

**ДОКЛАД
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППЫ
ПО КОНТРОЛЮ ЗА ПОСТАВКАМИ
И ПЕРЕВОЗКАМИ НЕФТИ
И НЕФТЕПРОДУКТОВ В ЮЖНУЮ АФРИКУ**

**ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ
ОФИЦИАЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ • СОРОК ПЯТАЯ СЕССИЯ
ДОПОЛНЕНИЕ № 43 (A/45/43)**



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Нью-Йорк • 1991

ПРИМЕЧАНИЕ

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации Объединенных Наций.

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
Препроводительное письмо		iv
I. ВВЕДЕНИЕ	1 - 5	1
II. ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ И АНАЛОГИЧНЫЕ МЕРЫ	6 - 14	2
III. ОБЗОР ЗАХОДОВ В ПОРТЫ, О КОТОРЫХ БЫЛО СООБЩЕНО В 1990 ГОДУ	15 - 23	4
IV. СЛУЧАИ ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ НАРУШЕНИЙ ЭМБАРГО НА ПОСТАВКИ НЕФТИ, О КОТОРЫХ БЫЛО СООБЩЕНО В 1988, 1989 и 1990 ГОДАХ	24 - 31	7
V. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ	32 - 34	9
A. Выводы	32 - 33	9
B. Рекомендации	34	10

ПРИЛОЖЕНИЯ

I. Проект типового закона об эффективном осуществлении эмбарго Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций на поставки нефти в Южную Африку		12
II. A. Суда и компании, которые, по имеющимся сведениям, в 1987 и 1989 годах участвовали в поставках нефти в Южную Африку		15
B. Переписка между правительствами и Межправительственной группой, касающаяся случаев, о которых сообщалось в 1988 и 1989 годах		28
III. Резюме случаев предполагаемых нарушений, о которых было сообщено в 1990 году		30
IV. Обзор заходов танкеров в южноафриканские порты, сообщения о которых поступили в 1990 году		46

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

13 ноября 1990 года

Ваше Превосходительство,

Имею честь в соответствии с пунктом 7 резолюции 44/27 И Генеральной Ассамблеи от 22 ноября 1989 года препроводить настоящим доклад Межправительственной группы по контролю за поставками и перевозками нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, который был единогласно принят 13 ноября 1990 года.

От имени Группы прошу издать настоящий доклад в качестве документа Генеральной Ассамблеи и документа Совета Безопасности.

Примите, Ваше Превосходительство, заверения в моем глубочайшем уважении.

Энтони В. НЬЯКВИ
Председатель
Межправительственная группа по контролю
за поставками и перевозками нефти и
нефтепродуктов в Южную Африку

Его Превосходительству
г-ну Хавьеру Пересу де Куэльяру
Генеральному секретарю
Организация Объединенных Наций

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Межправительственная группа по контролю за поставками и перевозками нефти и нефтепродуктов в Южную Африку была учреждена резолюцией 41/35 F Генеральной Ассамблеи от 10 ноября 1986 года. С тех пор деятельность Межправительственной группы одобрялась Генеральной Ассамблеей, в частности совсем недавно в резолюции 44/27 H Ассамблеи от 22 ноября 1989 года. С момента своего создания Межправительственная группа состояла из следующих государств-членов: Алжир, Германская Демократическая Республика 1/, Индонезия, Куба, Кувейт, Нигерия, Никарагуа, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания и Украинская Советская Социалистическая Республика. На своем первом заседании в нынешнем году Межправительственная группа избрала своим Председателем г-на Энтони В. Ньякы (Объединенная Республика Танзания), заместителем Председателя г-жу Набилу Аль-Муллу (Кувейт) и Докладчиком г-на Сверре Берг-Йохансена (Норвегия).

2. Представители освободительных движений Южной Африки, а именно, Африканский национальный конгресс Южной Африки (АНК) и Панафриканский конгресс Азании (ПАК) по-прежнему участвуют в заседаниях Межправительственной группы в качестве наблюдателей. С момента своего образования Межправительственная группа также стремится к тесному сотрудничеству с Организацией африканского единства (ОАЕ) и другими межправительственными и неправительственными организациями.

3. Межправительственная группа представила 26 октября 1989 года свой третий доклад 2/ Генеральной Ассамблее. В пункте 44 этого доклада Межправительственная группа заявила о своем намерении представить в течение шестимесячного периода Генеральной Ассамблее на ее сорок четвертой сессии доклад о ходе работы по рассмотрению случаев захода кораблей, способных перевозить нефть, в южноафриканские порты. В пункте 2 своей резолюции 44/27 H Ассамблея приняла к сведению это намерение. Межправительственная группа представила 12 июня 1990 года добавление к своему третьему докладу Ассамблее по этому вопросу 3/.

4. С момента представления своего доклада Генеральной Ассамблее на ее сорок четвертой сессии Межправительственная группа продолжала осуществлять свою деятельность в том же направлении, что и в предыдущие годы. Она рассматривала полученную информацию о предполагаемых случаях нарушений. Она также рассматривала те случаи заходов в порты, о которых она получала информацию после проведения своего обзора в 1989 году. Кроме того, она постановила продолжить работу над типовым законом, с этой целью она установила контакты с экспертами в области права и провела встречу, на которой обсуждались различные модели и подходы и в ходе которой был принят проект типового закона (см. приложение I). Межправительственная группа продолжает поддерживать связи с правительствами, межправительственными и неправительственными организациями по всем вопросам, относящимся к ее кругу ведения. Помимо официальных контактов, Межправительственная группа также время от времени прибегает к неофициальным контактам с правительствами в тех случаях, когда это целесообразно. Одним из примеров этих продолжающихся отношений с правительствами служит тот факт, что Межправительственная группа пригласила Постоянного представителя Исламской Республики Иран выступить, по его просьбе, на заседании Группы. Такой полезный обмен мнениями приветствуется Группой, и его следует поощрять.

5. Межправительственная группа приняла к сведению Декларацию по апартеиду и его разрушительным последствиям на юге Африки (резолюция S-16/1, приложение), которая была принята консенсусом 14 декабря 1989 года на шестнадцатой специальной сессии Генеральной Ассамблеи. В соответствии с сформулированными в ней принципами Межправительственная группа продолжала свою работу по оказанию международного давления на систему апартеида в рамках своих полномочий, которые заключаются в обеспечении соблюдения эмбарго на поставки нефти в Южную Африку. Она с удовлетворением приняла к сведению определенный прогресс, достигнутый в создании климата, необходимого для проведения переговоров, в соответствии с пунктом 6 Декларации, как это отмечалось в докладе Генерального секретаря о прогрессе, достигнутом в осуществлении Декларации (A/44/960 и Add.1). Межправительственная группа полагает, что нельзя было бы достигнуть положительных изменений, происшедших в Южной Африке после выхода ее последнего доклада, без того давления, которое международное сообщество оказывает на Южную Африку, включая эмбарго на поставки нефти.

II. ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ И АНАЛОГИЧНЫЕ МЕРЫ

6. Межправительственная группа всегда считала, что последовательные законодательные или аналогичные меры по соблюдению эмбарго на поставки нефти являются необходимым условием успешного осуществления эмбарго на поставки нефти, а также облегчают меры по координации контроля и обеспечению соблюдения эмбарго на поставки нефти между различными правительствами, включая правительства стран-импортеров нефти и стран, не имеющих выхода к морю, а также между правительствами и Межправительственной группой. С момента своего создания она просила правительства предоставлять ей тексты законов и актов, относящихся к осуществлению ими эмбарго на поставки нефти, а также внесенные в них изменения и поправки. Такая деятельность была направлена на создание организационной основы для обмена информацией и опытом по этому вопросу. В ходе слушаний по вопросу об эмбарго на поставки нефти, состоявшихся в Центральном учреждении в Нью-Йорке 12-14 апреля 1989 года, несколько свидетелей, участников и членов Коллегии подчеркнули необходимость закрепления в законодательном порядке проводимой правительствами политики эмбарго на поставки нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, с тем чтобы обеспечить эффективность такой политики. Коллегия экспертов в своем заявлении, сделанном по окончании слушаний, сочла существенно важным осуществление Межправительственной группой проекта, цель которого состоит в оказании помощи государствам-членам в этом вопросе путем подготовки типового закона.

7. Хотя Межправительственная группа стремится к предоставлению применимого на практике типового закона для рассмотрения правительствами, она не желает навязывать какую-либо конкретную правовую форму или метод, а лишь стремится оказать помощь правительствам, предоставив в их распоряжение широкие руководящие принципы относительно того, каким образом можно приступить к решению этого вопроса. Межправительственная группа традиционно придерживалась той точки зрения, что политические заявления недостаточны для эффективного осуществления эмбарго на поставки нефти и что эмбарго должно найти четкое и конкретное отражение в законодательстве, которое можно использовать в качестве основы действий в рамках национальной судебной и правовой системы. Однако Межправительственная группа не определяет свою позицию относительно того, какие процедуры или методы следует

использовать правительствам, с тем чтобы закрепить такую формулировку в законодательстве. В этой связи фраза "законодательные и аналогичные меры" традиционно использовалась для того, чтобы показать, что Межправительственная группа не выступает в пользу какого-либо конкретного метода разработки правовой структуры, например, закона, указа административного статута.

8. Исполняющий обязанности председателя Межправительственной группы в своей вербальной ноте от 4 декабря 1989 года просил государства-члены предоставить тексты их соответствующих законов или аналогичных мер, с целью осуществления и соблюдения эмбарго на поставки нефти в Южную Африку. Правительства следующих государств направили ответы по существу: Австралия, Вахрейи, Бразилия, Германская Демократическая Республика, Германия, Федеративная Республика Дания, Египет, Заир, Израиль, Италия, Катар, Кения, Китай, Лихтенштейн, Мадагаскар, Малайзия, Мальдивские Острова, Мексика, Нигерия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Пакистан, Папуа-Новая Гвинея, Польша, Саудовская Аравия, Сингапур, Союз Советских Социалистических Республик, Таиланд, Украинская Советская Социалистическая Республика, Уругвай, Финляндия, Чили, Швеция. Межправительственная группа обращает внимание правительств на приложения к своим ежегодным докладам на сорок второй 4/ и сорок третьей 5/ сессиях Генеральной Ассамблеи, в которых содержались другие подобные формулировки.

9. Хотя Межправительственная группа высоко ценит значение мер, которые до сих пор предпринимались правительствами в области четкого осуществления на основе законодательных мер эмбарго на поставки нефти, она считает, что в большинстве случаев законодательные или аналогичные меры имеют более широкий характер и в целом касаются санкций. Сложилась тенденция, согласно которой в таких мерах не принимаются во внимание особенности мировой торговли нефтью. В частности, они в недостаточной мере регламентируют вопросы, связанные с разгрузочной документацией, морскими торговыми связями с Южной Африкой или неспособностью продавцов установить в соответствии с положениями о введении эмбарго в отношении пунктов назначения эффективную отчетность посредников в рамках гражданских контрактов или таможенного и экспортного права. Кроме того, Межправительственная группа отметила определенное отсутствие интереса со стороны некоторых государств, а именно: стран-импортеров нефти и государств, не имеющих выхода к морю, которые считают, что не являются сторонами, имеющими отношение к введению мировой торговли нефтью, и в этой связи им нет необходимости вводить столь строгие законодательные меры по этому вопросу. Однако Межправительственная группа неоднократно в течение многих лет сталкивалась со случаями, когда такие страны вовлекались в качестве государств, в которых проживают владельцы судов или расположены использующие их компании, или компании, которым принадлежит груз, либо каким-либо иным образом вовлекались в сделки, связанные с предполагаемыми нарушениями.

10. Межправительственная группа стремилась получить помощь со стороны экспертов в области права вне Организации Объединенных Наций с целью анализа существующих мер с намерением заложить основу типового закона и разработать его. Профессор Ричард Лялич из Университета Вирджинии в Шарлотсвилле, Соединенные Штаты Америки, представил документ, содержащий проект типового закона и соответствующие замечания.

11. В документе указывалось, что приблизительно одна треть ответивших государств не приняли никаких мер и не имели такого намерения. Чуть больше одной трети отметили, что они полагаются на общие торговые запреты и не нуждаются в конкретных мерах, связанных с эмбарго на поставки нефти. Остальные установили в законодательном порядке конкретные меры по обеспечению соблюдения эмбарго на поставки нефти. Из тех государств, которые осуществили такие меры, многие не прибегали к мерам, которые в полном масштабе охватывают пункты, упомянутые в резолюциях Генеральной Ассамблеи. Такие меры охватывают нефть, но не относятся к нефтепродуктам, включают продажу нефти, но исключают ее поставки и т.д. Кроме того, четко прослеживается тенденция оговаривать конкретные меры относительно запрещенных действий, а не то, к кому такие меры относятся. В тесной связи с этим находятся отсутствие ясности или отсутствие полноты охвата в отношении филиалов в третьих странах и свободных зон, хранения товаров на таможенных складах и за пределами границ.

12. В документе подчеркивалось, что в результате такого анализа были указаны определенные требования к типовому закону. Во-первых, закон должен включать не только нефть, но и нефтепродукты, хотя предполагалось не давать четкого определения типа последних. Во-вторых, закон должен применяться в отношении экспорта из любой части территории государства, выходящего закон, включая свободные зоны и другие заграничные зоны. Запреты на экспорт, поскольку они применяются к клаузулам окончательного потребителя, следует включать во все основные контракты с продажей нефти.

13. Как подчеркивается в документе, типовой закон следует применять не только в отношении продажи, но и перевозки и любой другой формы обработки или оказания помощи, которые включали бы переработку нефти, торговлю ею и т.д. Законы должны четко указывать, в отношении кого они применяются, т.е. на кого возлагается обязанность по соблюдению содержащихся в них требований. Наконец, в законе следует предусмотреть уголовные меры наказания довольно строгого характера. Они должны включать положения о больших штрафах и сроках тюремного заключения. Кроме того, следует также предусмотреть возможность изъятия и/или конфискации груза.

14. Документ, подготовленный профессором Лиличем, обсуждался на заседании 31 августа 1990 года. После обсуждений и внесенных изменений Межправительственная группа постановила рекомендовать на рассмотрение правительства проект типового закона в контексте и в рамках их собственной правовой практики. Рекомендуемый вариант типового закона содержится в приложении I к настоящему докладу.

III. ОБЗОР ЗАХОДОВ В ПОРТЫ, О КОТОРЫХ БЫЛО СООБЩЕНО В 1990 ГОДУ

15. Начиная с 1989 года Межправительственная группа собирает информацию о заходах в порты Южной Африки судов, которые могут быть использованы для перевозки нефти, причем обычно за период, охватывающий предыдущий календарный год. Поскольку результаты такой работы в 1989 году показали, что лишь небольшое число случаев захода в порты может быть исключено при дальнейшем рассмотрении, было принято решение о повторном рассмотрении вопроса о судах, которые, по имеющимся сведениям, заходили в порты Южной Африки в календарном 1989 году.

16. Большинство случаев предполагаемых нарушений эмбарго на поставки нефти, рассмотренных Межправительственной группой в прошлом, первоначально доводилось до ее сведения внешними сторонами в связи с наличием двух типичных оснований для предположения о совершении нарушения: во-первых, пробелов или других аналогичных характеристик отчетов о рейсах танкеров и, во-вторых, неспособностью или отказом со стороны правительства или компаний, связанных с такими рейсами, представить достаточно убедительные контраргументы в отношении местонахождения или использования подозреваемых судов. В подавляющем большинстве этих случаев прямые и независимые свидетельства, указывающие на заход судна в какой-либо южноафриканский порт, отсутствовали, в частности в силу того, что южноафриканские власти утаивали такие свидетельства, а также потому, что нефть разгружалась с этих судов на прибрежных якорных стоянках, без захода в порт. Межправительственная группа приступила к расследованию случаев захода в порты судов, которые могут быть использованы для перевозок нефти, так как она решила, что невозможно одновременно продолжать запрашивать информацию у правительств в тех случаях, когда местонахождение судов определялось на основе предположений, а не сообщений, и в то же время не рассматривать случаи, где имеется явная, подтвержденная свидетельствами связь между судном и южноафриканским портом.

