

UN LIBRARY

FEB 14 1980

UN/SA COLLECTION

تقرير

الفريق الحكومي الدولي
لرصد توريد ونقل النفط
والمنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا

الجمعية العامة

الوثائق الرسمية : الدورة الرابعة والأربعون

الملحق رقم ٤٤ (A/44/44)



الأمم المتحدة

تقرير
الفريق الحكومي الدولي
لرصد توريد ونقل النفط
والمنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا

الجمعية العامة

الوثائق الرسمية : الدورة الرابعة والأربعون
الملحق رقم ٤٤ (A/44/44)



الأمم المتحدة

نيويورك ، ١٩٩٠

ملاحظة

تتألف رموز وشائق الأمم المتحدة من
حروف وأرقام . ويعني إيراد أحد هذه
الرموز الإحالة الى إحدى وشائق الأمم
المتحدة .

وقد قدمت هذه الوثيقة أيضا إلى
مجلس الأمن تحت الرمز S/20926 .



[الأصل : بالانكليزية]
[١٠ كانون الثاني/يناير ١٩٩٠]

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>
د	رسالة الإحالة
١	أولا - مقدمة ١٤- ١
	ثانيا - جلسات الاستماع المتعلقة بحظر النفط المفروض على
٦	جنوب افريقيا ٣٦-١٥
	ثالثا - التدابير التشريعية وغيرها لتنفيذ الحظر النفطي ضد
١١	جنوب افريقيا ٣٣-٢٧
١٣	رابعاً - حالات فردية من الانتهاكات المدعى بوقوعها ٣٨-٣٣
١٥	خامساً - رصد الزيارات للموانئ في جنوب افريقيا ٤٥-٣٩
	سادساً - الاستثمارات الاجنبية في صناعة النفط في جنوب افريقيا ،
١٧	ونقل التكنولوجيا ودور شركات النفط ٥١-٤٦
١٩	سابعاً - الاستنتاجات والتوصيات ٦٤-٥٢
١٩	ألف - الاستنتاجات ٦٠-٥٢
٢١	باء - التوصيات ٦٤-٦١

المرفقات

	الأول - ألف - السفن والشركات التي ذُكر في عام ١٩٨٧ أنها اشتركت في
٢٤	توريد النفط إلى جنوب افريقيا
	باء - المراسلات المتبادلة بين الحكومات والفريق الحكومي الدولي
٢٧	بشأن الحالات المُبلغ عنها في عام ١٩٨٧
	الثاني - ألف - السفن والشركات التي ذُكر في عام ١٩٨٨ أنها اشتركت في توريد
٣٠	النفط إلى جنوب افريقيا
	باء - المراسلات المتبادلة بين الحكومات والفريق الحكومي الدولي
٣٥	بشأن القضايا المُبلغ عنها في عام ١٩٨٨
٣٩	الثالث - موجز لحالات الادعاء بوقوع مخالفات المُبلغ عنها في عام ١٩٨٩

رسالة الإحالة

٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٩

صاحب السعادة ،

يشرفني أن أحيل رفقا ، بموجب الفقرة ٥ من قرار الجمعية العامة ٥٠/٤٣ يـاء المؤرخ في ٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٨ ، تقرير الفريق الحكومي الدولي لرصد توريد ونقل النفط والمنتجات النفطية إلى جنوب أفريقيا ، الذي اعتمد بالاجماع في ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٩ .

وأود باسم الفريق أن أطلب إصدار هذا التقرير بوصفه وثيقة من وثائق الجمعية العامة ومن وثائق مجلس الأمن .

وتفضلوا ، يا صاحب السعادة ، بقبول فائق احترامي .

(توقيع) نبيلة الملا

الرئيس بالنيابة

للفريق الحكومي الدولي لرصد
توريد ونقل النفط والمنتجات
النفطية إلى جنوب أفريقيا

صاحب السعادة

السيد خافيير بيريز دي كوييار

الأمين العام

الأمم المتحدة

٩٠/٥٣٨٠٢

١ - أنشأت الجمعية العامة بموجب قرارها (٣٥/٤١) واو المؤرخ في ١٠ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٦ ، الفريق الحكومي الدولي لرصد توريد ونقل النفط والمنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا . وتجددت ولاية الفريق مرتين ، كانت آخرها بقرار الجمعية ٥٠/٤٣ ياء المؤرخ في ٥ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٨ . ويتألف الفريق الحكومي الدولي من الدول الاعضاء التالية : اندونيسيا ، والجزائر ، وجمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية ، وجمهورية تنزانيا المتحدة ، والجمهورية الديمقراطية الالمانية ، وكوبا ، والكويت ، والنرويج ، ونيجريا ، ونيكاراغوا ، ونيوزيلندا . وقام الفريق الحكومي الدولي في أول جلسة له عقدها في السنة الحالية بإعادة انتخاب السيد توم - ايريك فرالسن (النرويج) رئيسا ، والآنسة نبيلة الملا (الكويت) نائبة للرئيس والسيد ويلبرت ك. تشاغولا (جمهورية تنزانيا المتحدة) مقررا .

٢ - ويواصل ممثلو حركتي التحرير في جنوب افريقيا ، وهما المؤتمر الوطني الافريقي لجنوب افريقيا ومؤتمر الوجدويين الافريقيين لآزانيا ، حضور اجتماعات الفريق الحكومي الدولي بصفة مراقبين . كما أن الفريق الحكومي الدولي سعى منذ إنشائه إلى التعاون الوثيق مع منظمة الوحدة الافريقية وغيرها من المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية .

٣ - ومنذ أن قدم الفريق الحكومي الدولي تقريره إلى الجمعية العامة في دورتها الثالثة والاربعين^(١) ، استمر في رصد توريد ونقل النفط والمنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا . وواصل الفريق اتصالاته بالحكومات والمنظمات المعنية . ونظر في المعلومات التي تلقاها بشأن الادعاء بحدوث انتهاكات محددة ، فضلا عن المعلومات المتعلقة بالانشطة التجارية والبحرية التي لها علاقة بإمكانية توريد النفط والمنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا . وأولى الفريق عناية خاصة للقضايا التي توفر فيها الملايسات أدلة قوية على إمكانية حدوث انتهاكات للحظر النفطي المفروض ضد جنوب افريقيا ، من ناحية عن طريق استقاء التفاصيل التوضيحية من الحكومات التي يبدو أن بوسعها توفير معلومات رئيسية عن كل قضية بعينها ، ومن ناحية أخرى عن طريق البحوث التي يجريها الفريق بنفسه . وسعى الفريق ، عن طريق جلسات الاستماع العلنية التي عقدها في نيسان/ابريل ١٩٨٩ ، إلى جمع الخبراء وصانعي القرارات وفئات الدعم ذات الصلة في الكفاح ضد الفصل العنصري من أجل تبادل المعلومات فيما بينهم ، واطلاع الفريق الحكومي الدولي على ما لهم من خبرات عملية خاصة ، وزيادة الوعي العام بالقضية . وواصل الفريق الحكومي الدولي زيادة قاعدة بياناته بالمعلومات ذات الصلة ،

مما سيزيد قدراته على الرمد العالمي لجميع جوانب الحظر النفطي المفروض ضد جنوب افريقيا . وقد مكنت هذه العملية الفريق الحكومي الدولي بالفعل من تناول عدد أكبر من الحالات وتحقيق ذلك على نحو أسرع . وقد اعتمد الفريق الحكومي الدولي هذا التقرير في ٢٦ تشرين الأول/ اكتوبر ١٩٨٩ .

