confirme que le sucre a été embarqué à Lourenço Marques. La société Proteus Shipping a dit aux autorités britanniques que les connaissements avaient été apparemment signés aux noms des affréteurs conformément à la clause 39 de la charte-partie, et que le capitaine n'avait eu à signer aucun connaissement, et n'en avait reçu aucune copie. Etant donné les dispositions de la clause 39 de la charte-partie, selon lesquelles le subrécargue ou les agents des affréteurs sont autorisés à signer des connaissements, et qui ne stipulent pas expressément que les armateurs ou leurs agents devront recevoir des copies de ces connaissements, il est peu probable qu'aucune personne physique ou morale relevant de la juridiction du Royaume-Uni soit en possession de copies de ce genre. En tout état de cause, étant donné qu'aux termes de la même clause 39 l'armateur et le capitaine, et probablement également leurs agents, sont protégés contre toute conséquence qui résulterait du fait que les agents des affréteurs, ou le subrécargue, auraient signé des connaissements, il semble que la société Proteus Shipping Ltd. peut dénier toute responsabilité pour les conséquences provenant de ce que, au moment de la signature des connaissements, il était évident que la cargaison était d'origine rhodésienne."

6. Conformément à la demande formulée par le Comité à sa 27ème séance, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 29 avril 1970 au Gouvernement irakien, lui transmettant les renseignements ci-dessus, et au Gouvernement norvégien, lui transmettant la note du Royaume-Uni du 21 juillet ainsi que les renseignements ci-dessus, et leur a demandé de lui faire part de leurs observations à ce propos.

61) Cas No 60. "Filotis" : Note du Gouvernement du Royaume-Uni en date du 4 décembre 1969

1. Par une note datée du 4 décembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé l'expédition de sucre par ce navire. La teneur de la note est la suivante :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu de sources commerciales des renseignements, qui lui semblent suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête de la part des autorités compétentes, selon lesquels un envoi important de sucre soupçonné d'être d'origine rhodésienne a été embarqué récemment à Lourenço Marques sur le navire 'Filotis'. D'après ces renseignements, le sucre est envoyé à la succursale de Singapour de la Kuok Singapore Ltd. Le siège social de cette société serait à Jahore, avec des succursales à Penang, Malacca et Singapour.

2. Le 'Filotis', dont l'armateur est la Filotis Cia. Nav. S.A., de Panama, et qui bat pavillon grec, a quitté Lourenço Marques le 22 novembre à destination de Singapour (où il devrait arriver le 9 décembre).

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité prie le Secrétaire général de l'ONU de porter les renseignements ci-dessus à l'attention des Gouvernements de Singapour et de Malaisie afin de les aider à entreprendre une enquête sur l'origine de tout sucre qui viendrait à être débarqué du 'Filotis' dans un port quelconque sur leurs territoires respectifs. Dans le cas où les importateurs du sucre en question prétendraient que le sucre n'est pas d'origine rhodésienne, les Gouvernements de Singapour et de Malaisie garderont sans doute présentes à l'esprit les suggestions touchant la production de preuves documentaires, qui figurent dans la note PO 230 SORH (1-2-1) du Secrétaire général, en date du 18 septembre 1969.

4. Le Gouvernement du Royaume-Uni suggère également que le Comité prie le Secrétaire général de porter les renseignements ci-dessus à la connaissance des Gouvernements panaméen et grec pour leur permettre d'effectuer une enquête sur le transport, par un navire appartenant à un armateur panaméen et battant pavillon grec, de sucre qui, selon les renseignements ci-dessus, est soupçonné d'être d'origine rhodésienne."

2. Conformément à la demande formulée par le Comité après des consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 10 décembre à la Grèce, à la Malaisie, au Panama et à Singapour, par laquelle il leur a transmis la note du Royaume-Uni et demandé de lui faire part de leurs observations à ce propos.

3. La Grèce et Singapour ont envoyé les réponses suivantes :

a) Par une note verbale en date du 21 janvier 1970, le Gouvernement grec a déclaré que selon le certificat d'origine, la cargaison de sucre (23 680 940 livres) embarquée à Lourenço Marques le 11 novembre 1969 était d'origine mozambiquaise.

Par une nouvelle note verbale en date du 17 mars 1970, la Grèce a transmis le connaissance prouvant que la cargaison était d'origine mozambiquaise (sucre brut provenant de la récolte de 1969 du Mozambique).

b) Par une note verbale datée du 13 janvier 1970, Singapour a déclaré que selon le contrôleur des douanes de Singapour, le navire n'était pas arrivé à Singapour le 9 décembre 1969 ainsi que la note du Royaume-Uni l'indiquait. Toutes les recherches effectuées jusque-là n'avaient même pas permis d'établir l'identité des agents locaux du navire. Singapour fournirait de nouveaux renseignements au Secrétaire général si les recherches permettaient d'obtenir d'autres résultats.

4. Par une nouvelle note en date du 5 janvier 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé que selon l'index de la Lloyds, le navire n'avait pas fait escale à Singapour mais était arrivé le 9 décembre à Penang, dont il était parti le 25 décembre à destination de Bangkok.

5. Conformément à une demande formulée par le Comité après des consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 9 janvier 1970 au Gouvernement thaïlandais, par laquelle il lui a transmis la note du Royaume-Uni datée du 4 décembre, ainsi que la note datée du 5 janvier 1970, en lui demandant de formuler ses observations à ce propos.

6. Par sa réponse datée du 13 février 1970, le Gouvernement thaïlandais a déclaré qu'il avait déjà adopté des lois en vue de faire appliquer les sanctions frappant le commerce avec la Rhodésie du Sud conformément aux résolutions des Nations Unies, et qu'il n'y avait eu depuis aucun commerce direct d'aucune sorte entre la Thaïlande et la Rhodésie du Sud. Il ressortait des recherches effectuées par les autorités thaïlandaises que le navire en question avait été mis à quai au poste No SSW2 du port de Bangkok, et avait été trouvé vide et sans aucune marchandise d'importation ou en transit d'aucune sorte.

7. Conformément à une demande formulée par le Comité à sa 27ème séance, le Secrétaire général a adressé au Gouvernement malaisien une note verbale datée du

panaméen battant pavillon grec d'une cargaison de sucre que l'on pense être, d'après les renseignements qui précèdent, d'origine rhodésienne."

2. A la demande du Comité et après des consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé à la Grèce, à Panama et à Singapour des notes verbales datées du 10 avril et, comme le Comité l'en avait prié à sa 26ème séance, il a adressé à la République du Viet-Nam une note verbale datée du 20 avril, transmettant à ces pays la note du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.
3. Une réponse, datée du 27 avril, a été reçue de Singapour, indiquant que le navire était arrivé dans ce port le 31 mars 1970 à 11 h 10. Le navire avait déchargé 149 ballots provenant des soutes du navire et comprenant essentiellement des peintures, de l'oxygène acétylène, du fréon, des bouteilles de CO₂, ainsi que de lourds crochets de charge. Aucune autre cargaison commerciale n'avait été déchargée dans les eaux de Singapour. Le navire avait quitté Singapour pour Saigon le même jour à 17 h 40, ayant toujours à son bord 10 415 760 tonnes de sucre ensaché.

F. COMMERCE DES ENGRAIS ET DE L'AMMONIAC

64) Cas No 2. Importation d'engrais manufacturés en provenance d'Europe

1. Les renseignements obtenus antérieurement sur ces importations figurent dans le deuxième rapport (S/9252/Add.1, annexe XI, p. 35-45).

2. Sept autres réponses à la note verbale du Secrétaire général datée du 5 mars (S/9252/Add.1, annexe XI, p. 42, par. 5) ont été reçues des Etats suivants :

- 1) Chypre
- 2) Italie
- 3) Norvège
- 4) Nouvelle-Zélande
- 5) Pays-Bas
- 6) Pologne
- 7) Suède.

Dans leur réponse, Chypre et la Nouvelle-Zélande ont déclaré qu'ils n'étaient pas exportateurs d'engrais; la Pologne a indiqué qu'elle n'entretenait pas de relations politiques, économiques ou commerciales avec la Rhodésie du Sud.

Les réponses envoyées par l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas et la Suède sont résumées ci-dessous.

a) L'Italie, dont la réponse a été reçue le 12 juin, a signalé que les exportations d'engrais vers la Rhodésie du Sud avaient cessé depuis 1966 au moment de l'application des sanctions. Abstraction faite d'une légère augmentation due au développement des échanges commerciaux avec la Suisse, les exportations d'engrais à destination de ce pays n'avaient pas dépassé le niveau atteint par les exportations avant l'application des sanctions. Les autorités italiennes avaient pris toutes les mesures nécessaires pour s'assurer de la destination finale des engrais italiens exportés. Néanmoins, il fallait bien reconnaître que les autorités italiennes ne pouvaient empêcher des particuliers ou des sociétés de nationalité étrangère de réexporter ces engrais vers des pays tiers.

b) La Norvège, dans sa réponse datée du 23 juillet, a déclaré que les autorités norvégiennes avaient cherché à déterminer si les dispositions relatives

à l'embargo imposé aux échanges commerciaux entre la Rhodésie du Sud et la Norvège avaient bien été observées en ce qui concerne spécifiquement l'exportation d'engrais. Les autorités norvégiennes ont constaté qu'aucune infraction ne s'était produite et que la Norvège n'avait pas laissé exporter d'engrais vers la Rhodésie du Sud par l'intermédiaire de la société Nitrex A.G. de Zurich.

c) Dans leur réponse datée du 10 septembre, les Pays-Bas ont indiqué que la société Fertext mentionnée dans la note du Royaume-Uni servait de commissionnaire-expéditeur à un certain nombre de fabricants d'engrais de divers pays européens. Ces engrais étaient expédiés de Rotterdam à la demande de clients domiciliés hors d'Europe. La société ne faisait donc qu'exécuter les commandes de ses commettants, c'est-à-dire des divers fabricants européens d'engrais en question. Les enquêtes menées à ce sujet n'avaient pas permis de prouver que la société a expédié des engrais en Rhodésie du Sud.

d) La Suède, dans sa réponse datée du 22 octobre, a indiqué qu'en vertu des dispositions de la loi nationale relative aux sanctions aucun produit de base, et notamment aucun engrais, ne pouvait être exporté à destination de la Rhodésie du Sud ni en être importé par des citoyens suédois. Quant au transport des engrais, un cas avait été signalé et avait donné lieu à une enquête pour déterminer si l'expédition en question était en réalité destinée à la Rhodésie du Sud. Il s'agissait d'un navire suédois qui avait transporté d'un port européen des engrais destinés à une société d'Afrique du Sud. Présument que la cargaison était en fait destinée à la Rhodésie du Sud, les autorités suédoises s'étaient livrées à une enquête approfondie d'où il ressortait que ces présomptions n'étaient pas fondées et que la société suédoise concernée avait cessé toute expéditions de cette nature.

3. A sa septième réunion, le Comité a prié le Conseiller juridique de l'ONU de se prononcer sur la position adoptée par la Suisse dans sa note du 24 février [voir S/9252/Add.1, annexe XI, p. 41, par. 4 2)] en ce qui concerne les opérations auxquelles se livre Nitrex A.G., et dont il est fait état dans la note du Royaume-Uni datée du 14 janvier.

