

**INFORME  
DEL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL  
ENCARGADO DE VIGILAR  
EL ABASTECIMIENTO Y EL TRANSPORTE  
DE PETROLEO Y PRODUCTOS DERIVADOS  
A SUDAFRICA**

**ASAMBLEA GENERAL**

DOCUMENTOS OFICIALES: CUADRAGESIMO QUINTO PERIODO DE SESIONES

SUPLEMENTO No. 43 (A/45/43)



**NACIONES UNIDAS**

Nueva York, 1991

## NOTA

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y cifras. La mención de una de tales firmas indica que se hace referencia a un documento de las Naciones Unidas.

Este informe también ha sido presentado al Consejo de Seguridad con la firma S/21946.

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
CARTA DE ENVIO .....		iv
I. INTRODUCCION .....	1 - 5	1
II. MEDIDAS LEGISLATIVAS Y OTRAS MEDIDAS COMPARABLES .....	6 - 14	3
III. EXAMEN DE LAS ESCALAS PORTUARIAS NOTIFICADAS EN 1990 .	15 - 23	6
IV. CASOS DE PRESUNTAS VIOLACIONES DEL EMBARGO DE PETROLEO NOTIFICADOS EN 1988, 1989 Y 1990 .....	24 - 31	9
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	32 - 34	11
A. Conclusiones .....	32 - 33	11
B. Recomendaciones .....	34	11

Anexos

I. Proyecto de ley tipo de aplicación eficaz del embargo de petróleo contra Sudáfrica .....		13
II. A. Buques y compañías navieras que presuntamente participaron en el abastecimiento de petróleo a Sudáfrica entre 1987 y 1989 .....		16
B. Comunicaciones entre los gobiernos y el Grupo Intergubernamental en relación con los casos notificados en 1988 y 1989 .....		28
III. Resumen de los casos de presuntas violaciones notificados en 1990 .....		30
IV. Casos no aclarados de escalas de buques cisterna en puertos sudafricanos notificados en 1990 .....		45

CARTA DE ENVIO

13 de noviembre de 1990

Excelentísimo Señor:

Tengo el honor de transmitir adjunto, de conformidad con el párrafo 7 de la resolución 44/27 H de la Asamblea General, de 22 de noviembre de 1989, el informe del Grupo Intergubernamental encargado de vigilar el abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica, aprobado por unanimidad el 13 de noviembre de 1990.

En nombre del Grupo, desearía solicitar que este informe se publique como documento de la Asamblea General y del Consejo de Seguridad.

Sírvase aceptar, Excelentísimo Señor, las seguridades de mi consideración más distinguida.

(Firmado) Anthony B. NYAKYI  
Presidente del Grupo Intergubernamental  
encargado de vigilar el abastecimiento  
y el transporte de petróleo y productos  
derivados a Sudáfrica

Excelentísimo Señor  
Javier Pérez de Cuéllar  
Secretario General de las  
Naciones Unidas

## I. INTRODUCCION

1. El Grupo Intergubernamental encargado de vigilar el abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica fue establecido por la Asamblea General en su resolución 41/35 F, de 10 de noviembre de 1986. Desde entonces, la labor del Grupo Intergubernamental ha recibido el apoyo de la Asamblea General, la última vez en la resolución 44/27 H de la Asamblea, de 22 de noviembre de 1989. Desde su creación, el Grupo Intergubernamental ha estado integrado por los siguientes Estados Miembros: Argelia, Cuba, Indonesia, Kuwait, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, la República Democrática Alemana 1/, la República Socialista Soviética de Ucrania y la República Unida de Tanzania. En su primera reunión celebrada el año en curso, el Grupo Intergubernamental eligió Presidente al Sr. Anthony B. Nyakyi (República Unida de Tanzania), Vicepresidenta a la Sra. Nabeela Al-Mulla (Kuwait) y Relator al Sr. Sverre Bergh-Johansen (Noruega).

2. Siguen asistiendo a las reuniones del Grupo Intergubernamental, en calidad de observadores, los representantes de los movimientos de liberación de Sudáfrica, a saber, el Congreso Nacional Africano de Sudáfrica (ANC) y el Congreso Panafricanista de Azania (PAC). Asimismo, desde su creación, el Grupo Intergubernamental ha procurado cooperar estrechamente con la Organización de la Unidad Africana (OUA) y con otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

3. El 26 de octubre de 1989 el Grupo Intergubernamental presentó su tercer informe 2/ a la Asamblea General. En el párrafo 44 de dicho informe, el Grupo Intergubernamental declaró su intención de informar en un plazo de seis meses a la Asamblea en su cuadragésimo cuarto período de sesiones sobre el estado de sus indagaciones en la vigilancia de las escalas de buques que pueden transportar petróleo a los puertos sudafricanos. En el párrafo 2 de su resolución 44/27 H, la Asamblea General tomó nota de dicha intención. El 12 de junio de 1990, el Grupo Intergubernamental presentó una adición a su tercer informe a la Asamblea sobre esta cuestión 3/.

4. Desde que presentara su informe a la Asamblea General en su cuadragésimo cuarto período de sesiones, el Grupo Intergubernamental ha seguido trabajando según lo establecido en años anteriores. Ha examinado la información recibida sobre presuntas violaciones. También ha examinado las escalas portuarias que se han señalado a su atención desde su encuesta de 1989. Además, decidió continuar la tarea de elaboración de una ley tipo, para lo cual se puso en contacto con expertos jurídicos y celebró una reunión en la que se examinaron diversos modelos y planteamientos y en la que aprobó un proyecto de ley tipo (véase el anexo I). El Grupo Intergubernamental sigue manteniendo contactos con gobiernos, organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales sobre todas las cuestiones que incumben a su mandato. Además de contactos oficiales, el Grupo Intergubernamental en algunas ocasiones ha establecido contactos oficiosos con los gobiernos, cuando lo ha estimado necesario. Como un ejemplo de esta relación continua con los gobiernos, el Grupo Intergubernamental ha invitado al Representante Permanente de la República Islámica del Irán, a su solicitud, para que tome la palabra ante el Grupo. El Grupo acoge con agrado este útil intercambio de opiniones, que debe ser alentado.

5. El Grupo Intergubernamental ha tomado nota de la histórica Declaración sobre el apartheid y sus consecuencias destructivas para el Africa meridional (resolución S-16/1, anexo), aprobada por consenso el 14 de diciembre de 1989 en el decimosexto período extraordinario de sesiones de la Asamblea General.

De conformidad con los principios que se enuncian en esa Declaración, el Grupo Intergubernamental ha continuado su tarea de mantener la presión internacional contra el sistema de apartheid, en el marco de su mandato específico, que es aplicar el embargo de petróleo contra Sudáfrica. Ha tomado nota con satisfacción de que se han realizado algunos progresos en cuanto a crear el clima necesario para las negociaciones en los términos del párrafo 6 de la Declaración, como se señala en el informe del Secretario General sobre los progresos realizados en la aplicación de la Declaración (A/44/960 y Add.1). El Grupo Intergubernamental estima que los acontecimientos positivos que se han producido en Sudáfrica, desde la presentación de su último informe, no habrían podido lograrse sin la presión ejercida por la comunidad internacional sobre Sudáfrica, incluido el embargo de petróleo.

## II. MEDIDAS LEGISLATIVAS Y OTRAS MEDIDAS COMPARABLES

6. El Grupo Intergubernamental ha considerado siempre que las medidas legislativas y otras medidas comparables coherentes para aplicar el embargo de petróleo constituyen una condición sine qua non para la aplicación eficaz de dicho embargo, así como para facilitar la coordinación de las medidas de vigilancia y aplicación del embargo de petróleo entre los diversos gobiernos, incluidos los de países que importan petróleo y países sin litoral, y entre los gobiernos y el Grupo Intergubernamental. Desde su constitución, el Grupo Intergubernamental ha pedido a los gobiernos que le proporcionen los textos de leyes y estatutos pertinentes a la aplicación del embargo de petróleo, así como las revisiones y modificaciones correspondientes, con el propósito de disponer de un foro institucional para el intercambio de información y experiencias sobre esta cuestión. En las audiencias sobre el embargo de petróleo celebradas en la Sede, en Nueva York, del 12 al 14 de abril de 1989, varios testigos, participantes y miembros del Grupo de Expertos recalcaron la necesidad de que se aplicaran en forma reglamentaria las políticas de los gobiernos sobre el embargo de petróleo y productos derivados a Sudáfrica, para darles eficacia. El Grupo de Expertos, en su declaración de clausura de las audiencias (véase A/44/279-S/20634, anexo), consideró que era indispensable que el Grupo Intergubernamental iniciara un proyecto para ayudar a los Estados Miembros en este asunto, proporcionando una ley tipo.

7. Si bien el Grupo Intergubernamental tiene deseos de proporcionar una ley tipo practicable para que la examinen los gobiernos, no desea imponer forma o método jurídico específico alguno, sino que se propone únicamente ayudar a los gobiernos con una serie de directrices amplias sobre cómo abordar el problema. Tradicionalmente, el Grupo Intergubernamental ha estimado que las declaraciones de política son insuficientes para hacer aplicar eficazmente el embargo de petróleo, y que se requiere una formulación reglamentaria coherente y específica que pueda constituir la base de medidas en el marco de los sistemas nacionales judiciales y jurídicos. Sin embargo, el Grupo Intergubernamental no toma posición alguna sobre cuáles han de ser los procedimientos o métodos de que deban servirse los gobiernos para dar efecto a esta formulación reglamentaria. De ahí que la frase "medidas legislativas y otras medidas comparables" se haya utilizado tradicionalmente para indicar que el Grupo Intergubernamental no propugna ningún método específico de formulación reglamentaria, por ejemplo ley, decreto u ordenanza administrativa.

8. En una nota verbal de 4 de diciembre de 1989, el Presidente interino del Grupo Intergubernamental pidió a los Estados Miembros que proporcionaran los textos de sus leyes pertinentes o medidas comparables para aplicar y hacer efectivo el embargo de petróleo contra Sudáfrica. Han enviado respuestas sustantivas los Gobiernos de: Alemania, República Federal de, Arabia Saudita, Australia, Bahrein, el Brasil, Chile, China, Dinamarca, Egipto, Finlandia, Israel, Italia, Kenya, Liechtenstein, Madagascar, Malasia, Maldivas, México, Nigeria, Noruega, el Pakistán, Papua Nueva Guinea, Polonia, Qatar, la República Democrática Alemana, la República Socialista Soviética de Ucrania, la República Unida de Tanzania, Singapur, Suecia, Tailandia, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, el Uruguay y el Zaire. El Grupo Intergubernamental señala a la atención de los gobiernos los anexos a los informes anuales que presentó a la Asamblea General en sus períodos de sesiones cuadragésimo segundo 4/ y cuadragésimo tercero 5/, donde se han publicado anteriormente otros textos de esta índole.

9. El Grupo Intergubernamental aprecia el valor de las medidas adoptadas hasta la fecha por los gobiernos en la esfera de la aplicación reglamentaria coherente del embargo de petróleo, pero considera que en la mayoría de los casos las medidas

legislativas y otras medidas comparables son amplias y se aplican a las sanciones en general. Estas medidas por lo general no tienen en cuenta las peculiaridades del comercio petrolero internacional. En particular, no prevén adecuadamente las cuestiones de la documentación de descarga, los enlaces marítimos con Sudáfrica o los casos en que los vendedores no aplican medidas para hacer a los intermediarios responsables respecto de las disposiciones sobre embargo del puerto de destino en los contratos civiles o en las leyes aduaneras y de exportación. Además, el Grupo Intergubernamental ha observado cierta falta de interés por parte de algunos Estados, a saber, los importadores de petróleo y los Estados sin litoral, que estiman que no son participantes activos en el comercio petrolero internacional y por consiguiente no necesitan aplicar con la misma precisión rigurosa las leyes sobre esta cuestión. Sin embargo, a lo largo de los años el Grupo Intergubernamental se ha enfrentado reiteradamente con casos en que dichos países participaban en tanto que domicilio de las compañías navieras o compañías administradoras o bien de compañías propietarias de cargamentos o participantes de otra manera en transacciones relacionadas con las presuntas violaciones.

10. El Grupo Intergubernamental pidió la asistencia de expertos jurídicos exteriores a las Naciones Unidas con objeto de analizar las medidas existentes para redactar y complementar una ley tipo. El Profesor Richard Lillich de la Universidad de Virginia en Charlottesville, Estados Unidos de América, presentó una monografía con un proyecto de ley tipo y un comentario pertinente.

11. En el documento se indicaba que aproximadamente un tercio de los Estados que habían respondido, no habían tomado medida alguna y no tenían intención de hacerlo. Poco más de un tercio respondían que se basaban en proscripciones comerciales generales y no necesitaban medidas específicas de embargo de petróleo. Los Estados restantes habían promulgado medidas específicas para aplicar el embargo de petróleo. De estos últimos, muchos no contaban con medidas que abarcaran en toda su amplitud los temas mencionados en las resoluciones de la Asamblea General. Por ejemplo, en las medidas se incluía el petróleo pero no los productos derivados, la venta del petróleo pero no su transporte, etc. Además, las medidas específicas tendían a ser más explícitas sobre los actos que prohibían que sobre las personas a quienes se aplicaban las medidas. Estrechamente relacionado con esto está la falta de claridad, o de amplitud, con referencia a los subsidiarios de terceros países y a las zonas francas, el almacén de aduanas y otras zonas extraterritoriales.

12. Se destacó en el documento que, como resultado del análisis, se indicaban ciertos requisitos para una ley tipo. En primer lugar, una ley debería abarcar no solamente el petróleo sino también los productos derivados, aunque se considerara que era mejor no definir estos últimos con demasiada precisión. En segundo lugar, las leyes debían aplicarse a las exportaciones de cualquier parte del territorio del Estado, incluidas las zonas francas y las zonas extraterritoriales. Las prohibiciones sobre exportaciones, en la medida en que se aplican a la cláusula sobre el usuario final, debían incluirse en todos los contratos sobre ventas importantes de petróleo.

13. El documento hace hincapié en que la ley tipo no sólo debe aplicarse a las ventas, sino también al transporte y a cualquier otra forma de manipulación o facilitación, que comprendería el refinado, la comercialización, etc. Los estatutos deberían indicar sin lugar a dudas a quiénes se aplica, es decir quiénes están obligados a observar sus requisitos. Por último, en el estatuto deberían estipularse sanciones penales y otras sanciones relativamente estrictas, incluidas disposiciones sobre multas considerables y pena de prisión. Además, también debe posibilitarse la incautación o confiscación del cargamento.