٤ - لقد شهدت السنة الماضية تطورات مشجعة ، ويؤمل في أن تكون حاسمة في إيجاد حل لقضية استقلال ناميبيا . ويرحب الفريق بهذه التطورات ويعرب عن أمله في أن تؤدي إلى تحقيق الاستقلال التام لناميبيا على وجه السرعة . بيد أن الفريق الحكومي الدولي يؤكد ، مرة أخرى ، رأيه أن في هذه التطورات لم تخفف على الاطلاق من الطابع الحقيقي لنظام الفصل العنصري ، الذي يثمسك به نظام حكم عقد العزم بصورة متعننة على قمع جميع أشكال معارضة ممارساته المستمرة . ولذلك فإن الولاية الاساسية التي أُسندت إلى الفريق الحكومي الدولي ، والتي تتمثل في ممارسة ضغط سلمي ولكن حاسم على نظام بريتوريا للمساعدة على القضاء على الفصل العنصري عن طريق فرض حظر نفطي فعال ، لاتزال تحتفظ بأهميتها التي لا يمكن إنكارها .

٥ - وقد علق المجتمع الدولي أهمية خاصة على فرض حظر نفطي على جنوب افريقيا بسبب اعتماد بريتوريا اعتمادا كاملا تقريبا على المصادر الخارجية للحصول على النفط وعلى عون من الخارج من أجل شراء ونقل احتياجاتها من النفط . وقد أوجزت تقارير الفريق الحكومي الدولي السنوية السابقة نقاط القوة ونقاط الضعف الرئيسية للحظر النفطي . وتشير بعض الاتجاهات التي ازدادت وضوحا خلال السنة الماضية ، إلى أن جنوب افريقيا ستواجه صعوبات متزايدة في تفادي الحظر النفطي ، بينما يتعذر تقييم الاتجاهات الأخرى بسهولة من حيث أهميتها في النهاية بالنسبة للقضية . وعلى أية حال ، لابد من ذكر هذه الاتجاهات الأخيرة وتحليلها لتسهيل قيام الفريق الحكومي الدولي والمنظمات الأخرى في المجتمع الدولي والحكومات الوطنية بوضع اطار لاستراتيجيات حظر نفطي فعال .

٦ - وقد أدى توقف الأعمال العدائية في منطقة الخليج إلى عودة الممارسات العادية للنقل البحري في تلك المنطقة وسهّل مهمة الفريق الحكومي الدولي في مجال رصد حركة شحن ناقلات النفط . وعادت منظمات منتجي النفط إلى تحقيق درجة أكبر من دقة الرصد في الجهود التي تبذلها لتطبيق نظام حصص الانتاج ، الامر الذي يؤدي إلى تخفيض كمية النفط "غير الرسمي" المتدفق إلى السوق العالمي . وسيترتب على التحسن الطفيف في

حالة الطلب/العرض لصالح المنتجين الأثر نفسه . وسيميل الاتجاهان إلى إنقاص كمية النفط المتاحة لجنوب افريقيا وزيادة الكلفة التي تتكبدها جنوب افريقيا للحصول على ما هو متاح من النفط . وقد أظهرت الخبرة السابقة أنه ، عندما ترتفع أسعار النفط ، ترتفع العلاوة التي تدفعها جنوب افريقيا لشراء النفط سرا ، ارتفاعا أكبر .

٧ - وبالإضافة إلى ذلك ، تطورت الممارسات السوقية الجديدة المتعلقة ببيع النفط الخام بصورة تحد من كمية النفط التي يتم تداولها عن طريق أسواق الصفقات النقدية . وبما أن جنوب افريقيا تحمل على معظم نفطها من أسواق الصفقات النقدية ، سيؤدي هذا التخفيض إلى تزايد نقص مصادر النفط المتاحة التي يمكن أن تشتري منها امداداتها . وفي هذا الصدد ، يلاحظ الفريق الحكومي الدولي مع الارتياح أن حكومة سنغافورة أعلنت في ١٥ أيلول/سبتمبر ١٩٨٩ عن اتخاذها تدابير تحظر صادرات النفط والمنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا ، وتحظر كذلك نقل تلك السلع على السفن المسجلة في سنغافورة . ويتوقع أن يكون لهذه التدابير أثر سلبي قوي على عمليات جنوب افريقيا السرية لشراء الامدادات النفطية ونقلها .

٨ - وللتهرب من الحظر النفطي ، استعانت بريتوريا على نطاق واسع بعدد من تجار النفط المستقلين الذين برزوا في أسواق النفط الدولية في أوائل الثمانينات . بيد أن عدد هؤلاء التجار أخذ الآن في الانخفاض فيما أخذت تتولى مهامهم إلى حد معين ثلاثة أنواع جديدة من قوى السوق وهي : شركات النفط ، وشركات السمرة المؤسسية ، والبيوتات التجارية الكبرى ، ولجميعها الآن ادارات وموظفون موزعون بصورة دائمة في ميدان تجارة النفط . وليس من الواضح بالدرجة ذاتها ما إذا كان هذا الاتجاه هو في صالح جنوب افريقيا أو في غير صالحها ، ولكن الاستراتيجيات المرنة تقتضي الاحاطة بذلك .

٩ - وعلى المدى الأطول ، سيحوّل ما يسمى "بتكامل أنشطة الإنتاج والتسويق" لمنتجي النفط الرئيسيين بعض الانتاج والسيطرة على المنتجات النفطية إلى البلدان المنتجة التي حظرت بالفعل صادراتها إلى جنوب افريقيا . وعلى أية حال ، يرى الفريق الحكومي الدولي أن اتباع نهج شامل في مهامه يقتضي أيضا أن يوجه عنايته إلى مسألة المنتجات النفطية . والاتجاه الأخير الذي ينبغي ملاحظته هو الاتجاه نحو نقل حصة متزايدة من نفط الشرق الأوسط إلى أوروبا عن طريق خطوط الانابيب التي تنتهي في موانئ البحر الأبيض المتوسط . وسيؤدي هذا إلى حدوث هبوط مقابل في حركة الناقلات التي تمر بالطرف الجنوبي لافريقيا .

١٠ - ومن المتوقع انه لا يمكن للظروف المتغيرة في صناعة النقل البحري إلا أن تعمل ضد مصلحة جنوب افريقيا . ذلك أن الإزالة التدريجية لطنية الناقلات الفائضة ، وإعادة تشييت أسعار الشحن ، والعودة الهامشية لشركات النفط الرئيسية إلى سوق ناقلات النفط سيجعل من الأصعب على برييتوريا أن تجد شركات نقل راغبة في التحايل على الحظر .