17. Кроме того, использовавшийся ранее и уже описанный метод выявления возможных поставок нефти или нефтепродуктов в Южную Африку основывался на выявлении несоответствий в информации о маршрутах рейсов и скорости танкеров, перевозящих нефть из стран-экспортеров нефти, расположенных к востоку от Мыса Доброй Надежды, в конечные пункты, находящиеся либо в Европе, либо на Дальнем Востоке, или же в конечные пункты в этих регионах в каком-либо их сочетании. В случаях рейсов из этой зоны в конечные пункты в Западном полушарии несоответствие во времени не является достаточным основанием для использования данного метода, неприменим также и фактор отклонения от маршрута. Подобные случаи не могут быть выявлены на основе использованного ранее метода. В соответствии с оценками, ежегодный объем импорта Южной Африкой нефти и нефтепродуктов составляет 12-14 млн. тонн. Зависимость от импорта нефти и нефтепродуктов оценивается на уровне 70 процентов, если исходить из того, что нефтеобразные продукты, полученные из угля, могут покрыть примерно 30 процентов общей потребности страны. На основе предыдущих оценок установлено, что около 80 процентов импортируемой Южной Африкой нефти поставлялось в сыром виде с использованием танкеров или комбинированных судов, а около 20 процентов - в форме нефтепродуктов. Начиная с 1989 года было выявлено относительно большое число судов, использовавшихся для поставок нефтепродуктов. Пожары на фабриках по переработке угля в нефтеобразные продукты "САСОЛ", имевшие место в январе и мае 1989 года, могли привести к сокращению объемов производства синтетического топлива.

18. На заседании, состоявшемся 12 июня 1990 года, Председатель подробно изложил критерии, в отношении которых Межправительственная группа направляла правительствам запросы о случаях заходов в порты. В целом Межправительственная группа не рассматривает рейсы судов, направляющихся за границу из южноафриканских гаваней, а также судов, которые не могут использоваться для перевозок грузов нефтепродуктов, а также случаи в отношении судов, которые могут использоваться для перевозок нефтепродуктов, если она получила достаточные заверения в том, что груз совершающих обратный рейс судов не содержит нефтепродуктов в какой-либо форме. В случае с комбинированными судами имеется очевидным образом оправданная заинтересованность относительно обстоятельств их обратных рейсов в Южную Африку, поскольку такие суда могут использоваться для перевозок нефти или нефтепродуктов.

19. Вопросом о морских связях с Южной Африкой занимались лишь несколько правительств. Соединенные Штаты Америки запрещают заходы своих судов в порты Южной Африки. Дания и Сингапур, которые запрещают поставки нефти и/или нефтепродуктов в Южную Африку с использованием зарегистрированных в этих странах судов, регламентируют и не запрещают заходы в порты своих судов как таковые. Норвегия запрещает своим судам перевозить сырую нефть вообще. Она также запрещает поставки нефтепродуктов морским судам происхождения, однако не воспрещает судам заходы в порты как таковые. В то же время Швеция в 1985 году обратилась к компаниям, занимающимся морским судоходством, с просьбой избегать заходов в южноафриканские порты, но не запретила этого.

20. В 1989 году Межправительственная группа расследовала 474 случая заходов в порты, которые имели место в течение предыдущих трех лет, и прекратила дальнейшее рассмотрение 59 случаев после получения от правительств информации, исключающей возможность поставки нефти или нефтепродуктов. В 1990 году она собрала информацию о 246 других рейсах, большинство из которых имело место в течение 1989 календарного года. Тем не менее этой работой не были охвачены случаи заходов в порты, имевшие место в 1989 году, которые уже рассматривались в ходе мероприятий, осуществлявшихся в 1989 году, а также некоторые случаи, которые имели место в начале 1990 года и касались судов, рассмотренных в ходе обзора, который проводился в 1989 году. Были охвачены также два случая, которые первоначально рассматривались в рамках расследования 1989 года, однако были отложены до получения дальнейшей информации, касающейся регистрации судов. Не были охвачены суда, которые, как было обнаружено в ходе расследования 1989 года, не располагали разрешениями на перевозку нефти или нефтепродуктов от государств их регистрации.

21. Большинство этих случаев касалось судов, зарегистрированных в странах, которые Межправительственная группа в целом определяет термином "государства-перевозчики нефти". В отношении двух таких государств проводилось расследование по 54 случаям для каждого из них, а в отношении третьего государства - по 38 случаям. В 154 случаях речь шла о танкерах в более узком смысле, большинство из которых обычно перевозят нефтепродукты. Совокупная полная грузоподъемность этих 154 танкеров составляет несколько более 4 млн. тонн. Объем ежегодного импорта нефтепродуктов в Южную Африку составляет, очевидно, порядка 3 млн. тонн. В отличие от расследования заходов в порты 1989 года, случаи, охваченные настоящим обзором, примерно совпадают по времени с хронологическим годом и поэтому могут в целом подлежать сравнению с другими статистическими данными, собранными на ежегодной основе: 115 из 154 случаев, что составляет 77 процентов тоннажа, имеют отношение к судам, плавающим под флагом одного из государств-перевозчиков нефти. Из всех 246 рейсов, зафиксированных в рамках этих случаев, 206 представляли собой рейсы в Южную Африку из стран-экспортеров нефти.

22. Зафиксировано 86 случаев, связанных с комбинированными судами, совокупная грузоподъемность которых составляет немногим менее 12 млн. тонн. Этого объема, по сути, достаточно для покрытия всей ежегодной потребности Южной Африки в импортируемой сырой нефти, если бы этот объем использовался в этих целях рациональным и всесторонним образом. В 59 из 86 случаев, что составляет 69 процентов совокупного тоннажа судов, участвовали суда, плавающие под флагом одного из государств-перевозчиков нефти. Наконец, имело место шесть случаев, связанных с судами для транспортировки газа, совокупная грузоподъемность которых составляет 45 076 тонн.

23. 29 июня 1990 года Председатель Межправительственной группы направил вербальные ноты постоянным представителям или миссиям постоянных наблюдателей 47 государств в отношении 229 случаев. Перечень этих случаев содержится в приложении IV. В отношении 39 из 229 этих случаев дальнейшее рассмотрение было прекращено после получения разъяснений от соответствующих правительств. 4 сентября 1990 года Председатель Межправительственной группы направил вербальные ноты постоянным представителям или миссиям постоянных наблюдателей 17 государств в отношении остальных 16 случаев. Выводы Межправительственной группы по этим случаям будут включены в будущий доклад.

IV. СЛУЧАИ ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ НАРУШЕНИЙ ЭМВАРГО НА ПОСТАВКИ НЕФТИ, О КОТОРЫХ БЫЛО СООБЩЕНО В 1988, 1989 И 1990 ГОДАХ

24. Межправительственная группа продолжила дальнейшее рассмотрение случаев предполагаемых нарушений, осуществляла переписку с правительствами и обращалась к ним с просьбами о сотрудничестве в отношении сбора информации, касающейся случаев, которые связаны с этими правительствами, с целью дальнейшего уточнения информации по каждому из них.

25. Соответствующим правительствам были направлены напоминания 20 ноября 1989 года, 25 февраля 1990 года и 16 мая 1990 года в отношении случаев, о которых было сообщено в 1988 и 1989 годах. 29 июня 1990 года соответствующим правительствам были направлены вербальные ноты, в которых содержалась информация о случаях, о которых было сообщено в 1990 году, а также выражалась просьба к правительствам проверить эту информацию и сопроводить материалы проверки документацией.

26. В отношении случаев предполагаемых нарушений, о которых было сообщено в 1987 году, ответов не поступило. Межправительственная группа приняла решение не направлять каких-либо дальнейших напоминаний соответствующим правительствам в отношении этих случаев. Группа постановила не исключать эти случаи из приложения II.

27. В отношении случаев, о которых было сообщено в 1988 году, Межправительственная группа направила напоминания правительствам, которым касаются случаи предполагаемых нарушений, 20 ноября 1989 года и 16 мая 1990 года. Ответы по существу вопросов были получены от Исламской Республики Иран 10 октября 1989 года, Катара 29 января 1990 года и Греции 16 апреля 1990 года. Резюме посланий, полученных от вышеупомянутых правительств, приводится в разделе В приложения II. Полученная документация была проанализирована, и дела, по которым были предоставлены свидетельства, достаточные для снятия подозрений о том, что предполагаемые поставки нефти, возможно, осуществлялись в Южную Африку, были закрыты и впоследствии исключены из приложения II к настоящему докладу. Остальные случаи, по которым не было получено свидетельств, достаточных для снятия подозрений о том, что предполагаемые партии нефти были, возможно, поставлены в Южную Африку, не были исключены из этого приложения.

28. В отношении случаев, о которых было сообщено в 1989 году, Межправительственная группа направила напоминания правительствам, которых касаются предполагаемые случаи, 20 ноября 1989 года и 16 мая 1990 года. Ответы по существу вопросов, сопровождавшиеся сертификатами о разгрузке, были получены от Корейской Республики 16 августа 1989 года, Исламской Республики Иран 10 октября 1989 года, Египта 19 декабря 1989 года, Саудовской Аравии 17 января 1990 года и 3 марта 1990 года, Катара 29 января 1990 года и Испании 2 февраля 1990 года. Резюме посланий, полученных от этих правительств, содержится в разделе В приложения II. Полученная документация была проанализирована, и дела, по которым были представлены свидетельства, достаточные для снятия подозрений о том, что предполагаемые партии нефти были, возможно, поставлены в Южную Африку, были закрыты и впоследствии исключены из приложения II. Остальные случаи, по которым не было получено свидетельств, достаточных для снятия подозрений о том, что предполагаемые партии нефти были, возможно, поставлены в Южную Африку, не были исключены из этого приложения.

29. В 1990 году Межправительственная группа рассмотрела 90 случаев предполагаемых нарушений, которые имели место в основном в течение трех предыдущих лет - с 1987 по 1989 год. В их число входило 79 случаев, связанных с танкерами, совокупная полная грузоподъемность которых составляла более 20 млн. тонн, а также еще 11 случаев, связанных с комбинированными судами, совокупная полная грузоподъемность которых составляла 800 000 тонн. Таким образом, последние группа представляет собой незначительную часть задействованного тоннажа, хотя объем тоннажа судов этой группы в течение последних нескольких лет постоянно возрастал. Большинство этих случаев затрагивало государства-производители нефти.

30. Случаи, о которых было сообщено в 1990 году, касаются судов совокупной полной грузоподъемностью в 21 млн. тонн, включая как танкеры, так и комбинированные суда, что составляет около 63 процентов оцениваемого объема южноафриканского импорта сырой нефти за период 1987-1989 годов. В этот показатель не входят случаи предполагаемых нарушений, упоминавшиеся в докладе группы за 1989 год б/, большинство из которых затрагивало суда, владельцем которых является одна компания - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). С учетом этого все случаи предполагаемых нарушений, рассмотренные Межправительственной группой, охватывали бы примерно 80 процентов импорта сырой нефти Южной Африкой.

31. Что касается случаев, о которых было сообщено в 1990 году, то здесь обнаружена тенденция к расширению использования комбинированных судов в предполагаемых поставках нефти Южной Африке. Увеличение количества выявляемых комбинированных судов объясняется тем фактом, что неправительственные организации усилили свой контроль за экспортом южноафриканского угля, и свидетельства о нарушениях эмбарго на поставки нефти, которые препровождаются Межправительственной группе, являются побочным результатом этой деятельности. Резюме случаев предполагаемых нарушений, о которых было сообщено в 1990 году, приводится в приложении III.

У. ВУВУДУ И РЕКУМЕНДАЦИИ

А. Выводы

32. С удовлетворением отмечая обнадеживающие изменения, имеющие место в Южной Африке в 1990 году, Межправительственная группа в то же время считает, что она должна придерживаться положений Декларации по апартеиду и его разрушительным последствиям на юге Африки, в которой Ассамблея призывает использовать согласованные и эффективные меры, направленные на оказание давления, с целью обеспечения скорейшей ликвидации апартеида. Эмбарго на поставки нефти все еще является одной из наиболее эффективных мер, имеющих в распоряжении международного сообщества в его борьбе за достижение цели превращения Южной Африки в единое, нерасовое и демократическое государство. Наиболее эффективным средством осуществления эмбарго на поставки нефти по-прежнему остается решение Совета Безопасности о применении положений главы VII Устава Организации Объединенных Наций. Такая мера должна помочь странам, экспортирующим, перевозчикам и перерабатывающим нефть, которые осуществляют эмбарго на поставки нефти или проводят аналогичную политику в отношении Южной Африки, обеспечить эффективную реализацию этой политики.

33. В ходе своей деятельности в 1990 году Межправительственная группа вновь убедилась в том, что по-прежнему сохраняются пути обхода эмбарго на поставки нефти, использование которых снижает эффективность эмбарго, а именно неприменение некоторыми государствами и международными организациями нефтяного эмбарго к продуктам нефтепереработки, а также применение неконкретных мер в области санкций, таких, как общие запрещения торговли, в которых недостаточно учитываются ни особые структуры и практика международной торговли нефтью и морской транспортировки, ни ответные стратегии, разрабатываемые Южной Африкой для того, чтобы обойти эмбарго на поставки нефти. Кроме того, Межправительственная группа должна вновь выразить сожаление в связи с отсутствием сотрудничества со стороны тех правительств, которые могли бы определенным и решительным образом способствовать выяснению обстоятельств многих случаев, когда имеются подозрения в нарушении нефтяного эмбарго или имеются утверждения о таких нарушениях. Межправительственная группа пришла к выводу о том, что правительства тех государств, в которых зарегистрированы причастные к этим случаям суда, могли бы решительно содействовать принудительным мерам Межправительственной группы. Наконец, на основе первого года контроля за заходами в порты Южной Африки судов, способных перевозить нефть, Межправительственная группа пришла к выводу о том, что эти частые заходы в порты и отсутствие эффективных средств выяснения целей таких заходов и их последствий создают серьезные лазейки для обхода эмбарго на поставки нефти, соответствующие меры в связи с чем должны принимать сами морские государства.

В. Рекомендации

34. В целях обеспечения процесса скорейшей ликвидации апартеида посредством в полной мере эффективного эмбарго на поставки нефти в отношении Южной Африки Межправительственная группа рекомендует, чтобы Генеральная Ассамблея рассмотрела следующие меры:

а) до тех пор, пока в Южной Африке не будут проведены глубокие и необратимые изменения и пока продолжает действовать обязательное эмбарго Совета Безопасности на поставки нефти в соответствии с главой VII Устава, призвать государства-члены неукоснительно соблюдать эмбарго на поставки и перевозку нефти и нефтепродуктов в Южную Африку;

б) рекомендовать государствам рассмотреть проект типового закона и рекомендовать им добиваться эффективного осуществления эмбарго на поставки нефти путем принятия общих принципов данного типового закона в контексте и в рамках своей собственной правовой практики.

в) просить все государства всесторонне сотрудничать с Межправительственной группой, в частности при расследовании ее обстоятельств предполагаемых нарушений эмбарго на поставки нефти или заходов в порты судов, способных перевозить нефть или нефтепродукты, включая, по мере необходимости, устранение правительствами правовых препятствий к такому всестороннему сотрудничеству;

г) призвать все государства препятствовать использованию способных перевозить нефть или нефтепродукты судов, состоящих в их национальных регистрах либо принадлежащих компаниям или частным лицам, подпадающим под их юрисдикцию, либо контролируемых ими, в деятельности, приводящей к нарушению эмбарго на поставки нефти в Южную Африку;

е) поддерживать ее деятельность, изложенную в настоящем докладе, и предоставлять ей необходимые ресурсы для продолжения этой деятельности по прежним направлениям в предстоящем году.

Примечания

1/ В результате присоединения Германской Демократической Республики к Федеративной Республике Германии 3 октября 1990 года два германских государства объединились в одно суверенное государство. С даты объединения Федеративная Республика Германия выступает в Организации Объединенных Наций под названием "Германия".

2/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок четвертая сессия, Дополнение № 44 (A/44/44).

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

4/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок вторая сессия, Дополнение № 45 (A/42/45), приложение II.

- Б/ Там же, сорок третья сессия, Дополнение № 44 (А/43/44 и исправления).
- б/ Там же, сорок четвертая сессия, Дополнение № 44 (А/44/44), приложение III.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Проект типового закона об эффективном осуществлении эмбарго Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций на поставки нефти в Южную Африку

Раздел 1. Цель

Цель настоящего Закона состоит в максимально полном осуществлении эмбарго Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций на поставки или перевозку нефти или нефтепродуктов в Южную Африку.