14. El documento del Profesor Lillich fue examinado en una reunión celebrada el 31 de agosto de 1990. Tras estudiarlo e introducir modificaciones, el Grupo Intergubernamental decidió recomendar a los gobiernos que consideraran el proyecto de ley tipo, en el contexto y marco de sus propias prácticas jurídicas. En el anexo I al presente informe se adjunta la versión recomendada de la ley tipo.

### III. EXAMEN DE LAS ESCALAS PORTUARIAS NOTIFICADAS EN 1990

15. Desde 1989, el Grupo Intergubernamental ha recopilado información acerca de las escalas de buques que pueden transportar petróleo a los puertos de Sudáfrica, efectuadas por lo general durante el año anterior. En vista de que los resultados del estudio de 1989 indicaban que sólo podía darse por cerrado el estudio de una pequeña porción de esas escalas, se decidió estudiar de nuevo los buques que habían hecho escala en puertos sudafricanos en el año de 1989.

16. En el pasado, la mayoría de los casos de presuntas violaciones del embargo de petróleo que ha examinado el Grupo Intergubernamental fueron señalados a su atención por partes exteriores, que tenían dos motivos típicos para sospechar la existencia de una violación: en primer lugar, las interrupciones u otras características ilógicas en las travesías de los buques tanque, y en segundo lugar, el hecho de que los gobiernos o las compañías relacionadas con las travesías no pudieran o no quisieran ofrecer respuestas lo suficientemente convincentes sobre el paradero o las actividades de los buques de que se trataba. En la vasta mayoría de los casos no existían pruebas independientes directas de que el buque hubiese hecho escala en un puerto sudafricano, entre otras razones porque las autoridades sudafricanas suprimen esa evidencia y porque los buques descargaban su cargamento de petróleo en amarraderos situados a cierta distancia de la costa, sin entrar en el puerto. El Grupo Intergubernamental empezó a investigar los puertos de escala de los buques que pueden transportar petróleo, porque decidió que no podía seguir pidiendo simultáneamente información a los gobiernos en casos en que el paradero de los buques había sido resultado de conjeturas y no de información, y al mismo tiempo dejar de examinar casos en que había pruebas evidentes que vinculaban al buque con un puerto sudafricano.

17. Además, el método empleado anteriormente para descubrir las posibles entregas de petróleo o de productos derivados a Sudáfrica, descrito en otra parte, se basaba en el descubrimiento de discrepancias en el recorrido de viaje y en la velocidad de los buques tanque que transportaban petróleo desde países exportadores de petróleo situados al oriente del Cabo de Buena Esperanza, hacia destinos en Europa o el Lejano Oriente, o alguna combinación de esos puntos. En casos de travesías desde esa zona a destinos en el hemisferio occidental, la discrepancia temporal no es lo suficientemente grande como para emplear el mismo método, y no es aplicable la distorsión de itinerario. Esos casos no podían descubrirse con el método utilizado previamente. Las importaciones de Sudáfrica de petróleo y productos derivados se estiman entre 12 y 14 millones de toneladas anuales. Se ha estimado que el país depende de las importaciones de petróleo y productos derivados en un 70%, y utilizando su proceso de transformación de combustible de carbón puede cubrir aproximadamente el 30% de sus necesidades generales. Con las estimaciones anteriores, se calcula que alrededor del 80% del petróleo importado de Sudáfrica se entregó en forma de crudo en buques tanque o en cargueros mixtos, y alrededor del 20% en forma de productos derivados. Desde 1989, se ha determinado un número relativamente grande de buques como proveedores de productos derivados de petróleo. Es posible que los incendios en las instalaciones SASOL de conversión de carbón en combustible, ocurridos en enero y mayo de 1989, hayan reducido la producción de combustible sintético.

18. En la reunión del 12 de junio de 1990, el Presidente del Grupo Intergubernamental expuso en detalle los criterios según los cuales el Grupo ha dirigido sus indagaciones a los gobiernos sobre casos de escalas portuarias. En general, el Grupo Intergubernamental no se interesa en las travesías que parten de puertos sudafricanos, ni en los buques que no pueden transportar cargamento de

petróleo, ni tampoco en los casos de buques que pueden transportar petróleo cuando se han recibido seguridades suficientes de que en la travesía de ida el cargamento no era de petróleo. En el caso de los cargueros mixtos, existe un interés claramente justificado sobre las circunstancias del viaje de entrada de esos buques a Sudáfrica, ya que tienen capacidad para transportar petróleo o productos derivados.

19. Unos cuantos gobiernos han abordado la cuestión de los vínculos marítimos con Sudáfrica. Los Estados Unidos de América prohíben las escalas de sus propios buques en puertos de Sudáfrica. Dinamarca y Singapur, que prohíben entregas de petróleo o de productos derivados a Sudáfrica en buques con registro nacional, no reglamentan o prohíben las escalas de los buques como tales. Noruega prohíbe a sus buques transportar petróleo crudo en general, y también prohíbe la entrega de productos derivados de petróleo de origen noruego, pero no prohíbe las escalas de buques como tales. Sin embargo, en 1985 Suecia hizo un llamamiento a la industria marítima para que suprimiera las escalas en puertos sudafricanos, pero no las prohibió.

20. En 1989, el Grupo Intergubernamental investigó 474 casos de escalas que se habían realizado en los últimos tres años y dio por cerrado el estudio de 59 casos después de recibir información de los gobiernos en que se excluía la posibilidad de una entrega de petróleo o de productos derivados. En 1990 reunió información sobre otras 246 travesías, la mayoría de las cuales se realizaron en 1989. Sin embargo, no se incluyeron en el estudio las escalas de 1989 que ya habían sido objeto de estudio ese año, y algunos casos ocurridos a principios de 1989 de buques que ya habían sido incluidos en el estudio de escalas portuarias de 1989. Comprendía dos casos adicionales que originalmente se habían incluido en el estudio de 1989, pero habían quedado aplazados hasta que pudiera obtenerse mayor información sobre la matrícula del buque. Se excluían del estudio buques que, según reveló el estudio de 1989, carecían de certificación para transportar petróleo o productos derivados por parte del Estado de matrícula.

21. En la mayoría de los casos se trataba de buques matriculados en los que el Grupo Intergubernamental ha llamado en general "Estados que transportan petróleo". Se pidió información a dos de dichos Estados sobre 54 casos cada uno, y a un tercero, sobre 38 casos. Había 154 casos de buques tanque en un sentido más restringido, la mayoría de los cuales normalmente transportan productos derivados del petróleo. La capacidad total de estos 154 buques tanque era un poco más de 4 millones de toneladas de peso muerto. Las importaciones anuales de productos derivados del petróleo de Sudáfrica ascienden probablemente a unos 3 millones de toneladas. A diferencia del estudio de escalas portuarias de 1989, los casos en este estudio corresponden aproximadamente a un año cronológico, y pueden compararse razonablemente con otras estadísticas reunidas anualmente: 115 de los 154 casos, que representan el 77% del tonelaje, eran buques registrados en Estados que transportan petróleo. Del total de 246 viajes registrados en estos casos, 206 habían zarpado desde países importadores de petróleo con destino a Sudáfrica.

22. Había 86 casos de cargueros mixtos con un arqueo total de poco menos de 12 millones de toneladas de peso muerto. Esto es, de hecho, suficiente para cubrir todas las necesidades de importaciones de petróleo crudo de Sudáfrica en un año, a condición de que se utilicen racional y exhaustivamente con ese propósito. Unos 59 de los 86 casos, que comprendía el 69% de la capacidad total en toneladas, enarbolaban los pabellones de Estados que transportan petróleo. Por último, había seis casos de cargueros de gas con una capacidad agregada de 45.076 toneladas.

23. El 29 de junio de 1990, el Presidente del Grupo Intergubernamental envió notas verbales a los representantes permanentes o misiones de observadores permanentes de 47 Estados en relación con 229 casos. Estos casos figuran en el anexo IV. De esos 229, se dio por cerrado el estudio de 39 casos, tras recibir aclaraciones de los gobiernos interesados. El 4 de septiembre de 1990, el Presidente del Grupo Intergubernamental envió notas verbales a los representantes permanentes o misiones de observadores permanentes de 17 Estados, respecto de los 16 casos restantes. En un futuro informe se incluirán las conclusiones del Grupo Intergubernamental sobre estos casos.

IV. CASOS DE PRESUNTAS VIOLACIONES DEL EMBARGO DE PETROLEO  
NOTIFICADOS EN 1988, 1989 Y 1990

24. El Grupo Intergubernamental ha seguido estudiando los casos de presuntas violaciones poniéndose en comunicación con los gobiernos y solicitando su cooperación para reunir información respecto de los casos que interesan a dichos gobiernos, con el propósito de cerciorarse mejor de la exactitud de la información relativa a cada caso.
25. El 20 de noviembre de 1989, el 25 de febrero de 1990 y el 16 de mayo de 1990 se enviaron recordatorios a los gobiernos interesados, en relación con los casos notificados en 1988 y 1989. El 29 de junio de 1990 se enviaron notas verbales a los gobiernos interesados en que se les informaba de los casos notificados en 1990 y se les pedía que verificaran la información y adjuntaran documentos a dicha verificación.
26. No se recibieron respuestas respecto de los casos de presuntas violaciones notificados en 1987. El Grupo Intergubernamental ha decidido no enviar nuevos recordatorios a los gobiernos interesados respecto de esos casos. El Grupo decidió mantener esos casos en el anexo II.
27. Respecto de los casos notificados en 1988, el Grupo Intergubernamental envió recordatorios a los gobiernos interesados en los presuntos casos, los días 20 de noviembre de 1989 y 16 de mayo de 1990. Se recibieron respuestas sustantivas de la República Islámica del Irán el 10 de octubre de 1989, de Qatar el 29 de enero de 1990 y de Grecia el 16 de abril de 1990. En la sección B del anexo II figura un resumen de las comunicaciones recibidas de esos Gobiernos. Se examinó la documentación recibida y se dio por cerrado el estudio de los casos en que existían pruebas suficientes para disipar las denuncias de que probablemente se habían entregado a Sudáfrica los cargamentos de petróleo en cuestión. Ulteriormente, dichos casos fueron eliminados del anexo II del presente informe. Se siguen indicando en el mismo anexo los casos restantes, respecto de los cuales no se han recibido pruebas suficientes para disipar las sospechas de que los envíos de petróleo probablemente fueron entregados a Sudáfrica.
28. Respecto de los casos notificados en 1989, el Grupo Intergubernamental envió recordatorios a los gobiernos interesados respecto de los los presuntos casos, los días 20 de noviembre de 1989 y 16 de mayo de 1990. Se recibieron respuestas sustantivas acompañadas con certificados de descarga de la República de Corea el 16 de agosto de 1989, de la República Islámica del Irán el 10 de octubre de 1989, de Egipto el 19 de diciembre de 1989, de Arabia Saudita el 17 de enero de 1990 y el 3 de marzo de 1990, de Qatar el 29 de enero de 1990 y de España el 2 de febrero de 1990. En la sección B del anexo II figura un resumen de las comunicaciones recibidas de los gobiernos. Se examinó la documentación recibida y se dio por cerrado el estudio de los casos en que existían pruebas suficientes para disipar las sospechas de que los envíos de petróleo en cuestión probablemente se habían entregado a Sudáfrica, y en consecuencia se eliminaron del anexo II. Se mantuvieron en ese anexo referencias a los casos restantes sobre los que no se había recibido pruebas suficientes para disipar las sospechas de que los envíos de petróleo en cuestión probablemente habían sido entregados a Sudáfrica.
29. En 1990, el Grupo Intergubernamental investigó 90 casos de presuntas violaciones ocurridas principalmente durante los tres años anteriores, de 1987 a 1989. Había 79 casos de buques tanque con una capacidad de más de 20 millones de toneladas de peso muerto, y otros 11 casos de cargueros mixtos con una capacidad

total de más de 800.000 toneladas de peso muerto. Esta cantidad representa una porción mínima del tonelaje total, aunque ha aumentado constantemente en los últimos años. En la mayoría de los casos se trataba de Estados productores de petróleo.

30. Los casos notificados en 1990 representan aproximadamente 21 millones de toneladas de peso muerto, sumando buques tanque y cargueros mixtos, o sea casi el 63% de las importaciones sudafricanas de crudo estimadas en los años de 1987 a 1989. De esta cifra se excluyen los casos de presuntas violaciones mencionados en el informe del Grupo Intergubernamental correspondiente a 1989 6/, en la mayoría de los cuales se trataba de buques pertenecientes a la World-Wide Shipping Group (Hong Kong). Si se añadieran a los anteriores, los casos de presuntas violaciones examinados por el Grupo Intergubernamental representarían aproximadamente el 80% de las importaciones de crudo de Sudáfrica.

31. Respecto de los casos notificados en 1990, existe una tendencia hacia una mayor utilización de los cargueros mixtos en el presunto abastecimiento de petróleo a Sudáfrica. El hecho de que pueda determinarse un mayor número de cargueros mixtos obedece a que las organizaciones no gubernamentales han reforzado su vigilancia de las exportaciones de carbón de Sudáfrica y las pruebas de violaciones del embargo de petróleo aparecen como un subproducto incidental de esa actividad, que entonces se transmite al Grupo Intergubernamental. En el anexo III figura un resumen de los casos de presuntas violaciones notificadas en 1990.

## V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### A. Conclusiones

32. El Grupo Intergubernamental acoge con beneplácito los acontecimientos alentadores que se han producido en Sudáfrica en 1990, pero no obstante considera que está obligado a acatar la Declaración sobre el apartheid y sus consecuencias destructivas para el Africa meridional, en la que la Asamblea pidió que se aplicaran medidas concertadas y eficaces para ejercer presión con objeto de poner fin rápidamente al apartheid. El embargo del petróleo sigue siendo una de las medidas más eficaces de que dispone la comunidad internacional en su lucha por alcanzar sus aspiraciones de una Sudáfrica unida, no racial y democrática. El método más eficaz de aplicar el embargo de petróleo sigue siendo la posibilidad que tiene el Consejo de Seguridad de invocar el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas. Dicha medida ayudaría a los Estados que exportan y transportan petróleo y realizan transacciones petroleras y que han aplicado un embargo de petróleo o políticas comparables contra Sudáfrica, a garantizar la aplicación eficaz de esas políticas.