4. A la suite de l'avis donné par le Conseiller juridique, lequel suggérait de prier la Suisse de fournir des précisions supplémentaires, le Secrétaire général a, à la demande du Comité (17ème séance), adressé à la Suisse une note verbale, datée du 16 juillet, se référant à la réponse de l'Observateur permanent de la Suisse datée du 24 février et demandant les éclaircissements suivants :

- a) Préciser quelles sont les incidences juridiques de l'inscription de la société au registre du commerce de la ville de Zurich;
 - b) Indiquer si la société est régie par la loi suisse et si elle possède la nationalité suisse;
 - c) Indiquer si le Gouvernement suisse envisage de prendre, dans le cadre du système juridique suisse, les mesures qui lui permettraient d'exercer le contrôle juridictionnel requis sur Nitrex A.G.
5. La Suisse n'a pas encore fait parvenir sa réponse.

65) Cas No 48. "Butaneuve" : Note du Royaume-Uni datée du 24 septembre 1969

1. Dans une note datée du 24 septembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements concernant le transport d'ammoniac en vrac par le navire espagnol "Butaneuve". Le texte de la note est reproduit ci-dessous :

"Le Gouvernement britannique a reçu de certaines sources commerciales des renseignements sur la fourniture d'ammoniac en vrac à la Rhodésie, renseignements qui lui semblent suffisamment dignes de foi pour faire l'objet d'une enquête.

Selon ces renseignements, le navire-citerne "Butaneuve", appartenant à la société Butano S.A., de Madrid, est arrivé récemment à Lourenço Marques, où il a livré une cargaison d'ammoniac en vrac à la Terminal Operators Limited, organisation créée spécialement pour recevoir et expédier l'ammoniac en vrac nécessaire à la fabrication d'engrais à l'usine de la Sable Chemical Industries.

Le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité souhaitera peut-être notifier au Gouvernement espagnol les renseignements susmentionnés afin de lui permettre de faire l'enquête nécessaire sur l'origine de cet ammoniac qui est destiné à la Rhodésie et sur son transport à bord d'un navire enregistré en Espagne. Par ailleurs, le Comité souhaitera peut-être suggérer au Secrétaire général d'appeler l'attention de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres d'institutions spécialisées sur cet exemple de fourniture d'ammoniac en vrac à la Rhodésie en violation des sanctions, afin qu'ils prennent les mesures nécessaires pour empêcher leurs ressortissants de se livrer à ce commerce."

2. Comme suite à la demande formulée par le Comité à sa 22ème séance, le Secrétaire général a adressé, en date du 30 septembre, une note verbale à l'Espagne, par laquelle il lui a transmis la note du Royaume-Uni et demandé de lui faire part de ses observations à ce propos.

/...

3. Dans sa réponse datée du 9 octobre, l'Espagne a signalé qu'elle avait pris note avec le plus haut intérêt des renseignements communiqués par le Secrétaire général, car ils étaient de nature à faciliter l'accomplissement des obligations internationales qui découlent des résolutions des Nations Unies et que le Gouvernement espagnol observe scrupuleusement. Le navire "Butaneuve" avait été affrété par la compagnie française "GAZOCÉAN" laquelle, de sa propre initiative et à l'insu des autorités espagnoles auxquelles il était impossible d'intervenir avait transporté un chargement d'ammoniac français de Lisbonne à Lourenço Marques.

4. Dans une lettre datée du 8 décembre, le représentant permanent de la France a indiqué que le navire en question avait été affrété par la société française "GAZOCÉAN", spécialisée dans le transport de gaz à la demande dans le monde entier et qui exploite une cinquantaine de navires, de nationalités diverses, notamment le navire espagnol "Butaneuve". En l'espèce, le gaz chargé à Lisbonne avait été livré par la société productrice FERTIBERIA. Destiné à la firme "National Process Industries" de Johannesburg, il avait été entreposé à Lourenço Marques, seul port de cette région équipé pour recevoir du gaz d'ammoniac liquéfié à -33° . Les documents d'accompagnement en possession du transporteur n'avaient fait apparaître aucune indication d'une réexportation éventuelle vers la Rhodésie.

5. Comme suite à une autre demande formulée par le Comité à la séance susmentionnée, le Secrétaire général a également adressé, en date du 6 octobre, une note verbale à tous les Etats Membres de l'ONU ou membres des institutions spécialisées, par laquelle il leur transmettait la note du Royaume-Uni.

6. Le Secrétaire général ne demandait pas de réponse; mais la Birmanie, le Canada, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne ont accusé réception de la note du Secrétaire général.

7. Par une nouvelle note, datée du 2 avril 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements selon lesquels le navire-citerne "Butaneuve", dont il était question dans sa note du 24 septembre 1969, avait récemment fait escale à Lisbonne pour y charger quelque 9 000 tonnes d'ammoniac anhydre fournies par la société portugaise Petroquimicia S.A.R.L. Sociadada Portuguesa. Le navire avait appareillé de Lisbonne le 8 mars, officiellement pour Lourenço Marques. Etant donné les renseignements contenus dans les précédentes notes du Gouvernement du

/...

Royaume-Uni, il semblait probable que l'ammoniac récemment chargé à Lisbonne sur le "Butaneuve" serait livré à la Armazed de Productos Quimicos de Mocambique Ida, et ultérieurement transporté par chemin de fer jusqu'à la Sable Chemical Industries Ltd., à Que Que, Rhodésie du Sud. En l'espèce, la quantité d'ammoniac anhydre en vrac transporté à Lourenço Marques depuis mai 1969 se serait élevée à près de 70 000 tonnes. Le Gouvernement du Royaume-Uni a proposé que le Comité créé en application de la résolution 235 (1968) du Conseil de sécurité prie le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'appeler l'attention des gouvernements portugais et espagnol sur ce dernier envoi d'ammoniac à Lourenço Marques afin de les aider à effectuer une enquête sur la fourniture par une société portugaise et le transport, à bord d'un navire battant pavillon espagnol, d'ammoniac anhydre en vrac qui, d'après les renseignements dont disposait le Royaume-Uni, semblait être destiné en dernier ressort à la Rhodésie du Sud.

8. Comme suite à la demande du Comité et après des consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé au Portugal et à l'Espagne des notes verbales datées du 8 avril 1970, leur transmettant les notes du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.

9. Une réponse datée du 30 avril 1970 a été reçue de l'Espagne, confirmant que le navire était toujours affrété par la compagnie française "GAZOCÉAN", laquelle avait conclu des contrats relatifs au fret du navire pour la durée de l'affrètement, en son propre nom et à l'insu des autorités espagnoles. Le Gouvernement espagnol n'était pas en mesure d'interdire des opérations commerciales dont il n'avait connaissance qu'a posteriori.

66) Cas No 54. Ammoniac en vrac : Notes du Royaume-Uni datées des 15 octobre et 10 novembre 1969

1. Dans deux notes datées des 15 octobre et 10 novembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements sur les arrangements pris en vue de la fourniture d'ammoniac en vrac à la Rhodésie du Sud. Les textes de ces deux notes sont reproduits ci-dessous :

/...

Note du Royaume-Uni datée du 15 octobre 1969 :

"Comme suite à sa note du 24 septembre, le Gouvernement du Royaume-Uni signale qu'il a reçu de nouveaux renseignements, qu'il considère comme suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête, sur les arrangements pris en vue de la fourniture d'ammoniac en vrac à la Rhodésie du Sud.

Selon ces renseignements, la Sable Chemical Industries Ltd., de Que Que (Rhodésie du Sud), qui a récemment monté une usine destinée à produire de l'engrais azoté et utilisant l'ammoniac en tant que matière première, cherche à conclure un contrat à long terme en vue de la fourniture d'ammoniac en vrac, notamment par la Société nationale iranienne de pétrochimie (National Iranian Petro-Chemical Company) de Téhéran. La Sable Chemical espère que ces fournitures commenceront au début de 1970 et que les quantités visées, de l'ordre de 60 000 tonnes par an, seront importées en Rhodésie via Lourenço Marques, ville dans laquelle, comme l'indique la note susmentionnée, des installations spéciales ont été construites pour décharger et emmagasiner l'ammoniac en vrac avant son transport par voie ferrée jusqu'à Que Que en Rhodésie. Il semble que les démarches relatives au contrat envisagé aient été faites par l'intermédiaire de tiers, et il se peut que la destination finale de l'ammoniac n'ait pas été déclarée aux fournisseurs éventuels.

Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité pourrait envisager de prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter ces renseignements à la connaissance du Gouvernement iranien afin d'aider ce gouvernement à mener son enquête sur cette question et à prendre les mesures qui peuvent être nécessaires pour empêcher la fourniture d'ammoniac en vrac à la Rhodésie par une société iranienne. En même temps, le Comité pourrait, s'il le désire, prier le Secrétaire général de porter ces renseignements à l'attention de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées afin de les aider à faire en sorte que leurs fabricants, exportateurs et transporteurs d'ammoniac soient avertis que les demandes de fourniture d'ammoniac en vrac à destination de Lourenço Marques doivent être examinées avec attention pour s'assurer que ce produit n'est pas en fait destiné à la Rhodésie."

Note du Royaume-Uni datée du 10 novembre 1969 :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu des renseignements supplémentaires au sujet des sociétés impliquées dans la fourniture d'ammoniac anhydre en vrac à la Rhodésie, renseignements qui complètent ceux que contenaient les notes du Gouvernement britannique datées des 24 septembre et 15 octobre respectivement.

D'après ces renseignements, les installations d'emmagasinage d'ammoniac de Lourenço Marques (visées dans la note du Gouvernement britannique datée du 15 octobre) se trouvent à Vila Salazar (Matola) et sont gérées par la

société Armazed de Productos Químicos de Mozambique Lda (APROCIL). Depuis Matola, l'ammoniac importé est transporté par voie ferrée dans des wagons-citernes spécialement construits, directement jusqu'à l'usine d'engrais de la Sable Chemical Industries à Que Que en Rhodésie du Sud. D'après les renseignements que le Gouvernement britannique a reçus depuis l'envoi de ses notes du 24 septembre et du 15 octobre, 28 000 tonnes environ d'ammoniac en vrac ont été livrées par la voie maritime aux installations de l'APROCIL à Vila Salazar depuis mai 1969. Sur cette quantité, 20 000 tonnes environ ont déjà été transportées par voie ferrée jusqu'en Rhodésie. Le reste se trouve encore entreposé en douane dans les réservoirs de l'APROCIL.

D'après le registre des sociétés du Mozambique, l'APROCIL appartient à parts égales à la National Process Industries (Pty) Ltd. (NPI) et à la National Process Industries Holdings (Pty) Ltd., toutes deux de Johannesburg. Selon le registre des sociétés sud-africaines, la National Process Industries détient 48 p. 100 des actions de la C. and I/Girdler International, Southern, Eastern and Central Africa (Pty) Ltd. (CIGI-SECA).

La CIGI-SECA a reçu le contrat de construction de l'usine d'engrais de la Sable, et on sait qu'elle conserve un intérêt financier dans la Sable Chemical Industries Ltd. D'après une déclaration publiée de M. J. H. Hahn, président et directeur général de la CIGI-SECA, qui est aussi membre du Conseil d'administration de la NPI, le premier stade du projet de la Sable (qui est maintenant achevé) concernait la construction de la plus importante usine de nitrate d'ammonium d'Afrique australe : cette usine doit produire 180 000 tonnes de nitrate d'ammonium par an et atteindre finalement une capacité de 90 000 tonnes d'azote et de 270 000 tonnes de nitrate d'ammonium. Il semble que la capacité annuelle initiale de l'usine d'engrais de la Sable soit d'au moins 60 000 tonnes d'azote à 100 p. 100, qui sera produit sous forme de nitrate d'ammonium solide granulé à 34 p. 100 d'azote. Actuellement, les ensembles de production d'acide nitrique et de nitrate d'ammonium utilisent de l'ammoniac anhydre importé. On se propose de construire le moment venu une usine de synthèse d'ammoniac et quand elle sera achevée, l'installation de la Sable utilisera de l'ammoniac produit localement.