Раздел 2. Запрещение экспорта нефти или нефтепродуктов в Южную Африку

Ни одно лицо, подпадающее под юрисдикцию Руритании, не должно:

- a) поставлять нефть или нефтепродукты или помогать или содействовать в поставках нефти или нефтепродуктов, либо прямо, либо косвенно, Южной Африке или любому физическому или юридическому лицу в Южной Африке; или
- b) перевозить нефть или нефтепродукты или помогать или сотрудничать в перевозке нефти или нефтепродуктов, либо прямо, либо косвенно, в Южную Африку или любому физическому или юридическому лицу в Южной Африке; или
- c) способствовать путем торговли, перевалки, переработки или любым другим путем поставкам или перевозке нефти или нефтепродуктов, либо прямо, либо косвенно, в Южную Африку или любому физическому или юридическому лицу в Южной Африке.

Раздел 3. Подтверждение соблюдения запрета на экспорт нефти или нефтепродуктов в Южную Африку

- a) Любое лицо, подпадающее под юрисдикцию Руритании, которое заключает контракт на продажу нефти или нефтепродуктов с территории, подпадающей под ее территориальную юрисдикцию, которая в целях настоящего Закона включает в себя помещения для хранения товаров на таможенном складе, вольные гавани, свободные зоны и другие прибрежные сооружения, должно предусматривать положение о "конечном пользователе", в соответствии с которым покупатель нефти или нефтепродуктов обязуется не перепродавать нефть или нефтепродукты Южной Африке или любому физическому или юридическому лицу в Южной Африке и не давать разрешения на такую перепродажу;
- b) покупатель нефти или нефтепродуктов по контракту, о котором говорится в пункте а, должен представить продавцу в течение 90 дней "сертификат о разгрузке", подтверждающий конечное местонахождение или использование нефти или нефтепродуктов, полученных по данному контракту;
- c) и продавец, и покупатель нефти или нефтепродуктов в рамках контракта, о котором говорится в пункте а, должны оказывать сотрудничество в связи со всеми послепродажными запросами должностных лиц Руритании или должностных лиц Организации Объединенных Наций, в целях подтверждения конечного местонахождения или использования нефти или нефтепродуктов, и предоставлять сведения о физическом или юридическом лице, которому были перепроданы нефть или нефтепродукты.

Раздел 4. Юридическая недействительность контрактов на продажу нефти или нефтепродуктов в Южную Африку

Любой контракт, который предусматривает продажу или перепродажу нефти или любых нефтепродуктов Южной Африке или любому физическому или юридическому лицу в Южной Африке, является недействительным.

Раздел 5. Арест и конфискация судов и летательных аппаратов, перевозящих нефть или нефтепродукты в Южную Африку

а) Любой танкер или другое судно, плавающее под флагом Руригании или принадлежащее лицам, подпадающим под юрисдикцию Руригании, или контролируемое, прямо или косвенно, или управляемое или зафрахтованное ими, которое, как установлено, осуществляет или осуществило перевозку нефти или нефтепродуктов в Южную Африку в нарушение настоящего Закона, подлежит аресту и конфискации вместе с находящимся на его борту грузом;

б) положения пункта а применяются к летательным аппаратам, зарегистрированным в Руригании или принадлежащим лицам, подпадающим под юрисдикцию Руригании, или контролируемым, прямо или косвенно, или управляемым или зафрахтованным ими.

Раздел 6. Меры наказания

а) Любое лицо, подпадающее под юрисдикцию Руригании, которое умышленно нарушает какое-либо положение настоящего Закона, подвергается штрафу в сумме до (50 000 долл. США);

б) любое лицо, подпадающее под юрисдикцию Руригании, которое по небрежности нарушает какое-либо положение настоящего Закона, подвергается штрафу в сумме до (25 000 долл. США);

в) любое физическое лицо, подпадающее под юрисдикцию Руригании, которое умышленно нарушает какое-либо положение настоящего Закона, подвергается штрафу в сумме не более (50 000 долл. США) или тюремному заключению на срок не более 10 лет, или тому и другому;

г) любое юридическое лицо, кроме физических лиц, подпадающее под юрисдикцию Руригании, которое умышленно нарушает какое-либо положение настоящего Закона, подвергается штрафу в сумме не более (1 млн. долл. США);

д) любое лицо, подпадающее под юрисдикцию Руригании, которое сознательно и умышленно фальсифицирует, скрывает или покрывает путем какой-либо хитрости, уловки или способа тот или иной материальный факт или делает любые ложные, не соответствующие действительности или вводящие в заблуждение заявления или представления, или подготавливает или использует любые ложные письменные материалы или документы в связи с какой-либо сделкой, подпадающей под действие настоящего Закона, зная, что вышеуказанное содержит какое-либо ложное, не соответствующее действительности или вводящее в заблуждение заявление или запись, подвергается штрафу в сумме не более (10 000 долл. США) или тюремному заключению на срок не более пяти лет, либо тому и другому.

Раздел 7. Определение понятия "лица, подпадающего под юрисдикцию Руритании"

Для целей настоящего Закона термин "лицо, подпадающее под Юрисдикцию Руритании", означает:

а) физическое лицо, которое является гражданином Руритании или проявляет постоянную лояльность Руритании, или которое является иностранцем, на законном основании получившим право проживания в Руритании; или

б) корпорацию, товарищество или другую торгово-промышленную организацию или юридическое лицо, образованные в соответствии с законами Руритании, включая иностранные отделения и филиалы таких юридических лиц.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

А. Суды и компании, которые, по имеющимся сведениям, в 1987 и 1989 годах участвовали в поставках нефти в Иквулу Морнху

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Адрес участившие компании	Порт/порта отхода (дата выхода)
1987 год	"Актор" (Либерия)	"Актор мари тайм корпорейшн" (Либерия)	"Мосволд шипинг компани" (Норвегия)	"Федерал моторшип корпорейшн" (Соединенные Штаты Америки)		терминал фатех, Объединенные Арабские Эмираты (9 апреля, 15 мая и 30 ноября 1986 года) Имна-эль-Фазль, Оман (11 апреля 1986 года)
	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		
1988 год	"Актор" (Либерия)	"Актор мари тайм корпорейшн" (Либерия)	"Мосволд шипинг компани" (Норвегия)	"Федерал моторшип корпорейшн" (Норвегия)		остров Сарри, Исламская Республика Иран (21 июня 1985 года)
	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		терминал фатех, Объединенные Арабские Эмираты (9 сентября 1985 года)
	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		Персидский залив (июнь 1986 года)
1988 год	"Акварета" (Либерия)	"Доминус шипинг корпорейшн" (Либерия)	"Угланс редери А/С" (Норвегия)	"Угланс редери А/С" (Норвегия)		Сингапур (23 февраля 1986 года)
1988 год	"Альмаре сеттима" (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А" (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А" (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А" (Италия)		Джида, Саудовская Аравия (3 декабря 1985 года)
1988 год	"Альмаре терза" (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А" (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А" (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А" (Италия)	"Сунгитово" (Япония)	Салом Во, Соединенное Королевство (10 марта 1986 года)
1987 год	"Берге Бранд" (Норвегия)	"Сиг. Бергесен Д.и. энд компани" (Норвегия)	"Сиг. Бергесен Д.и. энд компани" (Норвегия)	"Сиг. Бергесен Д.и. энд компани" (Норвегия)		Хор Факкан, Объединенные Арабские Эмираты (20 июля 1985 года)
1987 год	"Берге чиф" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. А/С" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. А/С" (Норвегия)	"Трансюрдц ойл" (Нидерланды)		Имна-эль-Фазль, Оман (18 марта 1987 года)
1988 год	"Берге чиф" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. А/С энд компани/Вюрнстад СМЭС" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. А/С" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. А/С" (Норвегия)		Имна-эль-Фазль, Оман (28 июня 1986 года) терминал фатех, Объединенные Арабские Эмираты (1 июля 1986 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
1987 год	"Берге энтерпрайз" (Норвегия)	"Бергесен М/С" (Норвегия)	"Бергесен М/С" (Норвегия)	"Бергесен М/С" (Норвегия)	"Мариубан" (Ямайка) "Бритиш петролеум" (Италия, Африка)	Мина-эль-Фаль, Оман (25 мая 1987 года)
1987 год	"Берге шокер" (Норвегия)	"Бергесен М/С" (Норвегия)	"Бергесен М/С" (Норвегия)	"Бергесен М/С" (Норвегия)		Мина-эль-Фаль, Оман (24 апреля 1985 года)
1987 год	"Берге шник" (Либерия)	"Дженерал ор индустриэл корпорейшн" или "Норвегия/Ликтенштейн"	"Дженерал ор индустриэл корпорейшн" или "Бергесен М/С" (Норвегия)	"Бергесен М/С" (Норвегия)		терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты (17 декабря 1984 года)
1987 год	"Берге шник" (Либерия)	См. выше	См. выше	См. выше		порт Суэц, Египет (25 января 1985 года) порт Рас-Масана, Египет (26 января 1985 года)
1988 год	"Берге шник" (Либерия)	"Дженерал ор индустриэл корпорейшн" (Ликтенштейн/Норвегия)	"Дженерал ор индустриэл корпорейшн" и "Бергесен Л.И. М/С" (Норвегия)	"Бергесен Л.И. М/С" (Норвегия)		терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты (28 апреля 1986 года) Мина-эль-Фаль, Оман (2 мая 1986 года) Парсидский залив (17 мая 1986 года)
1987 год	"Бремангер" (Норвегия)	"М/С Вестфаль-Ларсен энд Ко." (Норвегия)	"Орпель-Вестфаль-Ларсен тепперс М/С энд ко." (Норвегия)	"Орпель-Вестфаль-Ларсен тепперс М/С энд ко." (Норвегия)		терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты (30 сентября 1986 года) Уорфа-Бей, Намибия (заходило в 1985 году)
1988 год	"Колтин Г.П. Ливанос" (Греция)	"Алькаптен, инк." (Либерия)	"Г.П. Ливанос/Каррас групп К/о "Ливис" (Греция)	"Серес теппенк шиппинг энтерпрайз" (Греция)	"Трансуорид ойл" (Нидерланды и Венгрия) Берудские острова "Редк Рич энд компанн Л.Т." (Швейцария)	Дубель-Дуана, Объединенные Арабские Эмираты (19 мая 1986 года) остров Зулу, Объединенные Арабские Эмираты (20 мая 1986 года) остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты (22 мая 1986 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
1988 год	"Челю ДИ Салерно" (Италия)	"Д'Амико сочинета ди Навигационе С.П.А."				Уолфинг-Бей, Ембарин (сделало связь заходов в 1985 году)
89-531	"Джамла" (Норвегия)	"Джамстиди шиппинг"		АРР Шиппинг	"Болтик чартеринг менио" (Швейцария)	Одесса, Советский Союз (21 сентября 1989 года)
89-001	"Истерн промис" (Либерия)	"Истерн промис"	"Уорлд-уайд шиппинг групп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженсиз, лтд." (Гонконг)		якорная стоянка Фулдайра, Объединенные Арабские Эмираты (13 ноября 1987 года)
89-002	см. выше		см. выше	см. выше		остров Зурку, Объединенные Арабские Эмираты (14 декабря 1988 года)
89-003	"Истерн стренс" (Либерия)	"Истерн стренс"	"Уорлд-уайд шиппинг групп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженсиз, лтд." (Гонконг)		остров Зурку, Объединенные Арабские Эмираты (17 августа 1988 года)
90-004	см. выше		см. выше	см. выше		терминал фетех, остров Зурку, Объединенные Арабские Эмираты (28 сентября 1988 года)
1987 год	"Эвелна" (Греция)	"Мария индустриал транспортс, лтд." (Либерия)		Тенкарис шипс менеджмент, инк. (Греция)	"Марк Рич энд компани А.П." (Швейцария) "Шелл" (Брунай) "Казубени" (Япония)	Серена, Брунай-Даруссалам (26 августа 1986 года)
1988 год	"Этика" (Греция)	"Мунчайт шиппинг компани С.А." (Паняма)	"С.М. Демос энд компани, лтд." (Соединенное Королевство)	"Норреус шиппинг С.А." (Греция)		Мина-эль-Фальх, Оман (12 мая 1986 года) остров Магудль, Катар (дата неизвестна) терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты (28 июня 1986 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Год или номер	название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
1988 год	"Фридошпан Л." (Греция)	"Каролайн навигейшн, инк." (Либерия)	"Т. П. Диванос"/"Каррас груп" через "Дикси" (Греция и Соединенные Королевство)	"Серес телленкс шипинг энтерпрайз" (Греция)		терминал фатех, Объединенные Арабские Эмираты (12 июля 1986 года)
89-524	"Грэнд" (Соединенные Штаты)	"Т. Т. Грэнд" (Соединенные Штаты)				порт морского нефтяного промысла Луизиана, Соединенные Штаты (после 27 января 1989 года)
1987 год	"Гавайан монард" (Либерия)	"Ист Пасифик керриерс, инк." (Либерия)	"Тротон Пасифик керриерс, инк." (Соединенные Штаты Америки)	"Тротон Пасифик керриерс, инк." (Соединенные Штаты Америки)	"Марк Рич энд компани А.Т." (Швейцария) "Шелл" (Бруней) "Марубени" (Япония)	Бруней-Даруссалам (25 мая 1986 года)
1987 год	"Джаре транспорт" (Либерия)	"Батти шипинг, лтд." (Либерия)	"Валлек шип-менеджмент, лтд." (Гонконг)	"Валлек шип-менеджмент" (Гонконг)	"Марк Рич энд компани А.Т." (Швейцария) "Шелл" (Бруней) "Марубени" (Япония)	Бруней-Даруссалам (31 мая 1986 года)
1988 год	"Джос. Стюв" (Панама)	"Патер Панама, лтд." (Панама)	"Лорентзенс редери компани" (Норвегия)	"К/С Лорентзенс скябс А/С" (Норвегия)		терминал фатех, Объединенные Арабские Эмираты (24 января 1986 года)
1987 год	"Двенник" (Норвегия)	"К/А А/С Норман тенкерс" (Норвегия)	"Кюстерс редери А/С" (Норвегия)	"Норман интер-вэйл А/С" (Норвегия)		терминал фатех, Объединенные Арабские Эмираты (1 марта 1986 года)
1988 год	"Двенник" (Норвегия)	"К/С А/С Норман тенкерс" (Норвегия)	"Перископус А/С" (Норвегия)	"Норман интер-вэйл А/С" (Норвегия)		терминал фатех, Объединенные Арабские Эмираты (21 марта 1986 года)
1988 год	"Двейн Стюв" (Норвегия)	"К/С Лорентзенс скябс А/С" (Норвегия)	"Лорентзенс редери" (Норвегия)	"К/С Лорентзенс скябс А/С" (Норвегия)		терминал фатех, Объединенные Арабские Эмираты (18 февраля 1986 года)
1987 год	"Доберхорн" (Либерия)	"Трейд венчерс, инк." (Либерия)	"Трейд энд транспорт, инк." (Греция)	"Брокеридж энд менеджмент корп." (Соединенные Штаты Америки)	"Марк Рич энд компани А.Т." (Швейцария) "Шелл" (Бруней);	Бруней-Даруссалам (дата неизвестна) Сингапур Роудз, Сингапур (5 октября 1986 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отгрузки (дата выхода)
1987 год	"Джебейттор" (Греция)	"Нью Уорлд шипинг корп." (Либерия)	"Стенакас шипинг корп." (Соединен- ное Королевство)	"Димагитис Патерас, лтд." (Соединенное Королевство)	"Марк Рич энд компани Л.Т." (Швейцария) "Шелл" (Вруней) "Нарубени" (Япония)	Сериа, Вруней-Даруссалам (21 апреля 1985 года)
1988 год	"Джесорне осезане" (Либерия)	"Лангросс вер- риерс, инк." (Либерия)	"Компани ванкераль маритим э финан- сьер" (Франция)	"Ситравер (Соеди- ненное Королев- ство), лтд." (Соединенное Королевство)	терминал Ормуз, Исламская Республика Иран (конец января 1987 года)	
1988 год	"Лузмаана" (Багамские острова)	"Эгалите С.А." (Панама)	"Хадимпатерас груп" через "Пеннигулар мар." (Греция/Соединен- ное Королевство)	"Дориан (Телмас) С.А." (Греция)	остров Зурку, Объединен- ные Арабские Эмираты (28 октября 1986 года) терминал фатех, Объединен- ные Арабские Эмираты (31 октября 1986 года)	
	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	терминал Джуайма, Сау- довская Аравия (11 февраля 1987 года)	
	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	Джебейт-Джанна, Объеди- ненные Арабские Эмираты (13 июля 1987 года) терминал фатех, Объеди- ненные Арабские Эмираты (15 июля 1987 года) остров Зурку, Объеди- ненные Арабские Эмираты (27 июля 1987 года)	
	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	остров Дас, Объеди- ненные Арабские Эмираты (31 июля 1987 года) остров Зурку, Объеди- ненные Арабские Эмираты (1 августа 1987 года)	
1988 год	"Дуленетта" (Соединенное Королевство)	"Кунард стивенс компани ЛТД" (Соединенное Королевство)	"Кунард шипинг сервисиз, лтд." (Соединенное Королевство)	"Кунард шипинг сервисиз, лтд." (Соединенное Королевство)	Уорфшип-Бей, Намибия (сделано 2 захода в 1985 году и 12 заходов в 1986 году)	