33. En el curso de las actividades que realizó durante 1990, el Grupo Intergubernamental nuevamente se enfrentó a la realidad de que existen importantes resquicios legales que menoscaban la eficacia del embargo de petróleo, incluido el hecho de que algunos Estados y organizaciones internacionales no aplican el embargo de petróleo a los productos derivados, y a que se depende de sanciones no específicas, tales como prohibiciones comerciales generales que no tienen en cuenta suficientemente las estructuras y prácticas peculiares del comercio petrolero y el transporte marítimo internacionales, ni las estrategias ideadas por Sudáfrica para circunvenir el embargo de petróleo. Además, el Grupo Intergubernamental debe lamentar nuevamente la falta de cooperación de los gobiernos que podrían contribuir en forma definitiva y decisiva a aclarar las circunstancias de muchos casos en que se sospecha o se han denunciado presuntas violaciones del embargo de petróleo. El Grupo Intergubernamental ha llegado a la conclusión de que los gobiernos de Estados en que están registrados los buques de los casos de que se trata, podrían contribuir decisivamente a las actividades de cumplimiento del embargo del Grupo Intergubernamental. Por último, con los datos reunidos durante su primer año de vigilar las escalas portuarias de buques que pueden transportar petróleo a Sudáfrica, el Grupo Intergubernamental ha llegado a la conclusión de que estas escalas frecuentes y las faltas de medios adecuados para aclarar su propósito y consecuencias, constituyen un grave resquicio legal en el embargo de petróleo al que los Estados marítimos deberían prestar atención.

### B. Recomendaciones

34. Con miras a garantizar un proceso rápido de eliminación del apartheid mediante un embargo de petróleo completamente eficaz contra Sudáfrica, el Grupo Intergubernamental recomienda a la Asamblea General que considere las medidas que figuran a continuación:

a) Hasta que no se efectúe un cambio profundo e irreversible en Sudáfrica, y en espera de que el Consejo de Seguridad imponga un embargo de petróleo obligatorio en virtud del Capítulo VII de la Carta, exhortar a los Estados Miembros a que adhieran estrictamente al embargo sobre el abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica;

b) Señalar a la atención de los Estados el proyecto de ley tipo para que lo estudien y recomendarles que traten de hacer eficaz el embargo de petróleo adoptando los principios generales de la ley tipo, en el contexto y marco de sus propias prácticas jurídicas;

c) Pedir a todos los Estados que colaboren plenamente con el Grupo Intergubernamental, especialmente en sus investigaciones de las circunstancias de presuntas violaciones del embargo de petróleo o de escalas portuarias de buques que pueden transportar petróleo o productos derivados y que, cuando sea necesario, los gobiernos eliminen los obstáculos jurídicos que se oponen a esa colaboración;

d) Pedir a todos los gobiernos que exhorten a los buques que pueden transportar petróleo o productos derivados y figuran en sus matrículas nacionales, o bien pertenecen o son manejados por empresas o particulares bajo su jurisdicción, a que se abstengan de participar en actividades que den origen a violaciones del embargo de petróleo contra Sudáfrica;

e) Apoyar las actividades del Grupo Intergubernamental que se describen en el presente informe, y suministrarle los recursos necesarios para continuar su realización en la misma forma el año próximo.

#### Notas

1/ Con la adhesión de la República Democrática Alemana a la República Federal de Alemania a partir del 3 de octubre de 1990, los dos Estados alemanes se han unido y han pasado a ser un solo Estado soberano. A partir de la fecha de unificación, la República Federal de Alemania actúa en las Naciones Unidas bajo el nombre de "Alemania".

2/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 44 (A/44/44).

3/ A/44/44/Add.1.

4/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo segundo período de sesiones, Suplemento No. 45 (A/42/45), anexo II.

5/ Ibid., cuadragésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 44 (A/43/44 y corrección), anexo I.

6/ Ibid., cuadragésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 44 (A/44/44), anexo III.

PROYECTO DE LEY TIPO DE APLICACION EFICAZ DEL EMBARGO DE  
PETROLEO CONTRA SUDAFRICA

**Sección 1. Propósito**

El propósito de la presente ley es aplicar, en la mayor medida de lo posible, el embargo de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre el suministro y el transporte de petróleo o productos derivados del petróleo a Sudáfrica.

**Sección 2. Prohibición de la exportación de petróleo o de productos derivados del petróleo a Sudáfrica**

Ninguna persona sometida a la jurisdicción de Ruritania:

a) Suministrará petróleo o productos derivados del petróleo ni ayudará o cooperará en el suministro de petróleo o de productos derivados, directa o indirectamente, a Sudáfrica, ni a ninguna persona natural o entidad jurídica de Sudáfrica; ni

b) Transportará petróleo o productos derivados del petróleo, ni ayudará o cooperará en el transporte de petróleo o de productos derivados, directa o indirectamente, a Sudáfrica ni a ninguna persona natural o entidad jurídica de Sudáfrica; ni

c) Facilitará, recurriendo al comercio, el transbordo, el refinado o cualquier otro medio, el suministro o transporte de petróleo o derivados, directa o indirectamente, a Sudáfrica ni a ninguna persona natural o entidad jurídica de Sudáfrica.

**Sección 3. Prueba del cumplimiento de la prohibición de la exportación de petróleo o productos derivados a Sudáfrica**

a) Toda persona sometida a la jurisdicción de Ruritania que celebre un contrato de venta de petróleo o productos derivados dentro de esa jurisdicción territorial, que a los fines de la presente ley incluirá los almacenes de aduana, los puertos y zonas francas y otras instalaciones costa afuera, incluirá en el contrato una cláusula de "usuario final", en virtud de la cual el comprador del petróleo o de los productos derivados contraerá la obligación de no revender ni permitir la reventa del petróleo o de los productos derivados a Sudáfrica ni a ninguna persona natural o entidad jurídica de Sudáfrica.

b) De conformidad con el contrato descrito en el párrafo a), el comprador del petróleo o de los productos derivados entregará al vendedor, dentro de un plazo de 90 días, un "certificado de descarga" en que se confirmará el destino o uso final del petróleo o de los productos derivados recibidos en virtud del contrato.

c) En virtud del contrato descrito en el párrafo a), tanto el vendedor como el comprador del petróleo o de los productos derivados cooperarán en todas las investigaciones posteriores a la venta que realicen los funcionarios de Ruritania, o los funcionarios de las Naciones Unidas, con objeto de verificar el destino o uso final del petróleo o de los productos derivados y revelarán la identidad de las personas naturales o entidades jurídicas a las que se hayan revendido el petróleo o los productos derivados.

#### **Sección 4. Invalidez de los contratos de venta de petróleo o productos derivados a Sudáfrica**

Todo contrato de venta o reventa de petróleo o productos derivados a Sudáfrica o a toda persona natural o entidad jurídica de Sudáfrica se considerará totalmente nulo y sin valor.

#### **Sección 5. Decomiso y confiscación de los buques y aviones que transporten petróleo o productos derivados a Sudáfrica**

a) Será objeto de decomiso o confiscación, junto con su cargamento, todo buque cisterna o de otro tipo, que enarbole el pabellón de Ruritania que directa o indirectamente sea de propiedad o esté bajo el control de personas sometidas a la jurisdicción de Ruritania o sea explotado o fletado por ellas, si se determina que transporta o ha transportado petróleo o productos derivados a Sudáfrica en contravención de la presente ley.

b) Las disposiciones del párrafo a) se aplicarán a los aviones registrados en Ruritania o que, directa o indirectamente, sean de propiedad o estén bajo el control de personas sometidas a la jurisdicción de Ruritania o sean explotados o fletados por ellas.

#### **Sección 6. Sanciones**

a) Toda persona sometida a la jurisdicción de Ruritania que infrinja intencionalmente cualesquiera de las disposiciones de la presente ley será pasible en lo civil, de una multa de hasta (50.000 dólares de los EE.UU.).

b) Toda persona sometida a la jurisdicción de Ruritania que infrinja por negligencia cualesquiera de las disposiciones de la presente ley, será pasible, en lo civil, de una multa de hasta (25.000 dólares de los EE.UU.).

c) Todo particular sometido a la jurisdicción de Ruritania que infrinja intencionalmente cualesquiera de las disposiciones de la presente ley será pasible de una multa de no más de (50.000 dólares de los EE.UU.) o de una pena de no más de 10 años de cárcel, o de ambas cosas.

d) Toda persona, distinta de un particular, sometida a la jurisdicción de Ruritania que infrinja intencionalmente cualesquiera de las disposiciones de la presente ley será pasible de una multa de no más de (1 millón de dólares de los EE.UU.).

e) Toda persona sometida a la jurisdicción de Ruritania que con conocimiento e intencionalmente, falsifique, oculte o encubra, mediante cualquier ardid, argucia o subterfugio, un hecho importante, o formule cualquier tipo de declaraciones o manifestaciones falsas, ficticias o fraudulentas o haga uso de cualquier escrito o documento falso en relación con cualquier transacción que quede dentro del alcance de la presente ley, sabiendo que ello entraña cualquier tipo de declaración falsa, ficticia o fraudulenta será pasible de una multa de no más de (10.000 dólares de los EE.UU.) o de una pena de no más de cinco años de cárcel, o de ambas cosas.

**Sección 7. Definición de "persona sometida a la jurisdicción de Ruritania"**

A los fines de la presente ley, el término "persona sometida a la jurisdicción de Ruritania" significa:

a) Una persona natural que sea ciudadana de Ruritania o que deba lealtad permanente a Ruritania o un extranjero que haya sido admitido legalmente para residir en Ruritania; o

b) Una empresa, sociedad u otra asociación comercial o entidad jurídica organizada conforme a las leyes de Ruritania, incluidas las sucursales o subsidiarias extranjeras de esas entidades jurídicas.

Anexo II

A. Buques y compañías navieras que presuntamente participaron en el abastecimiento de petróleo a Sudáfrica entre 1987 y 1989