١١ - ويعتقد الفريق الحكومي الدولي انه يرصد حاليا الغالبية من جميع شحنات النفط أو المنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا التي تتم انتهاكا للحظر النفطي . ويأمل الفريق في أن يتمكن من زيادة معدل كشفه لهذه الانتهاكات . وإلى جانب استمرار بذل الجهود لتنسيق تبادل المعلومات بشأن الانتهاكات ، والشفرات التي تؤدي إليها ، فضلا عن التوصيات العلاجية للتصدي للانتهاكات ، ينبغي أن يكون الفريق الحكومي الدولي في وضع يسمح له بأن يقلل إلى حد أبعد من الخيارات المفتوحة أمام نظام الحكم القائم على نظام الفصل العنصري في هذا المضمار .

١٢ - وفي أدائه لولايته ، يقوم الفريق الحكومي الدولي بنفسه بجمع المعلومات ذات الصلة . وقد استمع خلال السنة الماضية إلى قدر كبير من شهادات الخبراء بشأن مشتريات جنوب افريقيا من النفط . وعليه فقد غدا الفريق الحكومي الدولي في وضع أفضل لتقديم مجمل للتدابير المستخدمة وأحجام الكميات المشتراة .

١٣ - ويُقدَّر أن حوالي ٨٠ في المائة من النفط الذي تستورده جنوب افريقيا يسلم في شكل خام بالناقلات . وعلى الرغم من أن معظم الناقلات عبأت شحناتها في البلدان المنتجة أو المصدرة ، فإن الصلة بين المنتج أو المصدر الأصلي والمستهلك النهائي تميل إلى أن تحجب في بعض الحالات ، إن لم يتم التستر عليها تماما . ومن الواضح أن الاستراتيجية المستخدمة في ذلك تتمثل في نقل النفط إلى جنوب افريقيا في أكبر ناقلات ممكنة وبشروط في غاية السرية . والتكتيكات المستخدمة للحفاظ على سرية هوية السفن ووجهتها صارمة . وقدمت ، خلال السنة الماضية ، أدلة من عدة مصادر تؤكد أن هذه الناقلات تحجم عادة عن استخدام اشارات النداء باللاسلكي الخاصة بها عند اقترابها من جنوب افريقيا وتخفي هويتها بتغطية اسم السفينة أو طلائه . وبالإضافة إلى ذلك ، تفرغ هذه الناقلات شحناتها في مراسي بحرية بعيدة بعض الشيء عن الشاطئ حيث لا يمكن ملاحظتها من اليابسة بسهولة . وفي الواقع ، كانت ترد على مر السنين تقارير مستمرة عن تنفيذ عمليات إعادة شحن في أعالي البحار . وتبذل سلطات جنوب افريقيا ، أيضا ، قصارى جهدها لمنع وصول أخبار هذه الرحلات إلى علم مؤسسات جمع المعلومات التجارية فسي صناعة النقل البحري . وفي الماضي ، كان يتم اكتشاف معظم عمليات تسليم النفط هذه عن طريق التناقضات في جداول رحلات السفن .

١٤ - والنسبة الباقية التي تبلغ ٢٠ في المائة من النفط الذي تستورده جنوب افريقيا تدخل مياه جنوب افريقيا إما في شكل منتجات نفطية مصفاة مشحونة في سفن ذات حمولات أصغر بكثير أو في شكل نفط خام مشحون في ناقلات متوسطة الحجم أو سفن متعددة الأغراض متجهة إلى خليج سالدانيا أو خليج ريتشارد بفرض أخذ شحنات الخامات المعدنية المصدرة . وفي الحالة الأخيرة ، يمكن أن تقوم السفن بتفريغ حمولتها من النفط عند المرسى البعيد عن الشاطئ خارج ميناء ديربن قبل الدخول إلى خليج ريتشارد . وفي هذه الحالات إما أن يكون الاحتفاظ بسرية عمليات الشحن أكثر صعوبة ، أو أن تكون سلطات جنوب افريقيا أقل اهتماما بالاحتفاظ بالسرية ، وكثير من الرحلات معروفة لدى الجميع في أوساط صناعة النقل البحري الدولي . ويبدو أيضا أن هذه الشحنات تأتي من مصادر متنوعة أكثر بكثير ، سواء من الناحية الجغرافية أو من الناحية الوظيفية . ومن المحتمل في هذا الصدد أن تكون سلطات بريتوريا تعتمد إلى اتباع تكتيك يتسم بـ "التنوع" أو "التشتيت" للاقلال من اعتمادها على مصادر البلدان المنتجة مباشرة . وهي تفعل ذلك بالحصول على النفط من الموانئ الرئيسية المخصصة لتداول النفط أو لتصدير النفط بدلا من استيراده من الجهات المصدرة . ويبدو ، بالإضافة إلى ذلك ، أنها تستخدم إلى أقصى حد ممكن الموانئ ذات المرافق الحرة ، أو مناطق التصدير أو المرافق البحرية الأخرى . وبهذه الطريقة تصبح الصلة بين المنتج أو المصدر الأصلي والمستهلك النهائي مشوشة ، على نحو ما ذكر فيما يتعلق بالنفط الخام . وفي كلتا الحالتين يمكن تحقيق الغرض نفسه عن طريق بيع الشحنة وإعادة بيعها عدة مرات ، ليجرى تداولها بين أيدي كثيرة قبل أن تذهب في النهاية إلى جنوب افريقيا .

شانيا - جلسات الاستماع المتعلقة بحظر النفط
المفروض على جنوب افريقيا

١٥ - عهدت الجمعية العامة في قرارها ٥٠/٤٢ بيا ، الى الفريق الحكومي الدولي بان يعقد بالتعاون مع اللجنة الخاصة لمناهضة الفصل العنصري جلسات استماع بشأن هذا الموضوع . وأنشئت فرقة عمل برئاسة الانسة نبيلة الملا (الكويت) تكونت من ممثلين لاندونيسيا ، وبيرو ، وجمهورية اوكرانيا الاشتراكية السوفياتية ، والجمهورية الديمقراطية الالمانية ، وغانا بوصفه نائبا للرئيس ، والنرويج ونيجيريا ، واضطلعت بمسؤولية تنظيم جلسات الاستماع . كما قامت فرقة العمل بترتيب الدعاية المناسبة وتوفير المواد المحتوية على المعلومات الاساسية المستخدمة في جلسات الاستماع .