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
1987 год	"Манзэттен Вайкзунт" (Соединенное Королевство)	"Лаго комерс, лтд." (Либерия)	"Санко Куэен К.К." (Япония)	"Ферли энд Эгер А/С" (Норвегия)		Бруней-Даруссалам (сентябрь 1983 года)
1988 год	"Фирдажори" (Либерия)	"Кестон шиппинг корп." (Либерия)	"Мариплекс" (Федеративная Республика Германия)	"Ферли энд Эгер А/С" (Норвегия)	"Джержан ойл Тимб" (Федеративная Республика Германия)	остров Сарри, Исламская Республика Иран (23 июня 1985 года) остров Сарри, Исламская Республика Иран (23 августа 1985 года)
1987 год	"Монемвазм" (Греция)	"Метрополитэн навигейшн корп." (Либерия)	"Метрополитэн шиппинг, лтд." (Греция)	"Метрополитэн шиппинг" (Греция)	СМ. выше	Персидский залив (ноябрь 1985 года)
1988 год	"Корнинг клауд" (Либерия)	"Свиаксен мари-тайм, инк." (Либерия)	"Рилякс Пасифик шиппинг, лтд." (Греция)	"Рилякс Пасифик шиппинг, лтд." (Гонконг)	СМ. выше	Жакарта-аль-Фахль, Оман (9 октября 1985 года)
1988 год	"Мослейф" (Норвегия)	"Мосволд шиппинг компани А/С" (Норвегия)	"Мосволд шиппинг компани А/С" (Норвегия)	"Мосволд шиппинг компани А/С" (Норвегия)	"Маарк Рич энд ко. А.Г." (Швейцария)	Персидский залив (во второй половине марта 1985 года) остров Сарри, Исламская Республика Иран (9 июня 1985 года)
1987 год	"Моспойнт" (Норвегия)	"К/С А/С Мос-пойнт" (Норвегия)	"Мосволд рефери А/С" (Норвегия)	"Мосволд рефери А/С" (Норвегия)		Рас-Лукейр, Египет (14 января 1986 года)
1987 год	"Нептун отсок" (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент рефери А/С" (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария) "Шелг" "Марубени" (Япония)	порт Сериа, Бруней-Даруссалам (26 сентября 1986 года); Сингапур Роудз, Сингапур (29 сентября 1986 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Год и номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
1987 год	"Нептун лаво" (Сингапур)	"Нептун ЮТА лайнз Пте Лтд" (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз" (Сингапур)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария) "Шелл" (Бруней) "Марубени" (Япония)	Сериа, Бруней-Даруссалам (8 мая 1985 года и 2 марта 1986 года)
1987 год	"Нептун Пелгасус" (Сингапур)	"Нептун ЕТА лайнз Пте, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз" (Сингапур)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария) "Шелл" (Бруней); "Марубени" (Япония)	порт Сериа, Бруней- Даруссалам (27 июня и 27 декабря 1985 года)
1988 год	"Нептун Пелгасус" (Сингапур)	"Нептун ЕТА лайнз Пте, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз" (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз" (Сингапур)	"Марк Рич энд компа- ни А.Г." (Швейцария); "Шелл" (Бруней) "Марубени" Япония	Сериа, Бруней-Даруссалам (7 января 1986 года)
1987 год	"Нептун Субару" (Сингапур)	"Нептун Субару" (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)		Бруней-Даруссалам (10 июня 1986 года), Сингапур Роудз, Сингапур (12 июня 1986 года)
89-528	"Неверита" (Либерия)	"Солена шипинг"				Рас-Тангура, Саудовская Аравия (9 января 1989 года)
1988 год	"Обо барок" (Багамские Острова)	"Б. энд Х шипинг ассошэйтс VII Л.П." (США)	"Сигтурд Херлофсон энд компани А/С" (Норвегия)	"Сигтурд Херлофсон энд компани А/С" (Норвегия)		Умм-Саид, Катар (27 февраля 1987 года) Рас-Тангура, Саудовская Аравия (7 марта 1987 года) ядерная стоянка Хор-Факкан, Объединенные Арабские Эмираты (14 марта 1987 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
1988 год	"Оранджевуд"	"Саус Африкан компани мейнкора лайнз (пропрайетари), лтд."	Информация отсутствует			
89-523	"Обебук" (Панама)	"Хилл оперейтинг корпорейшн"				Антра-Дус-Рейс, Бразилия (26 января 1989 года)
1988 год	"Петриотик" (Греция)	"Мунсет шиппинг компани С.А." (Греция)	"С.М. Демос энд компани, лтд." (Соединенное Королевство)	"Нереус шиппинг С.А." (Греция)		Персидский залив (в конце ноября 1986 года) терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты (31 декабря 1986 года) остров Халуль, Катар (в начале января 1987 года)
1987 год	"Петриотик" (Греция)	"Мунсет шиппинг компани С.А." (Панама)	"Нереус шиппинг С.А." (Греция)	"Нереус шиппинг С.А." (Греция)		Джебел-Джана, Объединенные Арабские Эмираты (12 апреля 1987 года)
1988 год	"Порт комсберн" (Соединенное Королевство)	"Канадиен пасифик (Вермудские острова), лтд." (Вермудские острова)	"Канадиен пасифик балкшип сервисиз, лтд." (Королевство)			Булея-Бей, Индирландские Англиские острова (23 января 1986 года)
1988 год	"Радио" (Либерия)	"Радио шиппинг корпорейшн" (Либерия)	"Марюпекс" (Федеративная Республика Германия)	"Ферли энд Зигер А/С" (Норвегия)		терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты (23 января 1985 года)
89-526	"Стар черри" (Сингапур)	"Талим стар лайнз"	см. выше	см. выше		Сериа, Бруней-Даруссалам (2 октября 1988 года)
89-527	"Синетос" (Греция)	"Синетос шиппинг"	см. выше	см. выше		Сингапур (22 декабря 1988 года)
1987 год	"Таньясис II" (Мальта)	"Оули войс шиппинг, лтд." (Мальта)	"Тенемарис шипс менеджмент" (Греция)			Бруней-Даруссалам (январь-февраль 1983 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
1987 год	"Торскольм" (Норвегия)	"А/С Тор Далс Хвалф и А/С Орнд энд Орнен" (Норвегия)	"Тор Дал А/С" (Норвегия)	"Тор Дал А/С" (Норвегия)		Другайма, Саудовская Аравия (9 февраля 1987 года)
1988 год	"Торскольм" (Норвегия)	"А/С Тор Далс Хвалф и А/С Орнд энд Орнен" (Норвегия)	"А/С Тор Дал" (Норвегия)	"А/С Тор Дал" (Норвегия)		Йлла-эль-Фазль, Оман (в начале января 1985 года)
	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		терминал Фатех, Объединенные Арабские Эмираты (7 июля 1985 года)
1988 год	"Торсага" (Норвегия)	"А/С Тор Далс Хвалф и А/С Орнд энд Орнен" (Норвегия)	"А/С Тор Дал" (Норвегия)	"Тор Дал А/С" (Норвегия)		остров Зуррей, Объединенные Арабские Эмираты (8 июля 1985 года)
89-005	"Уорлд эмбассадор" (Либерия)	"Лайбериа уикстера транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйрлайнс, лтд." (Гонконг)		терминал Джуайма, Саудовская Аравия (9 апреля 1985 года)
89-006	"Уорлд бермуда" (Либерия)	"Лайбериа эмбассадор транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйрлайнс, лтд." (Гонконг)		Суэйл, Египет (22 февраля 1988 года)
89-007	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Джуайма, Саудовская Аравия (25 февраля 1988 года)
89-008	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Пулай-Буком, Сингапур (28 августа 1987 года)
89-009	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Исламская Респ. Оман (дата неизвестна)
						Рас-Тангура, Саудовская Аравия (2 ноября 1987 года)
						якорная стоянка Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты (13 декабря 1987 года)
						якорная стоянка Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты (16 апреля 1988 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
89-010	"Уорлд Бразилиа" (Либерия)	"Лайберизн байзон транс-портс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		терминал Батех, Объединенные Арабские Эмираты (18 октября 1986 года)
89-011	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал Дуайма, Саудовская Аравия (30 декабря 1986 года)
89-012	"Уорлд Чэмпсон" (Панاما)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		терминал Дуайма, Рас-Танура, Саудовская Аравия (24 марта 1988 года)
89-013	"Уорлд Эмменс" (Либерия)	"Лайберизн тай-тан транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		фос. Франция (26 февраля 1986 года)
89-014	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Персидский залив (май 1987 года и 24 сентября 1987 года)
89-015	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Дувель-Дуанна, Объединенные Арабские Эмираты (27 ноября 1987 года)
89-016	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		остров Лас, якорная стоянка Аль-Фуджайра (1 декабря 1987 года)
89-017	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Мина-эль-Факль, Оман (2 апреля 1988 года)
89-018	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Персидский залив (май 1988 года)
89-019	"Уорлд Уитачи Зосен" (Либерия)	"Сонстис ко., лтд." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		порт неизвестен (октябрь 1988 года)
89-020	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Букае Зейт, Египет (19 июня 1988 года)
						Умм-Салхи, Катар (30 июля 1988 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
89-021	"Уорлд Ниссеки" (Либерия)	СМ. ВЫШЕ	"Уорлд-уэйд шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уэйд шипинг эйджансиз, лтд." (Гонконг)		Бурбоофг, Индерландия (19 января 1987 года)
89-022	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Джебел-Джанна, терминал Фетех, Объединенные Арабские Эмираты (5 апреля 1987 года)
89-023	"Уорлд ПРОГРЕСС" (Либерия)	"Лайберизан бетониза транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уэйд шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уэйд шипинг груп" (Гонконг)		терминал Фетех, Объединенные Арабские Эмираты (21 ноября 1986 года)
89-024	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		терминал Фетех, Объединенные Арабские Эмираты (24 декабря 1986 года)
89-025	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Джебел-Джанна, остров Лас, Объединенные Арабские Эмираты (19 июня 1987 года)
89-026	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	"Тоталь" (Франция)	Джебел-Джанна, Объединенные Арабские Эмираты (1 августа 1987 года)
89-027	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Джебел-Джанна, терминал Фетех, Объединенные Арабские Эмираты (17 ноября 1987 года)
89-028	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Рас-Шукейр, Оукта Зейт, Египет, и Джидда, Саудовская Аравия (31 мая 1988 года)
89-029	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Рас-Шукейр, Оукта Зейт, Египет (23 июля 1988 года)
89-030	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Немаквестен (сентябрь 1988 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
89-031	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Джебель-Джана, терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты (22 ноября 1988 года)
1988 год	"Уорлд Рендеув" (Либерия)	"Лайбериян драугар транс-портс, инк." (Гонконг)	"Уорлд-уайд шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шипинг эйджэнси, лтд." (Гонконг)	"Ситибойл" (Соединенное Королевство)	Персидский залив (11 мая 1987 года)
89-032	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	терминал Джуайма, Саудовская Аравия (16 марта 1987 года)
89-033	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	Персидский залив (май 1987 года)
89-034	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты, Умма-эль-Факль, Оман (24 января 1988 года)
89-035	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	Рас-Гариб, Египет (5 мая 1988 года)
89-036	"Уорлд сэммент" (Либерия)	"Лайбериян сервигитс транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шипинг эйджэнси, лтд." (Гонконг)		неизвестен
89-037	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Персидский залив (сентябрь 1987 года)
89-038	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		остров Ларек, Исламская Республика Иран
1988 год	"Уорлд слэбфон" (Либерия)	"Чауэлл шипинг, лтд." (Либерия)	"Уорлд-уайд шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шипинг эйджэнси, лтд." (Гонконг)	"Марубени" (Япония) "Марк Рич эвид компани, лтд." (Швейцария)	остров Эс-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (26 сентября 1986 года) остров Халуль, Катар (дата неизвестна)
	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	остров Эс-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (месяц февраль/начало марта 1987 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порта отхода (дата выхода)
89-039	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	"Марк Рич энд Ко., Лт" (Швейцария)	остров Эз-Зарка, терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты (1 октября 1986 года)
89-040	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	"Марк Рич энд Ко., Лт" (Швейцария)	остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (21 февраля 1987 года)
89-041	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	неизвестен
1988 год	"Уорлд-уайд" (Либерия)	"Дайберизн кейн транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд" шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шипинг эйджанси, лтд." (Гонконг)	СМ. ВМШЕ	рейд порта Сингапур, Сингапур (25 мая 1985 года)
89-042	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты (7 июля 1987 года)
89-043	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	рейд порта Сингапур, Сингапур (19 сентября 1987 года)
89-044	"Уорлд-виктори" (Либерия)	"Брайтнесс Ко. С.А." (Панама)	"Уорлд-уайд" шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд" шипинг эйджанси, лтд." (Гонконг)	СМ. ВМШЕ	Ховик, Британские острова (Соединенные Штаты Америки) (26 марта 1987 года)
89-045	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	Исламская Республика Иран (август 1987 года)
1988 год	"Уорлд-занаду" (Либерия)	"Дайберизн каридж транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд" шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд" шипинг эйджанси, лтд." (Гонконг)	СМ. ВМШЕ	терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты. Исла-эль-Фатех, Оман (27 октября 1986 года)
89-046	"Уорлд-занаду" (Либерия)	"Дайберизн бетонга транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд" шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд" шипинг эйджанси, лтд." (Гонконг)	СМ. ВМШЕ	терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты (26 октября 1986 года)
89-047	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	Дубель-Давина, терминал фетех, Объединенные Арабские Эмираты (10 декабря 1987 года)
89-048	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	СМ. ВМШЕ	остров Эз-Зарка, остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты (12 декабря 1987 года)

II. Перемика между правительствами и Межправительственной группой, касающаяся случаев, о которых сообщалось в 1988 и 1989 годах

1. Вербальной нотой от 10 августа 1989 года постоянный наблюдатель Республики Корея препроводил документы, касающиеся судна "Уорлд эминенс" (89-018), свидетельствующие о том, что это судно, которое вышло из Осаки 21 октября 1988 года, выгрузило сырую иранскую нефть, предназначенную для одной из корейских компаний, и покинуло Корею без какого-либо груза на борту. По поступившим сообщениям, следующим пунктом назначения этого судна был Сингапур.
2. Вербальной нотой от 10 октября 1989 года постоянный представитель Исламской Республики Иран направил копии документов, касающихся предполагаемых случаев нарушений, о которых сообщалось в 1988 и 1989 годах. Изучив документы, Межправительственная группа решила прекратить следующие дела: "Ликори суши", "Уорлд чемпион" (89-012) и "Уорлд саммит" (89-036). Группа решила также запросить детальную информацию и целих дальнейшего освещения следующих случаев: "Эктор", "Мирфиори", "Уорлд симфони", "Москлифф", "Чейз винчур" и "Уорлд виктори" (89-045).
3. Вербальной нотой от 20 октября 1989 года постоянный представитель Греции направил копии документов, касающихся судов "Эсник" и "Нэтриотик", о которых сообщалось в 1988 году. Изучив документы, Межправительственная группа постановила прекратить эти два дела.
4. Другой вербальной нотой от 6 апреля 1990 года постоянное представительство Греции направило копии документов, касающихся судна "Сайнетос" (89-527). Изучив документы, Межправительственная группа постановила прекратить это дело.
5. Вербальной нотой от 19 декабря 1989 года постоянный представитель Бразилии препроводил копии коносаментов, касающихся "Уорлд амбассадор" (89-005), "Уорлд хитачи эссен" (89-019), "Уорлд прогресс" (89-028) и (89-029), а также "Уорлд реноун" (89-035). Изучив документы, Межправительственная группа постановила запросить копии свидетельств о разгрузке в отношении упомянутых случаев.
6. Вербальной нотой от 29 января 1990 года представительство Катара препроводило информацию, касающуюся случаев, о которых сообщалось в 1988 году. Изучив представленную информацию, Межправительственная группа постановила прекратить дело о судне "Обо Вэрон" и запросить дополнительную информацию в отношении судна "Эсник".
7. Группа запросила копию свидетельства о разгрузке по делу судна "Нэтриотик".
8. Этой же вербальной нотой представительство препроводило информацию, касающуюся случаев, о которых сообщалось в 1989 году. Изучив представленную информацию, Межправительственная группа постановила держать на контроле случаи, касающиеся судов "Уорлд Бразилиа" (89-010), "Уорлд симфони" (89-039) и "Уорлд виктори" (89-045), до представления свидетельств о разгрузке.
9. Вербальной нотой от 2 февраля 1990 года постоянное представительство Испании информировало Межправительственную группу о том, что судно "Уорлд саммит" (89-036), которое 21-24 марта 1987 года сделало остановку в Бильбао, Испания, вышло из этого порта 25 марта 1987 года без какого-либо груза на борту, а также не имея какой-либо информации относительно пункта своего назначения до получения команд от своего владельца. Исходя из вышеизложенного, Группа решила, что Испания более не причастна к делу "Уорлд саммит" (89-036).