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
1987	Actor (Liberia)	Actor Maritime Corporation (Liberia)	Mosvold Shipping Company (Noruega)	Federal Motorship Corporation (Estados Unidos de América)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (9 de abril, 15 de mayo y 30 de noviembre de 1986)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Mina al Fahal, Omán (11 de abril de 1986)
1988	Actor (Liberia)	Actor Maritime Corporation	Mosvold Shipping Company (Noruega)	Federal Motorship Corporation		Isla de Sirri, República Islámica del Irán (21 de julio de 1985)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (9 de septiembre de 1985)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Golfo Pérsico (junio de 1986)
1988	Akarita (Liberia)	Dominus Shipping Corporation	Uglands Rederi A/S (Noruega)	Uglands Rederi A/S (Noruega)		Singapur (23 de febrero de 1986)
1988	Almare Settima (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)		Yeddah, Arabia Saudita (3 de diciembre de 1985)
1988	Almare Terza (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)		Sullom Voe, Reino Unido (10 de marzo de 1986)
1987	Berge Bragg	Sig. Bergesen d.y. y Cía. (Noruega)	Sig. Bergesen d.y. y Cía. (Noruega)	Sig. Bergesen d.y. y Cía. (Noruega)		Rhor Fakkam, Emiratos Arabes Unidos (20 de julio de 1985)
1987	Berge Chief (Noruega)	Bergesen d.y. A/S (Noruega)	Bergesen d.y. A/S (Noruega)	Transworld Oil (Países Bajos)		Mina al Fahal, Omán (18 de marzo de 1987)
1988	Berge Chief (Noruega)	Bergesen d.y. A/S Company/Bjornstad CIES (Noruega)	Bergesen d.y. A/S (Noruega)	Bergesen d.y. A/S (Noruega)		Mina al Fahal, Omán (28 de junio de 1986)
1987	Berge Enterprise (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (1° de julio de 1986)
						Mina al Fahal, Omán (25 de mayo de 1987)
						Marubeni (Japón) British Petroleum (Sudáfrica)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
1987	<u>Berge Pioneer</u> (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)		Miná al Fahal, Omán (24 de abril de 1985)
1987	<u>Berge Prince</u> (Liberia)	General Ore International Corporation (Noruega/Liechtenstein)	General Ore International Corporation o Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (17 de diciembre de 1984)
1987	<u>Berge Prince</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Puerto de Suez, Egipto (25 de enero de 1985)
1988	<u>Berge Prince</u> (Liberia)	General Ore International Corporation (Liechtenstein/Noruega)	General Ore International Corporation y Bergesen d.y. A/S	Bergesen d.y. A/S (Noruega)		Puerto de Ras Misalla, Egipto (26 de enero de 1985)
1988	<u>Brimanger</u> (Noruega)	A/S Westfal-Larsen y Cia. (Noruega)	Odjell-Westfal-Larsen Tankers A/S y Cia. (Noruega)			Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (28 de abril de 1986)
1988	<u>Captain G. P. Livanos</u> (Grecia)	Eicapitaine Inc. (Liberia)	G. P. Livanos/Carras Group c/o Unisea (Grecia)			Miná al Fahal, Omán (2 de mayo de 1986)
1988	<u>Cielo di Salerno</u> (Italia)	D'Amico Societé di Navigazione SpA				Colfo Pérsico (17 de junio de 1986)
89-531	<u>Degli</u> (Noruega)	Jaspidea Shipping	JPP Shipping			Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (30 de septiembre de 1986)
						Walvis Bay, Namibia (hizo escala en 1985)
						Jebel Dhana, Emiratos Arabes Unidos (19 de julio de 1986)
						Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (20 de julio de 1986)
						Isla de Das, Emiratos Arabes Unidos (22 de julio de 1986)
						Walvis Bay, Namibia (hizo escala siete veces en 1985)
						Baltic Chartering Union (Suiza) (21 de septiembre de 1989)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
89-001	<u>Eastern Promise</u> (Liberia)		World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd.		Fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos (13 de noviembre de 1987)
89-002	<u>Idem</u>		<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (14 de diciembre de 1988)
89-003	<u>Eastern Strength</u> (Liberia)		World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (17 de agosto de 1988)
89-004	<u>Idem</u>		<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (28 de septiembre de 1988)
1987	<u>Elmina</u> (Grecia)	Marine Industrial Transports Ltd. (Liberia)		Thenamaris Ships Management Inc. (Grecia)	Marc Rich y Cía. AG (Suiza)	Seria, Brunei Darussalam (26 de agosto de 1986)
1988	<u>Ehnic</u> (Grecia)	Moonlight Shipping Company S.A. (Panamá)	C. M. Lemos & Company Ltd. (Reino Unido)	Nereus Shipping S.A. (Grecia)	Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Mina al Fahal, Omán (12 de mayo de 1986)
1988	<u>Freedomship L.</u> (Grecia)	Caroline Navigation Inc. (Liberia)	G. P. Livanos/Carras Group c/o Unisea (Grecia y Reino Unido)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia)		Isla de Halul, Qatar (se desconoce la fecha)
89-524	<u>Grand</u> (Estados Unidos)	TT Grand (Estados Unidos)				Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (28 de junio de 1986)
1987	<u>Hawaiian Monarch</u> (Liberia)	East Pacific Carriers Inc. (Liberia)	Groton Pacific Carriers (Estados Unidos)	Groton Pacific Carriers (Estados Unidos)	Marc Rich y Cía. AG (Suiza)	Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (12 de julio de 1986)
					Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Puerto petrolero frente a Luisiana, Estados Unidos (informado el 27 de enero de 1989)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
1987	<u>Jahre Transporter</u> (Liberia)	Beatty Shipping Ltd. (Liberia)	Wallem Shipmanagement Ltd. (Hong Kong)	Wallem Shipmanagement (Hong Kong)	Marc Rich y Cía. AG (Suiza)	Brunei Darussalam (31 de mayo de 1986)
1988	<u>Johns. Stove</u> (Panamá)	Pater Panama Ltd. (Panamá)	Lorentzens Rederi Company (Noruega)	K/S Lorentzens Skibs A/S (Noruega)	Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (24 de enero de 1986)
1987	<u>Janniche</u> (Noruega)	K/S A/S Norman Tankers (Noruega)	Klosters Rederi A/S (Noruega)	Norman International A/S (Noruega)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (1.º de marzo de 1986)
1988	<u>Janniche</u> (Noruega)	K/S A/S Norman Tankers (Noruega)	Periscopius A/S (Noruega)	Norman International A/S (Noruega)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (21 de marzo de 1986)
1988	<u>Jane Stove</u> (Noruega)	K/S Lorentzens Skibs (Noruega)	Lorentzens Rederi (Noruega)	K/S Lorentzens Skibs A/S (Noruega)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (18 de febrero de 1986)
1987	<u>Lauberhorn</u> (Liberia)	Trade Ventures, Inc. (Liberia)	Trade and Transport, Inc. (Grecia)	Brokerage and Management Corp. (Estados Unidos)	Marc Rich y Cía. AG (Suiza) Shell (Brunei)	Brunei Darussalam (sin fecha) Singapore Roads, Singapur (5 de octubre de 1986)
1987	<u>Liberator</u> (Grecia)	New World Shipping Corp. (Liberia)	Stenakas Shipping Corp. (Reino Unido)	Diamantis Pateras Ltd. (Reino Unido)	Marc Rich y Cía. AG (Suiza) Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Seria, Brunei Darussalam (21 de abril de 1985)
1988	<u>Licorne Océane</u> (Liberia)	Lanacross Carriers Inc. (Liberia)	Compagnie générale maritime et financiere (Francia)	Seatramp (U.K.) Ltd. (Reino Unido)		Terminal de Ormuz, República Islámica del Irán (fines de enero de 1987)
1988	<u>Louisiana</u> (Bahamas)	Equalité S.A. (Panamá)	Hadjipateras Group c/o Peninsular Mar. (Grecia/Reino Unido)	Dorian (Hellas) S.A. (Grecia)		Isla de Zurku. Emiratos Arabes Unidos (28 de octubre de 1986)
						Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (31 de octubre de 1986)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Juaymah, Arabia Saudita (11 de febrero de 1987)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos (13 de junio de 1987)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (15 de junio de 1987)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (27 de junio de 1987)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Das, Emiratos Arabes Unidos (31 de julio de 1987)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (1° de agosto de 1987)
1988	<u>Luminetta</u> (Reino Unido)	Cunard Steam-ship Company Plc. (Reino Unido)	Cunard Shipping Services Ltd. (Reino Unido)			Walvis Bay, Namibia (hizo escala 2 veces en 1985 y 12 en 1986)
1987	<u>Manhattan Viscount</u> (Reino Unido)	Leao Commerce Ltd. (Liberia)	Sanko Kisen K.K. (Japón)	Fearnley y Eger A/S (Noruega)		Brunei Darussalam (septiembre de 1983)
1988	<u>Mirafiori</u> (Liberia)	Keaton Shipping Corp. (Liberia)	Marimpex (República Federal de Alemania)	Fearnley y Eger A/S (Noruega)	German Oil GmbH (República Federal de Alemania)	Isla de Sirri, República Islámica del Irán (23 de junio de 1985)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Isla de Sirri, República Islámica del Irán (23 de agosto de 1985)
1987	<u>Monemvasia</u> (Grecia)	Metropolitan Navigation Corporation (Liberia)	Metropolitan Shipping Ltd. (Grecia)	Metropolitan Shipping (Grecia)		Golfo Pérsico (noviembre de 1985)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Brunei Darussalam (4 de diciembre de 1985)
1988	<u>Morning Cloud</u> (Liberia)	Seavixen Maritime Inc. (Liberia)	Reliance Pacific Shipping Ltd.	Reliance Pacific Shipping Ltd. (Hong Kong)		Singapore Roads, Singapur (9 de diciembre de 1985)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Mina al Fahal, Omán (9 de diciembre de 1985)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
1988	Moscliff (Noruega)	Mosvold Shipping Company A/S (Noruega)	Mosvold Shipping Company A/S (Noruega)	Mosvold Shipping Company A/S (Noruega)		Golfo Pérsico (fines de marzo de 1985)
1987	Mospoint (Noruega)	K/S A/S Mospoint (Noruega)	Mosvold Rederi A/S (Noruega)	Mosvold Rederi A/S (Noruega)		Isla de Sirri, República Islámica del Irán (9 de junio de 1985)
1987	Neptune Otome (Singapur)		Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Marc Rich y Cía. AG (Suiza)	Ras Shukheir, Egipto (14 de enero de 1986)
1987	Neptune Pavo (Singapur)	Neptune IOTA Lines Pte. Pty. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines (Singapur)	Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Puerto de Seria, Brunei Darussalam (26 de septiembre de 1986)
1987	Neptune Pegasus (Singapur)	Neptune ETA Lines Pte. Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines (Singapur)	Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Singapore Roads, Singapur (29 de septiembre de 1986)
1987	Neptune Subaru (Singapur)		Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Marc Rich y Cía. AG (Suiza)	Seria, Brunei Darussalam (8 de mayo de 1985 y 2 de marzo de 1986)
1988	Neptune Pegasus (Singapur)	Neptune ETA Lines Pte. Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines (Singapur)	Neptune Orient Lines (Singapur)	Marc Rich y Cía. AG (Suiza)	Puerto de Seria, Brunei Darussalam (27 de julio y 27 de diciembre de 1985)
1987	Neverita (Liberia)	Solena Shipping			Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Seria, Brunei Darussalam (7 de noviembre de 1986)
89-528					Marc Rich y Cía. AG (Suiza)	Brunei Darussalam (10 de julio de 1986)
					Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Singapore Roads, Singapur (12 de julio de 1986)
						Ras Tanura, Arabia Saudita (9 de enero de 1989)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
1988	Obo Baron (Bahamas)	B. and H. Shipping Associates VII L.P. (Estados Unidos)	Sigurd Herlofson y Cía. A/S (Noruega)	Sigurd Herlofson y Cía. A/S (Noruega)		Umm Said, Qatar (27 de febrero de 1987)
1988	Oranjemund	South African Company Unicorn Lines (Proprietary) Ltd.				Ras Tanura, Arabia Saudita (7 de marzo de 1987)
89-523	Orpheum (Panamá)	Hill Operating Corporation	----- No se dispone de información -----			Angra dos Reis, Brasil (26 de enero de 1989)
1988	Patriotic (Grecia)	Moonset Shipping Company SA (Grecia)	M. Lemos and Company Ltd. (Reino Unido)	Nereus Shipping SA (Grecia)		Golfo Pérsico (fines de noviembre de 1986)
1987	Patriotic (Grecia)	Moonset Shipping Company SA (Panamá)	Nereus Shipping SA (Grecia)	Nereus Shipping SA (Grecia)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (31 de diciembre de 1986)
1988	Port Hawkesbury (Reino Unido)	Canadian Pacific (Bermuda) Ltd. (Bermudas)	Nereus Shipping SA (Grecia)	Canadian Pacific Bulkship Services Ltd. (Reino Unido)		Isla de Halul, Qatar (principios de enero de 1987)
1988	Rafic (Liberia)	Rafic Shipping Corporation (Liberia)	Marimpex (República Federal de Alemania)	Fearnley y Eger A/S (Noruega)		Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos (12 de abril de 1987)
89-526	Star Cherry (Singapur)	Palm Star Lines	Idem	Idem		Sahia de Bullen, Antillas Neerlandesas (23 de enero de 1986)
89-527	Synetos (Grecia)	Synetos Shipping	Idem	Idem		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (23 de enero de 1985)
1987	Thannasis M. (Malta)	Ocean Voice Shipping Ltd. (Malta)	Idem	Thannasis Ships Management (Grecia)		Seria, Brunei Darussalam (2 de octubre de 1988)
						Singapur (22 de diciembre de 1988)
						Brunei Darussalam (enero y febrero de 1983)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
1987	Thorsholm (Noruega)	A/S Thor Dahls Hvalf. y A/S Odd y Ornen (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)		Juaymah, Arabia Saudita (9 de febrero de 1987)
1988	Thorsholm (Noruega)	A/S Thor Dahls Hvalf. y A/S Odd y Ornen (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)		Mina al Fahal, Omán (principios de enero de 1985)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (7 de julio de 1985)
1988	Thorsaga (Noruega)	A/S Thor Dahls Hvalf. y A/S Odd y Ornen (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)		Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (8 de julio de 1985)
89-005	World Ambassador (Liberia)	Liberia Wisteria Transports Inc. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Juaymah, Arabia Saudita (9 de abril de 1985)
89-006	World Bermuda (Liberia)	Liberian Ulysses Transports Inc. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Suez, Egipto (22 de febrero de 1988)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Yeddah, Arabia Saudita (25 de febrero de 1988)
89-007	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Pulau Bukom, Singapur (28 de agosto de 1987)
89-008	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		República Islámica del Irán (fecha desconocida)
89-009	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Ras Tanura, Arabia Saudita (2 de noviembre de 1987)
89-010	World Brasilia (Liberia)	Liberia Bison Transports Inc. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos (13 de diciembre de 1987)
89-011	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos (16 de abril de 1988)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (18 de octubre de 1986)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Juaymah, Arabia Saudita (30 de diciembre de 1986)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
89-012	World Champion (Panamá)		World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Terminal de Juaymah, Ras Tunura, Arabia Saudita (24 de marzo de 1988)
89-013	World Eminence (Liberia)	Liberian Titan Transports Inc. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		FOS, Francia (26 de febrero de 1986)
89-014	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Golfo Pérsico (julio de 1987 y 24 de septiembre de 1987)
89-015	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos (27 de noviembre de 1989)
89-016	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Das, Fondeadero de Fujairah (1° de diciembre de 1987)
89-017	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Mina al Fahal, Omán (2 de abril de 1988)
89-018	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Golfo Pérsico (mayo de 1988)
89-019	World Hitachi Zosen (Liberia)	Solstice Co. Ltd. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Puerto desconocido (octubre de 1988)
89-020	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Zeit Bay, Egipto, (19 de junio de 1988)
89-021	World Nisseki (Liberia)		World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Umm Said, Qatar (30 de julio de 1988)
89-022	<u>Idem</u>		<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Europoort, Países Bajos (19 de enero de 1987)
89-023	World Progress (Liberia)	Liberian Begonia Transports Inc. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Jebel Dhanna, Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (5 de abril de 1987)
						Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (21 de noviembre de 1986)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
89-024	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (24 de diciembre de 1986)
89-025	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Jebel Dhanna, Isla de Das, Emiratos Arabes Unidos (19 de junio de 1987)
89-026	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Total (Francia)	Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos (1.º de agosto de 1987)
89-027	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Jebel Dhanna, Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (17 de noviembre de 1987)
89-028	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Ras Shukkeir, Zeit Bay, Egipto, y Ieddah, Arabia Saudita (31 de mayo de 1988)
89-029	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Ras Shukkeir, Zeit Bay, Egipto (23 de julio de 1988)
89-030	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Desconocido (septiembre de 1988)
89-031	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Jebel Dhanna, Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (22 de noviembre de 1988)
1988	<u>World Renown (Liberia)</u>	<u>Liberian Jaguar Transports Inc. (Hong Kong)</u>	<u>World-wide Shipping Group (Hong Kong)</u>	<u>World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)</u>	<u>Sigmofll (Reino Unido)</u>	<u>Golfo Pérsico (11 de mayo de 1987)</u>
89-032	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Terminal de Juaymah, Arabia Saudita (16 de marzo de 1987)
89-033	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		<u>Golfo Pérsico (mayo de 1987)</u>
89-034	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos Mina al Fahal, Omán (24 de enero de 1988)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
89-035	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Ras Gharib, Egipto (5 de mayo de 1988)
89-036	<u>World Summit</u> (Liberia)	Liberian Serenity Transports Inc. (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Desconocido
89-037	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Golfo Pérsico (septiembre de 1987)
89-038	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Larak, República Islámica del Irán
1988	<u>World Symphony</u> (Liberia)	Chiswell Shipping Ltd. (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)	Marubeni (Japón) Marc Rich y Cía. Ag (Suiza)	Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (26 de septiembre de 1986)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Isla de Halul, Qatar (fecha desconocida)
89-039	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (finales de febrero/ principios de marzo de 1987)
89-040	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Marc Rich y Cía. AG (Suiza)	Isla de Zurku, Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (1° de octubre de 1986)
89-041	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Desconocido
1988	<u>World Truth</u> (Liberia)	Liberian Haven Transports Inc. (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)	Marc Rich y Cía. AG (Suiza)	Singapore Roads, Singapur (25 de junio de 1985)
89-042	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (7 de julio de 1987)
89-043	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Singapore Roads, Singapur (19 de septiembre de 1987)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
89-044	World Victory (Liberia)	Brightness Co. S.A. (Panamá)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Hovic, Islas Vírgenes de los Estados Unidos (26 de marzo de 1987)
89-045	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		República Islámica del Irán (agosto de 1987)
1988	World Kanadu (Liberia)	Liberian Courage Transports Inc. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, Mina al Fahal, Omán (27 de octubre de 1986)
89-046	World Kanadu (Liberia)	Liberian Begonia Transportation, Inc. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (26 de octubre de 1986)
89-047	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Jebel Dhanna, Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (10 de diciembre de 1987)
89-048	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Zurku, Isla de Das, Emiratos Arabes Unidos (12 de diciembre de 1987)