D'après les renseignements dont dispose le Gouvernement du Royaume-Uni, la Terminal Operators Ltd. (dont il est question dans la note de ce gouvernement datée du 24 septembre) est enregistrée au Liechtenstein.

Le Gouvernement britannique pense que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements ci-dessus à l'attention de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées afin de les aider à enquêter au besoin au sujet de la fourniture d'ammoniac anhydre en vrac, par leurs ressortissants, aux installations d'emmagasiner de Vila Salazar (Matola) ou à la suite de commandes passées par la société associée aux exploitants de ces installations, ou au sujet du transport jusqu'à Lourenço Marques d'ammoniac anhydre en vrac sur des navires battant leur pavillon."

2. Comme suite à la demande formulée par le Comité à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé, en date du 26 novembre, une note verbale à l'Iran, par laquelle il lui a transmis les notes du Royaume-Uni et demandé de lui faire part de ses observations à ce propos.

3. Le Secrétaire général a reçu de l'Iran une réponse datée du 11 février 1970 dans laquelle celui-ci indiquait qu'à la suite d'une enquête, il avait été établi qu'aucune disposition du contrat signé le 18 juillet 1969 entre la National Iranian Petro-Chemical Company et la Terminal Operators Ltd. ne pouvait être considérée comme constituant une violation de l'embargo imposé par le Gouvernement iranien (voir S/8786/Add.6) en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité, mais que le Gouvernement iranien avait demandé, à titre de précaution, à la National Iranian Petro-Chemical Company de demander à la société qui avait acheté l'ammoniac de lui donner l'assurance qu'elle ne réexporterait pas cet ammoniac vers la Rhodésie du Sud. A la suite de quoi, la Terminal Operators Ltd. avait solennellement déclaré par écrit que la destination finale de l'ammoniac acheté au titre du contrat précité n'était pas la Rhodésie du Sud.

4. Comme suite à une autre demande formulée par le Comité à cette même séance, le Secrétaire général a adressé, en date du 5 décembre 1969, des notes verbales aux Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres des institutions spécialisées, par laquelle il leur a transmis les notes du Royaume-Uni et demandé de lui faire part de leurs observations à ce sujet.

5. Il a reçu des réponses des pays suivants :

Cambodge	Koweït
Congo (République démocratique du)	Malawi
Chypre	Mauritanie
Danemark	Pays-Bas
El Salvador	Pologne
Ethiopie	République fédérale d'Allemagne
Guyane	Singapour
Haute-Volta	Somalie
Hongrie	Suède
Italie	URSS

6. Dans leurs réponses, la République démocratique du Congo et la Mauritanie ont accusé réception de la note verbale du Secrétaire général et des documents qui y étaient joints; El Salvador, l'Italie et la République fédérale d'Allemagne ont

indiqué que la note du Secrétaire général et les documents qui y étaient joints avaient été portés à l'attention de leurs gouvernements respectifs. Le Cambodge, la Haute-Volta, la Hongrie, le Koweït, le Malawi, la Pologne, la Somalie et l'URSS ont indiqué soit qu'ils appliquaient les dispositions de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité, soit qu'ils n'entretenaient aucune relation commerciale avec la Rhodésie du Sud ou avec la société mentionnée dans les notes du Royaume-Uni. On trouvera ci-après sous forme résumée l'essentiel des autres réponses :

a) Dans une note datée du 16 février 1970, le Gouvernement chypriote a déclaré que les mesures nécessaires avaient été prises par les autorités compétentes pour s'assurer qu'aucune licence d'exportation portant sur l'exportation, la réexportation ou la réexpédition vers Lourenço Marques d'ammoniac en vrac ne serait délivrée.

b) Dans une note datée du 6 février 1970, le Gouvernement danois a déclaré que les autorités danoises n'avaient pas connaissance d'exportations illégales d'ammoniac ni n'avaient aucune raison de le suspecter. Ce produit était importé au Danemark en quantités importantes. Les exportations danoises étaient très faibles et se faisaient surtout à destination d'un autre pays scandinave. Les chiffres étaient les suivants : importations en 1967, 50 millions de kroners; en 1968, 58 millions de kroners; en 1969 (neuf mois), 60 millions de kroners; exportations à destination de pays non scandinaves : en 1967, 64 000 kroners; en 1968, 3 000 kroners; en 1969 (neuf mois), 3 000 kroners. On ne saurait conclure de ces chiffres que des quantités importantes d'ammoniac aient pu être exportées du Danemark vers la Rhodésie du Sud en transitant par des pays tiers.

c) Dans une note datée du 1er avril 1970, le Gouvernement éthiopien a déclaré que, si l'on voulait que les sanctions générales et obligatoires soient suivies d'effets, il était nécessaire de mettre fin une fois pour toutes à toutes les mesures qui étaient prises pour tourner les décisions du Conseil de sécurité. Le Gouvernement éthiopien pensait que la divulgation de toutes les violations de ce genre, à condition de leur donner la plus large publicité possible, pourrait inciter les sociétés commerciales à renoncer à leurs pratiques. De l'avis du Gouvernement éthiopien, c'était l'art avec lequel les entreprises commerciales, passant par des intermédiaires se trouvant au Mozambique et en Afrique du Sud,

savaient tourner l'embargo qui avait permis au Gouvernement rhodésien de ne pas succomber aux effets des sanctions prononcées contre lui et de les braver en toute impunité. Le Gouvernement éthiopien ne considérait pas de ce fait les arrangements qui avaient été pris pour envoyer de l'ammoniac en Rhodésie du Sud comme un cas isolé de violation des décisions officielles du Conseil de sécurité. Le Gouvernement éthiopien était de l'avis que le Comité devait s'attacher tout particulièrement au problème posé par la violation des sanctions et faire connaître à la communauté internationale tous les cas de violation, ainsi que les mesures qui étaient prises à leur sujet. L'Ethiopie avait bien sûr rompu toutes relations économiques et commerciales ainsi que tout autre contact avec la Rhodésie du Sud.

d) Dans une note datée du 10 avril 1970, le Gouvernement guyanais a indiqué qu'étant donné qu'aucun ressortissant guyanais ni aucune compagnie guyanaise ne fabriquaient ni ne transportaient de l'ammoniac en vrac, la note du Secrétaire général n'intéressait pas directement la Guyane. Toutefois, le Gouvernement guyanais s'était engagé à examiner de très près les demandes de réexportation de ce produit afin de s'assurer qu'aucun envoi n'était destiné à la Rhodésie du Sud.

e) Dans une note datée du 29 avril 1970, le Gouvernement néerlandais a indiqué qu'en 1968 et en 1969, il n'avait pas été exporté d'ammoniac anhydre des Pays-Bas vers le Mozambique.

f) Dans une note datée du 13 janvier 1970, le Gouvernement de Singapour a indiqué qu'il ne manquerait pas de faire une enquête sur les sources de tout envoi d'ammoniac en vrac si ce produit était importé de l'un des territoires mentionnés dans les notes du Royaume-Uni ou destiné à ces territoires.

g) Dans une note datée du 1er avril 1970, le Gouvernement suédois a indiqué que, bien que les exportations suédoises d'ammoniac anhydre soient exclusivement destinées à des pays voisins de la Suède, il avait donné l'ordre aux autorités compétentes de garder présent à l'esprit le contenu de la note du Secrétaire général.

7. Par une nouvelle note datée du 9 avril 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a signalé qu'il avait reçu au sujet de la construction de l'usine de synthèse d'ammoniac de Que Que, mentionnée dans sa note du 10 novembre 1969, de nouveaux renseignements qu'il considérait suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête. Il avait appris en effet que les sociétés sud-africaines CIGI-SECA et

National Process Industries (Pty) Ltd. (NPI) (laquelle comme il est expliqué dans la note du Gouvernement du Royaume-Uni du 10 novembre 1969 détient 48 p. 100 des actions de la CIGI-SECA) faisaient maintenant appel à la concurrence pour obtenir du matériel pour l'usine de synthèse d'ammoniac qui devait être construite à Que Que en Rhodésie du Sud. Ces sociétés s'efforcent d'obtenir le matériel nécessaire auprès de fournisseurs en France, au Japon et dans la République fédérale d'Allemagne auxquels elles avaient pu ou pourraient présenter leurs besoins comme s'il s'agissait de matériel nécessaire pour un projet entrepris ailleurs qu'en Rhodésie du Sud. Le Gouvernement du Royaume-Uni pensait que le Comité pourrait prier le Secrétaire général de porter ces renseignements à l'attention des pays qui avaient reçu copie de la note susmentionnée du Royaume-Uni afin de les aider au cas où certains de leurs fabricants d'ammoniac ou exportateurs de matériel pour la fabrication d'ammoniac de synthèse recevraient des demandes d'information ou des commandes des sociétés sud-africaines mentionnées ci-dessus qui pourraient concerner l'usine de la Sable Chemical Industries Ltd. à Que Que en Rhodésie du Sud.

8. Comme suite à la demande formulée au Comité à sa 26ème séance, le Secrétaire général a adressé, en date du 30 avril, des notes verbales aux Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres des institutions spécialisées, par lesquelles il leur a transmis les notes du Royaume-Uni et demandé de lui faire part de leurs observations à ce sujet.

67) Cas No 66 : Note du Royaume-Uni datée du 7 janvier 1970

1. Par une note datée du 7 janvier 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements selon lesquels le navire-citerne "Cérons" de la Compagnie Havraise et Nantaise Péninsulaire de Paris, devait charger très prochainement à Bandar Shapur une cargaison d'ammoniac anhydre en vrac à destination de Lourenço Marques. Compte tenu des informations qui figuraient dans les notes du Royaume-Uni datées des 15 octobre et 10 novembre [voir cas No 54, par. 1)7], il y a lieu de croire que la destination finale de cet ammoniac en vrac est la Sable Chemical Industries Ltd., en Rhodésie du Sud, en vue de la fabrication d'engrais. Le Gouvernement du Royaume-Uni a pensé qu'étant donné que

/...

1'on avait le temps de faire une enquête avant que le navire-citerne ne quitte le port, le Comité pourrait prier le Secrétaire général de communiquer d'urgence aux Gouvernements français et iranien les renseignements ci-dessus afin de les aider à déterminer la destination finale véritable de l'ammoniac.

2. A la suite de consultations officieuses et sur la demande du Comité, le Secrétaire général a adressé à l'Iran une note verbale en date du 9 janvier 1970, par laquelle il lui a transmis la note du Royaume-Uni et demandé de lui faire part de ses observations à ce sujet.

3. Le représentant de la France au Comité a pris note des renseignements communiqués dans la note du Royaume-Uni.

68) Cas No 69. "Mariotte" : Note du Royaume-Uni datée du 13 février 1970

1. Par une note datée du 13 février 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements concernant une cargaison d'ammoniac en vrac qui avait été chargée sur le "Mariotte". Le texte de la note est reproduit ci-après :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu de nouveaux renseignements sur la fourniture d'ammoniac anhydre en vrac à la Rhodésie du Sud, renseignements qui complètent ceux que contenaient les notes du Gouvernement du Royaume-Uni datées des 24 septembre, 15 octobre et 10 novembre 1969 et du 7 janvier 1970, ainsi que ceux que contenait la note du représentant permanent de la France datée du 8 décembre 1969. Il considère que ces renseignements sont suffisamment dignes de foi pour justifier une enquête.