١٦ - وبناء على طلب فرقة العمل قام السيد بول كونلون بإعداد ورقة معلومات أساسية صدرت بوصفها الوثيقة A/AC.234/4 . واستعرض السيد كونلون في تلك الورقة الحالة داخل صناعتي إنتاج النفط ونقله على الصعيد الدولي ، من حيث علاقتها بشراء جنوب افريقيا للنفط ، وتبع تطور قطاع الطاقة في جنوب افريقيا ، ولا سيما في السنوات الخمس عشرة الأخيرة التي تلت بدء فرض البلدان المنتجة للنفط الحظر النفطي على ذلك البلد . وقد ضمنها موجزا لتاريخ الحظر النفطي وأبرز بعض المسائل القانونية التي ينطوي عليها . وقدم وصفا موجزا لموانع جنوب افريقيا ، ومعامل تكرير النفط فيها ، وخطوط أنابيبها ، ومرافق التخزين ، ومصانع الوقود الاصطناعي ، وذلك فضلا عن مناقشة مختلف تقديرات استهلاكها للوقود النفطي . وأعدت وحدة الخرائط التابعة لادارة شؤون المؤتمرات بالامانة العامة ، مستخدمة المعلومات الواردة في الوثيقة A/AC.234/3 ، خريطة (رقم ٢٥٤٢) بعنوان "الهيكل الاساسي للوقود النفطي في جنوب افريقيا" أُرفعت بالوثيقة المذكورة . ووزعت الخريطة أيضا في جلسات الاستماع وكانت هذه أول مرة منذ أكثر من عقد من السنين ترسم فيها خطوط أنابيب جنوب افريقيا ومرافق تخزينها في وثيقة متاحة للجمهور .

١٧ - وقد اجتمعت هيئة جلسات الاستماع في ١٢ نيسان/ابريل ١٩٨٩ قبل افتتاح جلسات الاستماع وانتخبت السيد عبد العزيز الوثاري ، الامين العام لمنظمة البلدان العربية المصدرة للنفط رئيسا لها ، والسيد بيتر دنغجي زوزي ، الممثل الدائم لزامبيا لدى الأمم المتحدة ، نائبا للرئيس ، والسيد أويستين ميلاند ، المستشار السياسي لوزيير خارجية النرويج ، مقررا . وتكونت الهيئة علاوة على ذلك من السيد سولومون غومييز ، موظف الشؤون السياسية الخاصة في منظمة الوحدة الافريقية ؛ والسيد سهيل ناصر ، مستشار وزير النفط في الكويت ؛ والسيد بيوري ج. سمسونوف ، مدير شركة والنفط التابعة لرابطة سويوز نفتيك سبورت للتجارة الخارجية لجميع الاتحاد والتابعة لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ؛ والسيد البرتو فاليرو ، مدير الشؤون الدولية

في وزارة الطاقة والمناجم في فنزويلا . وانضم السيد توم إريك فيرالسن (النرويج) رئيس الفريق الحكومي الدولي والسيد جوزيف ن. غاربا (نيجيريا) رئيس اللجنة الخاصة ، الى عضوية الهيئة بحكم منصبيهما .

١٨ - وعُقدت جلسات الاستماع برئاسة السيد الوتاري في ١٢ و ١٣ نيسان/ابريل ١٩٨٩ في مقر الأمم المتحدة بنيويورك . ومثل أمام الهيئة الشهود التالية أسماؤهم : السيد باللو جوردان ، عضو اللجنة التنفيذية الوطنية للمؤتمر الوطني الافريقي ؛ والسيد أحمد غورا ابراهيم ، أمين الشؤون الخارجية لحزب الوجدويين الافريقيين لآزانيا ؛ والسيد كالفن ماكفالنغ والسيد رود كرومتون ، الرئيس والامين العام ، على التوالي ، لنقابة العمال الكيميائيين في جنوب افريقيا ؛ والسيد مانيني ساميلا من نقابة العمال الكيميائيين في جنوب افريقيا ؛ والسيد ياب وولدنبورب ، مدير مكتب بحوث الشحن البحري في أمستردام ، هولندا ؛ والسيد بيتر سلويتز من رابطة برلمانيي أوروبا الغربية لمناهضة الفصل العنصري ؛ والسيدة دونا كاتزن ، مديرة المركز المشترك بين الديانات والمعني بمسؤولية الشركات في نيويورك ؛ والسيد دايفيد كرين ، ممثل "امبارغو" ، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية ؛ والسيد مارتن بيلي ، صحيفة الاوبزيرفر (لندن) ؛ والسيد برنارد ريفرن ، اخصائي اقتصادي ، نيويورك ؛ والسيد كينيث زين ، نائب مدير النقابة المتحدة لعمال المناجم في أمريكا ، واشنطن العاصمة ؛ والسيد ريتشارد نايت ، اللجنة الامريكية المعنية بافريقيا ، نيويورك ؛ والبروفيسور ريتشارد ليليش ، جامعة فرجينيا في شارلوتسفيل ، فرجينيا ؛ والسيدة كيت فرودريشر ، اللجنة العمالية لمناهضة الفصل العنصري ، نيويورك ؛ والبروفيسور باشكر فاشي من كلية هامبشاير .

١٩ - وتدل المعلومات المتعمقة التي تجمعت من أقوال الشهود على أن جنوب افريقيا تستهلك في اليوم الواحد ما يقدر بـ ٢٨٠ ٠٠٠ برميل من المنتجات النفطية ، لا يمكن انتاج سوى ٢٠ في المائة منها من ممانع تحويل الفحم المحلية ، ويوفر الباقي من المنتجات المستوردة . ووصف الشهود إجراءات تفريغ النفط في موانئ جنوب افريقيا . وتبين من ذلك أن هذه الاجراءات تشمل إخفاء هوية ناقلات النفط عند دخولها مياه جنوب افريقيا . واسترعى الشهود الانتباه أيضا الى "عمليات نقل النفط إلى سفن مجهولة الهوية" في أعالي البحار . وقد حظيت عملية انتهاك هامة هي قضية "المارتيزرزا" ، التي تناولها الفريق الحكومي الدولي في عام ١٩٨٨^(٢) ، بتحليل مفصل لما توفره من نظرة شاقبة فيما يتعلق بالممارسات المتبعة في المجاري المائية وممارسات التحايل التي أطلقت عليها عبارة "المطاردة الورقية" .

٢٠ - وتكررت إفادات مؤداهها أن التدابير التشريعية المعتمدة في بعض البلدان غير كافية وغير موجودة في بلدان أخرى . وقيل إن عددا من الدول الرئيسية المصدرة للنفط ، التي حظرت تصدير النفط الى جنوب افريقيا ، لم تسن أية تشريعات قانونية مستقاة لتحقيق هذه الغاية . واقترح أحد الشهود أن ينظر الفريق الحكومي الدولي في أمر وضع قانون نموذجي بشأن هذا الموضوع . وثمة مجال رئيسي آخر للتهرب من الحظر تحدث عنه عدة شهود هو أن التدابير الوطنية التي تحظر توريد النفط الى جنوب افريقيا لا تشمل غالبا المرافق البعيدة عن الشواطئ أو الفروع الموجودة في بلدان شالثة . وفيما يتعلق بحالة الـ "المارتيرزا" ، ذكر أن تشريع الحظر النفطي في البلد المصدر لم يوفر قيودا فعالة على قيام طرف ثالث بشحن النفط الى جنوب افريقيا . وأوصى أحد الشهود على وجه التحديد بأن توسع الجمعية العامة نطاق النداء الى الدول بشأن حظر امدادات النفط الى جنوب افريقيا بحيث يشمل الفروع الاجنبية للشركات التي توجد مقرها في نطاق ولايات تلك الدول .