10. Вербальной нотой от 3 марта 1990 года постоянный представитель Саудовской Аравии представил документацию, касающуюся нескольких предполагаемых случаев. После рассмотрения этой документации Межправительственная группа решила прекратить дела "Уорлд Бразилиа" (89-011) и "Неверита" (89-520). Что касается случаев "Уорлд Кеанаду" (89-040), "Орфеум" (89-523) и "Стар черри" (89-526), Группа учла информацию представительства Саудовской Аравии и решила не предпринимать каких-либо действий, поскольку Саудовская Аравия к этим случаям не причастна.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Резюме случаев предполагаемых нарушений, о которых было сообщено в 1990 году

(Список судов, содержащийся в настоящем приложении, никоим образом не предполагает каких-либо обвинений или решений против отдельных соответствующих государств либо компаний, находящихся под их юрисдикцией. Межправительственная группа продолжает уточнение полученной информации и в своих действиях полагается на сотрудничество со стороны правительств.)

89-078

1. Судно "Грипэрион" является комбинированным судном грузоподъемностью в 70 247 тонн, которое зарегистрировано под кипрским флагом. Его владелец - "Таррос шиппинг ко., лтд" (Кипр), а владелец-бенефициарий - "Талассик стимшип эйдженси инк" (Греция). Управляющей компанией является "Талассик стимшип эйдженси инк" (Греция). Судно покинуло якорную стоянку в порту Эль-Фуджайра (Объединенные Арабские Эмираты) 8 сентября 1988 года. По утверждениям, до своего возвращения 12 октября 1988 года в Сингапур оно доставило нефть в Южную Африку.

89-080

2. Судно "Оушен кэрриэр" является комбинированным судном грузоподъемностью в 123 999 тонн, которое зарегистрировано под кипрским флагом. Его владелец - "Амалиа навигэйшен", а управляющая компания - "Коламбия шипменэджмент". Судно покинуло порт Кертех, Малайзия, 15 декабря 1988 года и сделало остановку в Сингапуре 16 декабря 1988 года. По сообщениям, до своего прибытия 30 января 1989 года в Фос, Франция, оно доставило нефть в Южную Африку. Владелец груза была компания "Куо интернешнэл ойл лтд" (Гонконг).

89-211

3. Судно "Си виктори" является комбинированным судном грузоподъемностью в 85 989 тонн, которое зарегистрировано под либерийским флагом. Его владелец - "Си виктори маритайм" (Либерия), а владелец-бенефициарий и управляющая компания - "Еуропиан навигэйшен инк." (Греция). Судно покинуло якорную стоянку в Эль-Фуджайра (Объединенные Арабские Эмираты) 28 октября 1988 года. По сообщениям, до своего прохода 10 декабря 1988 года через Гибралтар оно доставило нефть в Южную Африку.

89-212

4. Это же судно 17 февраля 1988 года прошло через Суэцкий канал, Египет, и зашло на стоянку в неизвестный порт Исламской Республики Иран. По утверждениям, до прохода 13 апреля 1988 года через Гибралтарский пролив оно доставило нефть в Южную Африку.

89-496

5. Судно "Саус стар" является комбинированным судном грузоподъемностью в 74 555 тонн, которое зарегистрировано под филиппинским флагом. Его владелец - "Оушен куин маритайм", а управляющая компания - "Европейан навигэйши инк." (Греция). Судно прошло Суэцкий канал, Египет, и прибыло 23 октября 1988 года в неизвестный порт в Исламской Республике Иран. По утверждениям, до прибытия 22 декабря 1988 года в Хихон, Испания, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-001

6. Судно "Агланд обо-уан" является комбинированным судном грузоподъемностью в 54 500 тонн, которое зарегистрировано под панамским флагом. Его владелец - "Обо фрейгт С.А." (Панама), владелец-бенефициарий - "Андриас агланд" (Норвегия), а управляющая компания - "Агланд менеджмент ко., А/С" (Норвегия). Судно покинуло порт Жером, Франция, 18 марта 1987 года и 23 марта 1987 года зашло в порт Тенерифе, Испания. По утверждениям, до прибытия 23 апреля 1987 года в Лас-Пальмас, Испания, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-002

7. Судно "Пэтриотик" является танкером грузоподъемностью в 253 998 тонн, который зарегистрирован под греческим флагом. Его владелец - "Мунсет шиппинг ко., С.А." (Панама), владелец-бенефициарий - "С.М. Лемос" (Соединенное Королевство, Греция), а управляющая компания - "Нереус шиппинг С.А." (Греция). Судно покинуло терминал Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, 14 марта 1988 года. По утверждениям, до своего прибытия в один из портов Исламской Республики Иран (дата неизвестна), оно доставило нефть в Южную Африку.

90-003

8. Это же судно 31 июля 1988 года покинуло терминал Фатех и прибыло на остров Халуль, Катар (дата неизвестна). По утверждениям, до прибытия 7 сентября 1988 года в порт Рас-Таннура, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-004

9. Судно "Фэрошип Л." является танкером грузоподъемностью в 265 951 тонну, который зарегистрирован под флагом Греции. Его владелец - "Серес желленик шиппинг энтерпрайзис" (Греция), владелец-бенефициарий - "Дж.П. Ливанос/Каррас груп" (Соединенное Королевство, Греция), а управляющая компания - "Серес желленик шиппинг энтерпрайзис" (Грец). Судно покинуло остров Харк, Исламская Республика Иран, 6 октября 1986 года. По утверждениям, до прибытия 30 января 1987 года в Геную, Италия, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-005

10. Это же судно покинуло Джебель-Дханну, Объединенные Арабские Эмираты, 5 октября 1987 года и сделало остановку в Рас-Таннура, Саудовская Аравия, 6 октября 1987 года. По утверждениям, до прибытия в терминал Ормуз, Исламская Республика Иран, (дата неизвестна) оно доставило нефть в Южную Африку.

90-006

11. Судно "Эсник" является танкером грузоподъемностью в 274 616 тонн, который зарегистрирован под флагом Греции. Его владелец - "Мунай шиппинг ко., С.А.", владелец-бенефициарий - "С.М. Лемос" (Соединенное Королевство, Греция), а управляющая компания - "Нереус шиппинг С.А." (Греция). Судно покинуло Минаэль-Фахль, Оман, 10 марта 1988 года. По утверждениям, до прибытия в Рас-Эль-Хафджи, Саудовская Аравия (дата неизвестна), оно доставило нефть в Южную Африку.

90-007

12. Это же судно покинуло 3 июня 1988 года терминал Фатех, Объединенные Арабские Эмираты. По утверждениям, до прибытия 23 июля 1988 года в Джебель-Джанну, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-008

13. Это же судно покинуло 23 июля 1988 года Джебель-Джанну и сделало остановку 24 июля 1988 года у берегов острова Зурку, Объединенные Арабские Эмираты. По утверждениям, до прибытия 22 августа 1988 года в терминал Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-009

14. Это же судно покинуло 23 августа 1988 года терминал Фатех. По утверждениям, до прибытия 25 сентября 1988 года в терминал Фатех оно доставило нефть в Южную Африку.

90-010

15. Это же судно покинуло 26 сентября 1988 года терминал Фатех и сделало остановку у берегов острова Халуль, Катар (дата неизвестна). По утверждениям, до прибытия 15 ноября 1988 года в Рас-Таннура, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку. Владелец груза является "Марк Рич энд ко. А.Г." (Швейцария).

90-011

16. Это же судно покинуло 6 марта 1989 года Джебель-Джанну, Объединенные Арабские Эмираты, и в этот же день прибыло на остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты. Оно также сделало остановку 7 марта 1989 года на острове Зурку, Объединенные Арабские Эмираты. По утверждениям, до прибытия (дата неизвестна) на остров Харк, Исламская Республика Иран, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-012

17. Судно "Уорлд ксанаду" является танкером грузоподъемностью 264 170 тонн, который зарегистрирован под либерийским флагом. Его владелец - "Либериян каридж транспортс инк." (Либерия), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг), а руководящей фирмой является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Судно покинуло (дата неизвестна) Умм-Саид, Катар, и сделало остановку 3 сентября 1987 года у терминала Фатех, Объединенные Арабские Эмираты. По утверждениям, до прибытия в неизвестный порт (дата неизвестна) оно доставило нефть в Южную Африку.

90-013

18. Это же судно покинуло (дата неизвестна) неизвестный порт, Исламская Республика Иран. По утверждениям, до прибытия 5 декабря 1987 года в Джебель-Джанну, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-014

19. Судно "Уорлд реноун" является танкером грузоподъемностью 262 267 тонн, который зарегистрирован под флагом Либерии. Его владелец - "Либерия джагуар транспортс инк." (Либерия), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг), а управляющей фирмой является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Оно покинуло 3 июля 1989 года Джебель-Джанну и сделало остановку 5 июля 1989 года в Мина-эль-Фахль, Оман. По утверждениям, прежде чем сделать остановку (дата неизвестна) у острова Халуль, Катар, и прибыть 11 августа 1989 года в Мина-эль-Фахль, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-015

20. Это же судно покинуло 23 октября 1989 года Рас-Шукейр, Египет. По утверждениям, до прибытия 1 января 1990 года в Кувейт оно доставило нефть в Южную Африку. Владелцем груза была компания "Эфрикан мидл ист петролеум" (Монако, Швейцария).

90-016

21. Судно "Рафио" является танкером грузоподъемностью 290 271 тонна, которое зарегистрировано под либерийским флагом. Его владелец - "Рафио шиппинг корп." (Либерия), владелец-бенефициарий - "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия), а управляющей фирмой является "Ферли энд Эгер А/С" (Норвегия). Оно покинуло 23 марта 1987 года якорную стоянку Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, и сделало остановку (дата неизвестна) в неизвестном порту, Исламская Республика Иран. По утверждениям, до прибытия 22 июня 1987 года на якорную стоянку Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку. Владелцем груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-017

22. Это же судно покинуло 10 августа 1987 года якорную стоянку Эль-Фуджайра и сделало остановку 13 августа 1987 года в неизвестном порту, Исламская Республика Иран. По утверждениям, до прибытия 12 сентября 1987 года на якорную стоянку Эль-Фуджайра оно доставило нефть в Южную Африку. Владелцем груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-018

23. Это же судно покинуло 12 сентября 1987 года якорную стоянку Эль-Фуджайра. По утверждениям, до прибытия 19 декабря 1987 года на якорную стоянку Эль-Фуджайра оно доставило нефть в Южную Африку. Владелцем груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-019

24. Это же судно покинуло 23 декабря 1987 года якорную стоянку Эль-Фуджайра и сделало остановку (дата неизвестна) в неизвестном порту, Исламская Республика Иран. Оно прибыло 27 декабря 1987 года на якорную стоянку Эль-Фуджайра. По утверждениям, до прибытия в неизвестный порт (дата неизвестна) оно доставило нефть в Южную Африку. Владельцем груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-020

25. Это же судно покинуло неизвестный порт (дата неизвестна) и сделало остановку (дата неизвестна) в неизвестном порту, Исламская Республика Иран. По утверждениям, до прибытия 4 марта 1988 года на якорную стоянку Эль-Фуджайра оно доставило нефть в Южную Африку. Владельцем груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-021

26. Это же судно покинуло 13 августа 1988 года якорную стоянку Эль-Фуджайра и прибыло (дата неизвестна) к терминалу Ормуз, Исламская Республика Иран. По утверждениям, до прибытия на якорную стоянку Эль-Фуджайра (дата неизвестна) оно доставило нефть в Южную Африку. Владельцем груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-022

27. Это же судно покинуло 22 сентября 1988 года якорную стоянку Эль-Фуджайра и сделало остановку (дата неизвестна) в неизвестном порту, Исламская Республика Иран. По утверждениям, до прибытия 4 ноября 1988 года на якорную стоянку Эль-Фуджайра оно доставило нефть в Южную Африку. Владельцем груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-023

28. Это же судно покинуло 8 ноября 1988 года якорную стоянку Эль-Фуджайра и сделало остановку (дата неизвестна) в неизвестном порту, Исламская Республика Иран. По утверждениям, до прибытия 27 декабря 1988 года на якорную стоянку Эль-Фуджайра оно доставило нефть в Южную Африку. Владельцем груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-024

29. Судно "Френдшип Л." является танкером грузоподъемностью 267 589 тонн, которое зарегистрировано под либерийским флагом. Его владелец - "Элфонтана инк." (Либерия), владелец-бенефициарий - "Г.П. Ливанос/Каррас груп" (Соединенное Королевство, Греция), а управляющей компанией является "Серес хелленик шиппинг энтерпрайзиз" (Греция). Судно покинуло 4 января 1987 года Мину-эль-Факль, Оман, и сделало остановку в неизвестном порту (дата неизвестна) до возвращения 11 января 1987 года в Мину-эль-Факль. По утверждениям, до возвращения 17 февраля 1987 года на якорную стоянку Хор-Факкан, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-025

30. Это же судно покинуло 28 марта 1988 года терминал Ормуз, Исламская Республика Иран. По утверждениям, до прибытия в неизвестный порт (дата неизвестна) оно доставило нефть в Южную Африку.

90-026

31. Это же судно покинуло приблизительно 15 апреля 1988 года неизвестный порт, Исламская Республика Иран. По утверждениям, до прибытия 15 мая 1988 года в Кувейт оно доставило нефть в Южную Африку.

90-027

32. Судно "Фридомшип Л." является танкером грузоподъемностью 283 271 тонн, который зарегистрирован под либерийским флагом. Его владелец - "Элфонтана инк." (Либерия), владелец-бенефициарий - "Г.П. Ливанос/Каррас груп" (Соединенное Королевство, Греция), а управляющей компанией является "Серес хелленик шиппинг энтерпрайсиз" (Греция). Владелец груза являлась компания "Марк Рич энд ко. АГ" (Швейцария). Судно покинуло 28 октября 1988 года остров Халуль, Катар, и сделало остановку 30 октября 1988 года в Рас-Таннура, Саудовская Аравия. По утверждениям, до прибытия (дата неизвестна) в Мину-эль-Ахмади, Кувейт, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-028

33. Судно "Форченшип Л." является танкером грузоподъемностью 264 190 тонн, который зарегистрирован под либерийским флагом. Его владелец - "Элреджина инк." (Либерия), владелец-бенефициарий - "Г.П. Ливанос/Каррас груп" (Соединенное Королевство), а управляющей компанией является "Серес хелленик шиппинг энтерпрайсиз" (Греция). Оно покинуло (дата неизвестна) неизвестный порт, Исламская Республика Иран, и сделало остановку в неизвестном порту, Катар, который покинуло 5 апреля 1987 года. По утверждениям, до прибытия (дата неизвестна) в неизвестный порт, Исламская Республика Иран, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-029

34. Это же судно покинуло приблизительно 15 мая 1987 года неизвестный порт, Исламская Республика Иран. По утверждениям, до прибытия 15 июня 1987 года в неизвестный порт, Исламская Республика Иран, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-030

35. Это же судно покинуло 15 июня 1987 года неизвестный порт, Исламская Республика Иран, и сделало остановку 17 июня 1987 года в Умм-Саид, Катар. По утверждениям, до прибытия в неизвестный порт (дата неизвестна) оно доставило нефть в Южную Африку.