Selon ces renseignements, en vertu des arrangements passés entre la Société française "GAZOCCEAN" et la National Process Industries (Pty) Ltd. (NPI) d'Afrique du Sud, le navire-citerne français "Mariotte" a récemment chargé à Lisbonne une cargaison de 10 000 tonnes environ d'ammoniac anhydre en vrac. Le navire a quitté Lisbonne le 19 janvier à destination de Lourenço Marques.

Selon les renseignements recueillis par le Gouvernement du Royaume-Uni, la cargaison qui se trouve à bord du "Mariotte" constitue le sixième envoi d'ammoniac en vrac à destination de Lourenço Marques depuis mai 1969. Tous ces envois, qui s'élèvent au total à environ 60 000 tonnes, ont été faits dans le cadre des arrangements passés entre "GAZOCCEAN" et la NPI, ou des compagnies associées.

Selon ces renseignements, la Quimica Geral est la seule compagnie au Mozambique qui utilise de l'ammoniac en vrac comme matière première. Ses besoins atteignent au maximum 20 000 tonnes par an. Les seuls autres deux

territoires de l'Afrique australe qui consomment de l'ammoniac en vrac sont l'Afrique du Sud et la Rhodésie du Sud. On sait que la production sud-africaine d'ammoniac suffit généralement à satisfaire la demande intérieure. En fait, selon les statistiques publiées par l'Afrique du Sud pour les cinq premiers mois de 1969, qui sont les dernières dont on dispose, l'Afrique du Sud a exporté au cours de cette période environ 5 000 tonnes d'ammoniac. Pour sa part, la Rhodésie du Sud ne fabrique pas d'ammoniac et, à la suite de la construction de l'usine d'engrais de la Sable à Que Que, il lui faut importer maintenant jusqu'à 60 000 tonnes d'ammoniac par an comme matière première. Compte tenu de tous ces renseignements, il y a de fortes chances pour que la plus grande partie de l'ammoniac en vrac importé au Mozambique depuis mai 1969 ait été destinée à l'usine d'engrais de la Sable à Que Que pour fabriquer du nitrate d'ammonium.

Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité pourrait demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement français afin d'aider ce gouvernement à mener son enquête sur le transport par un navire français d'une cargaison d'ammoniac dont la destination finale pourrait fort bien être la Rhodésie du Sud. En même temps, le Comité pourrait également demander au Gouvernement français de lui indiquer le nom du fournisseur d'ammoniac de façon que le Secrétaire général puisse communiquer ce renseignement au gouvernement intéressé afin de l'aider à mener son enquête sur la destination finale de la cargaison."

2. Le représentant de la France au Comité a pris note des renseignements contenus dans la note du Royaume-Uni.

G. VEHICULES A MOTEUR

69) Cas No 9. Véhicules à moteur : Note des Etats-Unis d'Amérique datée du 28 mars 1969

1. Comme suite à la demande formulée par le Comité à sa 25ème séance, le Secrétaire général a adressé, en date du 15 janvier 1970, une note verbale à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres des institutions spécialisées, par laquelle il leur a transmis la note du Royaume-Uni en date du 19 décembre 1969 où figurent les renseignements reçus à cette date par le Comité à ce sujet.

"Montage de véhicules à moteur en Rhodésie du Sud

1) Au 19 décembre 1969, quatre rapports concernant le montage de véhicules à moteur en Rhodésie du Sud avaient été reçus, émanant l'un du Gouvernement des Etats-Unis, et les trois autres du Gouvernement du Royaume-Uni. On trouvera ci-après un résumé de ces rapports et de la manière dont il leur a été donné suite.

I. Note datée du 28 mars 1969, émanant du Gouvernement des Etats-Unis

2) Dans une note datée du 28 mars, le Gouvernement des Etats-Unis a signalé au Comité que, selon certaines informations, des automobiles neuves de fabrication étrangère étaient montées et vendues en Rhodésie du Sud. Selon ces renseignements, 13 modèles de voitures étaient montés dans des usines situées à Salisbury et Umtali à partir de pièces détachées importées en Rhodésie du Sud via l'Afrique du Sud, et provenant de la République fédérale d'Allemagne (BMW), de France (Citroën et Peugeot), d'Italie (Alfa Romeo) et du Japon (Daihatsu et Isuzu). Il semble également que quelques véhicules commerciaux soient montés dans le territoire. Il est possible que les pièces détachées passent par plusieurs intermédiaires avant de parvenir en Rhodésie du Sud.

3) Sur la demande du Comité, le Secrétaire général a, le 30 avril, porté les renseignements ci-dessus à la connaissance des Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, de l'Italie et du Japon. Le représentant de la France au Comité a pris note de la communication des Etats-Unis. Les réponses suivantes ont été reçues :

a) Dans une note verbale datée du 2 mai, le représentant permanent par intérim de l'Italie a déclaré que les renseignements contenus dans la note émanant du Gouvernement des Etats-Unis avaient été transmis aux autorités compétentes en Italie.

b) Dans une lettre datée du 12 mai, le représentant permanent de la France a informé le Secrétaire général que le Gouvernement français avait interdit la vente à la Rhodésie de toute automobile, montée ou en pièces détachées. Aucune licence d'exportation à cette fin n'avait été délivrée depuis que les sanctions étaient entrées en vigueur. Le Gouvernement français n'était évidemment pas en mesure de déterminer quelle était la destination finale de toutes les pièces détachées qu'exportaient les sociétés françaises ou leurs filiales étrangères.

c) Dans une note verbale datée du 9 juin, l'observateur permanent par intérim de la République fédérale d'Allemagne a déclaré qu'en 1967 les Bavarian Motor Works (BMW) avaient acquis la société Hans Glas Motor Cars Ltd. et avaient par la suite mis au point la "1800 GL" destinée spécialement à être montée à l'étranger. Les pièces détachées de ces voitures sont mises en vente dans de nombreux pays, y compris l'Afrique du Sud. En 1967, un accord sur le montage et l'importation a été conclu entre BMW et la société Euro-Republic Automobile Distributors (Pty) Ltd. de Pretoria. Tous les associés de cette société sont des ressortissants sud-africains. BMW n'a aucune influence sur les affaires de cette firme. BMW livre des machines-outils provenant de l'ancienne usine Glas et, en outre, des pièces détachées de voitures. Le montage en Afrique du Sud a commencé le 1er juillet 1968. A chaque livraison, les documents d'accompagnement, y compris les connaissements, portent la mention voulue "BMW RHD CKD sets". La société Bavarian Motor Works n'a pas livré de pièces détachées à la Rhodésie du Sud.

d) Dans une note verbale datée du 14 juillet, le représentant permanent du Japon a communiqué au Secrétaire général les observations suivantes du Gouvernement japonais :

1) Depuis décembre 1966, date à laquelle le Conseil de sécurité a adopté sa résolution 232 (1966) imposant des sanctions économiques sélectives à l'encontre de la Rhodésie du Sud, le Japon n'a pas exporté d'automobiles à destination de la Rhodésie du Sud, qu'il s'agisse d'automobiles montées ou en pièces détachées (y compris les produits de Daihatsu et Isuzu). L'interdiction d'exporter ces produits est assurée par les règlements japonais en vigueur, qui ont été révisés comme il convenait en vue d'appliquer la résolution susmentionnée ainsi que la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité;

2) Les autorités intéressées examinent avec grand soin la destination finale indiquée sur chaque demande de licence d'exportation concernant ces produits, et il n'a été et ne serait accordé aucune licence d'exportation à destination de la Rhodésie du Sud;

3) S'il est possible que les pays importateurs revendent à la Rhodésie du Sud des automobiles ou pièces détachées exportées par le Japon, ces reventes échappent au contrôle du Gouvernement japonais.

II. Note datée du 8 août, émanant du Gouvernement du Royaume-Uni

4) Dans une note datée du 8 août, le Gouvernement britannique a appelé l'attention du Comité sur des renseignements concernant le montage en Rhodésie du Sud de véhicules à moteur. Ces renseignements sont les suivants :

a) En 1967, en violation des dispositions de la résolution 232 (1966) du Conseil de sécurité, la société Isuzu Vehicles Limited de Salisbury a conclu un arrangement avec la société Isuzu Motors Limited de Tokyo pour la livraison de véhicules automobiles Isuzu à la Rhodésie; elle a également conclu un arrangement avec un directeur de la société des automobiles Citroën de Paris (ou du moins le directeur était-il au courant de ces arrangements) pour la livraison à la Rhodésie de véhicules automobiles Citroën. Selon ces arrangements, les véhicules (entièrement montés) étaient en apparence adressés à diverses sociétés du Mozambique et d'Afrique du Sud, notamment la Stanley Motors Limited de Johannesburg et de Lourenço Marques, la Auto Commercial Limitada de Lourenço Marques, la Technical Industrial Limitada de Lourenço Marques et la CICAL (Consortia Importados de Camioes e Automoveis) de Beira. Ces 'destinataires' transféraient leurs titres de propriété sur les véhicules en question à la Lourenço Marques Forwarding Company Limited (maison d'expédition) qui en prenait alors livraison et les expédiait en Rhodésie. Plusieurs livraisons ont été effectuées par ce moyen, notamment un petit envoi d'automobiles 'Florian' entièrement montées qui ont été expédiées par Isuzu Motors Limited de Tokyo sur le 'Straat Florida' en mars 1969, à l'Auto Commercial Limitada de Lourenço Marques.

b) En 1968, un fait nouveau s'est produit : des véhicules en pièces détachées (CKD) ont été expédiés à la société Stanley Motors Limited à Johannesburg, à Lourenço Marques ou à Durban, apparemment pour être montés aux usines Stanley Motors d'Afrique du Sud, mais en fait pour être livrés à la Rhodésie du Sud. Les expéditions effectuées ainsi ont compris un envoi d'environ 30 caisses de pièces détachées pour le montage de véhicules expédiés à Durban sur le bâtiment hollandais 'Straat Florida', en mars 1969, par la Isuzu Motors Limited, et deux envois comprenant chacun plus de 100 véhicules en pièces détachées expédiés par la société Citroën de Paris à Stanley Motors de Johannesburg sur les bâtiments français 'Forbin' en avril 1969 et 'Ango' en mai 1969.

c) En juin 1969, M. Treger, président-directeur général de Isuzu Véhicules Limited de Salisbury s'est rendu au Japon où il a eu des entretiens avec la Isuzu Motors Limited de Tokyo. Il s'est rendu ensuite à Paris, où l'on sait qu'il a pris contact avec la société des automobiles Citroën de Paris.

5) A la demande du Comité, le Secrétaire général a, le 14 août, porté les renseignements ci-dessus à la connaissance du Gouvernement japonais. Il a également porté la note du Royaume-Uni à la connaissance des Gouvernements de

la République fédérale d'Allemagne, de l'Espagne, de l'Italie, des Pays-Bas, du Portugal et de la Suède, pays exportateurs d'automobiles, et aux Gouvernements du Kenya, du Malawi, de la République-Unie de Tanzanie et de la Zambie, pays dont les ports risquaient d'être utilisés pour tourner les sanctions. Le représentant de la France au Comité a pris note de la communication du Royaume-Uni.