٢١ - ومالت أقوال الشهود في غالبيتهم العظمى نحو الرأي الذي مؤداه أن الشركات عبر الوطنية ، ولا سيما شركات النفط الرئيسية ، عاوت في امداد جنوب افريقيا بالنفط وإن كانت العلاقة الدقيقة بين الشركات عبر الوطنية وشحنات النفط غير واضحة . ووصف شهود آخرون الاجراءات المتخذة من جانب الجماعات المناهضة للفصل العنصري لاقناع شركات النفط الرئيسية بالعدول عن البقاء في جنوب افريقيا ، كما وصفوا النجاح المتزايد الذي حظيت به هذه الاجراءات في أغلب الاحيان إما بالتهديد باتخاذ اجراءات لمقاطعة فروعها أو باتخاذ هذه الاجراءات بالفعل .

٢٢ - وأوجزت هيئة جلسات الاستماع أقوال الشهود الذين استمعت اليهم في تقريرها الذي قدمته الى الفريق الحكومي الدولي والى اللجنة الخاصة لمناهضة الفصل العنصري (A/44/279-S/20634 ، المرفق) . وأكدت الشهادات ، في غالبيتها العظمى ، ضعف نظام الحكم في جنوب افريقيا في مواجهة الحظر النفطي وحثت على إعطاء الحظر النفطي الاولوية وعلى أن يعتمد مجلس الأمن فرض حظر نفطي الزامي . وتحدث عدد كبير من الشهود ، علاوة على ذلك ، عن الافتقار الى التدابير اللازمة في هذا المضمار من جانب الدول التي تقوم بانتاج النفط وشحنه ومناولته ، وعن الافتقار الى التنسيق والتعاون في هذا الشأن . ورأوا أن فقدان التدابير التشريعية أو عدم كفايتها قد حرم الحظر النفطي من ركيزة يستند اليها لإنفاذ الحظر الناجح والرمد الفعال . وشملت طرق الانفاذ التي نوقشت اتخاذ الاجراءات الجنائية ضد كل منتهك وادراج اسمه في القوائم السوداء ، وفرض جزاءات تعاقبية وزيادة فضح الانتهاكات .

٢٣ - وكُرس قدر كبير من الاهتمام لمسألة مراقبة جهة المقصد ، وذلك بصفة خاصة عن طريق مراقبة شهادات التفريغ ، وظهر من أقوال الشهود وجود شعور عام بأن رصد وثائق مراقبة جهة المقصد هذه والتحقق منها لم يكن دقيقا . وكان هناك أيضا توافق آراء عام بشأن استصواب زيادة التعاون والتنسيق بين جميع الأطراف المعنية ، بما فيها الفريق الحكومي الدولي ، والحكومات الوطنية ، والمنظمات الدولية ذات الصلة . وبينما أعرب الشهود عن تقديرهم الكبير للإجراءات المتخذة من جانب منظمة البلدان العربية المصدرة للنفط ، فستبذل جهود لتحقيق تعاون أوثق بينها وبين الفريق الحكومي الدولي . وسيعى الفريق أيضا الى إبراز أهمية الحظر النفطي أثناء اتصالاته مع منظمة البلدان المصدرة للنفط (أوبك) .

٢٤ - وأبرز الشهود دور الشركات عبر الوطنية بما فيها شركات النفط الرئيسية . وشددوا بصفة خاصة على أهمية تأثير المساهمات الخارجية في قدرة نظام الفصل العنصري على احتمال الحظر النفطي والافلات منه ، وذكروا في هذا الصدد المساهمات التي تقدمها الشركات عبر الوطنية الأجنبية في مجالات نقل التكنولوجيا ، التي تتسم بأهمية حيوية في صناعة النفط والصناعات الكيماوية ، وكذلك في مجال التمويل ودعم التجارة . وفي السياق الأخير ، اقترحوا أن يقوم الفريق الحكومي الدولي بدراسة التناقضات الممكنة مع المعايير القانونية في اتفاقات الائتمان والتأمين الناشئة عن الظروف التي كان يجري في ظلها تسليم النفط الى جنوب افريقيا بطريقة تشكل انتهاكا للحظر النفطي ولقيود التصدير المفروضة من جانب البلدان المصدرة للنفط .

٢٥ - وضمت الهيئة تقريرها سبعة استنتاجات هي : أن اعتماد مجلس الأمن لحظر نفطي وفقا لاحكام الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة سيكون أنسب وسيلة لاستكمال الحظر الالزامي على توريد الاسلحة القائم بالفعل ؛ وأن جنوب افريقيا تعتمد بشدة على النفط المستورد وأن الحظر النفطي الطوعي كبد جنوب افريقيا تكلفة باهظة ؛ وأن من شأن فرض حظر نفطي فعال أن يزييد من الضغط على جنوب افريقيا زيادة كبيرة ؛ وأنه ريشما يتم اعتماد جزاءات الزامية ، ينبغي بذل الجهود على الأعدة الوطنية والاقليمية والمتعددة الأطراف لدعم الحظر النفطي وجعله أكثر فعالية ؛ وأن النهج الشامل المتعلق بالحظر النفطي لا بد أن يشمل توريد وشحن ومناولة صادرات النفط الى جنوب افريقيا فضلا عن حظر توفير رأس المال اللازم لصناعة النفط في جنوب افريقيا . وطالبت الهيئة بسن تشريعات محددة وتفصيلية كأساس لتنفيذ الحظر النفطي على نحو منسق وفعال ، ورحبت بالنتائج التي حققها الفريق الحكومي الدولي وغيره من المنظمات .

٣٦ - وقدمت الهيئة ست توصيات هي : أن يستند مجلس الامن الى احكام الفصل السابع من الميثاق ويفرض على أساسها حظرا نفطيا الزاميا على جنوب افريقيا ؛ وأن تعتمد جميع الدول ولا سيما الدول التي تقوم بتصدير أو شحن أو مناولة النفط تدابير تشريعية أو ما يشابهها لتحقيق الغاية نفسها ، وأن يضطلع الفريق الحكومي الدولي بدراسة للتشريعات القائمة بغية تحقيق قدر أكبر من الاتساق فيما بينها ؛ وأن تقوم الدول (أ) باتخاذ خطوات لضمان تطبيق تدابير تقييد جهة المقصد ، ولا سيما المراعاة الدقيقة لشهادات التفريغ ؛ (ب) وأن تعزز تدابير إعمال قيود الحظر عن طريق اتخاذ تدابير جزائية ضد المنتهكين ؛ (ج) وأن تتعاون فيما بينها ، ضمن المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات الدولية وأن تمد يد التعاون التام الى الفريق الحكومي الدولي ؛ (د) وأن تنشر أنباء الانتهاكات وأنباء مقاضاتها بنجاح .