90-031

36. Судно "Фелушин Л." является танкером грузоподъемностью в 264 108 тонн, который зарегистрирован под либерийским флагом. Его владелец - "Элграндиоза инк." (Либерия), владелец-бенефициарий - Г.П. Ливанос/Каррас груп (Соединенное Королевство, Греция), а управляющей фирмой является "Серес келленик шиппинг энтерпрайзис" (Греция). Судно покинуло 28 июля 1987 года неизвестный порт, Исламская Республика Иран. По утверждениям, до прибытия 27 августа 1987 года в Джебель-Джанну, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-032

37. Это же судно покинуло 30 августа 1987 года Джебель-Джанну и сделало остановку 2 сентября 1987 года на острове Дас, Объединенные Арабские Эмираты. По утверждениям, до прибытия приблизительно 15 октября 1987 года в неизвестный порт оно доставило нефть в Южную Африку.

90-033

38. Это же судно покинуло приблизительно 15 апреля 1987 года неизвестный порт, Исламская Республика Иран. По утверждениям, до прибытия в неизвестный порт (дата неизвестна) оно доставило нефть в Южную Африку.

90-034

39. Судно "Дориан" является танкером грузоподъемностью в 260 140 тонн, которое было зарегистрировано под нигерийским флагом. Его владелец - компания "Дориан нэвигэйшн корп." (Либерия), владелец-бенефициарий - "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия), а управляющей компанией была "Ферли энд Эгер А/С" (Норвегия). Судно покинуло приблизительно 15 марта 1987 года остров Ларак, Исламская Республика Иран, и сделало остановку 26 марта 1987 года на якорной стоянке Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, которую покинуло 6 апреля 1987 года. По утверждениям, до прибытия 20 мая 1987 года на якорную стоянку Эль-Фуджайра оно доставило нефть в Южную Африку. Владелец груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-035

40. Это же судно покинуло 7 декабря 1987 года якорную стоянку Эль-Фуджайра. По утверждениям, до остановки 1 января 1988 года в неизвестном порту, Исламская Республика Иран, оно доставило нефть в Южную Африку и прибыло 7 января 1988 года на якорную стоянку Эль-Фуджайра. Владелец груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-036

41. Это же судно покинуло 9 января 1988 года якорную стоянку Эль-Фуджайра. По утверждениям, до прибытия 1 февраля 1988 года к терминалу Ормуз, Исламская Республика Иран, оно доставило нефть в Южную Африку. Владелец груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-037

42. Это же судно покинуло 27 сентября 1988 года якорную стоянку Эль-Фуджайра. По утверждениям, до прибытия 1 ноября 1988 года на остров Харк, Исламская Республика Иран, оно доставило нефть в Южную Африку. Владельцем груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-038

43. Судно "Чемпион" является комбинированным судном грузоподъемностью в 112 109 тонн, которое зарегистрировано под либерийским флагом. Его владелец - "Осианидес шиппинг корп." (Либерия), владелец-бенефициарий - "Равано групп" (Монако), а управляющей компанией является "Сосьете д'эжюд э де жестион" (Монако). Оно покинуло 8 января 1988 года Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания, и сделало остановку в неизвестном порту (дата неизвестна). По утверждениям, до прибытия 16 апреля 1988 года в Триест, Италия, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-039

44. Судно "Кэптин Г.П. Ливанос" является танкером грузоподъемностью 259 657 тонн, зарегистрированным под флагом Греции. Его владелец - "Элькапитэн, инк." (Либерия), владелец-бенефициарий - компания "Г.П. Ливанос"/"Каррас групп" (Соединенное Королевство, Греция), а управляющей компанией является "Серес гелленик шиппинг энтерпрайз" (Греция). Судно покинуло Умм-Саид, Катар (дата неизвестна), и совершило заход на терминал Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, 22 апреля 1988 года. Согласно утверждениям, до прибытия 27 мая 1988 года на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку. Владельцем груза была "Волеро рефайнинг ко." (Соединенные Штаты Америки).

90-040

45. Это же судно покинуло Рас Шужейр, Египет, 29 декабря 1987 года и совершило заходы в Ямбу и Джидду, Саудовская Аравия, соответственно 30 декабря 1987 года и 2 января 1987 года. Согласно утверждениям, до прибытия 8 февраля 1988 года на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку. Владельцем груза была компания "Африкэн Миддл Ист петролеум" (Монако, Швейцария).

90-041

46. Судно "Азуро" является танкером грузоподъемностью 268 863 тонны, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - компания "Азуро шиппинг ко." (Либерия), владелец-бенефициарий - компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия), а управляющей компанией является "Альфа танкшиффарт-бетайлигунгс-гезелльшафт" (Швейцария). Судно покинуло стоянку в Эль-Фуджайре, Объединенные Арабские Эмираты, 23 декабря 1987 года, а 30 декабря 1987 года совершило заход на терминал Ормуза, Исламская Республика Иран. Согласно утверждениям, до прибытия в неизвестный порт, Исламская Республика Иран (дата неизвестна), оно доставило нефть в Южную Африку. Владельцем груза была компания "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-042

47. Это же судно покинуло неизвестный порт в Исламской Республике Иран приблизительно 15 февраля 1988 года. Согласно утверждениям, до прибытия 27 марта 1988 года на терминал Ормуза, Исламская Республика Иран, оно доставило нефть в Южную Африку. Владельцем груза была компания "Маринпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-043

48. Это же судно покинуло терминал Ормуза 27 марта 1988 года. Согласно утверждениям, до захода в неизвестный порт (дата неизвестна) оно доставило нефть в Южную Африку. 12 мая 1988 года оно прибыло в Джидду, Саудовская Аравия. Владельцем груза была компания "Маринпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-044

49. Судно "Уорлд хитати зоен" является танкером грузоподъемностью 268 904 тонны, зарегистрированным под флагом Либерии. Ее владелец - компания "Солстис ко., лтд." (Либерия), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг), а управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно покинуло Рас-Шужейр 21 января 1989 года, а 23 и 25 января 1989 года совершило заходы в порты Рас-Гариба и Суэцкого залива, Египет. Согласно утверждениям, до прибытия 4 марта 1989 года на терминал Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку. Владельцем груза была компания "Африкэн Миддл Ист петролеум" (Монако, Швейцария).

90-045

50. Это же судно покинуло терминал Фатех 5 марта 1989 года. Согласно утверждениям, до прибытия 29 апреля 1989 года в Рас-Таннуру, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-046

51. Судно "Уорлд хармони" является танкером грузоподъемностью 259 596 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Кенвуд ко. С.А." (Панама), владелец-бенефициарий - компания "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг), а управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно покинуло Мина-эль-Фахль, Оман, 27 апреля 1988 года. Согласно утверждениям, до прибытия 26 мая 1988 года на якорную стоянку Эль-Фуджайр, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-047

52. Это же судно покинуло Мина-эль-Фахль 10 сентября 1988 года. Согласно утверждениям, до прибытия 7 октября 1988 года на якорную стоянку Эль-Фуджайр оно доставило нефть в Южную Африку.

90-048

53. Это же судно покинуло якорную стоянку Эль-Фуджайр 7 октября 1988 года. Согласно утверждениям, до прибытия 24 ноября 1988 года на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-049

54. "Уорлд чемпион" является танкером грузоподъемностью 273 117 тонн. Его владелец - компания "Голден байн ко. С.А." (Панама), владелец-бенефициарий - компания "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг), а управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно покинуло Рас-Шужейр, Египет, 24 апреля 1989 года и 24 апреля 1989 года совершило заход на терминал Зейт-Вей, Египет, а 27 апреля 1989 года - в Джидду, Саудовская Аравия. Согласно утверждениям, до прибытия в неизвестный порт (дата неизвестна) оно доставило нефть в Южную Африку. Владелцем груза была компания "Африкэн Миддл Ист петролеум" (Монако, Швейцария).

90-050

55. Судно "Уорлд амбассадор" является танкером грузоподъемностью 237 474 тонны, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - "Либериян уистерие транспортс, инк." (Либерия), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг), а управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно покинуло терминал Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, 27 сентября 1989 года. Согласно утверждениям, до прибытия 8 ноября 1989 года в Джебель-Али, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-051

56. Указанное судно покинуло Джебель-Али и 8 ноября 1989 года совершило заходы в Джебель-Джанну и на остров Зурку, Объединенные Арабские Эмираты. Согласно утверждениям, до прибытия 12 декабря 1989 года на остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-052

57. Судно "Уорлд Адмирал" является танкером грузоподъемностью 237 311 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - компания "Либериян просперити транспортс, инк." (Либерия), владелец-бенефициарий - компания "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг), а управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно покинуло неизвестный порт приблизительно 15 августа 1989 года. Согласно утверждениям, до прибытия 21 сентября 1989 года на остров Харк, Исламская Республика Иран, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-053

58. Судно "Тинесити" является танкером грузоподъемностью 44 990 тонн, зарегистрированным под флагом Сингапура. Его владелец - компания "Транспетрол керриерс пте., лтд." (Сингапур), владелец-бенефициарий - компания "Транспетрол сервисиз НВ" (Бельгия), а управляющей компанией является "Уоллем шипменеджмент, лтд." (Гонконг). Судно покинуло Новый Орлеан, Соединенные Штаты Америки, 3 июня 1987 года. Согласно утверждениям, до прибытия 17 июля 1987 года в Сан-Лоренсо, Аргентина, оно доставило нефть в Южную Африку. Владелцем груза была компания "Канадиан Пасифик" (Канада).

90-054

59. Судно "Пробо Галл" является комбинированным судном грузоподъемностью 47 980 тонн, зарегистрированным под флагом Сингапура. Его владелец - компания "Шью комбо шипс ите., лтд." (Сингапур), владелец-бенефициарий - компания "А/С Хамтор менеджмент" (Норвегия), а управляющей компанией является "Валкхендлинн" (Норвегия). Судно покинуло Констанцу, Румыния (дата неизвестна), и проследовало 5 августа 1989 года через Стамбул, Турция, а 8 августа 1989 года через Суэц, Египет. Оно совершило заход в Аден, Демократический Йемен (дата неизвестна). Согласно утверждениям, до прибытия 18 сентября 1989 года на остров Синт-Эстатиус, Нидерландские Антильские острова, оно доставляло нефть в Южную Африку.

90-055

60. Судно "Брали" является танкером грузоподъемностью 48 580 тонн, зарегистрированным под флагом Норвегии ("Интернешл реджестри"). Его владелец - компания "К/С А/С Вилл Брали" (Норвегия), владелец-бенефициарий - компания "Л.Джилл-Йоханнесен А/С" (Норвегия), а управляющей компанией является "Валкхендлинн" (Норвегия). Судно покинуло Момбасу, Кения, 29 января 1989 года. Согласно утверждениям, до прибытия 28 февраля 1989 года в Сингапур оно доставляло нефть в Южную Африку. Владельцами груза были компании "Кобил" (Кения) и "Марк Ргч энд ко. А.Г." (Швейцария).

90-056

61. Судно "Тестениттор" является комбинированным судном грузоподъемностью 116 978 тонн, зарегистрированным под флагом Кипра. Его владелец - компания "Тэнкертрейд марин, лтд." (Кипр), владелец-бенефициарий - компания "Полемброс шиппинг, лтд." (Соединенное Королевство), а управляющей компанией является "Полемброс шиппинг, лтд." (Соединенное Королевство). Судно покинуло Умм-Саид, Катар, и совершило остановку в неизвестном порту (дата неизвестна). Согласно утверждениям, до прибытия 6 апреля 1988 года в Роттердам, Нидерланды, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-057

62. Судно "Луизиана" является танкером грузоподъемностью 315 713 тонн, зарегистрированным под флагом Багамских островов. Его владелец - компания "Эгалит С.А. (Панама), владелец-бенефициарий - компания "Хаджинатерас груп" (Соединенное Королевство), а управляющей компанией является "Дорьян (Геллас) С.А." (Греция). Судно покинуло неизвестный порт в Исламской Республике Иран 8 сентября 1987 года. Согласно утверждениям, до прибытия 23 октября 1987 года на якорную стоянку Эль-Фуджайры, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-058

63. Это же судно покинуло Бахрейн 7 марта 1988 года и совершило заход в неизвестный порт (дата неизвестна). Согласно утверждениям, до прибытия 8 апреля 1988 года на якорную стоянку Эль-Фуджайры оно доставило нефть в Южную Африку.

90-089

04. Судно "Амбиа фер" является комбинированным судном грузоподъемностью 70 434 тонны, зарегистрированным под флагом Багамских островов. Его владелец - компания "Амбиа фер, инк." (Багамские острова), владелец-бенефициарий - "Лейф Хуг энд ко. А/С" (Норвегия), а управляющей компанией является "Лейф Хуг энд ко. А/С" (Норвегия). Судно покинуло Агиюс Теодорой, Грещия (дата неизвестна), и 3 октября 1989 года проследовало через Суэц, Египет. Согласно утверждениям, до прибытия 20 ноября 1989 года в Европорт, Нидерланды, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-090

05. Судно "Алки" является танкером грузоподъемностью 232 260 тонн, зарегистрированным под флагом Кипра. Его владелец - компания "Фресеа навигейшн ко., лдд." (Кипр), владелец-бенефициарий - "Саарланд шиппинг менеджмент" (Австрия), а управляющей компанией является "Саарланд шиппинг менеджмент" (Австрия). Судно покинуло Рас-Шужейр, Египет, 7 ноября 1989 года и совершило заход на терминал Зейт-Вей, Египет, 7 ноября 1989 года. Согласно утверждениям, до прибытия приблизительно 15 декабря 1988 года в Джебель-Джанну, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку. Владельцем груза была компания "Африкэн Миддл Ист петролеум" (Монако, Швейцария).

90-091

06. Это же судно покинуло Джебель-Джанну 18 июня 1988 года и 20 июня 1988 года совершило заход на остров Зурку, Объединенные Арабские Эмираты. Согласно утверждениям, до прибытия 6 сентября 1988 года в Джебель-Джанну оно доставило нефть в Южную Африку.

90-092

07. Это же судно покинуло Джебель-Джанну 6 сентября 1988 года и 8 сентября 1988 года совершило заход на терминал Фатех, Объединенные Арабские Эмираты. Согласно утверждениям, до прибытия 1 октября 1988 года в неизвестный порт оно доставило нефть в Южную Африку.

90-093

08. Указанное судно 16 декабря 1988 года покинуло Джебель-Джанну и 17 декабря 1988 года сделало остановку на острове Дас, Объединенные Арабские Эмираты. Утверждается, что оно доставило нефть в Южную Африку, после чего 20 января 1989 года стало на якорь в порту Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты.

90-094

09. "Квебек" является танкером грузоподъемностью 39 728 тонн, зарегистрированным под флагом Багамских Островов. Его владельцем является компания "Лагуна шиппинг корп." (Гибралтар), а владельцем-бенефициарием - компания "Власов групп" (Монако). Управляющей компанией является "В. Шипс" (Монако). 25 мая 1989 года танкер покинул Амстердам. Утверждается, что он доставил нефть в Южную Африку, после чего прибыл в Коломбо, Шри-Ланка. Его груз принадлежал компании "Марк Рич энд Ко. А.Г." (Швейцария).

90-065

70. "Хью Фаунтен" является комбинированным судном грузоподъемностью 78 488 тонн, зарегистрированным под флагом Багамских Островов. Его владельцем и управляющей компанией является компания "Лейф Хью энд Ко. А/С", Норвегия. 4 сентября 1989 года оно покинуло Брофйорден, Швеция, и 6 сентября 1989 года сделало остановку в Амстердаме. Утверждается, что до своего прибытия в Таррагону, Испания, оно доставило нефть в Южную Африку. Груз принадлежал компании "Интер-Медитеррейниэн петролеум" (Соединенное Королевство).

90-066

71. "Хью Фоум" является комбинированным судном грузоподъемностью 78 571 тонна, зарегистрированным под флагом Багамских Островов. Его владельцем и управляющей компанией является компания "Лейф Хью энд Ко. А/С" (Норвегия). 10 ноября 1989 года оно покинуло Амстердам. Утверждается, что оно доставило нефть в Южную Африку, после чего прибыло в Донкерк, Франция. Груз принадлежал компании "Марк Рич энд Ко. А.Г." (Швейцария).