B. Comunicaciones entre los gobiernos y el Grupo Intergubernamental en relación con los casos notificados en 1988 y 1989

1. En una nota verbal de fecha 16 de agosto de 1989, el Observador Permanente de la República de Corea transmitió, en relación con el buque World Eminence (89-018), documentos que demostraban que dicho buque, que había zarpado de Onsan el 21 de octubre de 1988, había descargado petróleo crudo iraní para una compañía coreana y salido de la República de Corea sin carga. Se informó que el siguiente puerto de destino del buque había sido Singapur.
2. En una nota verbal de fecha 10 de octubre de 1989, el Representante Permanente de la República Islámica del Irán transmitió copias de documentos relativos a presuntos casos de infracción notificados en 1988 y 1989. Tras examinar los documentos, el Grupo Intergubernamental decidió dar por cerrados los siguientes casos: Licorne Océane, World Champion (89-012) y World Summit (89-036). El Grupo Intergubernamental decidió, asimismo, pedir información detallada que arrojará luz sobre los siguientes casos: Actor, Mirafiori, World Symphony, Moscliff, Chase Venture y World Victory (89-045).
3. En una nota verbal de fecha 20 de octubre de 1989, el Representante Permanente de Grecia transmitió copias de documentos relativos a los buques Ethnic y Patriotic, cuyos casos se habían notificado en 1988. Tras examinar los documentos, el Grupo Intergubernamental decidió que ambos casos se dieran por cerrados.
4. En otra nota verbal de fecha 6 de abril de 1990, la Misión Permanente de Grecia transmitió copias de documentos relativos al buque Synetos (89-527). Tras examinar los documentos, el Grupo Intergubernamental decidió dar por cerrado el caso.
5. En una nota verbal de fecha 19 de diciembre de 1989, el Representante Permanente de Egipto transmitió copias de conocimientos de embarque correspondientes a los casos World Ambassador (89-005), World Hitachi Zosen (89-019), World Progress (89-028) y (89-029), y World Renown (89-035). Tras examinar los documentos recibidos, el Grupo Intergubernamental decidió solicitar copias de certificados de descarga respecto de esos casos.
6. En una nota verbal de fecha 29 de enero de 1990, la Misión de Qatar presentó información sobre los casos notificados en 1988. Tras examinar la información recibida, el Grupo Intergubernamental decidió dar por cerrado el caso relativo al buque Obo Baron y pedir más información respecto del buque Ethnic.
7. El Grupo Intergubernamental solicitó una copia del certificado de descarga correspondiente al caso del buque Patriotic.
8. En la misma nota verbal, la Misión transmitió información sobre los casos notificados en 1989. Tras examinar la información recibida, el Grupo Intergubernamental decidió seguir estudiando los casos relativos a los buques World Brasilia (89-010), World Symphony (89-039) y World Victory (89-045), en espera de la presentación de los certificados de descarga.

9. En una nota verbal de fecha 2 de febrero de 1990, la Misión Permanente de España informó al Grupo Intergubernamental de que el buque World Summit (89-036), que había hecho escala en Bilbao, España, del 21 al 24 de marzo de 1987, había zarpado el 25 de marzo de 1987 sin carga y con destino desconocido mientras esperaba instrucciones del propietario del buque. Sobre la base de esa información, el Grupo decidió que España había dejado de tener relación con el caso del World Summit (89-036).

10. En una nota verbal de fecha 3 de marzo de 1990, el Representante Permanente de la Arabia Saudita transmitió documentos relativos a varios casos de presuntas infracciones. Tras examinar los documentos, el Grupo Intergubernamental decidió dar por cerrado los casos del World Brasilia (89-011) y del Neverita (89-528). Con respecto a los casos del World Xanadu (89-048), el Orpheum (89-523) y el Star Cherry (89-526), el Grupo Intergubernamental tomó nota de la información presentada por la Misión de la Arabia Saudita y decidió que, habida cuenta de que dichos casos no involucraban a la Arabia Saudita, no adoptaría ninguna medida al respecto.

### Anexo III

#### RESUMEN DE LOS CASOS DE PRESUNTAS VIOLACIONES NOTIFICADOS EN 1990

(La relación de buques que figura en el presente anexo no entraña en modo alguno una acusación o juicio crítico respecto de los diversos Estados del caso y las empresas bajo su jurisdicción. El Grupo Intergubernamental todavía está verificando la información recibida, y sigue dependiendo de la cooperación que le presten los gobiernos.)

#### 89-078

1. El Griparion es un carguero mixto de 70.247 toneladas de peso muerto, registrado bajo pabellón de Chipre. Su propietario es la Tharros Shipping Co. Ltd. (Chipre), su propietario efectivo la Thalassic Steamship Agency Inc. (Grecia) y el gestor naval la Thalassic Steamship Agency Inc. (Grecia). Partió del fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos, el 8 de septiembre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Singapur el 12 de octubre de 1988.

#### 89-080

2. El Ocean Carrier es un carguero mixto de 123.999 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Chipre. Su propietario es la Amalia Navigation y el gestor naval la Columbia Shipmanagement. Zarpó de Kerteh, Malasia, el 15 de diciembre de 1988 e hizo escala en Singapur el 16 de diciembre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Fos, Francia, el 30 de enero de 1989. La carga era de propiedad de la Kuo International Oil Ltd. (Hong Kong).

#### 89-211

3. El Sea Victory es un carguero mixto de 85.989 toneladas de peso muerto, registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Sea Victory Maritime (Liberia) y su propietario efectivo y gestor naval la European Navigation Inc. (Grecia). Partió del fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos, el 28 de octubre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de atravesar el estrecho de Gibraltar el 10 de diciembre de 1988.

#### 89-212

4. El mismo buque atravesó el Canal de Suez, Egipto, el 17 de febrero de 1988 e hizo escala en un puerto no identificado de la República Islámica del Irán. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de atravesar el estrecho de Gibraltar el 13 de abril de 1988.

#### 89-496

5. El South Star es un carguero mixto de 74.555 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de las Filipinas. Su propietario es la Ocean Queen Maritime (Filipinas) y su gestor naval la European Navigation Inc. (Grecia). Atravesó el Canal de Suez, Egipto, e hizo escala en un puerto no identificado de la República Islámica del Irán el 23 de octubre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Gijón, España, el 22 de diciembre de 1988.

90-001

6. El Ugland Obo-One es un carguero mixto de 54.500 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es la Obo Freight S.A. (Panamá), su propietario efectivo Andreas Ugland (Noruega) y su gestor naval la Ugland Management Co. A/S (Noruega). Zarpó de Port Jérôme, Francia, el 18 de marzo de 1987 e hizo escala en Tenerife, España, el 23 de marzo de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Las Palmas, España, el 23 de abril de 1987.

90-002

7. El Patriotic es un buque cisterna de 253.998 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario es la Moonset Shipping Co. S.A. (Panamá), su propietario efectivo es C. M. Lemos (Reino Unido, Grecia) y su gestor naval la Nereus Shipping S.A. (Grecia). Zarpó de la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 14 de marzo de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto de la República Islámica del Irán en fecha desconocida.

90-003

8. El mismo buque zarpó de la terminal de Fateh el 31 de julio de 1988 e hizo escala en la isla de Halul, Qatar, en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Ras Tanura, Arabia Saudita, el 7 de septiembre de 1988.

90-004

9. El Faroship L. es un buque cisterna de 265.951 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario es la Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia), su propietario efectivo el G. P. Livanos/Carras Group (Reino Unido, Grecia) y su gestor naval la Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia). Zarpó de la isla de Kharg, República Islámica del Irán, el 6 de octubre de 1986. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Génova, Italia, el 30 de enero de 1987.

90-005

10. El mismo buque zarpó de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 5 de octubre de 1987 e hizo escala en Ras Tanura, Arabia Saudita, el 6 de octubre de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Ormuz, República Islámica del Irán, en fecha desconocida.

90-006

11. El Ethnic es un buque cisterna de 274.616 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario es la Moonlight Shipping Co. S.A., su propietario efectivo es C. M. Lemos (Reino Unido, Grecia) y su gestor naval la Nereus Shipping S.A. (Grecia). Zarpó de Mina al Fahal, Omán, el 10 de marzo de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Ras Al Khafji, Arabia Saudita, en fecha desconocida.

90-007

12. El mismo buque zarpó de la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 3 de junio de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 23 de julio de 1988.

90-008

13. El mismo buque zarpó de Jebel Dhanna el 23 de julio de 1988 e hizo escala en la isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos, el 24 de julio de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 22 de agosto de 1988.

90-009

14. El mismo buque zarpó de la terminal de Fateh el 23 de agosto de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Fateh el 25 de septiembre de 1988.

90-010

15. El mismo buque zarpó de la terminal de Fateh el 26 de septiembre de 1988 e hizo escala en la isla de Halul, Qatar, en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Ras Tanura, Arabia Saudita, el 15 de noviembre de 1988. La carga era de propiedad de Marc Rich y Cía. AG (Suiza).

90-011

16. El mismo buque zarpó de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 6 de marzo de 1989 e hizo escala en la isla de Das, Emiratos Arabes Unidos, el mismo día, así como en la isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos, el 7 de marzo de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la isla de Kharg, República Islámica del Irán, en fecha desconocida.

90-012

17. El World Xanadu es un buque cisterna de 264.170 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Liberian Courage Transports Inc. (Liberia), su propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong) y su gestor naval la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Zarpó de Umm Said, Qatar, en fecha desconocida e hizo escala en la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 3 de septiembre de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado en fecha desconocida.

90-013

18. El mismo buque zarpó de un puerto no identificado de la República Islámica del Irán en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 5 de diciembre de 1987.

90-014

19. El World Renown es un buque cisterna de 262.267 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Liberia Jaguar Transports Inc. (Liberia), su propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong) y el gestor naval la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Zarpó de Jebel Dhanna el 3 de julio de 1989 e hizo escala en Mina al Fahal, Omán, el 5 de julio de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de hacer escala en la isla de Halul, Qatar, en fecha desconocida y de llegar a Mina al Fahal el 11 de agosto de 1989.

90-015

20. El mismo buque zarpó de Ras Shukheir, Egipto, el 23 de octubre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Kuwait el 1° de enero de 1990. La carga era de propiedad de la African Middle East Petroleum (Mónaco, Suiza).

90-016

21. El Rafio es un buque cisterna de 290.271 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Rafio Shipping Corp. (Liberia), su propietario efectivo es Marimpex (República Federal de Alemania) y el gestor naval la Fearnley & Eger A/S (Noruega). Zarpó del fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos, el 23 de marzo de 1987 e hizo escala en un puerto no identificado de la República Islámica del Irán en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos, el 22 de junio de 1987. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-017

22. El mismo buque zarpó del fondeadero de Fujairah el 10 de agosto de 1987 e hizo escala en un puerto no identificado de la República Islámica del Irán el 13 de agosto de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah el 12 de septiembre de 1987. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-018

23. El mismo buque partió del fondeadero de Fujairah el 12 de septiembre de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah el 19 de diciembre de 1987. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-019

24. El mismo buque partió del fondeadero de Fujairah el 23 de diciembre de 1987 e hizo escala en un puerto no identificado de la República Islámica del Irán en fecha desconocida. Hizo escala en el fondeadero de Fujairah el 27 de diciembre de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado en fecha desconocida. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-020

25. El mismo buque zarpó de un puerto no identificado en fecha desconocida e hizo escala en un puerto no identificado de la República Islámica del Irán en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah el 4 de marzo de 1988. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-021

26. El mismo buque partió del fondeadero de Fujairah el 13 de agosto de 1988 e hizo escala en la terminal de Ormuz, República Islámica del Irán, en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah en fecha desconocida. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-022

27. El mismo buque partió del fondeadero de Fujairah el 22 de septiembre de 1988 e hizo escala en un puerto no identificado de la República Islámica del Irán en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah el 4 de noviembre de 1988. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-023

28. El mismo buque partió del fondeadero de Fujairah el 8 de noviembre de 1988 e hizo escala en un puerto no identificado de la República Islámica del Irán en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah el 27 de diciembre de 1988. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-024

29. El Friendship L. es un buque cisterna de 267.589 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Elfontana Inc. (Liberia), su propietario efectivo el G. P. Livanos/Carras Group (Reino Unido, Grecia) y su gestor naval la Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia). Zarpó de Mina al Fahal, Omán, el 4 de enero de 1987 e hizo escala en un puerto no identificado en fecha desconocida antes de regresar a Mina al Fahal el 11 de enero de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Khor Fakkan, Emiratos Arabes Unidos, el 17 de febrero de 1987.

90-025

30. El mismo buque zarpó de la terminal de Ormuz, República Islámica del Irán, el 28 de marzo de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica, antes de llegar a un puerto no identificado en fecha desconocida.

90-026

31. El mismo buque zarpó de un puerto no identificado de la República Islámica del Irán hacia el 15 de abril de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Kuwait hacia el 15 de mayo de 1988.

90-027

32. El Freedomship L. es un buque cisterna de 283.271 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Elfontana Inc. (Liberia), su propietario efectivo el G. P. Livanos/Carras Group (Reino Unido, Grecia) y su gestor naval la Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia). La carga es de propiedad de Marc Rich y Cía. AG (Suiza). Zarpó de la isla de Halul, Qatar, el 28 de octubre de 1988 e hizo escala en Ras Tanura, Arabia Saudita, el 30 de octubre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Mina al Ahmadi, Kuwait, en fecha desconocida.

90-028

33. El Fortuneship L. es un buque cisterna de 264.190 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Elregina Inc. (Liberia), su propietario efectivo el G. P. Livanos/Carras Group (Reino Unido) y su gestor naval la Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia). Zarpó de un puerto no identificado de la República Islámica del Irán en fecha desconocida e hizo escala en un puerto no identificado de Qatar del que zarpó el 5 de abril de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado de la República Islámica del Irán en fecha desconocida.

90-029

34. El mismo buque zarpó de un puerto no identificado de la República Islámica del Irán hacia el 15 de mayo de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado de la República Islámica del Irán hacia el 15 de junio de 1987.

90-030

35. El mismo buque zarpó de un puerto no identificado de la República Islámica del Irán el 15 de junio de 1987 e hizo escala en Umm Said, Qatar, el 17 de junio de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado en fecha desconocida.

90-031

36. El Fellowship L. es un buque cisterna de 264.108 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Elgrandiosa Inc. (Liberia), su propietario efectivo el G. P. Livanos/Carras Group (Reino Unido, Grecia) y su gestor naval la Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia). Zarpó de un puerto no identificado de la República Islámica del Irán el 28 de julio de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 27 de agosto de 1987.

90-032

37. El mismo buque zarpó de Jebel Dhanna el 30 de agosto de 1987 e hizo escala en la isla de Das, Emiratos Arabes Unidos, el 2 de septiembre de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado hacia el 15 de octubre de 1987.