6) Le 18 août, l'observateur de la République fédérale d'Allemagne a accusé réception de la note du Royaume-Uni et indiqué que cette note avait été transmise au Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne. Le 9 septembre, la mission permanente de la France a communiqué une réponse, dont on trouvera le résumé ci-dessous (voir par. 9). Le 18 septembre, le représentant de l'Italie a fait parvenir une réponse (voir par. 10). Dans une note verbale datée du 17 octobre, le représentant permanent des Pays-Bas a déclaré que le Gouvernement néerlandais avait pris dûment acte de ce que la note du Royaume-Uni datée du 8 août reconnaissait que les véhicules à moteur et les pièces détachées expédiés sur le bâtiment néerlandais 'Straat Florida' étaient expédiés en Afrique du Sud et au Mozambique et que les destinataires ne résidaient pas en Rhodésie du Sud. Les autorités néerlandaises ont cependant procédé à une enquête sur les expéditions en question, qui a corroboré ces renseignements. Cependant, le Gouvernement néerlandais a fait observer que la compagnie de navigation, une fois livrée la cargaison, ne pouvait connaître sa destination finale, les services de ces compagnies prenant fin avec la livraison de la marchandise. Le Gouvernement néerlandais regrettait que le nom d'un navire néerlandais ait été mentionné à ce sujet, ce qui risquait d'avoir porté inutilement atteinte à des intérêts néerlandais.

III. Note datée du 20 août émanant du Gouvernement du Royaume-Uni

7) Dans une note datée du 20 août, le Gouvernement du Royaume-Uni a attiré l'attention du Comité sur les renseignements ci-après, qui complètent ceux que contenait sa précédente note du 8 août, et concernant les futures livraisons à la Rhodésie de véhicules en pièces détachées provenant de France, d'Italie et du Japon :

a) France : Comme suite à la visite de M. Treger, président-directeur général de la société Isuzu Vehicules Limited, de Salisbury, les livraisons de véhicules Citroën en pièces détachées à la Isuzu Vehicules Limited de Salisbury devaient se poursuivre et les modèles fournis devaient inclure la Citroën Ami 8.

b) Italie : Des arrangements étaient sur le point d'être conclus pour la livraison à la Rhodésie du Sud, par les soins d'un intermédiaire européen, de véhicules automobiles Fiat en pièces détachées devant être montés dans ce pays et la première livraison de près de 500 véhicules automobiles Fiat, en pièces détachées, serait probablement effectuée très prochainement. M. G. Treger s'était rendu récemment en Italie.

/...

c) Japon : La société Isuzu Vehicles Limited de Salisbury continuait à obtenir du Japon la livraison de véhicules Isuzu à usage commercial. Un certain nombre de véhicules Isuzu étaient également montés en Afrique du Sud à partir de pièces détachées importées. Les pièces détachées destinées à la Rhodésie du Sud, ainsi que celles destinées à l'Afrique du Sud, étaient expédiées en Afrique du Sud. Les caisses de pièces détachées prévues pour la Rhodésie du Sud étaient ostensiblement adressées à la société Stanley Motors Limited de Durban, mais étaient marquées de telle manière que les caisses pouvaient être identifiées à leur arrivée à Durban et expédiées immédiatement en Rhodésie.

8) A la demande du Comité, le Secrétaire général a porté le 8 septembre les renseignements mentionnés ci-dessus à l'attention des Gouvernements italien et japonais. Le représentant de la France au Comité a pris note de la communication du Royaume-Uni. Le Gouvernement japonais doit faire parvenir sa réponse.

9) Dans une lettre datée du 9 septembre adressée au Président du Comité, le représentant permanent de la France a rappelé sa réponse datée du 12 mai (voir par. 2 b) ci-dessus) et indiqué que les enquêtes auxquelles les services français avaient procédé bien avant la note britannique du 8 août, avaient permis de constater que la plupart des constructeurs de véhicules automobiles ignoraient la destination finale des marchandises qu'ils exportaient. La société Citroën, quant à elle, ne se reconnaissait pas responsable, une fois la marchandise vendue, des réexportations effectuées par ses acheteurs ou par les usines installées à l'étranger qui effectuent le montage des véhicules de sa marque. Si la firme sud-africaine Stanley Motors achetait des pièces détachées d'automobiles françaises, elle en disposait comme elle l'entendait; quant aux autres intermédiaires cités par la note britannique, ils jouissaient de la même liberté et étaient le plus souvent inconnus de la société Citroën. Le représentant permanent a ajouté qu'il apparaissait que les pratiques dénoncées par la note britannique étaient générales et que des véhicules neufs portant la marque des principaux producteurs mondiaux étaient offerts sur le marché rhodésien, bien que les gouvernements des pays d'origine de la marchandise, tout comme le Gouvernement français, contrôlent et interdisent tout commerce direct de leurs ressortissants avec la Rhodésie. Le Gouvernement français ne verrait que des avantages à ce que l'attention des divers pays concernés soit appelée sur ce problème.

10) Dans une note verbale datée du 18 septembre, le représentant permanent de l'Italie a déclaré qu'à la suite des enquêtes effectuées, les autorités compétentes italiennes avaient pu constater qu'aucun véhicule en pièces détachées n'avait été fourni, directement ou indirectement, par la Fiat à la Rhodésie du Sud. En outre, la compagnie n'avait jamais eu aucun rapport avec M. Treger qui, selon les informations contenues dans la note du Royaume-Uni, aurait négocié la prétendue livraison de véhicules automobiles en pièces détachées.

11) Pendant la discussion en Comité, le 26 septembre, le représentant du Royaume-Uni a reconnu que les gouvernements ne pouvaient exercer un contrôle direct sur la destination finale des véhicules et pièces de rechange une fois que ces articles ne se trouvaient plus sous leur autorité. Il a toutefois fait remarquer que les rapports du Royaume-Uni portaient sur des cas où les sociétés semblaient connaître la destination finale. Le Gouvernement britannique avait cherché à obtenir des fabricants du Royaume-Uni exportant des véhicules à moteur et des pièces de rechange en Afrique du Sud l'assurance qu'ils s'efforceraient de faire en sorte qu'aucun véhicule ou pièce de rechange ne soit ensuite réexporté en Rhodésie du Sud. Le Gouvernement britannique faisait de son mieux pour s'assurer que les fabricants respectent leurs engagements, et s'il s'apercevait de violations, il ouvrirait immédiatement une enquête à ce sujet. Le représentant du Royaume-Uni a suggéré que d'autres gouvernements obtiennent des assurances similaires de la part des fabricants de leurs propres pays et leur fassent comprendre l'urgence du problème.

IV. Note datée du 6 octobre 1969 émanant du Royaume-Uni

12) Dans une note datée du 6 octobre, le Gouvernement du Royaume-Uni a appelé l'attention du Comité sur de nouveaux renseignements concernant la conclusion d'arrangements relatifs à l'importation en Rhodésie du Sud de véhicules automobiles et de véhicules automobiles en pièces détachées mentionnés dans ses notes des 8 et 20 août. On trouvera ci-après un aperçu de ces renseignements.

a) Volume des importations passées et futures. Entre le milieu de 1968 et le milieu de 1969, la société Isuzu Vehicles Limited de Salisbury aurait importé en Rhodésie près de 900 voitures automobiles Citroën entièrement en pièces détachées. La société en question a l'intention d'importer au moins le même nombre de voitures en pièces détachées au cours des 12 prochains mois, y compris, comme il est indiqué dans la note adressée au Comité le 20 août, un certain nombre de voitures Fiat en pièces détachées.

b) Arrangements conclus pour l'expédition des futures livraisons. Les arrangements décrits dans les notes adressées au Comité les 8 et 20 août en vertu desquels la société Isuzu Vehicles Limited de Salisbury a reçu livraison de véhicules en pièces détachées de la société automobile Citroën de Paris et de la société Isuzu Motors Limited de Tokyo, par l'entremise de certains intermédiaires se trouvant au Mozambique et en Afrique du Sud, seront modifiés pour les livraisons futures par ces deux sociétés. Une société sud-africaine, la Isuzu Distributors S.A. (Pty) Limited, de Johannesburg, qui est affiliée à la Isuzu Vehicles Limited de Salisbury, a été créée dans ce but, il y a un an, et a reçu récemment la représentation de la Isuzu Motors Limited de Tokyo en Afrique du Sud. Aux termes de ces arrangements, les futures livraisons de véhicules à destination de l'Afrique australe par les constructeurs japonais intéressés seront en apparence adressées à la Isuzu Distributors S.A. (Pty) Limited. La compagnie sud-africaine passera des commandes tant pour le marché

sud-africain proprement dit que pour la Isuzu Vehicles Limited de Salisbury, les marchandises commandées au nom de la société rhodésienne étant expédiées directement à Salisbury dès leur arrivée à Durban. Des arrangements analogues ont été prévus pour créer une société sud-africaine qui importerait des véhicules Citroën en Afrique du Sud tant pour être vendus dans ce pays que pour être fournis directement à la Isuzu Vehicles Limited de Salisbury.

c) Montage en Rhodésie de véhicules Isuzu à usage commercial. En vertu d'arrangements conclus avec la Isuzu Motors Limited de Tokyo, la Isuzu Vehicles Limited (Salisbury) importerait en Rhodésie, sous forme de pièces détachées, trois modèles de véhicules Isuzu à usage commercial. Il s'agit notamment d'un camion de sept tonnes et de deux autres modèles, le WASP et l'ELF. La société Isuzu Distributors S.A. (Pty) Limited, de Johannesburg, reçoit les commandes de ces véhicules à usage commercial destinés à la Rhodésie aussi bien qu'à l'Afrique du Sud. A leur arrivée à Durban, les caisses de pièces détachées destinées à la Rhodésie sont expédiées directement à la Isuzu Vehicles Limited (Salisbury) et celles destinées à l'Afrique du Sud à la Stanley Motors Limited (Johannesburg). Les véhicules Isuzu à usage commercial qui sont actuellement montés en Afrique du Sud ne comprennent pas les modèles 'ELF' et 'WASP' et les demandes de pièces détachées concernant ces modèles n'émanent donc pas de l'Afrique du Sud.

13) A la demande du Comité, le 26 novembre, le Secrétaire général a porté les renseignements ci-dessus à l'attention des Gouvernements de l'Italie et du Japon. Comme dans le cas de la note du Royaume-Uni datée du 8 août, le Secrétaire général a aussi porté les renseignements contenus dans la note du 6 octobre à l'attention des Gouvernements de l'Espagne, des Pays-Bas, du Portugal, de la République fédérale d'Allemagne et de la Suède, en tant qu'Etats exportateurs d'automobiles, ainsi que des Gouvernements du Kenya, du Malawi, de la République-Unie de Tanzanie et de la Zambie, en tant qu'Etats dont les ports pouvaient être utilisés par des contrevenants éventuels. Le représentant de la France au Comité a pris note de la communication du Royaume-Uni.

14) On a reçu les réponses suivantes :

a) Dans une note verbale datée du 5 décembre, le représentant permanent de l'Italie a déclaré que la note du Royaume-Uni avait été transmise aux autorités compétentes pour qu'elles exercent le contrôle voulu sur les équipements de première monte d'automobiles fabriqués en Italie.

b) Dans une note verbale datée du 5 décembre, le représentant permanent du Japon a déclaré que son gouvernement avait fait enquêter sur la question et avait obtenu de la société 'Isuzu Jidosha Kabushiki-Kaisha' (Isuzu Motors Ltd.) les renseignements suivants :

Immédiatement après l'adoption par le Conseil de sécurité de la résolution 232 (1966), la Isuzu Motors Ltd. avait annulé son contrat de ventes avec la Isuzu Vehicles Co. Ltd. de Salisbury et avait cessé toute livraison à cette dernière de véhicules automobiles, montés ou sous forme d'équipements de première monte. Il y avait lieu de noter que la Isuzu Motors Ltd. n'avait pas d'intérêts dans la Isuzu Vehicles Co. Ltd. de Salisbury et que cette dernière société utilisait le nom de 'Isuzu' sans l'autorisation de la première. C'est pourquoi la Isuzu Motors Ltd. avait récemment décidé de demander à ladite société de Salisbury de ne pas utiliser le nom d' 'Isuzu'.