90-067

72. Указанное судно 12 сентября 1989 года покинуло Констанцу, Румыния, и прошло 16 сентября 1989 года Стамбул, Турция, и 19 сентября 1989 года Суэц, Египет. Утверждается, что оно доставило нефть в Южную Африку, после чего 31 октября 1989 года прибыло в Зебрюгге, Бельгия.

90-068

73. "Пасифиос" является нефтеналивным танкером грузоподъемностью 246 050 тонн, зарегистрированным под флагом Кипра. Оно принадлежит компании "Гиббон шиппинг лтд." (Кипр), а его владельцем-бенефициарием является компания "Кулукундис групп" (Соединенное Королевство). Его управляющей компанией является компания "Сайпан С.С. корп./Кассос Меритайм" (Греция). Оно покинуло остров Халуль, Катар (дата неизвестна), и 15 июля 1987 года сделало остановку в порту Фатех, Объединенные Арабские Эмираты. Утверждается, что оно доставило нефть в Южную Африку, после чего ушло в неустановленный порт (дата неизвестна).

90-069

74. Указанное судно прибыло из неустановленного порта, который покинуло в неизвестную дату. Утверждается, что оно доставило нефть в Южную Африку, после чего 30 октября 1987 года прибыло в порт Ормуз, Исламская Республика Иран.

90-070

75. Указанное судно 25 октября 1988 года покинуло Рас-Шухейр, Египет, и 27 октября 1988 года сделало остановку в порту Зейт Бей, Египет. Утверждается, что оно доставило нефть в Южную Африку, после чего ушло в неустановленный порт (дата неизвестна).

90-071

76. Указанное судно покинуло неустановленный порт примерно 15 декабря 1988 года. Утверждается, что оно доставило нефть в Южную Африку, после чего убыло в неустановленный порт примерно 15 января 1989 года.

90-072

77. Указанное судно примерно 15 января 1989 года покинуло неустановленный порт. Утверждается, что оно доставило нефть в Южную Африку, после чего примерно 15 февраля 1989 года убыло в неустановленный порт.

90-073

78. Указанное судно примерно 15 февраля 1989 года покинуло неустановленный порт. Утверждается, что оно доставило нефть в Южную Африку, после чего примерно 15 марта 1989 года убыло в неустановленный порт.

90-074

79. Указанное судно примерно 15 марта 1989 года покинуло неустановленный порт. Утверждается, что оно доставило нефть в Южную Африку, после чего примерно 15 мая 1989 года убыло в неустановленный порт.

90-075

80. Указанное судно 6 июня 1989 года покинуло порт Зейт Бей и 6 июня и 9 июня 1989 года сделало остановки в неустановленных портах. Утверждается, что оно доставило нефть в Южную Африку, после чего примерно 15 июля 1989 года убыло в неустановленный порт.

90-076

81. "Бони" является танкером водоизмещением 254 681 тонна, зарегистрированным под флагом Кипра. Он принадлежит компании "Сизмблем Марин лтд." (Кипр), а его владельцем-бенефициарием является компания "Тенамарис групп" (Греция). Его управляющей компанией является "Тенамарис" (Греция). 20 февраля 1988 года оно покинуло порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, и 23 февраля 1988 года сделало остановку в неустановленном порту Исламской Республики Иран. Утверждается, что оно доставило нефть в Южную Африку, после чего 27 марта 1988 года прибыло на якорную стоянку в порт Эль-Фуджайра.

90-077

82. "Алки" является танкером грузоподъемностью 232 260 тонн, зарегистрированным под флагом Кипра. Его владельцем является компания "Фрезиа навигейшн ко., лтд." (Кипр), а компанией-бенефициарием - "Саарланд шиппинг менеджмент" (Австрия). Его управляющей компанией является "Саарланд шиппинг менеджмент" (Австрия). 2 мая 1989 года оно покинуло терминал Фатех, Объединенные Арабские Эмираты. По утверждениям, до своего возвращения в неустановленный порт 30 мая 1989 года оно доставило нефть в Южную Африку.

90-078

83. 3 августа 1989 года указанное судно покинуло Джебель-Джанну, Объединенные Арабские Эмираты, и 4 августа 1989 года сделало остановку на острове Зурку, Объединенные Арабские Эмираты. По утверждениям, до своего возвращения в неустановленный день в Кхор-Факкан, Объединенные Арабские Эмираты, и 10 сентября 1989 года на остров Зурку оно доставило нефть в Южную Африку.

90-079

84. 11 сентября 1989 года указанное судно покинуло остров Зурку и 13 сентября 1989 года сделало остановку в Мина эль-Факль, Оман. По утверждениям, до своего возвращения 17 ноября 1989 года на якорную стоянку Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-080

85. "Бриттани" является танкером грузоподъемностью 233 348 тонн, зарегистрированным под флагом Панама. Его владельцем является компания "Пайн шиппинг ко. С.А." (Панама), а компанией-бенефициарием - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). В декабре 1989 года танкер покинул Рас-Шужейр, Египет, и 10 декабря 1989 года сделал остановку в порту Зейт-Бей, Египет. По утверждениям, до своего прибытия 17 января 1990 года на остров Харк, Исламская Республика Иран, он доставил нефть в Южную Африку. Груз принадлежал компании "Эфрикен Мидл Ист петролеум" (Монако, Швейцария).

90-081

86. "Кали" является танкером грузоподъемностью 236 425 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владельцем является компания "Денеттон ко., лтд." (Либерия), а компанией-бенефициарием - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). 14 июля 1989 года танкер покинул Джебель-Джанну, Объединенные Арабские Эмираты, и 15 июля 1989 года сделал остановку в порту Фатех, Объединенные Арабские Эмираты. По утверждениям, до своего возвращения 27 августа 1989 года в Джебель-Джанну он доставил нефть в Южную Африку.

90-082

87. 13 июня 1989 года указанное судно покинуло порт Фатех. По утверждениям, до своего возвращения 13 июля 1989 года в Джебель-Джанну оно доставило нефть в Южную Африку.

90-083

88. 4 мая 1989 года указанное судно покинуло Джебель-Джанну и 5 мая 1989 года сделало остановку на острове Зурку, Объединенные Арабские Эмираты. По утверждениям, до своего возвращения 11 июня 1989 года в порт Фатех оно доставило нефть в Южную Африку.

90-084

89. "Обо Вега" является комбинированным судном грузоподъемностью 97 947 тонн, зарегистрированным под флагом Турции. Его владельцем является компания "Эрмар Дениз Тасимчилиги АС" (Турция), а компанией-бенефициарием - "Марти шиппинг энд трейдинг ко." (Турция). Управляющей компанией является "Марти шиппинг энд трейдинг ко." (Турция). Примерно 15 июня 1989 года оно покинуло Амстердам. По утверждениям, до прохождения им 18 августа 1989 года Стамбула, Турция, оно доставило нефть в Южную Африку.

90-085

90. "Гринарион" является комбинированным судном грузоподъемностью 70 247 тонн, зарегистрированным под флагом Кипра. Его владельцем является компания "Таррос шиппинг ко., лтд." (Кипр), а компанией-бенефициарием - "Талассик стимшип эйдженс инк." (Греция). Управляющей компанией является "Талассик стимшип эйдженс инк." (Греция). 5 июня 1989 года оно покинуло Амстердам. По утверждениям, до своего прибытия 25 июля 1989 в Сингапур года оно доставило нефть в Южную Африку.

90-086

91. 30 декабря 1989 года указанное судно покинуло Амстердам и 5 января 1990 года сделало остановку в порту Лас-Пальмас, Испания. По утверждениям, до своего прибытия 2 марта 1990 года в Гонконг оно доставило нефть в Южную Африку. Груз принадлежал компании "Марк Рич энд ко. А.Г." (Швейцария).

90-088

92. "Рафио" является танкером грузоподъемностью 290 271 тонну, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владельцем является компания "Рафио шиппинг корп." (Либерия), а компанией-бенефициарием - "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия). Управляющей компанией является "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия). 18 марта 1989 года оно покинуло якорную стоянку порта Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, после чего сделало остановку (дата неизвестна) в неустановленном порту. По утверждениям, до своего возвращения 5 мая 1989 года в Джидду, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку. Груз принадлежал компании "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-089

93. 27 октября 1989 года указанное судно покинуло якорную стоянку в Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты. По утверждениям, до своего прибытия 1 декабря 1989 года в неустановленный порт оно доставило нефть в Южную Африку. Груз принадлежал компании "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

90-090

94. Примерно 15 декабря 1989 года указанное судно вышло из неустановленного порта. По утверждениям, до прибытия 3 февраля 1990 года на якорную стоянку порта Эль-Фуджайра оно доставило нефть в Южную Африку. Груз принадлежал компании "Маримпекс" (Федеративная Республика Германия).

ПРИЛОЖЕНИЕ IV д/

Обзор заходов танкеров в южноафриканские порты (причины не выяснены),
сообщения о которых поступили в 1990 году

Перечисление судов в этом приложении никоим образом не подразумевает возложения ответственности на отдельные соответствующие государства или компании, находящиеся под их юрисдикцией, или вынесения суждения в отношении их. Межправительственная группа все еще проверяет полученную информацию, и она по-прежнему нуждается в сотрудничестве со стороны правительства.