شالسا - التدابير التشريعية وغيرها لتنفيذ الحظر

النفطي ضد جنوب افريقيا

٢٧ - نظرا لالتزام الفريق الحكومي الدولي الشديد باتباع الطرق السلمية والنظامية في ممارسة الضغط على نظام الحكم القائم على الفصل العنصري فقد دأب على تكريس اهتمام شديد للنواحي القانونية للحظر النفطي . ويُعتقد الى حد بعيد أن الاشر النسبي للحظر النفطي المفروض على جنوب افريقيا قد نتج من عدم وجود تدابير تشريعية فعالة أو تدابير أخرى فعالة تضاهيها في كثير من الدول . ولا ينبغي أن تقتصر هذه التدابير التشريعية فقط على مجرد فرض حظر على توريد وشحن النفط والمنتجات النفطية الى جنوب افريقيا بل ينبغي أيضا أن تحدد عقوبات لانتهاكات الحظر .

٢٨ - وعمم الفريق الحكومي الدولي في عامي ١٩٨٧ و ١٩٨٨ استبياناً^(٣) على الدول الاعضاء وطلب تزويده بمعلومات عن التدابير التشريعية أو التدابير المماهية التي اتخذتها من أجل إنفاذ الحظر النفطي . وأظهرت الردود الواردة^(٤) التزاما عاما بأهداف الحظر النفطي من جانب الدول صاحبة الردود . وارتأت بعض الدول أن تأييدها للقرارات أو الإعلانات المتعلقة بالحظر النفطي المفروض على جنوب افريقيا فيه الكفاية . وتضمن بعض الردود هيكلًا لاستراتيجية شاملة جيدة التخطيط لتنفيذ الحظر النفطي . بيد أن ردودا أخرى انطوت على نهج أعم يعتبر الحظر النفطي فيه مجرد جزء من برنامج عمل أعم لمناهضة الفصل العنصري . وأعربت بعض الدول عن رأي مؤداه أنه نظرا إلى أنها لا تشارك بقدر كبير في انتاج النفط أو شحنه أو مناولته فهي لا ترى أن ثمة ضرورة الى سن تشريعات محددة . وأشارت دول أخرى الى تمسكها بتدابير الحظر النفطي التي قررتها المنظمات الدولية التي تنتمي اليها والتزامها بتنفيذ هذه التدابير تنفيذا ذاتيا .

٢٩ - وبينما يرحب الفريق الحكومي الدولي بروح التأييد للحظر النفطي المفروض على جنوب افريقيا والتي تم الإعراب عنها في عدد كبير من الردود ، فهو يرى أنه يوجد ثمة شعور بأن تنفيذ الحظر على نحو فعال يتطلب اتخاذ تدابير تشريعية أو تدابير مضاهاية مفصلة تضع في الاعتبار جميع الشعبات الممكنة للحظر النفطي ، ومن بينها قضايا وشائق مراقبة التفريغ ، والمعاقبة على الانتهاكات ، والترتيبات المتخذة للرصد والمنع . وعلى وجه الخصوص ، أحيط الفريق الحكومي الدولي علما بحالات استخدمت فيها بلدان لا تحتل مكانة بارزة في مجال انتاج النفط أو شحنه أو مناولته كقنوات للمعاملات التجارية اللازمة لتوريد شحنات النفط الى جنوب افريقيا . وأبرز الفريق

أيضا مشاكل التنفيذ التي تنشأ عندما تعتمد الدول على تطبيق قرارات المنظمات الدولية دون سن تشريعات تنفيذية محددة على الصعيد الوطني .

٣٠ - وقد أضفت جلسات الاستماع مزيدا من الأهمية على هذه المسألة وقد كان مما ذكرته الهيئة في تقريرها (A/44/279-S/20634 ، المرفق ، الفقرة ٩) ما يلي :

"تم التأكيد على أهمية اتخاذ تدابير تشريعية تكون ملزمة وفي الوقت ذاته غير غامضة . وأشار بعض المتحدثين بوجه خاص الى مركز معظم القوانين المتعلقة بالحظر النفطي ، التي اعتبرت غير واضحة وغير موحدة بصورة كافية ، ولا يجري تنفيذها على نحو فعال . وقالوا إنه ينبغي أن يشكل إمداد جنوب أفريقيا بالنفط انتهاكا للقانون الوطني ، وإلا فسيكون من المستحيل رصد الحظر النفطي وإنفاذه على نحو فعال" .

٣١ - وأوصت الهيئة أيضا بتولي الفريق الحكومي الدولي إعداد دراسة للتدابير التشريعية القائمة بغية تحقيق قدر أكبر من التجانس فيها . وقد أبلغ رئيس الفريق الحكومي الدولي الممثلين الدائمين والمراقبين الدائمين المعتمدين لدى الأمم المتحدة بالخطط المتعلقة بإعداد مصنف مستكمل للقوانين والأنظمة والتدابير المماثلة المتخذة من جانب الدول وطلب اليهم توفير نسخ من تشريعاتهم الوطنية لذلك الغرض . وسيشمل ذلك المصنف تصدير و شحن ومناولة امدادات النفط والمنتجات النفطية المرسلّة الى جنوب افريقيا .

٣٢ - وذكر الرئيس أيضا أنه سيجري تحليل تلك القوانين والأنظمة والتدابير بغية المساعدة في وضع قانون نموذجي يقدم الى الحكومات لتنظر فيه . وسيقدم الفريق تقريراً عن القانون النموذجي الى الجمعية العامة في دورتها الخامسة والأربعين .

رابعاً - حالات فردية من الانتهاكات المدعى بوقوعها

٣٣ - واصل الفريق الحكومي الدولي متابعة حالات الانتهاكات الفردية ، بالكتابة إلى الحكومات حاشاً إياها على تعاونها في التحقيق في حالات تهم تلك الحكومات ، وذلك بفرض إلقاء مزيد من الضوء فيما يتعلق بدقة المعلومات المتصلة بكل حالة .

٣٤ - واستجابت عدة دول بتقديم شهادات بتفريغ شحنات النفط ، في حين أحجمت بعض الدول عن الإجابة . وأشار عدد من الدول إلى أنه يجري التحقيق في الادعاءات المذكورة ، ويُنْتَظَرُ الفريق الحكومي الدولي وصول نتائج هذه التحقيقات .

٣٥ - وقرر الفريق الحكومي الدولي إرسال رسائل تذكيرية نهائية إلى الحكومات المعنية بشأن الانتهاكات المدعى بوقوعها والمبلغ عنها في عام ١٩٨٧^(٥) . وطلب من الحكومات تقديم وثائق تثبت المعلومات المعروضة عن كل حالة . وجرى استعراض شهادات التفريغ التي تلقاها الفريق الحكومي الدولي ، وأُقفلت ملفات الحالات التي وردت بصدها أدلة تكفي لنفي الادعاءات باحتمال تفريغ شحنات النفط موضوع البحث في جنوب أفريقيا وحُذفت بالتالي من المرفق الأول لهذا التقرير . أما الحالات المتبقية ، التي لم يرد بصدها من الأدلة ما يكفي لنفي الادعاءات باحتمال تفريغ شحنات النفط موضوع البحث في جنوب أفريقيا ، فقد أُشبهت في المرفق نفسه . ويرد في الفرع بء من المرفق الأول موجز للرسائل المتبادلة بين الحكومات والفريق الحكومي الدولي بشأن الحالات المبلغ عنها في عام ١٩٨٧ .