90-033

38. El mismo buque zarpó de un puerto no identificado de la República Islámica del Irán hacia el 15 de abril de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado en fecha desconocida.

90-034

39. El Dorian es un buque cisterna de 260.140 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Nigeria. Su propietario es la Dorian Navigation Corp. (Liberia), su propietario efectivo es Marimpex (República Federal de Alemania) y su gestor naval la Fearnley and Co. Eger A/S (Noruega). Zarpó de la isla de Larak, República Islámica del Irán, aproximadamente el 15 de marzo de 1987 e hizo escala en el fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos, el 26 de marzo de 1987, de donde partió el 6 de abril de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah el 20 de mayo de 1987. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-035

40. El mismo buque partió del fondeadero de Fujairah el 7 de diciembre de 1987. Presuntamente descargó petróleo de Sudáfrica antes de hacer escala en un puerto no identificado de la República Islámica del Irán el 1° de enero de 1988 y de llegar al fondeadero de Fujairah el 7 de enero de 1988. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-036

41. El mismo buque partió del fondeadero de Fujairah el 9 de enero de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Ormuz, República Islámica del Irán, el 1° de febrero de 1988. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-037

42. El mismo buque partió del fondeadero de Fujairah el 27 de septiembre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la isla de Kharg, República Islámica del Irán, el 1° de noviembre de 1988. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-038

43. El Champion es un carguero mixto de 112.109 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Oceanides Shipping Corp. (Liberia), su propietario efectivo el Ravano Group (Mónaco) y su gestor naval la Societé d'études et de gestion (Mónaco). Zarpó de Dar es Salaam, República Unida de Tanzania, el 8 de enero de 1988 e hizo escala en un puerto no identificado en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Trieste, Italia, el 16 de abril de 1988.

90-039

44. El Capt. G. P. Livanos es un buque cisterna de 259.657 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario es la Elcapitaine Inc. (Liberia), su propietario efectivo el G. P. Livanos/Carras Group (Reino Unido,

Grecia) y su gestor naval la Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia). Zarpó de Umm Said, Qatar, en fecha desconocida e hizo escala en la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 22 de abril de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 27 de mayo de 1988. La carga era de propiedad de Volero Refining Co. (Estados Unidos de América).

90-040

45. El mismo buque zarpó de Ras Shukheir, Egipto, el 29 de diciembre de 1987 e hizo escala en Yanbu y Yeddah, Arabia Saudita, el 30 de diciembre de 1987 y el 2 de enero de 1988, respectivamente. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 8 de febrero de 1988. La carga era de propiedad de African Middle East Petroleum (Mónaco, Suiza).

90-041

46. El Azuro es un buque cisterna de 268.863 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Azuro Shipping Co. (Liberia), su propietario efectivo es Marimpex (República Federal de Alemania) y su gestor naval la Alpha Tankschiffahrt-Beteiligungs-Gesellschaft (Suiza). Partió del fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos, el 23 de diciembre de 1987 e hizo escala en la terminal de Ormuz, República Islámica del Irán, el 30 de diciembre de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado de la República Islámica del Irán en fecha desconocida. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-042

47. El mismo buque zarpó de un puerto no identificado de la República Islámica del Irán hacia el 15 de febrero de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Ormuz, República Islámica del Irán, el 27 de marzo de 1988. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-043

48. El mismo buque zarpó de la terminal de Ormuz el 27 de marzo de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de hacer escala en un puerto no identificado en fecha desconocida. Llegó a Yeddah, Arabia Saudita, el 12 de mayo de 1988. La carga era de propiedad de Marimpex (República Federal de Alemania).

90-044

49. El World Hitachi Zosen es un buque cisterna de 268.904 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Solstice Co. Ltd. (Liberia), su propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong) y su gestor naval la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Zarpó de Ras Shukheir, Egipto, el 21 de enero de 1989 e hizo escalas en Ras Gharib y la bahía de Suez, Egipto, los días 23 y 25 de enero de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 4 de marzo de 1989. La carga era de propiedad de African Middle East Petroleum (Mónaco, Suiza).

90-045

50. El mismo buque partió de la terminal de Fateh el 5 de marzo de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Ras Tanura, Arabia Saudita el 29 de abril de 1989.

90-046

51. El World Harmony es un buque cisterna de 259.596 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Panamá. Su propietario es la Canwood Co. S.A. (Panamá), su propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong) y su gestor naval la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Mina al Fahal, Omán, el 27 de abril de 1988. Supuestamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos, el 26 de mayo de 1988.

90-047

52. El mismo buque partió de Mina al Fahal el 10 de septiembre de 1988. Supuestamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah el 7 de octubre de 1988.

90-048

53. El mismo buque partió del fondeadero de Fujairah el 7 de octubre de 1988. Supuestamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 24 de noviembre de 1988.

90-049

54. El World Champion es un buque cisterna de 273.117 toneladas de peso muerto. Su propietario es la Golden Pine Co. S.A. (Panamá), el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong) y el gestor naval la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Ras Shukheir, Egipto, el 24 de abril de 1989 e hizo escala en la terminal de la bahía de Zeit, Egipto, el 24 de abril de 1989 y en Yeddah, Arabia Saudita, el 27 de abril de 1989. Supuestamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado en fecha desconocida. La carga era propiedad de la African Middle East Petroleum (Mónaco, Suiza).

90-050

55. El World Ambassador es un buque cisterna de 237.474 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Liberia. Su propietario es la Liberian Wisteria Transports Inc. (Liberia), su propietario efectivo la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong) y el gestor naval la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 27 de septiembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Jebel Ali, Emiratos Arabes Unidos, el 8 de noviembre de 1989.

90-051

56. El mismo buque partió de Jebel Ali e hizo escala en Jebel Dhanna y en la isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos, el 8 de noviembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la isla de Das, Emiratos Arabes Unidos, el 12 de diciembre de 1989.

90-052

57. El World Admiral es un buque cisterna de 237.311 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Liberia. Su propietario la Liberian Prosperity Transports Inc. (Liberia), su propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong) y el gestor naval la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de un puerto no identificado aproximadamente el 15 de agosto de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la isla de Kharg, República Islámica del Irán, el 21 de septiembre de 1989.

90-053

58. El Tenacity era un buque cisterna de 44.990 toneladas de peso muerto y estaba registrado bajo el pabellón de Singapur. Su propietario era la Transpetrol Carriers Pte. Ltd. (Singapur), su propietario efectivo la Transpetrol Services NV (Bélgica) y el gestor naval la Wallem Shipmanagement Ltd. (Hong Kong). Partió de Nueva Orleans, Estados Unidos de América, el 3 de junio de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a San Lorenzo, Argentina, el 17 de julio de 1987. La carga era propiedad de la Canadian Pacific (Canadá).

90-054

59. El Probo Gull es un carguero mixto de 47.980 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Singapur. Su propietario es la New Combo Ships Pte. Ltd. (Singapur), su propietario efectivo la A/S Havtor Management (Noruega) y el gestor naval la Bulkhandling (Noruega). Partió de Constanza, Rumania, en fecha desconocida y pasó por Estambul, Turquía, el 5 de agosto de 1989, y Suez, Egipto, el 8 de agosto de 1989. Hizo escala en Adén, Yemen Democrático, en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a St. Eustatius, Antillas Neerlandesas, el 18 de septiembre de 1989.

90-055

60. El Brali es un buque cisterna de 48.580 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Noruega (registro internacional). Su propietario es la K/S A/S Bill Brali (Noruega), su propietario efectivo la L. Gill-Johannesen A/S (Noruega) y el gestor naval la Bulkhandling (Noruega). Partió de Mombasa, Kenya, el 29 de enero de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Singapur el 28 de febrero de 1989. La carga era propiedad de Kobil (Kenya) y Marc Rich y Cía. AG (Suiza).

90-056

61. El Theogennitor es un carguero mixto de 116.978 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Chipre. Su propietario es la Tankertrade Marine Ltd. (Chipre), su propietario efectivo la Polembros Shipping Ltd. (Reino Unido) y el gestor naval la Polembros Shipping Ltd. (Reino Unido). Partió de Umm Said, Qatar, e hizo escala en un puerto no identificado en fecha no determinada. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Rotterdam, Países Bajos, el 6 de abril de 1988.

90-057

62. El Louisiana es un buque cisterna de 315.713 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de las Bahamas. Su propietario es la Egalit S.A. (Panamá), su propietario efectivo el Hadjipateras Group (Reino Unido) y el gestor naval la Dorian (Hellas) SA (Grecia). Zarpó de un puerto no identificado en la República Islámica del Irán el 8 de septiembre de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos, el 23 de octubre de 1987.

90-058

63. El mismo buque partió de Bahrein el 7 de marzo de 1988 e hizo escala en un puerto no identificado en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah el 8 de abril de 1988.

90-059

64. El Ambia Fair es un carguero mixto de 78.434 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de las Bahamas. Su propietario es la Ambia Fair Inc. (Bahamas), su propietario efectivo la Leif Hoegh and Co. A/S (Noruega) y el gestor naval la Leif Hoegh and Co. A/S (Noruega). Partió de Agioi Theodoroi, Grecia, en fecha desconocida y pasó por Suez, Egipto, el 3 de octubre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Europort, Países Bajos, el 28 de noviembre de 1989.

90-060

65. El Alki es un buque cisterna de 232.260 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Chipre. Su propietario es la Fresia Navigation Co. Ltd. (Chipre), su propietario efectivo la Seaarland Shipping Management (Austria) y el gestor naval la Seaarland Shipping Management (Austria). Partió de Ras Shukheir, Egipto, el 7 de noviembre de 1989 e hizo escala en la terminal de la bahía de Zeit, Egipto, el 7 de noviembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, hacia el 15 de diciembre de 1988. La carga era propiedad de la African Middle East Petroleum (Mónaco y Suiza).

90-061

66. El mismo buque partió de Jebel Dhanna el 18 de junio de 1988 e hizo escala en la isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos, el 20 de junio de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Jebel Dhanna el 6 de septiembre de 1988.

90-062

67. El mismo buque partió de Jebel Dhanna el 6 de septiembre de 1988 e hizo escala en la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 8 de septiembre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado el 1º de octubre de 1988.

90-063

68. El mismo buque partió de Jebel Dhanna el 16 de diciembre de 1988 e hizo escala en la isla de Das, Emiratos Arabes Unidos, el 17 de diciembre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos, el 20 de enero de 1989.

90-064

69. El Quebec es un buque cisterna de 39.728 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de las Bahamas. Su propietario es la Laguna Shipping Corp. (Gibraltar), su propietario efectivo el Vlasov Group (Mónaco) y el gestor naval la V. Ships (Mónaco). Zarpó de Amsterdam el 25 de mayo de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Colombo, Sri Lanka. La carga era propiedad de la Marc Rich y Cía. AG (Suiza).

90-065

70. El Hoegh Fountain es un carguero mixto de 78.488 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de las Bahamas. Su propietario es la Leif Hoegh and Co. A/S (Noruega), que es también su gestor naval. Zarpó de Brofjorden, Suecia, el 4 de septiembre de 1989 e hizo escala en Amsterdam el 6 de septiembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Tarragona, España. La carga era propiedad de la Inter-Mediterranean Petroleum (Reino Unido).

90-066

71. El Hoegh Foam es un carguero mixto de 78.571 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de las Bahamas. Su propietario es la Leif Hoegh and Co. A/S (Noruega), que es también su gestor naval. Partió de Amsterdam el 10 de noviembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Dunkerque, Francia. La carga era propiedad de la Marc Rich y Cía. AG (Suiza).

90-067

72. El mismo buque partió de Constanza, Rumania, el 12 de septiembre de 1989 y pasó por Estambul, Turquía, el 16 de septiembre de 1989, y Suez, Egipto, el 19 de septiembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Zeebrugge, Bélgica, el 31 de octubre de 1989.

90-068

73. El Pacificos es un buque cisterna para el transporte de crudos de 246.050 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Chipre. Su propietario es la Gibbon Shipping Ltd. (Chipre), su propietario efectivo el Kulukundis Group (Reino Unido) y el gestor naval la Saipan SS Corp./Kassos Maritime (Grecia). Partió de la isla de Halul, Qatar, en fecha desconocida e hizo escala en la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 15 de julio de 1987. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado en fecha no determinada.

90-069

74. El mismo buque partió de un puerto no identificado en fecha no determinada. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Ormuz, República Islámica del Irán, el 30 de octubre de 1987.

90-070

75. El mismo buque partió de Ras Shukheir, Egipto, el 25 de octubre de 1988 e hizo escala en la terminal de la bahía de Zeit, Egipto, el 27 de octubre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado en fecha no determinada.

90-071

76. El mismo buque partió de un puerto no identificado hacia el 15 de diciembre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado hacia el 15 de enero de 1989.

90-072

77. El mismo buque partió de un puerto no identificado hacia el 15 de enero de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado hacia el 15 de febrero de 1989.

90-073

78. El mismo buque partió de un puerto no identificado hacia el 15 de febrero de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado hacia el 15 de marzo de 1989.

90-074

79. El mismo buque partió de un puerto no identificado hacia el 15 de marzo de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado hacia el 15 de mayo de 1989.

90-075

80. El mismo buque partió de la terminal de la bahía de Zeit el 6 de junio de 1989 e hizo escala en puertos no identificados el 6 de junio y el 9 de junio de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado hacia el 15 de julio de 1989.

90-076

81. El Boni es un buque cisterna de 254.681 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Chipre. Su propietario es la Seaemble Marine Ltd. (Chipre), su propietario efectivo el Thenamaris Group (Grecia) y el gestor naval la Thenamaris (Ships Management) (Grecia). Partió de la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 20 de febrero de 1988 e hizo escala en un puerto no identificado en la República Islámica del Irán el 23 de febrero de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah el 27 de marzo de 1988.

90-077

82. El Alki es un buque cisterna de 232.260 toneladas de pesc muerto registrado bajo el pabellón de Chipre. Su propietario es la Fresia Navigation Co. Ltd. (Chipre), su propietario efectivo la Seaarland Shipping Management (Austria) y el gestor naval la Seaarland Shipping Management (Austria). Partió de la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 2 de mayo de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado el 30 de mayo de 1989.

90-078

83. El mismo buque partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 3 de agosto de 1989 e hizo escala en la isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos, el 4 de agosto de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Khor Fakkan, Emiratos Arabes Unidos, en fecha no determinada y a la isla de Zurku, el 10 de septiembre de 1989.

