

[Udenrigsministeren.]

maj 1968, indeholder et påbud til samtlige FNs medlemslande om at forhindre deres luftfartsselskaber og luftfartøjer registreret i vedkommende land eller chartret af deres statsborgere i at drive virksomhed omfattende trafik til eller fra Sydrhodesia og i at samarbejde med sydrhodesiske luftfartsselskaber, påpeger sanktionsudvalget, at udstrækning af deltagelsen i ovennævnte Interline Traffic Agreements til også at omfatte Air Rhodesia må anses for at udgøre en overtrædelse af sikkerhedsrådets resolution 253. Det må efter sanktionsudvalgets opfattelse påhvile FNs medlemsstater at forhindre sådanne overtrædelser, og i konsekvens heraf anmodes regeringen om at drage omsorg for, at den mellem Maersk Air og Air Rhodesia indgåede aftale bringes til ophør.

Under den undersøgelse, som udenrigsministeriet har iværksat som følge af generalsekretærens henvendelse, har det vist sig, at i alt 85 luftfartsselskaber har ladet deres tilslutning til IATAs Interline Traffic Agreements omfatte også Sydrhodesia. Blandt disse kan nævnes ikke blot de førende luftfartsselskaber i en række europæiske lande såsom Air France, Lufthansa, Sabena, Alitalia, KLM, Swissair, Austrian Airlines, Finnair, Icelandair, Polish Airlines (LOT), det tjekkoslovakiske luftfartsselskab osv., men også et betydeligt antal afrikanske, asiatiske og nord- og sydamerikanske samt arabiske selskaber. Det førende britiske luftfartsselskab BOAC er ikke tilsluttet ordningen, men har til gengæld opretholdt eget salgskontor i Salisbury.

SAS opsagde den 29. juli 1968 sin tilslutning til Interline Traffic Agreements, for så vidt angik Air Rhodesia, og anslår sit tab derved til ca. 300.000 kr. pr. år. Efter det oplyste skal indtil for nylig kun 6 andre luftfartsselskaber have afgivet tilsvarende oplysninger, og det eneste større af disse (Japan Air Lines) tilsluttede sig kort efter igen.

For så vidt angår Maersk Air, har dette selskab selv rettet henvendelse i sagen til udenrigsministeriet, som i forbindelse hermed har modtaget følgende skrivelse af 18. juni 1974 fra A. P. Møller:

„Jeg henviser til mødet i ministeriet og kan give følgende oplysninger om Maersk

Airs medlemskab af IATA Interline Agreements.

Siden november 1967 og 1. maj 1972 har Maersk Air været deltager i de eksisterende IATA Interline Agreements henholdsvis for passagerer og for cargo. (Den første aftale var indgået af Falcks Flyvetjeneste, som Maersk Air erhvervede aktiekapitalen i 1969).

I oktober 1972, efter at Maersk Air var blevet anerkendt af IATA som Associate Member of IATA og deltager i de nævnte Agreements, udsendte Maersk Air i overensstemmelse med IATA-reglerne stencileret skrivelse til samtlige de luftfartsselskaber, der var tilknyttet IATA — ca. 250 — og bad om deres indforståelse med, at Maersk Air var participant i de nævnte IATA Agreements. Sådant tiltrædelse blev sendt til IATA fra omkring 180 forskellige luftfartsselskaber, herunder Air Rhodesia. Som ministeriet bekendt indebærer deltagelsen i IATA Interline Agreements, at de pågældende luftfartsselskaber gensidigt accepterer de af deltagerne udstedte billetter og fragtbreve.

Som det fremgår af IATA Interline Agreements Manual, har Air Rhodesias indforståelse med Maersk Airs medlemskab af IATA Interline Agreements været begrænset til cargo.

Maersk Air har for sit vedkommende i telex af 27. maj 1974 meddelt IATA, at Maersk Air ikke længere vil godtage Air Rhodesia som deltager i IATA Interline Agreements, og dette er fra IATAs side anerkendt og rundsendt til samtlige deltagere.

Jeg kan bekræfte, at Maersk Air ikke på noget tidspunkt har fløjet på Rhodesia, og at Maersk Air ej heller på noget tidspunkt har udstedt eller accepteret nogen billetter eller fragtbreve, der har berørt Air Rhodesia, og at der ikke på noget tidspunkt har været nogen form for pengemæssige overførsler fra Maersk Air til Air Rhodesia eller omvendt.

Jeg vedlægger til ministeriets orientering kopi af:

Interline Traffic Agreement for Cargo, Tabulations of Agreement for Air Rhodesia med tilhørende koder, Maersk Airs cirkulæreskrivelse af 13.10.1972, IATAs cirkulære