L'exportation de véhicules automobiles Isuzu en Afrique du Sud se faisait par l'intermédiaire de la Isuzu Distributors S.A. (Pty) Ltd., de Johannesburg. Le réseau de ventes de la société couvrait l'Afrique du Sud, le Lesotho, le Botswana et le Souaziland, et la vente de véhicules automobiles Isuzu dans d'autres régions, comme la Rhodésie du Sud, était interdite par le contrat conclu entre cette société et la Isuzu Motors Ltd.

Parmi les véhicules automobiles exportés, les modèles 'WASP' et 'ELF' étaient exportés à demi montés, montés en Afrique du Sud et vendus dans les zones spécifiées par le contrat et indiquées ci-dessus. Ainsi, ce qui était dit dans la dernière partie de l'alinéa c) de la note du Royaume-Uni était inexact.

Le contrat de vente avec la Stanley Motors Ltd. de Johannesburg et de Lourenço Marques avait été annulé à la fin de 1968, ladite société étant devenue une filiale de Chrysler.

L'exportation au Mozambique de véhicules Isuzu s'effectuait par l'intermédiaire de la Auto Commercial Limitada de Lourenço Marques et la revente dans des zones autres que le Mozambique était également interdite par le contrat de vente.

M. Treger, qui possède un passeport britannique, s'est rendu au Japon en juin 1969. L'objet de sa visite était de s'entretenir avec la Isuzu Motors Ltd. de questions relatives au transfert du contrat sur les ventes en Afrique du Sud de la Stanley Motors Ltd., ancien agent de la Isuzu Motors Ltd., à la Isuzu Distributors S.A. (Pty) Ltd. Il n'a nullement été question de ventes à la Rhodésie du Sud.

c) Dans une lettre datée du 11 décembre, le représentant permanent de la France a déclaré qu'une enquête menée par les autorités françaises avait permis de conclure qu'aucune exportation directe vers la Rhodésie du Sud n'avait été effectuée par des fabricants français d'automobiles depuis la mise en application du décret No 68-759 interdisant l'importation et l'exportation des marchandises originaires ou en provenance de la Rhodésie du Sud. Il était impossible, toutefois, de contrôler la revente et la réexportation de ces marchandises par les acheteurs directs sans le concours du pays où ces opérations s'effectuaient.

/...

Ce problème se posait à l'ensemble des pays exportateurs. La présence en Rhodésie du Sud de véhicules des principales marques mondiales prouvait que les usines de montage rhodésiennes (BMC-Leyland-Rover-Ford) et les ateliers de réparation locaux se fournissaient en pièces détachées et en pièces de rechange sur des marchés autres que les marchés d'origine des véhicules montés ou réparés. Il en était de même pour les tracteurs (MacCormick-Allis Chalmers-Caterpillar-Nuffield), malgré le soin avec lequel les gouvernements intéressés veillaient à l'application des sanctions. En tout état de cause, les autorités françaises avaient averti les fabricants français d'automobiles du caractère illicite de ces pratiques au regard de la résolution 253 (1968). Citroën, pour sa part, avait décidé de demander à ses acheteurs un engagement écrit de ne pas réexporter ou revendre en Rhodésie du Sud le matériel qu'elle leur fournissait.

Le Gouvernement français suivait attentivement la question et veillait à ce qu'aucune entreprise n'ignore que les infractions aux dispositions du décret No 68-759 étaient passibles des sanctions prévues par le Code français des douanes, assorties de la publicité compatible avec cette législation.

15) Tout en reconnaissant que, dans de nombreux cas, les constructeurs initiaux ne seront pas maîtres de la destination finale des marchandises qu'ils exportent, le Comité a estimé que les gouvernements intéressés pourraient fort bien demander à ces constructeurs de donner l'assurance qu'ils s'efforceront de veiller à ce que ces marchandises ne soient pas réexportées à destination de la Rhodésie du Sud, et que ces gouvernements devraient faire des enquêtes approfondies chaque fois qu'il y aurait des raisons de soupçonner des constructeurs ou des exportateurs de véhicules de leurs territoires de s'être livrés ou de se livrer à des transactions directes avec des importateurs et des monteurs de véhicules de Rhodésie du Sud. A sa séance du 19 décembre 1969, le Comité a décidé que les renseignements ci-dessus devraient être portés à l'attention de tous les pays qui sont mentionnés aux paragraphes 20 b) et 22 de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité et où sont construits des véhicules automobiles; il a aussi exprimé le désir de voir tous ces gouvernements fournir au Comité les autres renseignements qu'ils pourraient avoir sur les activités relatives à ce commerce qui seraient exercées par leurs ressortissants ou sur leurs territoires."

2. Depuis l'envoi de la note du Secrétaire général du 15 janvier 1970, d'autres réponses à la note verbale du 26 novembre 1969 du Secrétaire général (voir par. 1 13) ci-dessus) sont parvenues :

a) La République fédérale d'Allemagne a indiqué, dans une note datée du 9 décembre, que le contenu de la note du Secrétaire général avait été porté à la connaissance du Gouvernement de la République fédérale;

b) Les Pays-Bas ont, le 23 janvier 1970, accusé réception de la note du Secrétaire général;

c) La Suède a indiqué, le 17 décembre, que les autorités suédoises avaient mené une enquête sur la question auprès des fabricants de véhicules automobiles suédois et confirmé qu'elle n'exportait pas de véhicules automobiles ou de pièces détachées de ces véhicules en Rhodésie du Sud.

3. Des réponses à la note verbale du 4 janvier du Secrétaire général mentionnée au paragraphe 1 ci-dessus ont été reçues des pays suivants :

Birmanie	Nigéria
Canada	Nouvelle-Zélande
Colombie	Pologne
Congo (République démocratique du)	République fédérale d'Allemagne
Grèce	Singapour
Hongrie	Somalie
Madagascar	URSS
Mauritanie	

Le Canada, la Colombie, la Grèce, la Hongrie, la Mauritanie, le Nigéria, la Nouvelle-Zélande, la République démocratique du Congo et la République fédérale d'Allemagne ont indiqué dans leurs réponses, que la note du Secrétaire général était en voie d'être transmise à leurs gouvernements respectifs. Dans leurs réponses, la Colombie ainsi que l'URSS ont indiqué en outre qu'elles n'entretenaient aucune relation commerciale avec la Rhodésie du Sud. Dans sa réponse, la Birmanie a signalé qu'elle ne fabriquait pas de véhicules automobiles ni de pièces détachées pour l'exportation.

4. Les passages essentiels des autres réponses figurent ci-dessous :

a) Madagascar, dans une note verbale datée du 24 février 1970, a indiqué que Madagascar n'exportait pas de véhicules automobiles en Rhodésie du Sud. Les véhicules automobiles montés à Tananarive étaient exclusivement destinés au marché intérieur.

b) Singapour, dans une note verbale datée du 23 mars 1970, a signalé que les entreprises de Singapour s'occupant du montage ou de la vente d'automobiles n'avaient effectué aucune exportation de véhicules ou de pièces détachées de véhicules à destination de la Rhodésie du Sud ou dans les territoires voisins pendant les trois années écoulées. Par ailleurs, le Gouvernement de Singapour

avait interdit tout commerce avec la Rhodésie du Sud et se proposait d'instituer des contrôle administratifs pour s'assurer que ces véhicules ou leurs pièces détachées n'étaient pas exportés vers les territoires voisins de la Rhodésie du Sud, si ce n'est pour des motifs valables et sérieux.

c) La Somalie, dans une note verbale datée du 12 février 1970, a déclaré qu'il n'y avait aucune raison de croire que les fabricants ou les exportateurs de véhicules de la Somalie avaient traité ou traitaient directement avec les importateurs de véhicules ou les usines de montage de Rhodésie du Sud.

5. Par la note datée du 11 mars 1970, dont le texte est reproduit ci-après, le Gouvernement du Royaume-Uni s'est référé à la réponse du Japon datée du 5 décembre 1969 (voir par. 1 14) b) ci-dessus) à la note verbale du 26 novembre du Secrétaire général :

"L'attention du Gouvernement du Royaume-Uni a été appelée sur la note datée du 5 décembre 1969, adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le représentant permanent du Japon, qui contient des informations fournies au Gouvernement japonais par la firme japonaise Isuzu Motors Limited de Tokyo au sujet des dispositions prises par celle-ci en vue d'exporter des véhicules à moteur et des équipements de première monte en Afrique australe. A cet égard, le Gouvernement du Royaume-Uni tient à attirer l'attention du Comité sur le fait que, dans ses notes datées des 8 et 20 août ainsi que du 6 octobre 1969, il a affirmé non pas que la société Isuzu Motors Limited de Tokyo avait livré des véhicules ou des équipements de première monte directement à la société Isuzu Vehicles Limited de Salisbury mais que des arrangements avaient été conclus entre la société Isuzu Motors Limited de Tokyo (ci-après dénommée les Isuzu Motors) et la société Isuzu Vehicles Limited de Salisbury (ci-après dénommée les Isuzu Vehicles) en vertu desquels ces véhicules et équipements étaient livrés à la société de la Rhodésie du Sud par l'intermédiaire de tierces parties. Les arrangements en vertu desquels ces livraisons étaient faites indirectement aux Isuzu Vehicles ont été décrits dans les notes du Gouvernement du Royaume-Uni mentionnées plus haut.

Le Gouvernement du Royaume-Uni tient maintenant à porter à l'attention du Comité les nouvelles informations suivantes qui, à son avis, sont suffisamment sûres pour justifier l'ouverture d'une enquête. D'après les renseignements fournis par les Isuzu Motors, tels qu'ils ressortent du paragraphe 2 de la note du représentant permanent du Japon en date du 5 décembre 1969, des véhicules 'WASP' et 'ELF', qui sont exportés à l'état demi-démonté, sont montés en Afrique du Sud et ne sont vendus qu'à l'intérieur de la région de l'Union douanière sud-africaine. Toutefois, d'après le chiffre des ventes de véhicules commerciaux publié par l'Association nationale des fabricants d'automobiles de l'Afrique du Sud :

- a) En 1968, deux véhicules 'WASP' seulement ont été vendus en Afrique du Sud, au Botswana, au Lesotho et au Souaziland et aucun n'a été vendu de janvier à octobre 1969;
- b) En 1968, 103 véhicules 'ELF' et 'ELFIN' ont été vendus dans les pays susmentionnés. Trente-cinq autres véhicules ont été vendus entre janvier et octobre 1969.

De toute évidence, ces chiffres ne s'expliquent guère étant donné qu'il existe en Afrique du Sud des lignes de montage continues de ces véhicules et que l'Afrique du Sud a constamment besoin de pièces pour ces véhicules. De plus, d'après les renseignements dont dispose le Gouvernement du Royaume-Uni :

- a) Les appareils de montage précédemment utilisés par le monteur sud-africain pour la production des véhicules 'WASP' ont été remis par l'assembleur sud-africain aux Isuzu Vehicles au moment où la société de Salisbury a commencé à monter ces véhicules.
- b) Les livraisons japonaises en Afrique du Sud de véhicules des deux types à l'état demi-démonté se sont poursuivies tout au long de 1969 : par exemple, une trentaine de véhicules 'ELF' ont été expédiés sous cette forme à Durban sur le navire hollandais 'Straat Fushimi' en avril 1969 et réexpédiés de Durban à la Rhodésie du Sud via Lourenço Marques.