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода в/	Первый южно-африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно-африканский порт в/
90-091	"Мэджик Скай"	Либерия	Рио-Гранде, Бразилия	Кейптаун	до 24 декабря 1989 года
90-095	"Эль-Омар"	Не известна	Джида, Саудовская Аравия	Кейптаун	23 сентября 1989 года
90-096	"Космас А"	Мальта	Рио-Гранде, Бразилия	Дурбан	28 октября 1989 года
90-097	"Синга Вильмона"	Багамские Острова	Маврикий, Маврикий	Дурбан	5 ноября 1989 года
90-098	"Лукор Манор"	Либерия	Святая Елена, о-в Святой Елены	Дурбан	20 октября 1989 года
90-100	"Бунга Сепанг"	Малайзия	Рио-Гранде, Бразилия	Кейптаун	после 5 сентября 1989 года
90-101	"Мэджик Меркури"	Либерия	Баия Бланка, Аргентина	Дурбан	4 сентября 1989 года
90-102	"Мэджик Меркури"	Либерия	Мапуту, Мозамбик	Дурбан	19 июня 1989 года
90-103	"Мэджик Меркури"	Либерия	Баия Бланка, Аргентина	Дурбан	19 февраля 1989 года
90-104	"Кира"	Панама	Барселона, Испания	Дурбан	9 января 1990 года
90-105	"Кира"	Панама	Роттердам, Нидерланды	Дурбан	19 ноября 1989 года
90-106	"Кира"	Панама	Мапуту, Мозамбик	Дурбан	27 июня 1989 года
90-107	"Кира"	Панама	Тенерифе, Испания	Дурбан	13 апреля 1989 года
90-108	"Кира"	Панама	Дакар, Сенегал	Ричардс-Бей	до 25 января 1989 года
90-109	"Кэмптионвенчур Л"	Либерия	Маврикий, Маврикий	Дурбан	20 апреля 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода в/	Первый южно-африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно-африканский порт с/
90-110	"Намд Вишну"	Багамские Острова	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	29 августа 1989 года
90-111	"Намд Вишну"	Багамские Острова	Коломбо, Шри-Ланка	Дурбан	после 28 июня 1989 года
90-114	"Столт Экволенс"	Либерия	Хьюстон, США	Дурбан	30 сентября 1989 года
90-116	"Столт Фэлкен"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	7 октября 1989 года
90-117	"Столт Фэлкен"	Либерия	Пазир Гуданг, Малайзия	Дурбан	21 августа 1989 года
90-118	"Столт Фэлкен"	Либерия	Эль-Джубайль, Саудовская Аравия	Дурбан	9 мая 1989 года
90-119	"Столт Оспрей"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	23 января 1989 года
90-120	"Столт Хок"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	7 августа 1989 года
90-121	"Столт Хок"	Либерия	Момбаса, Кения	Дурбан	22 июня 1989 года
90-122	"Столт Харон"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	после 9 ноября 1989 года
90-123	"Столт Кондор"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Дурбан	после 13 декабря 1989 года
90-124	"Столт Кондор"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	15 июня 1989 года
90-125	"Столт Игл"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	после 16 декабря 1989 года
90-126	"Столт Игл"	Либерия	Эль-Джубайль, Саудовская Аравия	Дурбан	27 октября 1989 года
90-127	"Столт Игл"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	21 августа 1989 года
90-128	"Столт Игл"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	3 апреля 1989 года
90-129	"Чем Пайэниер"	Панама	Рио-Гранде, Бразилия	Кейптаун	после 24 августа 1989 года
90-133	"Хассель"	Панама	Мапуту, Мозамбик	Дурбан	18 ноября 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода в/	Первый южно-африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно-африканский порт с/
90-134	"Хегг"	Панама	Роттердам, Нидерланды	Кейптаун	после 25 марта 1989 года
90-141	"Норданшер"/ "Боу-Селен"	Норвегия	Тексас-Сити, США	Дурбан	5 января 1989 года
90-150	"Ставропс Дж. Л."	Греция	Джайма Терминал, Саудовская Аравия	Фолс-Бей	2 августа 1989 года
90-151	"Столт Прайд"	Либерия	Тексас-Сити, США	Дурбан	13 марта 1989 года
90-152	"Столт Интегрити"	Либерия	Тексас-Сити, США	Дурбан	28 июня 1989 года
90-153	"Столт Спирит"	Либерия	Кьюстон, США	Кейптаун	до 19 августа 1989 года
90-154	"Столт Спирит"	Либерия	Новый Орлеан, США	Дурбан	20 апреля 1989 года
90-155	"Столт Лояли"	Либерия	Тексас-Сити, США	Кейптаун	до 26 января
90-156	"Ботани Тритон"	Панама	Бейра, Мозамбик	Дурбан	16 октября 1989 года
90-157	"Ботани Тритон"	Панама	Фримантл, Австралия	Дурбан	28 февраля 1989 года
90-161	"Афениан Олимпикс"	Кипр	Арату, Бразилия	Дурбан	18 октября 1989 года
90-162	"Афениан Ксенофон"	Кипр	Рио-де-Жанейро, Бразилия	Дурбан	11 августа 1989 года
90-165	"Маригола"	Италия	Тампа, США	Ричардс-Бей	до 29 июля 1989 года
90-166	"Маригола"	Италия	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Дурбан	8 апреля 1989 года
90-168	"Столт Экспортер"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	16 января 1989 года
90-171	"Аустангер"	Норвегия	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	23 апреля 1989 года
90-173	"Столт Луиза Пандо"	Испания	Арату, Бразилия	Дурбан	4 марта 1989 года
90-174	"Ботани Трубадур"	Панама	Бейра, Мозамбик	Дурбан	10 декабря 1989 года
90-175	"Ботани Трубадур"	Панама	Бейра, Мозамбик	Дурбан	7 июня 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода в/	Первый южно-африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно-африканский порт в/
90-176	"Ботани Трубадур"	Панама	Вейра, Мозамбик	Дурбан	3 февраля 1989 года
90-177	"Иран Вахонар"	Иран, Исламская Республика	Момбаса, Кения	Дурбан	26 марта 1989 года
90-179	"Барбаросса"	Италия	Пазир-Гуданг, Малайзия	Дурбан	24 марта 1989 года
90-181	"Ботани Трансцендент"	Панама	Фримантл, Австралия	Дурбан	31 октября 1989 года
90-182	"Ботани Трансцендент"	Панама	Вейра, Мозамбик	Дурбан	18 июня 1989 года
90-183	"Аурум"	Швеция	Роттердам, Нидерланды	Дурбан	30 августа 1989 года
90-184	"Джо Сигрес"	Нидерланды	Лас-Пальмас, Испания	Кейптаун	до 9 января 1989 года
90-185	"Джл Сигрес"	Нидерланды	Тенерифе, Испания	Кейптаун	до 27 октября 1989 года
90-186	"Джо Сигрес"	Нидерланды	Момбаса, Кения	Дурбан	30 января 1989 года
90-191	"Роксам"	Багамские Острова	Момбаса, Кения	Дурбан	29 ноября 1989 года
90-192	"Роксам"	Багамские Острова	Рио-де-Жанейро, Бразилия	Кейптаун	до 15 сентября 1989 года
90-193	"Меркантил Парати"	Бразилия	Рио-Гранде, Бразилия	Кейптаун	до 5 декабря 1989 года
90-194	"Меркантил Парати"	Бразилия	Байя-Бланка, Аргентина	Дурбан	1 мая 1989 года
90-196	"Бетула"	Норвегия	Роттердам, Нидерланды	Ричардс-Бей	после 3 февраля 1989 года
90-197	"Гого Чемсун"	Панама	Бандар Хомейн, Исламская Республика Иран	Ричардс-Бей	24 августа 1989 года
90-198	"Индю"	Германия	Момбаса, Кения	Дурбан	5 февраля 1989 года
90-200	"Глобал Масейо"	Бразилия	Маврикий, Маврикий	Ричардс-Бей	после 28 октября 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Суано	Страна регистрации	Последний известный порт захода в/	Первый южно-африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно-африканский порт в/
90-201	"Глобал Масейо"	Бразилия	Буэнос-Айрес, Аргентина	Кейптаун	до 19 октября 1989 года
90-202	"Глобал Рио"	Бразилия	Маврикий, Маврикий	Ричардс-Бей	после 24 января 1989 года
90-203	"Глобал Рио"	Бразилия	Накочев, Аргентина	Кейптаун	до 18 января 1989 года
90-205	"Стоун Сафайр"	Либерия	Пенанг, Малайзия	Дурбан	19 июня 1989 года
90-206	"Кони"	Либерия	Рожьон, Рожьон	Дурбан	12 октября 1989 года
90-207	"Кони"	Либерия	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	11 мая 1989 года
90-209	"Хлоэ II"	Панама	Туамасина, Мадагаскар	Дурбан	16 ноября 1989 года
90-210	"Атлантик Сиф"	Панама	неизвестный порт, Малайзия	Дурбан	после 29 ноября 1989 года
90-211	"Атлантик Сиф"	Панама	Накала, Мозамбик	Дурбан	17 июля 1989 года
90-212	"Теншун Мару"	Япония	Олд-Килпатрик, Соединенное Королевство	Дурбан	28 мая 1989 года
90-213	"Эмсгас"	Германия	Сантус, Бразилия	Дурбан	24 октября 1989 года
90-214	"Тенхияку"	Панама		Дурбан	18 мая 1989 года
90-215	"Тенхияку"	Панама	Момбаса, Кения	Дурбан	15 мая 1989 года
90-216	"Ледагас"	Германия	Сантус, Бразилия	Дурбан	3 августа 1989 года
90-217	"Ледагас"	Германия	Сантус, Бразилия	Дурбан	5 января 1989 года
90-218	"Джо Бревик"	Норвегия	Фримантл, Австралия	Ричардс-Бей	после 8 апреля 1989 года
90-219	"Каллуна"	Нидерланды	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Дурбан	6 января 1990 года
90-220	"Каллуна"	Нидерланды	Момбаса, Кения	Дурбан	19 октября 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода ц/	Первый южно-африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно-африканский порт ц/
90-221	"Каллуна"	Нидерланды	Сижин, Португалия	Дурбан	28 июля 1989 года
90-222	"Каллуна"	Нидерланды	Дар-ес-Салам, Объединенная Республика Танзания	Ричардс-Бей	после 10 мая 1989 года
90-223	"Каллуна"	Нидерланды	Маарикий, Маарикий	Ричардс-Бей	после 17 февраля 1989 года
90-224	"Голден Саншайн"	Панама	Абиджан, Кот-д'Ивуар	Дурбан	13 сентября 1989 года
90-225	"Столт Альянс"	Панама	Роттердам, Нидерланды	Дурбан	29 июня 1989 года
90-226	"Гразия"	Либерия	Дар-ес-Салам, Объединенная Республика Танзания	Дурбан	20 декабря 1989 года
90-227	"Гразия"	Либерия	Рио-де-Жанейро, Бразилия	Дурбан	6 октября 1989 года
90-228	"Гразия"	Либерия	Новый Орлеан, США	Дурбан	22 мая 1989 года
90-230	"Столт Краун"	Либерия	Ямбу, Саудовская Аравия	Дурбан	26 сентября 1989 года
90-231	"Афторос"	Панама	Вахрейн, Вахрейн	Салданья-Бей	после 8 июля 1989 года
90-232	"Боз Транспортер"	Багамские Острова	Гаосюн, Тайвань, провинция Китай	Ричардс-Бей	после 25 марта 1989 года
90-233	"Чемпион"	Либерия	Умм-Саид, Катар	Дурбан	24 апреля 1989 года
90-234	"Пиноук"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 24 сентября 1989 года
90-235	"Пиноук"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 23 июля 1989 года
90-236	"Марксман"	Багамские Острова	Эль-Джубайль, Саудовская Аравия	Ричардс-Бей	после 15 ноября 1989 года
90-237	"Оушэн Соарин"	Кипр	Гаосюн, Тайвань, провинция Китай	неизвестен	после 18 июля 1989 года
90-238	"Оушэн Соарин"	Кипр	Гаосюн, Тайвань, провинция Китай	неизвестен	после 7 мая 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода д/	Первый южно-африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно-африканский порт д/
90-239	"Оушен Соверин"	Кипр	Сингапур, Сингапур	неизвестен	после 14 марта 1989 года
90-240	"Оушен Соверин"	Кипр	Сингапур, Сингапур	неизвестен	после 31 декабря 1988 года
90-241	"Уорлд Дьюэлити"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 14 апреля 1989 года
90-242	"Уорлд Дьюэлити"	Либерия	Эль-Джубайль, Саудовская Аравия	Ричардс-Бей	после 23 февраля 1989 года
90-243	"Уорлд Дьюэт"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 12 июля 1989 года
90-244	"Си Командер"	Кипр	Гладстон, Австралия	неизвестен	после 6 сентября 1989 года
90-245	"Си Командер"	Кипр	Тайчжун, Тайвань, провинция Китая	неизвестен	после 11 января 1989 года
90-246	"Трейд Фортитюд"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	28 апреля 1989 года
90-247	"Пентели"	Греция	Мобил, США	Ричардс-Бей	после 24 января 1989 года
90-248	"Пентели"	Греция	Алгесирас, Испания	Салданья-Бей	после 25 марта 1989 года
90-249	"Пентели"	Греция	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 13 февраля 1989 года
90-250	"Андрос Ариес"	Греция	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 28 августа 1989 года
90-251	"Лэди Скай"	Кипр	Тубаран, Бразилия	Салданья-Бей	После 8 ноября 1989 года
90-252	"Андрос Атлас"	Греция	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	После 8 мая 1989 года
90-253	"Эльб Ор"	Либерия	Хамптон Роудс, США	Ричардс-Бей	После 4 января 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>в</u> /	Первый южно-африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно-африканский порт <u>с</u> /
90-254	"Норман Мерчант"	Норвегия	Новый Орлеан, США	Ричардс-Бей	После 26 апреля 1989 года
90-255	"Голдстар"	Неизвестна	Порт-Хедленд, Австралия	Ричардс-Бей	После 7 марта 1989 года
90-256	"Ватис"	Греция	Дас Ислам, Объединенные Арабские Эмираты	неизвестен	После 4 декабря 1989 года
90-257	"Ватис"	Греция	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	После 7 сентября 1989 года
90-258	"Кокасус Мару"	Япония	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	После 20 апреля 1989 года
90-259	"Влу Лайт"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	После 18 августа 1989 года
90-260	"Влу Лайт"	Либерия	Хамптон-Роудз, США	Ричардс-Бей	После 2 июля 1989 года
90-261	"Влу Лайт"	Либерия	Эль-Джубайль, Саудовская Аравия	Ричардс-Бей	После 1 апреля 1989 года
90-262	"Уорлд Рекавери"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	После 26 февраля 1989 года
90-263	"Хадсон-Бей 1"	Панама	Эль-Джубайль, Саудовская Аравия	Салданья-Бей	После 3 августа 1989 года
90-264	"Амбер"	Панама	Поханг, Корейская Республика	Салданья-Бей	После 21 марта 1989 года
90-265	"Амбер"	Панама	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	После 26 ноября 1988 года
90-266	"Андрос Антарес"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	После 17 июня 1989 года
90-268	"Элита"	Панама	Умм-Саид, Катар	Ричардс-Бей	После 9 февраля 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода в/	Первый южно-африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно-африканский порт в/
90-269	"Нусаши Спирит"	Панама	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	После 26 марта 1989 года
90-270	"Амазон Мару"	Япония	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	После 23 июля 1989 года
90-271	"Ханджин Ньюкасл"	Корейская Республика	Поханг, Корейская Республика	Ричардс-Бей	После 8 октября 1989 года
90-272	"Ханджин Ньюкасл"	Корейская Республика	Поханг, Корейская Республика	Ричардс-Бей	18 августа 1989 года
90-273	"Ханджин Ньюкасл"	Корейская Республика	Поханг, Корейская Республика	Ричардс-Бей	11 июня 1989 года
90-274	"Ханджин Ньюкасл"	Корейская Республика	Кванчжун, Корейская Республика	Ричардс-Бей	После 5 апреля 1989 года
90-275	"Рапана"	Остров Мэн, Соединенное Королевство	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	13 сентября 1989 года
90-276	"Рапана"	Остров Мэн, Соединенное Королевство	Сэван Айлендс, Канада	Салданья-Бей	После 16 июня 1989 года
90-278	"Оушан Монарк"	Кипр	Гаосюн, Тайвань, провинция Китая	Ричардс-Бей	После 9 апреля 1989 года
90-279	"Хидрус"	Италия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	После 27 августа 1989 года
90-280	"Джарра"	Либерия	Мидзусима, Япония	Салданья-Бей	После 1 сентября 1989 года
90-281	"Джарра"	Либерия	Гаосюн, Тайвань, провинция Китая	Салданья-Бей	После 29 апреля 1989 года
90-282	"Берг Одел"	Норвегия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	3 сентября 1989 года
90-283	"Берг Одел"	Норвегия	Коре, Япония	Ричардс-Бей	После 21 апреля 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>в</u> /	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>с</u> /
90-284	"Берг Одел"	Норвегия	Сан-Себастьян, Бразилия	Ричардс-Бей	12 февраля 1987 года
90-285	"Абант"	Турция	Искендерун, Турция	Салданыя-Бей	после 21 марта 1989 года
90-286	"Абант"	Турция	Искендерун, Турция	Салданыя-Бей	после 12 января 1989 года
90-288	"Калитан Николас"	Багамские Острова	Сингапур, Сингапур	Салданыя-Бей	14 сентября 1989 года
90-289	"Аралахо"	Гонконг	Мобил, США	Ричардс-Бей	после 12 октября 1989 года
90-290	"Аралахо"	Гонконг	Мобил, США	Ричардс-Бей	после 6 июня 1989 года
90-291	"Торшван"	Норвегия	Тубаран, Бразилия	Салданыя-Бей	после 10 июля 1989 года
90-292	"Чокто"	Гонконг	Сингапур, Сингапур	Салданыя-Бей	после 7 января 1989 года
90-293	"Талассими Ники"	Кипр	Дар-эс-Салам, Объеди- ненная Республика Танзания	Ричардс-Бей	после 23 июня 1989 года
90-294	"Оушен Кэриер"	Кипр	Сингапур, Сингапур	Салданыя-Бей	после 5 мая 1989 года
90-295	"Оушен Командер"	Кипр	Сент-Евстатиус, Нидерландские Антильские Острова	Ричардс-Бей	после 27 июля 1989 года
90-296	"Оушен Командер"	Кипр	Балтимор, США	Ричардс-Бей	после 31 октября 1989 года
90-297	"Мандан"	Гонконг	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 10 марта 1989 года
90-298	"Мандан"	Гонконг	Хамптон-Роудс, США	Ричардс-Бей	после 1 октября 1989 года
90-300	"Якр Роуз"	Норвегия	Мобил, США	Ричардс-Бей	после 27 апреля 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода в/	Первый южно-африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно-африканский порт в/
90-301	"Осло"	Италия	Аугуста, Италия	Ричардс-Бей	после 19 ноября 1989 года
90-302	"Осло"	Италия	Фос, Франция	Ричардс-Бей	после 30 августа 1989 года
90-303	"Осло"	Италия	Аугуста, Италия	Ричардс-Бей	после 2 июля 1989 года
90-304	"Осло"	Италия	Аугуста, Италия	Ричардс-Бей	после 27 апреля 1989 года
90-305	"Осло"	Италия	Специя, Италия	Ричардс-Бей	после 16 февраля 1989 года
90-306	"Оуэн Пайнмер"	Кипр	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 17 июня 1989 года
90-307	"Оуэн Пайнмер"	Кипр	Хамптон-Роудс, США	неизвестен	после 21 февраля 1989 года
90-308	"Райн Ор"	Панама	Кисарадзу, Япония	Салданья-Бей	после 16 мая 1989 года
90-309	"Берг Атен"	Норвегия	Вилланова, Филиппины	Салданья-Бей	после 18 января 1989 года
90-310	"Топаз"	Панама	Поханг, Корейская Республика	Салданья-Бей	после 15 апреля 1989 года
90-311	"Яхр Пйра"	Норвегия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 24 мая 1989 года
90-312	"Еяло"	Либерия	Фуджара Эжорадж, Объединенные Арабские Эмираты	Ричардс-Бей	после 21 сентября 1989 года
90-316	"Хэг Фонтэн"	Багамские Острова	Амстердам, Нидерланды	Ричардс-Бей	до 9 октября 1989 года
90-317	"Обо Хок"	Норвегия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 3 марта 1989 года
90-320	"Оско Сесилия"	Либерия	Таррагона, Испания	Ричардс-Бей	после 13 мая 1988 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода б/	Первый южно-африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно-африканский порт г/
90-321	"Оско Сесилия"	Либерия	Тис, Соединенное Королевство	Ричардс-Бей	после 21 марта 1988 года
90-322	"Кристина Коб"	Панама	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	16 марта 1989 года
90-324	"Йомас"	Норвегия	Роттердам, Нидерланды	Дурбан	10 сентября 1989 года
90-326	"Ветула"	Норвегия	Абиджан, Кот-д'Ивуар	Ричардс-Бей	после 27 апреля 1989 года
90-327	"Мэриголд"	Панама	Апапа/Лагос, Нигерия	Дурбан	10 мая 1989 года
90-328	"Стплт Серф"	Либерия	Рио-де-Жанейро, Бразилия	Дурбан	23 февраля 1989 года
90-329	"Норгас Вояджер"	Норвегия	Хьюстон, США	Ричардс-Бей	после 17 февраля 1989 года
90-330	"Танктрейдер I"	Панама	Абиджан, Кот-д'Ивуар	Дурбан	28 октября 1989 года
90-331	"Танктрейдер I"	Панама	Мапуту, Мозамбик	Дурбан	3 ноября 1989 года

д/ См. пункт 19 настоящего доклада. По каждому случаю просьбы о предоставлении информации пояснительного характера были направлены в постоянное представительство страны, в которой судно зарегистрировано, и страны последнего известного порта захода. Запросы, касающиеся следующих случаев, были направлены в соответствующие постоянные представительства слишком поздно, что не позволило включить ответы на них в настоящий доклад: 90-099 ("Пасификос"), 90-112 ("Кира"), 90-113 ("Столт Экселенс"), 90-178 ("Барбаросса"), 90-187 ("Аул Трейдер"), 90-199 ("Глобал Масейо"), 90-267 ("Оушен Мандарин"), 90-277 ("Оушен Мандарин"), 90-287 ("Алмаре Кварта"), 90-313 ("Джарама"), 90-332 ("Глобал Масейо"), 90-333 ("Глобал Масейо"), 90-334 ("Барбаросса"), 90-335 ("Барбаросса") и 90-336 ("Кира").

б/ Последний известный порт захода означает последний порт, о заходе в который сообщалось до первого известия о нахождении судна в южноафриканском порту, на основании сообщений из источников информации, доступных мажоритарной группе. Включение этой информации не подразумевает того, что любая партия нефти, которая, возможно, была поставлена в Южную Африку, в этих случаях была обязательно загружена в данном порту.

г/ В случаях, когда дата первого захода в южноафриканский порт неизвестна, приводится дата предыдущего захода или последующего захода, в зависимости от того, какой из них был ближе по сроку к этому моменту, и при этом используются предлоги соответственно "после" или "до".

91-03134 (R5N)1263