90-079

84. El mismo buque partió de la isla de Zurku el 11 de septiembre de 1989 e hizo escala en Mina al Fahal, Omán, el 13 de septiembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos, el 17 de noviembre de 1989.

90-080

85. El Brittany, es un buque cisterna de 233.348 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Panamá. Su propietario es la Pine Shipping Co. S.A. (Panamá), su propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong) y el gestor naval la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Ras Shukheir, Egipto, el 7 de diciembre de 1989 e hizo escala en la terminal de la bahía de Zeit, Egipto, el 10 de diciembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la isla de Kharg, República Islámica del Irán, el 17 de enero de 1990. La carga era propiedad de la African Middle East Petroleum (Mónaco y Suiza).

90-081

86. El Cali es un buque cisterna de 236.425 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Liberia. Su propietario es la Denetton Co. Ltd. (Liberia), su propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong) y el gestor naval la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 14 de julio de 1989 e hizo escala en la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 15 de julio de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Jebel Dhanna el 27 de agosto de 1989.

90-082

87. El mismo buque partió de la terminal de Fateh el 13 de junio de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Jebel Dhanna el 13 de julio de 1989.

90-083

88. El mismo buque partió de Jebel Dhanna el 4 de mayo de 1989 e hizo escala en la isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos, el 5 de mayo de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Fateh el 11 de junio de 1989.

90-084

89. El Obo Vega es un carguero mixto de 97.947 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Turquía. Su propietario es la Ermar Deniz Tasimiciligi AS (Turquía), su propietario efectivo la Marti Shipping and Trading Co. (Turquía) y el gestor naval la Marti Shipping and Trading Co. (Turquía). Partió de Amsterdam hacia el 15 de junio de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de pasar por Estambul, Turquía, el 18 de agosto de 1989.

90-085

90. El Griparion es un carguero mixto de 70.247 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Chipre. Su propietario es la Tharros Shipping Co., Ltd. (Chipre), su propietario efectivo la Thalassic Steamship Agency Inc. (Grecia), y el gestor naval la Thalassic Steamship Agency, Inc. (Grecia). Partió de Amsterdam el 5 de junio de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Singapur el 25 de julio de 1989.

90-086

91. El mismo buque partió de Amsterdam el 30 de diciembre de 1989 e hizo escala en Las Palmas, España, el 5 de enero de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Hong Kong el 2 de marzo de 1990. La carga era propiedad de la Marc Rich y Cía. AG (Suiza).

90-088

92. El Rafio es un buque cisterna de 290.271 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Liberia. Su propietario es la Rafio Shipping Corp. (Liberia), su propietario efectivo la Marimpex (República Federal de Alemania) y el gestor naval la Marimpex (República Federal de Alemania). Partió del fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos, el 18 de marzo de 1989 e hizo escala en un puerto no identificado en fecha no determinada. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Yeddah, Arabia Saudita, el 5 de mayo de 1989. La carga era propiedad de la Marimpex (República Federal de Alemania).

90-089

93. El mismo buque partió del fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos, el 27 de octubre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado el 1° de diciembre de 1989. La carga era propiedad de la Marimpex (República Federal de Alemania).

90-090

94. El mismo buque partió de un puerto no identificado hacia el 15 de diciembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah el 3 de febrero de 1990. La carga era propiedad de la Marimpex (República Federal de Alemania).

Anexo IV a/

CASOS NO ACLARADOS DE ESCALAS DE BUQUES CISTERNA EN PUERTOS SUDAFRICANOS NOTIFICADOS EN 1990

La lista de buques que figura en el presente anexo no entraña en modo alguno una acusación o juicio crítico respecto de los diversos Estados del caso y las empresas bajo su jurisdicción. El Grupo Intergubernamental todavía está verificando la información recibida y sigue dependiendo de la cooperación que le prestan los gobiernos.

Número del caso	Buque	País de matrícula	Ultima escala conocida b/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica c/
90-091	<u>Magic Sky</u>	Liberia	Rio Grande, Brasil	Ciudad del Cabo	24 de diciembre de 1989 (antes)
90-095	<u>El Omar</u>	No se conoce	Yeddah, Arabia Saudita	Ciudad del Cabo	23 de septiembre de 1989
90-096	<u>Cosmas A</u>	Malta	Rio Grande, Brasil	Durban	28 de octubre de 1989
90-097	<u>Singa Wilmona</u>	Bahamas	Mauricio, Mauricio	Durban	5 de noviembre de 1989
90-098	<u>Lucor Manor</u>	Liberia	Santa Elena, Santa Elena	Durban	20 de octubre de 1989
90-100	<u>Bunca Sepang</u>	Malasia	Rio Grande, Brasil	Ciudad del Cabo	5 de septiembre de 1989 (después)
90-101	<u>Magic Mercury</u>	Liberia	Bahía Blanca, Argentina	Durban	4 de septiembre de 1989
90-102	<u>Magic Mercury</u>	Liberia	Maputo, Mozambique	Durban	19 de junio de 1989
90-103	<u>Magic Mercury</u>	Liberia	Bahía Blanca, Argentina	Durban	19 de febrero de 1989
90-104	<u>Kira</u>	Panamá	Barcelona, España	Durban	9 de enero de 1990
90-105	<u>Kira</u>	Panamá	Rotterdam, Países Bajos	Durban	19 de noviembre de 1989
90-106	<u>Kira</u>	Panamá	Maputo, Mozambique	Durban	27 de junio de 1989
90-107	<u>Kira</u>	Panamá	Tenerife, España	Durban	13 de abril de 1989
90-108	<u>Kira</u>	Panamá	Dakar, Senegal	Richards Bay	25 de enero de 1989 (antes)
90-109	<u>Campionventure L</u>	Liberia	Mauricio, Mauricio	Durban	20 de abril de 1989
90-110	<u>Nand Vishnu</u>	Bahamas	Buenos Aires, Argentina	Durban	29 de agosto de 1989
90-111	<u>Nand Vishnu</u>	Bahamas	Colombo, Sri Lanka	Durban	28 de junio de 1989 (después)

Número del caso	Buque	País de matrícula	Ultima escala conocida b/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica c/
90-114	<u>Stolt Excellence</u>	Liberia	Houston, Estados Unidos	Durban	30 de septiembre de 1989
90-116	<u>Stolt Falcon</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	7 de octubre de 1989
90-117	<u>Stolt Falcon</u>	Liberia	Pasir Gudang, Malasia	Durban	21 de agosto de 1989
90-118	<u>Stolt Falcon</u>	Liberia	Jubail, Arabia Saudita	Durban	9 de mayo de 1989
90-119	<u>Stolt Osprey</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	23 de enero de 1989
90-120	<u>Stolt Hawk</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	7 de agosto de 1989
90-121	<u>Stolt Hawk</u>	Liberia	Mombasa, Kenya	Durban	22 de junio de 1989
90-122	<u>Stolt Heron</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	9 de noviembre de 1989 (después)
90-123	<u>Stolt Condor</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Durban	13 de diciembre de 1989 (después)
90-124	<u>Stolt Condor</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	15 de junio de 1989
90-125	<u>Stolt Eagle</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	16 de diciembre de 1989 (después)
90-126	<u>Stolt Eagle</u>	Liberia	Jubail, Arabia Saudita	Durban	27 de octubre de 1989
90-127	<u>Stolt Eagle</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	21 de agosto de 1989
90-128	<u>Stolt Eagle</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	3 de abril de 1989
90-129	<u>Chem Pioneer</u>	Panamá	Rio Grande, Brasil	Ciudad del Cabo	24 de agosto de 1989 (después)
90-133	<u>Hassel</u>	Panamá	Maputo, Mozambique	Durban	18 de noviembre de 1989
90-134	<u>Hegge</u>	Panamá	Rotterdam, Países Bajos	Ciudad del Cabo	25 de marzo de 1989 (después)
90-141	<u>Nordanger/Bow Selene</u>	Noruega	Texas City, Estados Unidos	Durban	5 de enero de 1989
90-150	<u>Stavros G. L.</u>	Grecia	Terminal de Juaymah, Arabia Saudita	False Bay	2 de agosto de 1989
90-151	<u>Stolt Pride</u>	Liberia	Texas City, Estados Unidos	Durban	13 de marzo de 1989

Número del caso	Buque	País de matrícula	Ultima escala conocida b/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica c/
90-152	<u>Stolt Integrity</u>	Liberia	Texas City, Estados Unidos	Durban	28 de junio de 1989
90-153	<u>Stolt Spirit</u>	Liberia	Houston, Estados Unidos	Ciudad del Cabo	19 de agosto de 1989 (antes)
90-154	<u>Stolt Spirit</u>	Liberia	Nueva Orleans, Estados Unidos	Durban	20 de abril de 1989
90-155	<u>Stolt Loyalty</u>	Liberia	Texas City, Estados Unidos	Ciudad del Cabo	26 de enero de 1989 (antes)
90-156	<u>Botany Triton</u>	Panamá	Beira, Mozambique	Durban	16 de octubre de 1989
90-157	<u>Botany Triton</u>	Panamá	Freemantle, Australia	Durban	28 de febrero de 1989
90-161	<u>Athenian Olympics</u>	Chipre	Aratu, Brasil	Durban	18 de octubre de 1989
90-162	<u>Athenian Xenophon</u>	Chipre	Río de Janeiro, Brasil	Durban	11 de agosto de 1989
90-165	<u>Marigola</u>	Italia	Tampa, Estados Unidos	Richards Bay	29 de julio de 1989 (antes)
90-166	<u>Marigola</u>	Italia	Dar es Salaam, República Unida de Tanzania	Durban	8 de abril de 1989
90-168	<u>Stolt Exporter</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	16 de enero de 1989
90-171	<u>Austanger</u>	Noruega	Buenos Aires, Argentina	Durban	23 de abril de 1989
90-173	<u>Stolt Luisa Pardo</u>	España	Aratu, Brasil	Durban	4 de marzo de 1989
90-174	<u>Botany Troubadour</u>	Panamá	Beira, Mozambique	Durban	10 de diciembre de 1989
90-175	<u>Botany Troubadour</u>	Panamá	Beira, Mozambique	Durban	7 de junio de 1989
90-176	<u>Botany Troubadour</u>	Panamá	Beira, Mozambique	Durban	3 de febrero de 1989
90-177	<u>Iran Bahonar</u>	República Islámica del Irán	Mombasa, Kenya	Durban	26 de marzo de 1989
90-179	<u>Barbarossa</u>	Italia	Pasir Gudang, Malasia	Durban	24 de marzo de 1989
90-181	<u>Botany Transcendent</u>	Panamá	Freemantle, Australia	Durban	31 de octubre de 1989
90-182	<u>Botany Transcendent</u>	Panamá	Beira, Mozambique	Durban	18 de junio de 1989

Número del caso	Buque	País de matrícula	Ultima escala conocida b/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica c/
90-183	<u>Aurum</u>	Suecia	Rotterdam, Países Bajos	Durban	30 de agosto de 1989
90-184	<u>Jo Cypress</u>	Países Bajos	Las Palmas, España	Ciudad del Cabo	9 de enero de 1989 (antes)
90-185	<u>Jo Cypress</u>	Países Bajos	Tenerife, España	Ciudad del Cabo	27 de octubre de 1989 (antes)
90-186	<u>Jo Cypress</u>	Países Bajos	Mombasa, Kenya	Durban	30 de enero de 1989
90-191	<u>Roxanne</u>	Bahamas	Mombasa, Kenya	Durban	29 de noviembre de 1989
90-192	<u>Roxanne</u>	Bahamas	Rio de Janeiro, Brasil	Ciudad del Cabo	15 de septiembre de 1989 (antes)
90-193	<u>Mercantil Parati</u>	Brasil	Rio Grande, Brasil	Ciudad del Cabo	5 de diciembre de 1989 (antes)
90-194	<u>Mercantil Parati</u>	Brasil	Bahía Blanca, Argentina	Durban	1° de mayo de 1989
90-196	<u>Betula</u>	Noruega	Rotterdam, Países Bajos	Richards Bay	3 de febrero de 1989 (después)
90-197	<u>Gogo Chemsun</u>	Panamá	Bandar Khomeini, República Islámica del Irán	Richards Bay	24 de agosto de 1989
90-198	<u>Indio</u>	Alemania	Mombasa, Kenya	Durban	5 de febrero de 1989
90-200	<u>Global Maceio</u>	Brasil	Mauricio, Mauricio	Richards Bay	28 de octubre de 1989 (después)
90-201	<u>Global Maceio</u>	Brasil	Buenos Aires, Argentina	Ciudad del Cabo	19 de octubre de 1989 (antes)
90-202	<u>Global Rio</u>	Brasil	Mauricio, Mauricio	Richards Bay	24 de enero de 1989 (después)
90-203	<u>Global Rio</u>	Brasil	Necochea, Argentina	Ciudad del Cabo	15 de enero de 1989 (antes)
90-205	<u>Stolt Sapphire</u>	Liberia	Penang, Malasia	Durban	19 de junio de 1989
90-206	<u>Conny</u>	Liberia	Reunión, Reunión	Durban	12 de octubre de 1989
90-207	<u>Conny</u>	Liberia	Buenos Aires, Argentina	Durban	11 de mayo de 1989

Número del caso	Buque	País de matrícula	Ultima escala conocida b/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica c/
90-209	<u>Chloe II</u>	Panamá	Toamasina, Madagascar	Durban	15 de noviembre de 1989
90-210	<u>Atlantic Sif</u>	Panamá	Puerto no identificado, Malasia	Durban	29 de noviembre de 1989 (después)
90-211	<u>Atlantic Sif</u>	Panamá	Nacala, Mozambique	Durban	17 de julio de 1989
90-212	<u>Tenshun Maru</u>	Japón	Old Kilpatrick, Reino Unido	Durban	28 de mayo de 1989
90-213	<u>Emsgas</u>	Alemania	Santos, Brasil	Durban	24 de octubre de 1989
90-214	<u>Tenhyaku</u>	Panamá	Mombasa, Kenya	Durban	18 de mayo de 1989
90-215	<u>Tenhyaku</u>	Panamá	Santos, Brasil	Durban	15 de mayo de 1989
90-216	<u>Ledagas</u>	Alemania	Santos, Brasil	Durban	3 de agosto de 1989
90-217	<u>Ledagas</u>	Alemania	Santos, Brasil	Durban	5 de enero de 1989
90-218	<u>Jc Brevik</u>	Nortega	Freemantle, Australia	Richards Bay	8 de abril de 1989 (después)
90-219	<u>Calluna</u>	Países Bajos	Dar es Salaam, República Unida de Tanzania	Durban	6 de enero de 1990
90-220	<u>Calluna</u>	Países Bajos	Mombasa, Kenya	Durban	19 de octubre de 1989
90-221	<u>Calluna</u>	Países Bajos	Sines, Portugal	Durban	28 de julio de 1989
90-222	<u>Calluna</u>	Países Bajos	Dar es Salaam, República Unida de Tanzania	Richards Bay	10 de mayo de 1989 (después)
90-223	<u>Calluna</u>	Países Bajos	Mauricio, Mauricio	Richards Bay	17 de febrero de 1989 (después)
90-224	<u>Golden Sunshine</u>	Panamá	Abidján, Côte d'Ivoire	Durban	13 de septiembre de 1989
90-225	<u>Stolt Alliance</u>	Panamá	Rotterdam, Países Bajos	Durban	29 de junio de 1989
90-226	<u>Grazia</u>	Liberia	Dar es Salaam, República Unida de Tanzania	Durban	20 de diciembre de 1989