٣٦ - وفيما يتعلق بالحالات المبلغ عنها في عام ١٩٨٨^(٦) ، أرسل الفريق الحكومي الدولي في ١٨ أيار/مايو ١٩٨٩ ، رسائل تذكيرية إلى الحكومات المعنية بحالات الانتهاك المزعومة . وفي ٢٣ آب/أغسطس ١٩٨٩ ، أرسل الفريق الحكومي الدولي رسالة تذكيرية أخرى إلى الحكومات التي لم تردّ بعد على المذكرات الشفوية ، يطلب فيها مرة أخرى تزويده بالمعلومات المطلوبة . وجرى استعراض شهادات التفريغ التي تلقاها الفريق الحكومي الدولي ، وقد أُقفلت ملفات الحالات التي ورد بصدها من الأدلة ما يكفي لنفي الادعاءات باحتمال تفريغ شحنات النفط موضوع البحث في جنوب أفريقيا وحُذفت بالتالي من المرفق الثاني لهذا التقرير . أما الحالات المتبقية التي لم تقدم بشأنها هذه الأدلة فقد استُبقيت في المرفق نفسه . ويرد في الفرع بء من المرفق الثاني موجز للرسائل المتبادلة بين الحكومات والفريق الحكومي الدولي .

٣٧ - وكان معظم الحالات المبلّغ عنها في عام ١٩٨٩ ينفذ عن طريق شركة شحن مركزها هونغ كونغ ، هي "مجموعة النقل البحري العالمي" (World-Wide Shipping Group) . وعندما أصدرت الدانمرك والنرويج في عامي ١٩٨٦ و ١٩٨٧ على التوالي ، قانونين بشأن حظر نقل النفط إلى جنوب افريقيا ازداد تورط هذه المجموعة في عمليات تسليم النفط المزعومة إلى جنوب افريقيا زيادة ملحوظة . ففي الفترة الممتدة من شهر تشرين الأول/اكتوبر ١٩٨٦ إلى كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٨ ، بلغت كميات النفط المدعى تفريغها سراً على يد هذه المجموعة ٤,٧ ملايين طن على الأقل من النفط الخام ، أي زهاء ١٤ في المائة من احتياجات جنوب افريقيا من واردات النفط الخام لتلك الفترة . وفي غضون الفترة نفسها ، نظمت الشركة عددا اضافيا من الرحلات المشبوهة إلى حد بعيد ، كانت وجهتها النهائية الممكنة جنوب افريقيا . وبذلك يمكن أن يرتفع مجموع كميات النفط المفرّغة في جنوب افريقيا إلى ٧,٦ ملايين طن خلال الفترة المذكورة . وترد تفاصيل الرحلات المزعومة والرسائل المتبادلة بين الحكومات والفريق الحكومي الدولي موجزة في المرفق الثالث لهذا التقرير . ومن أجل تأمين الدقة وتيسير الإحالات المرجعية ، رُقمت الحالات التي تناولها الفريق الحكومي الدولي كما يلي (٨٩ - ٠١ إلى ٨٩ - ٠٤٨ و ٨٩ - ٥٢٢ إلى ٨٩ - ٥٣١) .

٣٨ - ويقوم الفريق الحكومي الدولي حاليا بعملية استعراض الردود التي تلقاها والتحقق منها . بيد أنه يود أن يكرر أن نشر الحالات في المرفق الثالث لهذا التقرير لا يعني مطلقا توجيه اتهام أو إصدار حكم على الدول المعنية أو الشركة الخاضعة لولايتها .

خامسا - رصد الزيارات للموانئ في جنوب افريقيا

٣٩ - وفي عام ١٩٨٩ ، بدأ الفريق الحكومي الدولي بجمع وتقييم معلوماته الخاصة المتعلقة بزيارات الموانئ التي قد تكون أسفرت عن إمكان تسليم شحنات سرية من النفط إلى جنوب افريقيا ، وذلك في إطار مجال جديد من مجالات التحقيق يهدف إلى تعزيز وتعجيل الجهود الرامية إلى فرض حظر نفطي فعال على جنوب افريقيا . وستقطع هذه المبادرة شوطا بعيدا في إكمال المساهمات الهامة التي تقدمها الحكومات والمنظمات غير الحكومية في هذا الشأن . وستظل المعلومات الواردة من الحكومات ومن المنظمات غير الحكومية بشأن حركة السفن التي تنقل النفط والمنتجات النفطية عملا أساسيا من أعمال الفريق الحكومي الدولي .

٤٠ - وفي إطار هذا المسعى الجديد ، قرر الفريق الحكومي الدولي جمع بيانات عن رحلات جميع السفن التي عُرف أنها قامت في الفترة من بداية عام ١٩٨٨ حتى مطلع عام ١٩٨٩ بزيارة أحد موانئ جنوب افريقيا وكانت قادرة على نقل واحد أو أكثر من أصناف الحمولات التي يشملها الحظر النفطي . وقد شمل ذلك السفن القادرة على نقل أنواع أخرى من الحمولات كذلك ، أي الناقلات الجامعة التي تستطيع نقل النفط بالإضافة إلى خامات المعادن . ومن ثم فإن المسح يشمل ناقلات النفط الخام ، وناقلات المنتجات النفطية ، وناقلات المواد البتروكيميائية ، وناقلات الغاز السائل ، فضلا عن نوعين مختلفين من الناقلات الجامعة . وقد شمل المسح إجمالا ١٨٠ سفينة من الفئات التالية :

٢٠	ناقلات نفط عامة
٥٣	ناقلات خامات معدنية/بضائع سائبة/نفط
٧٧	ناقلات مواد بتروكيميائية ومنتجات نفطية
١٦	ناقلات خامات معدنية/نفط
١٤	ناقلات غاز نفطي سائل

٤١ - وقامت هذه السفن مجتمعة ب ٢٥٠ رحلة إلى جنوب افريقيا عام ١٩٨٨ . كما تبين أن السفن نفسها قامت ب ٢٢٤ رحلة إضافية في السنتين التقويميتين السابقتين ، بالإضافة إلى عدد صغير من الرحلات في مطلع السنة التقويمية ١٩٨٩ . وبلغ مجموع عدد الحالات التي أسفرت عنها هذه العملية ، والتي وافق الفريق الحكومي الدولي على النظر فيها عام ١٩٨٩ ، ما مجموعه ٤٧٤ حالة .