Toujours, d'après les renseignements dont dispose le Gouvernement du Royaume-Uni, les Isuzu Vehicles ont également monté des véhicules 'BELLETT' en Rhodésie du Sud. Quelque 500 unités ont été montées sur une période d'environ huit mois en 1969 à l'aide d'équipements de première monte fournis par les Isuzu Motors. En prévision de l'entrée en service de la chaîne de montage des 'BELLETT' en Rhodésie du Sud, les Isuzu Motors ont expédié un équipement de montage pour les 'BELLETT' sur le navire israélien 'Sahar', qui a appareillé du Japon à la fin de mars 1968. L'équipement de montage a été expédié à la société Auto Commercial Ltd. à Lourenço Marques (société mentionnée dans la note du Royaume-Uni datée du 8 août 1969) et réexpédié à son arrivée à Lourenço Marques aux Isuzu Vehicles à Salisbury. Les Isuzu Motors proposaient alors d'envoyer un ingénieur en Rhodésie du Sud pour aider à la mise en service de la chaîne de montage des véhicules 'BELLETT' dans ce pays.

Le Gouvernement du Royaume-Uni pense que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité voudra peut-être demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'envisager de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement japonais pour

l'aider à ouvrir une enquête sur la prétendue livraison par des ressortissants japonais à la Rhodésie du Sud, contrairement aux sanctions, de véhicules à l'état demi-démonté et d'équipements pour le montage de véhicules fabriqués sur son territoire. Le Comité voudra peut-être aussi demander au Secrétaire général d'envoyer copie de la présente note aux gouvernements qui ont reçu copie des précédentes notes du Royaume-Uni à ce sujet."

6. A la demande du Comité et à la suite de consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé une note verbale datée du 18 mars 1970, transmettant la note du Royaume-Uni du 11 mars et priant les pays intéressés de faire part de leurs observations à ce sujet aux Etats qui avaient reçu copie des notes verbales précédentes du Secrétaire général sur la question, à savoir l'Espagne, le Japon, les Pays-Bas, le Portugal, la République fédérale d'Allemagne, la Suède, en tant qu'Etats exportateurs de véhicules automobiles et le Kenya, le Malawi, la République-Unie de Tanzanie et la Zambie, en tant qu'Etats dont les ports auraient pu être utilisés par des entreprises qui auraient tenté de tourner les sanctions.

7. Des réponses ont été reçues des Etats suivants :

a) Les Pays-Bas, dans une note verbale datée du 29 août 1970, ont indiqué que le Gouvernement néerlandais avait pris note du contenu de la note verbale du Secrétaire général du 18 mars.

b) La Suède, dans une note verbale datée du 17 avril, a indiqué que les autorités suédoises avaient ouvert une enquête sur la question auprès des fabricants des véhicules automobiles en Suède et qu'elle tenait à confirmer que la Suède n'exportait pas de véhicules automobiles ou de pièces détachées en Rhodésie du Sud.

8. Par note datée du 10 avril 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué les renseignements supplémentaires suivants :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni a reçu de nouveaux renseignements concernant la conclusion d'arrangements relatifs à l'importation en Rhodésie du Sud de véhicules automobiles et d'équipements de première monte mentionnés dans ses notes des 8 et 20 août ainsi que du 6 octobre 1969.

D'après les informations reçues :

- a) Les envois de véhicules automobiles Citroën en équipement de première monte qui (bien qu'ils soient ostensiblement expédiés à destination de l'Afrique du Sud) doivent être en fait montés en Rhodésie du Sud - sont différents des envois d'équipements de première monte destinés à être montés en Afrique du Sud en ce sens que les premiers comprennent des éléments tels que les garnitures intérieures, les sièges, les tapis et le revêtement du plafond. Ces éléments ne sont pas compris dans les envois d'équipements de première monte destinés à être montés en Afrique du Sud parce qu'ils sont fabriqués localement en Afrique du Sud;
- b) Au début de 1970, de 550 à 600 équipements de première monte pour les Citroën DS 20 attendaient d'être montés à Umtali (cette usine de montage d'Umtali est la propriété de la British Motor Corporation mais elle échappe à l'heure actuelle au contrôle réel du siège de cette société au Royaume-Uni et est forcée de travailler suivant les instructions du régime illégal);
- c) Auparavant, les équipements de première monte Citroën destinés aux Isuzu Vehicles Ltd. de Salisbury étaient expédiés à Lourenço Marques, alors que les véhicules destinés à être montés en Afrique du Sud étaient réexpédiés à destination de ports sud-africains. Des arrangements ont maintenant été pris afin que tous les équipements de première monte, qu'ils soient appelés à être montés en Rhodésie du Sud ou en Afrique du Sud, soient expédiés à Lourenço Marques. Aux termes de ces arrangements, toutes les expéditions faites à destination de Lourenço Marques seront faites à l'ordre d'agents inscrits dans ce port, ostensiblement pour être livrés à l'Afrique du Sud, mais à leur arrivée les agents prendront des dispositions pour que les livraisons commandées par les Isuzu Vehicles de Salisbury ou en leur nom soient réexpédiées à destination de la Rhodésie du Sud;
- d) On ne procède pas au montage de la Citroën AMI 8 (mentionnée dans la note du Gouvernement du Royaume-Uni en date du 20 août 1969) en Afrique du Sud ou au Mozambique et c'est pourquoi il n'est pas vraiment nécessaire d'exporter dans ces pays des équipements de première monte pour ces véhicules.

Le Gouvernement du Royaume-Uni propose que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité demande au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'envisager de porter les renseignements susmentionnés à l'attention du Gouvernement français pour l'aider à ouvrir une enquête sur la fourniture à la Rhodésie du Sud, par des ressortissants français, de véhicules automobiles en pièces détachées fabriqués sur son territoire. Le Comité voudra peut-être également demander au Secrétaire général d'envoyer copie de la présente note aux gouvernements qui ont reçu copie des notes antérieures du Royaume-Uni en la matière."

/...

9. A la vingt-sixième séance, le représentant de la France a pris note des renseignements communiqués par le Royaume-Uni le 10 avril 1970 et a proposé que, puisque la note du Royaume-Uni ne concernait que la France, on pourrait envisager d'en distribuer le texte aux autres pays, ainsi que le Royaume-Uni le suggérait au moment où le Comité aborderait le débat sur le problème général soulevé dans la note. Cette proposition a été retenue par le Comité.

H. TRACTEURS EN PIÈCES DÉTACHÉES

70) Cas No 50. Tracteurs en pièces détachées : Note du Royaume-Uni datée du 2 octobre 1969

1. Par une note datée du 2 octobre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a fait état de renseignements selon lesquels la société Kloeckner-Humboldt Deutz A.G. de Cologne livrait des tracteurs Deutz complètement démontés qui étaient destinés à être montés à Salisbury. Un représentant de Univex (société fixée à Salisbury et qui, ainsi qu'il est indiqué dans la note du Royaume-Uni du 14 janvier^{1/}, a été créée à seule fin de coordonner les moyens de tourner les sanctions) s'est récemment rendu en Europe pour conclure des arrangements avec la société Kloeckner-Humboldt Deutz A.G. en vue de faire livrer régulièrement à la Rhodésie des tracteurs Deutz entièrement démontés. Le Gouvernement du Royaume-Uni a pensé que le Comité voudrait peut-être demander au Secrétaire général de porter les renseignements ci-dessus à l'attention du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne en vue d'aider le Comité à vérifier cette information selon laquelle la société allemande en question aurait peut-être livré des tracteurs en pièces détachées destinés à être montés en Rhodésie en violation de la résolution 253 (1968).
2. Comme le Comité l'en a prié à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé à la République fédérale d'Allemagne une note verbale datée du 26 novembre lui transmettant les renseignements ci-dessus et la priant de communiquer ses observations.
3. Une réponse datée du 29 janvier 1970 a été reçue de la République fédérale d'Allemagne, selon laquelle la société Kloeckner-Humboldt Deutz A.G., de Cologne, avait déclaré qu'elle n'avait pas livré à la Rhodésie du Sud de tracteurs, montés ou non montés.
4. Dans une nouvelle note datée du 26 mars 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni, se référant à la réponse de la République fédérale d'Allemagne datée du 29 janvier (voir par. 3), a déclaré ce qui suit :

"Le Gouvernement du Royaume-Uni regrette d'avoir donné dans sa note du 2 octobre 1969 sur ce sujet l'impression que la société Kloeckner-Humboldt Deutz A.G. avait livré des tracteurs en pièces détachées directement à la

^{1/} Voir S/9252/Add.1, annexe XI, p. 35, par. 1.

Rhodésie du Sud. Les renseignements reçus par le Gouvernement du Royaume-Uni et communiqués dans ladite note établissaient qu'un représentant de Univex (société sud-rhodésienne créée par le régime illégal à seule fin de coordonner les moyens de tourner les sanctions) s'était rendu en Europe pour conclure des arrangements avec la société de Cologne en vue de faire livrer régulièrement à la Rhodésie des tracteurs Deutz non montés. La note ne tentait pas de décrire ces arrangements. En fait, d'après les renseignements que possède le Gouvernement du Royaume-Uni, les tracteurs Deutz non montés qui faisaient l'objet de ces arrangements n'étaient pas envoyés directement à la Rhodésie du Sud mais à des intermédiaires dans d'autres pays de l'Afrique australe. L'un de ces intermédiaires était le Consorcio de Maquinas e Electricidade Ida de Lourenço Marques.

Le Gouvernement du Royaume-Uni a pensé que le Comité créé en application de la résolution 253 (1968) du Conseil de sécurité voudra peut-être demander au Secrétaire général de porter ces nouvelles observations à l'attention du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne en vue de l'aider à enquêter sur les arrangements qui auraient été conclus entre la société Kloeckner-Humboldt Deutz A.G., et l'Univex pour la livraison par des intermédiaires établis en Afrique australe, de tracteurs en pièces détachées destinés à être finalement montés en Rhodésie du Sud et à vérifier si la société de Cologne connaissait la destination finale des tracteurs en pièces détachées."

5. Comme l'en avait prié le Comité, à l'issue de consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé à la République fédérale d'Allemagne une note verbale datée du 1er avril 1970, lui transmettant la note du Royaume-Uni et la priant de communiquer ses observations.

I. AVIONS

71) Cas No 41. Pièces détachées pour avions : Note du Royaume-Uni datée du 5 septembre 1969

1. Par une note datée du 5 septembre 1969, le Gouvernement du Royaume-Uni a fait état de renseignements selon lesquels des dispositions avaient été prises en vertu desquelles les Field Aircraft Services de Salisbury (Rhodésie) feraient appel, pour l'importation de pièces détachées pour avions, à la société Theo Spinarolis Ltd, Box 481, Beira, Mozambique, qui s'était déjà signalée à l'attention du Gouvernement du Royaume-Uni à propos de la réexpédition, en Rhodésie du Sud, de spiritueux propres à la consommation expédiés et importés à Beira. Il semblerait donc probable que les pièces détachées pour avions qui étaient, d'après le connaissance, destinées à la firme de Beira pour qu'elle les utilise directement ou les fasse parvenir à des succursales de la Field Aircraft Services dans des pays d'Afrique australe ou à d'autres firmes hors de la Rhodésie, seraient détournées de leur destination et expédiées en Rhodésie. Le Gouvernement du Royaume-Uni a pensé que le Comité voudrait peut-être envisager de demander au Secrétaire général de communiquer ces renseignements à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et membres des institutions spécialisées.

2. Comme le Comité l'en avait prié à sa 22ème séance, le Secrétaire général a adressé à tous les Etats Membres de l'ONU et membres des institutions spécialisées des notes verbales datées du 7 octobre leur communiquant les renseignements ci-dessus.