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida b/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica c/
90-227	<u>Grazia</u>	Liberia	Rio de Janeiro, Brasil	Durban	6 de octubre de 1989
90-228	<u>Grazia</u>	Liberia	Nueva Orleans, Estados Unidos	Durban	22 de mayo de 1989
90-230	<u>Stolt Crown</u>	Liberia	Yanbu, Arabia Saudita	Durban	26 de septiembre de 1989
90-231	<u>Afthoros</u>	Panamá	Bahrein, Bahrein	Saldanha Bay	8 de julio de 1989 (después)
90-232	<u>Bos Transporter</u>	Bahamas	Kaohsiung, Taiwán provincia de China	Richards Bay	25 de marzo de 1989 (después)
90-233	<u>Champion</u>	Liberia	Umm Said, Qatar	Durban	24 de abril de 1989
90-234	<u>Pinoak</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Richards Bay	24 de septiembre de 1989 (después)
90-235	<u>Pinoak</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	23 de julio de 1989 (después)
90-236	<u>Marksman</u>	Bahamas	Jubail, Arabia Saudita	Richards Bay	15 de noviembre de 1989 (después)
90-237	<u>Ocean Sovereign</u>	Chipre	Kaohsiung, Taiwán, provincia de China	Puerto no identificado	18 de julio de 1989 (después)
90-238	<u>Ocean Sovereign</u>	Chipre	Kaohsiung, Taiwán, provincia de China	Puerto no identificado	7 de mayo de 1989 (después)
90-239	<u>Ocean Sovereign</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Puerto no identificado	14 de marzo de 1989 (después)
90-240	<u>Ocean Sovereign</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Puerto no identificado	31 de diciembre de 1988 (después)
90-241	<u>World Duality</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Richards Bay	14 de abril de 1989 (después)
90-242	<u>World Duality</u>	Liberia	Jubail, Arabia Saudita	Richards Bay	23 de febrero de 1989 (después)
90-243	<u>World Duet</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Richards Bay	12 de julio de 1989 (después)
90-244	<u>Sea Commander</u>	Chipre	Gladstone, Australia	Puerto no identificado	5 de septiembre de 1989 (después)

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida b/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica c/
90-245	<u>Sea Commander</u>	Chipre	Taichung, Taiwán, provincia de China	Puerto no identificado	11 de enero de 1989 (después)
90-246	<u>Trade Fortitude</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	28 de abril de 1989
90-247	<u>Penteli</u>	Grecia	Mobile, Estados Unidos	Richards Bay	24 de enero de 1989 (después)
90-248	<u>Penteli</u>	Grecia	Algeciras, España	Saldanha Bay	25 de marzo de 1989 (después)
90-249	<u>Penteli</u>	Grecia	Singapur, Singapur	Richards Bay	13 de febrero de 1989 (después)
90-250	<u>Andros Arias</u>	Grecia	Singapur, Singapur	Richards Bay	28 de agosto de 1989 (después)
90-251	<u>Ledy Sky</u>	Chipre	Tubarao, Brasil	Saldanha Bay	8 de noviembre de 1989 (después)
90-252	<u>Andros Atlas</u>	Grecia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	8 de mayo de 1989 (después)
90-253	<u>Elbe Ore</u>	Liberia	Hampton Roads, Estados Unidos	Richards Bay	4 de enero de 1989 (después)
90-254	<u>Norman Merchant</u>	Noruega	Nueva Orleans, Estados Unidos	Richards Bay	26 de abril de 1989 (después)
90-255	<u>Goldstar</u>	NO aclarado	Port Hedland, Australia	Richards Bay	7 de marzo de 1989 (después)
90-256	<u>Batis</u>	Grecia	Isla de Das, Emiratos Arabes Unidos	Puerto no identificado	4 de diciembre de 1989 (después)
90-257	<u>Batis</u>	Grecia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	7 de septiembre de 1989 (después)
90-258	<u>Caucasus Maru</u>	Japón	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	20 de abril de 1989 (después)
90-259	<u>Blue Light</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Richards Bay	18 de agosto de 1989 (después)
90-260	<u>Blue Light</u>	Liberia	Hampton Roads, Estados Unidos	Richards Bay	2 de julio de 1989 (después)

Número del caso	Buque	País de matrícula	Ultima escala conocida b/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica c/
90-261	<u>Blue Light</u>	Liberia	Jubail, Arabia Saudita	Richards Bay	1° de abril de 1989 (después)
90-262	<u>World Recovery</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	26 de febrero de 1989 (después)
90-263	<u>Hudson Bay 1</u>	Panamá	Jubail, Arabia Saudita	Saldanha Bay	3 de agosto de 1989 (después)
90-264	<u>Amber</u>	Panamá	Pohang, República de Corea	Saldanha Bay	21 de marzo de 1989 (después)
90-265	<u>Amber</u>	Panamá	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	26 de noviembre de 1988 (después)
90-266	<u>Andros Antares</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	17 de junio de 1989 (después)
90-268	<u>Elite</u>	Panamá	Umm Said, Qatar	Richards Bay	9 de febrero de 1989 (después)
90-269	<u>Musashi Spirit</u>	Panamá	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	26 de marzo de 1989 (después)
90-270	<u>Amazon Maru</u>	Japón	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	23 de julio de 1989 (después)
90-271	<u>Hanjin Newcastle</u>	República de Corea	Pohang, República de Corea	Richards Bay	8 de octubre de 1989 (después)
90-272	<u>Hanjin Newcastle</u>	República de Corea	Pohang, República de Corea	Richards Bay	18 de agosto de 1989
90-273	<u>Hanjin Newcastle</u>	República de Corea	Pohang, República de Corea	Richards Bay	11 de junio de 1989
90-274	<u>Hanjin Newcastle</u>	República de Corea	Kwangyang, República de Corea	Richards Bay	5 de abril de 1989 (después)
90-275	<u>Rapana</u>	Isla de Man, Reino Unido	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	13 de septiembre de 1989
90-276	<u>Rapana</u>	Isla de Man, Reino Unido	Seven Islands, Canadá	Saldanha Bay	16 de junio de 1989 (después)
90-278	<u>Ocean Monarch</u>	Chipre	Kachsiung, Taiwán, provincia de China	Richards Bay	9 de abril de 1989 (después)

Número del caso	Buque	País de matrícula	Ultima escala conocida b/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica c/
90-279	<u>Hydrus</u>	Italia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	27 de agosto de 1989 (después)
90-280	<u>Jarrah</u>	Liberia	Mizushima, Japón	Saldanha Bay	1° de septiembre de 1989 (después)
90-281	<u>Jarrah</u>	Liberia	Kaohsiung, Taiwán provincia de China	Saldanha Bay	29 de abril de 1989 (después)
90-282	<u>Berge Odel</u>	Noruega	Singapur, Singapur	Richards Bay	3 de septiembre de 1989
90-283	<u>Berge Odel</u>	Noruega	Kure, Japón	Richards Bay	21 de abril de 1989 (después)
90-284	<u>Berge Odel</u>	Noruega	São Sebastiao, Brasil	Richards Bay	12 de febrero de 1987
90-285	<u>Abant</u>	Turquía	Iskenderun, Turquía	Saldanha Bay	21 de marzo de 1989 (después)
90-286	<u>Abant</u>	Turquía	Iskenderun, Turquía	Saldanha Bay	12 de enero de 1989 (después)
90-288	<u>Cepetan Nicolas</u>	Bahamas	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	14 de septiembre de 1989
90-289	<u>Arapaho</u>	Hong Kong	Mobile, Estados Unidos	Richards Bay	12 de octubre de 1989 (después)
90-290	<u>Arapaho</u>	Hong Kong	Mobile, Estados Unidos	Richards Bay	6 de junio de 1989 (después)
90-291	<u>Thorshavn</u>	Noruega	Tubarao, Brasil	Saldanha Bay	10 de julio de 1989 (después)
90-292	<u>Choctaw</u>	Hong Kong	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	7 de enero de 1989 (después)
90-293	<u>Thalassini Niki</u>	Chipre	Dar es Salaam, República Unida de Tanzania	Richards Bay	23 de junio de 1989 (después)
90-294	<u>Ocean Carrier</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	5 de mayo de 1989 (después)
90-295	<u>Ocean Commander</u>	Chipre	St. Eustatius, Antillas Neerlandesas	Richards Bay	27 de julio de 1989 (después)
90-296	<u>Ocean Commander</u>	Chipre	Baltimore, Estados Unidos	Richards Bay	31 de octubre de 1989 (después)

Número del caso	Buque	País de matrícula	Ultima escala conocida b/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica c/
90-297	<u>Mandan</u>	Hong Kong	Singapur, Singapur	Richards Bay	10 de marzo de 1989 (después)
90-298	<u>Mandan</u>	Hong Kong	Hampton Roads, Estados Unidos	Richards Bay	1° de octubre de 1989 (después)
90-300	<u>Jahre Rose</u>	Noruega	Mobile, Estados Unidos	Richards Bay	27 de abril de 1989 (después)
90-301	<u>Olso</u>	Italia	Augusta, Italia	Richards Bay	19 de noviembre de 1989 (después)
90-302	<u>Olso</u>	Italia	Fos, Francia	Richards Bay	30 de agosto de 1989 (después)
90-303	<u>Olso</u>	Italia	Augusta, Italia	Richards Bay	2 de julio de 1989 (después)
90-304	<u>Olso</u>	Italia	Augusta, Italia	Richards Bay	27 de abril de 1989 (después)
90-305	<u>Olso</u>	Italia	La Spezia, Italia	Richards Bay	16 de febrero de 1989 (después)
90-306	<u>Ocean Pioneer</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Richards Bay	17 de junio de 1989 (después)
90-307	<u>Ocean Pioneer</u>	Chipre	Hampton Roads, Estados Unidos	Puerto no identificado	21 de febrero de 1989 (después)
90-308	<u>Rhine Ore</u>	Panamá	Kisarazu, Japón	Saldanha Bay	16 de mayo de 1989 (después)
90-309	<u>Berge Athene</u>	Noruega	Villanueva, Filipinas	Saldanha Bay	18 de enero de 1989 (después)
90-310	<u>Topaz</u>	Panamá	Pohang, República de Corea	Saldanha Bay	15 de abril de 1989 (después)
90-311	<u>Jahre Pearl</u>	Noruega	Singapur, Singapur	Richards Bay	24 de mayo de 1989 (después)
90-312	<u>Aello</u>	Liberia	Fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos	Richards Bay	21 de septiembre de 1989 (después)

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida b/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica c/
90-316	<u>Hoegh Fountain</u>	Bahamas	Amsterdam, Países Bajos	Richards Bay	9 de octubre de 1989 (antes)
90-317	<u>Obo Hawk</u>	Noruega	Singapur, Singapur	Richards Bay	3 de marzo de 1989 (después)
90-320	<u>Osco Cecilia</u>	Liberia	Tarragona, España	Richards Bay	13 de mayo de 1988 (después)
90-321	<u>Osco Cecilia</u>	Liberia	Tees, Reino Unido	Richards Bay	21 de marzo de 1988 (después)
90-322	<u>Kristina Cob</u>	Panamá	Buenos Aires, Argentina	Durban	16 de marzo de 1989
90-324	<u>Jomeas</u>	Noruega	Rotterdam, Países Bajos	Durban	10 de septiembre de 1989
90-326	<u>Betula</u>	Noruega	Abidjón, Côte d'Ivoire	Richards Bay	27 de abril de 1989 (después)
90-327	<u>Mariqold</u>	Panamá	Apapa/Lagos, Nigeria	Durban	10 de mayo de 1989
90-328	<u>Stolt Surf</u>	Liberia	Rio de Janeiro, Brasil	Durban	23 de febrero de 1989
90-329	<u>Norgas Voyager</u>	Noruega	Houston, Estados Unidos	Richards Bay	17 de febrero de 1989 (después)
90-330	<u>Tanktrader I</u>	Panamá	Abidjón, Côte d'Ivoire	Durban	28 de octubre de 1989
90-331	<u>Tanktrader I</u>	Panamá	Maputo, Mozambique	Durban	3 de noviembre de 1989

a/ Véase el párrafo 19 del presente informe. En cada uno de los casos se pidió información aclaratoria a las misiones permanentes del Estado donde estaba matriculado el buque y del Estado de la última escala conocida. En el presente informe no se incluyen las respuestas a las peticiones de información que se enviaron demasiado tarde a las misiones permanentes interesadas en relación con los siguientes casos: 90-099 (Pacíficos), 90-112 (Kira), 90-113 (Stolt Excellence), 90-178 (Barbarossa), 90-187 (Owl Trader), 90-199 (Global Maceio), 90-267 (Ocean Mandarin), 90-277 (Ocean Mandarin), 90-287 (Almare Quarta), 90-313 (Jarama), 90-332 (Global Maceio), 90-333 (Global Maceio), 90-334 (Barbarossa), 90-335 (Barbarossa) y 90-336 (Kira).

b/ La última escala conocida se refiere al último puerto en que se ha notificado una escala antes de la primera notificación de la presencia del buque en un puerto sudamericano, según las fuentes de información de que dispone el Grupo Intergubernamental. La inclusión de esa información no quiere decir que un cargamento de petróleo que posiblemente se haya entregado a Sudáfrica en esos casos se haya cargado necesariamente en ese puerto.

c/ En los casos en que no se disponía de la fecha de la primera escala en Sudáfrica se da la fecha de la escala inmediatamente anterior o posterior, según cual sea la más cercana, con la anotación "antes" o "después", respectivamente.

---

### كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم . استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى : الأمم المتحدة ، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف .

### 如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经销处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

### HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

### COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

### КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

### COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

---