3. Le Secrétaire général ne demandait pas de réponse mais il a reçu des accusés de réception du Canada, de la République fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas et de la Nouvelle-Zélande. Il a également reçu une réponse de l'Autriche datée du 5 décembre selon laquelle ni en 1968, ni pendant les trois premiers trimestres de 1969, il n'y aurait eu d'exportations de pièces détachées pour avions de l'Autriche au Mozambique. Par une note verbale datée du 19 novembre, le Malawi a fait parvenir les renseignements suivants qui ont été également communiqués au Haut Commissaire britannique au Malawi :

"Air Malawi n'a pas d'installations pour l'entretien de ses avions et doit faire appel à la base d'entretien d'Air Rhodesia. En vertu de l'accord d'achat et d'entretien en vigueur entre Air Rhodesia et Air Malawi, les pièces détachées que Air Rhodesia garde en stock constituent une réserve commune pouvant servir aux deux compagnies aériennes. Il est donc extrêmement difficile de dire si les pièces qui ont été commandées sont en fait utilisées sur les avions d'Air Malawi. C'est là une situation à laquelle le Gouvernement malawien espère mettre fin dès que la base d'entretien d'Air Malawi à Chileka sera terminée et que ses installations seront toutes en service.

Toutes les autres pièces commandées qui devaient être livrées à Air Malawi pour ses avions légers ont servi à réparer les C55 Baron de Air Malawi ou les autres avions que l'on trouve sur place au Malawi. Ces pièces ne sortent pas du Malawi. Pour ce qui est du matériel de cuisine, il a été commandé par Air Malawi et il est utilisé sur des appareils d'Air Malawi opérant à partir de Chileka. Les pièces Auster étaient destinées à des appareils immatriculés G-ASRL actuellement en route vers l'Angleterre. Celles adressées aux 'Aircraft Electrical Services, Malawi' étaient en fait destinées à Air Malawi.

En ce qui concerne les pièces d'avion destinées à Air Malawi, la Haute Commission britannique jugera peut-être bon de tenir compte de ce que les délais moyens de livraison sont normalement de six à neuf mois pour les pièces détachées. De ce fait, Air Malawi est obligé de prendre des dispositions presque un an à l'avance pour recevoir les pièces détachées courantes.

En ce qui concerne les pièces d'avion envoyées en consignment aux Field Aircraft Services (Malawi) Ltd., on croit savoir que les Field Aircraft Services en Rhodésie assurent l'entretien d'un certain nombre d'avions du Gouvernement zambien. On croit également savoir que l'Armée de l'air zambienne utilise des avions Pembroke qui sont dotés de moteurs Alvis Leonides. Il se peut donc que les pièces détachées livrées en vertu de la licence d'exportation ID/1226/69 soient destinées à être utilisées pour ces avions. Pour ce qui est de la licence d'exportation ID/1604/69, on croit savoir que ces pièces seront peut-être destinées en fin de compte aux Field Aircraft Services, de Rand Airport, à Carmiston, en Afrique du Sud.

La licence d'exportation 19/1730 concerne des pièces pour avions légers Rolls Royce assurant des liaisons continentales. La Haute Commission britannique voudra peut-être savoir qu'un chargement de pièces d'avions qui pourrait être en rapport avec cette licence est arrivé au Malawi pour être livré aux Field Aircraft Services (Malawi) Ltd. Il était alors entendu que ces pièces devaient être réexportées aux Field Aircraft Services de Carmiston et que si les marchandises étaient expédiées indirectement, c'était parce que les FAS en Afrique du Sud n'étaient pas des agents de Rolls Royce. Avec le concours des FAS (Malawi) Ltd. et du transitaire, la Manica Trading Company, Blantyre, le chargement a été retenu à Chileka jusqu'au moment où il en a été pris livraison.

/ 0-2-0

Par la suite, on a appris que FAS (Malawi) Ltd. avait reçu des instructions d'un M. Sherman, directeur de Field Rhodesia, selon lesquelles aucune pièce d'avion ne devait être expédiée à quelque destination que ce soit hors du Malawi et que toutes les pièces déjà reçues ou qui le seraient à l'avenir devaient être gardées en réserve au Malawi; de plus, la société Rolls Royce en Angleterre avait été priée de cesser de faire de nouveaux envois au Malawi.

Les futurs chargements seront peut-être envoyés directement d'Angleterre à Beira. Toutefois, le Gouvernement malawien est d'avis que le Gouvernement britannique a peut-être intérêt à s'enquérir auprès de Rolls Royce des raisons pour lesquelles ces chargements sont passés par le Malawi. De plus, il serait peut-être utile de chercher à savoir quel a été le rôle des Field Air Services dans cette affaire."

4. La note verbale datée du 30 décembre dont le texte est reproduit ci-après a été reçue du Royaume-Uni :

"... le Gouvernement du Royaume-Uni a contacté au début de l'année le Gouvernement du Malawi au sujet de certaines livraisons en consignation de pièces détachées pour avions qui avaient été exportées sous licence du Royaume-Uni au Malawi, sur la base des déclarations ou engagements des importateurs malawiens intéressés, selon lesquels les pièces détachées en question étaient destinées à être utilisées au Malawi, en Zambie et au Mozambique.

Les enquêtes entreprises à la demande du Gouvernement du Royaume-Uni par le Gouvernement du Malawi ont montré que certaines des pièces détachées pour avions exportées sous licence du Royaume-Uni au Malawi n'avaient pas été utilisées, en fait, aux fins pour lesquelles elles avaient été apparemment commandées mais qu'elles avaient été détournées dans certains cas vers l'Afrique du Sud, alors qu'aucune licence n'avait été délivrée au Royaume-Uni autorisant l'exportation de pièces détachées pour avions en Afrique du Sud par l'intermédiaire d'Air Malawi.

A la suite de ces enquêtes, un certain nombre de licences d'exportation de pièces détachées pour avions du Royaume-Uni au Malawi ont été annulées et le Gouvernement du Royaume-Uni a appris que le nom de l'une des sociétés malawiennes qui avait détourné les pièces détachées du Malawi vers l'Afrique du Sud avait été rayé du registre des sociétés du Malawi. Des enquêtes ont également été menées au Royaume-Uni, mais il ne semble pas que les sociétés britanniques aient sciemment participé au détournement des pièces détachées pour avions du Malawi vers l'Afrique du Sud ou la Rhodésie."

72) Cas No 67. Livraison d'avions de la Rhodésie du Sud : Note du Royaume-Uni datée du 21 janvier 1970

1. Dans une note datée du 21 janvier 1970, le Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué des renseignements indiquant que la société Air Rhodesia cherchait à acquérir des avions Viscount d'occasion et que les démarches qu'elle pourrait entreprendre à cet effet seraient plus particulièrement orientées, selon toute probabilité, vers les compagnies aériennes qui étaient propriétaires d'avions Viscount et pour lesquelles ces avions constituaient dès maintenant ou allaient probablement constituer par suite de l'acquisition d'appareils plus modernes un matériel excédentaire. Il était probable que toute transaction s'effectuerait par l'entremise de tiers ayant sans doute leur siège dans un pays d'Afrique australe pour que toute vente ait l'apparence d'une transaction légitime avec des organisations non rhodésiennes. Afin d'éviter une violation des sanctions, il était souhaitable que des mesures appropriées soient prises pour veiller à ce que les personnes qui disposaient d'avions de ce modèle effectuent les enquêtes nécessaires, de manière à s'assurer que ces avions ne seraient pas, en fin de compte, acquis par la société Air Rhodesia.
2. Comme le Comité l'en avait prié, à l'issue de consultations officieuses, le Secrétaire général a adressé aux Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres des institutions spécialisées des notes verbales datées du 9 février 1970, leur transmettant la note du Royaume-Uni et les priant de communiquer leurs observations.
3. Une réponse a été reçue des pays suivants :

Canada	Colombie
Congo (République démocratique du)	République fédérale d'Allemagne
France	Hongrie
Mauritanie	Pays-Bas
Pologne	

Dans leurs réponses, le Canada, la Colombie, la République démocratique du Congo, la République fédérale d'Allemagne, la Hongrie et la Mauritanie ont déclaré que la note verbale du Secrétaire général avait été ou était actuellement communiquée

à leurs gouvernements respectifs. Dans leur réponse datée du 31 mars 1970, les Pays-Bas ont dit qu'aucun avion Viscount n'était inscrit au registre de la nation des Pays-Bas. La Pologne a déclaré qu'elle n'avait aucune relation commerciale avec la Rhodésie du Sud.

Dans sa réponse datée du 14 avril, le Malawi a déclaré qu'il n'était pas de l'intention de la compagnie Air Malawi de céder ses Viscount dans un avenir proche. Si jamais ces avions venaient à être cédés, le Gouvernement du Malawi avait indiqué qu'ils ne seraient pas vendus à la Rhodésie du Sud.

4. Dans une note verbale datée du 30 avril, la France a déclaré que toute vente d'avions devait en France être obligatoirement autorisée par le Comité inter-ministériel d'études et d'exportations de matériel, ce qui excluait toute vente directe à la Rhodésie. Ces ventes étaient en outre généralement assorties d'une clause d'interdiction de réexportation, clause qui était de règle pour une vente à l'Afrique du Sud.

J. MACHINES COMPTABLES

73) Cas No 58. Machines comptables : Note de l'Italie datée du 6 novembre 1969

1. Par une note datée du 6 novembre 1969, le Gouvernement italien a fait savoir qu'il avait reçu des renseignements au sujet d'arrangements en vue de l'importation en Rhodésie de machines comptables. D'après ces renseignements, les machines seraient fournies par la société Olympia de la République fédérale d'Allemagne. A cette note étaient jointes des copies d'une annonce faite dans le Rhodesian Herald du 28 avril 1969 et d'une circulaire émanant de la société commerciale rhodésienne Philpott and Collins Ltd. Le Gouvernement italien considérait ces renseignements comme particulièrement importants car les machines que les sociétés rhodésiennes essayaient de se faire livrer devaient servir à remplacer le matériel existant à l'occasion de l'entrée en vigueur en Rhodésie du système décimal en ce qui concerne la monnaie. Il fallait s'attendre à ce que les sanctions qui seraient effectivement appliquées dans ce domaine soient particulièrement ressenties par le commerce et l'industrie en Rhodésie.

2. Comme le Comité l'en avait prié à sa 23ème séance, le Secrétaire général a adressé à la République fédérale d'Allemagne une note verbale datée du 26 novembre lui transmettant les renseignements ci-dessus et la priant de communiquer ses observations.

3. Une réponse datée du 3 avril 1970 a été reçue de la République fédérale d'Allemagne indiquant qu'à la demande du Ministère des affaires étrangères de la RFA, le Comité directeur de la société Olympia-Werke avait fait une déclaration selon laquelle elle n'avait jamais passé de contrats de livraison avec la firme Philpott and Collins de Salisbury et transmettant les observations suivantes de la société Olympia-Werke :

"Lorsque les sanctions ont été imposées à l'encontre de la Rhodésie du Sud, nous avons cessé nos livraisons à ce territoire, respectant ainsi la résolution des Nations Unies. Il est cependant bien connu que les sociétés sud-rhodésiennes offrent toujours une gamme complète de marchandises internationales. A notre grand regret, il est impossible qu'une marque aussi populaire que 'Olympia' ne se fraie un chemin jusque sur les marchés sud-rhodésien. Il est également bien connu que les routes commerciales entre la Rhodésie du Sud et les pays voisins ne sont pas complètement bloquées. Il nous est donc impossible de garantir que les machines 'Olympia' ne continueront pas d'être vendues en Rhodésie du Sud".