٤٢ - ولا يزال نظر الفريق الحكومي الدولي في هذه الحالات في مرحلة أولية . ففي ٢٨ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الفريق الحكومي الدولي برسائل إلى مختلف الحكومات طلب فيها معلومات تمكنه من التحقق مما إذا كان أي من السفن المعنية قد اشترك في نقل النفط أو المنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا . ويدرك الفريق الحكومي الدولي جيدا أن بعض السفن تقوم بزيارة موانئ جنوب افريقيا لأسباب لا تتعلق بتجارة النفط ، كإجراء الإصلاحات الطارئة ، وأخذ الامدادات ، وتبديل الطواقم ، وأخذ الحمولات ، وتسليم شحنات أخرى وما إلى ذلك . غير أن كونها قادرة على نقل النفط يستلزم البحث عن معلومات اضافية . ويرحب الفريق الحكومي الدولي بتلقي معلومات تسمح باستبعاد هذه الحالات من متابعة النظر فيها .

٤٣ - والفريق الحكومي الدولي ، بدخوله هذا المجال الجديد من التحري - زيارات الموانئ - مدرك لكل من صعوبة وأهمية الحصول على معلومات مؤيدة تمكنه من البت فيما إذا كانت هناك من حيث الظاهر حالة تقتضي متابعة النظر وأن عدم ورود رد من بعض الحكومات ، في الظروف المشار إليها ، يمكن في حد ذاته أن يعتبر بصورة معقولة أساسا لوجود مثل هذه الحالة . ولذلك فإن الفريق الحكومي الدولي يحث الحكومات على الرد في أقرب وقت ممكن وبأوفى صورة ممكنة متيحة المعلومات المتعلقة بتحركات السفن التي تصل إلى علمها . وسيبعث الفريق الحكومي الدولي ، جريا على ممارساته وإجراءاته الشابتة ، برسائل تذكيرية إلى تلك الحكومات التي لا ترد على طلب المعلومات الوارد في الرسالة المؤرخة في ٢٨ تموز/يوليه ١٩٨٩ .

٤٤ - وحالما ترد الردود ، وفي ضوء المعلومات الواردة من مصادر أخرى ، سيقوم الفريق الحكومي الدولي بدراسة دقيقة لجميع المعلومات المتوفرة لديه . ويعتزم الفريق الحكومي الدولي تقديم تقرير إلى الجمعية العامة في دورتها الرابعة والأربعين في بحر ستة أشهر من تقديم هذا التقرير عن التقدم المحرز في أعماله المتعلقة بالحالات الـ ٤٧٤ المشار إليها ، وبوجه خاص ، بالحالات التي يوجد ، في تقديره ، أسباب كافية للاعتقاد بوقوع شحنات من النفط إلى جنوب افريقيا انتهاكا للحظر . ولدى تلقي الردود من الدول ، سيبتّ الفريق الحكومي الدولي في كيفية متابعة عمله في ضوء النتائج التي يتوصل إليها .

٤٥ - ويعتبر الفريق الحكومي الدولي أن توسيع نطاق أعماله سيسر المهمة العاجلة المتمثلة في سد الثغرات التي تسمح باستمرار شحنات النفط ودعم نظام الفصل العنصري .

سادسا - الاستثمارات الأجنبية في صناعة النفط
في جنوب افريقيا ، ونقل التكنولوجيا
ودور شركات النفط

٤٦ - وجه الفريق الحكومي الدولي من قبل انتباه الجمعية العامة إلى دور الشركات عبر الوطنية في تقديم المساعدة لنظام الحكم القائم على الفصل العنصري بتلبيتها لاحتياجاته من الطاقة . وبالرغم من المزاем المناقضة لذلك ، لا يزال الفريق يعتقد أن وجود شركات نفط عبر وطنية في جنوب افريقيا يساعد النظام في مساعيه الرامية إلى سد احتياجاته من الطاقة . ومن بين شركات النفط الكبرى ، أعلنت شركة شل مرة أخرى أنها لا تعتزم مغادرة جنوب افريقيا ، في حين أن شركات "بريتش بتروليموم" (British Petroleum) و "كالكس" (Caltex) و "توتال" (Total) ما زالت تعمل في هذا البلد . وقررت شركة "موبيل أويل" (Mobil Oil) الانسحاب ، وباعت ما لها من أصول في جنوب افريقيا .

٤٧ - وهناك مسألة أخرى تستدعي الاهتمام فيما يتصل بشركات النفط ، هي مسألة الافتقار إلى فرض حظر صريح على استخدام سفنها ، بما في ذلك السفن المؤجرة بعقود إلى شركات أخرى ، في توريد ونقل النفط والمنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا . وسوف يرحب الفريق الحكومي الدولي باتخاذ تدابير أكثر تشددا لتحقيق هذا الغرض ، سواء من قبل الحكومات أو من جانب الشركات نفسها .

٤٨ - وكما ورد في التقرير السابق (٧) ، بعث رئيس الفريق الحكومي الدولي برسالة مؤرخة في ٢٧ أيار/مايو ١٩٨٨ ، إلى الممثل الدائم للمملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة تتعلق باشتراك عدد من الشركات البريطانية في استثمار الغاز بالقرب من شواطئ جنوب افريقيا . وذكرت الأنباء ان هناك شركتين ، هما : شركة كروفورد أند راسل الدولية (Crawford and Russell International) (وهي فرع من شركة جون براون الهندسية) ، وشركة همغريز وغلانكو (Humphreys and Glasgow) ، تقومان بتدبير عمال من بحر الشمال للاضطلاع بعمليات استخراج النفط من شواطئ خليج موسيل . وأفادت الأنباء بالاضافة إلى ذلك ، أن شركة British Davy Corporation ، فضلا عن شركات BOC ، Afrox و NEI Africa ، تشترك أيضا في تنفيذ مختلف جوانب هذا المشروع نفسه .

٤٩ - وأرسلت ، في هذا الصدد ، رسالة تذكيرية في ٢٣ آب/أغسطس ١٩٨٩ إلى الممثل الدائم للمملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة . بيد أنه حتى تاريخ تقديم هذا التقرير ، لم يصل أي رد بصدد الموضوع .

٥٠ - وكما ورد في التقرير السابق (أ) ، بعث رئيس الفريق الحكومي الدولي أيضا رسائل إلى الممثلين الدائمين لفرنسا والمملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة في ٢٧ أيار/مايو ١٩٨٨ وإلى ممثلي بلجيكا وهولندا في ١٨ حزيران/يونيه ١٩٨٨ بشأن اشتراك الشركة الفرنسية "فورامير" (Foramer) ، والشركة البريطانية "كروفورد أند راسل" (Crawford and Russell) ، والمصرف البريطاني "هيل صموئيل" (Hill Samuel) ، والشركة البلجيكية "أكرمانز وفان هارن" (Ackermans and Van Haaren NV) ، والشركة الهولندية Industrieële Handels-Combinatie في حقل غاز "كودو" بناميبيا . ورغم أن الفريق الحكومي الدولي يدرك أن ناميبيا موشكة على تحقيق استقلالها ، فهو يرى أنه ينبغي توجيه رسائل تذكيرية إلى الممثلين الدائمين المعنيين من أجل الحصول على معلومات عن هذه الشركات التي يُدعى أنها تقدم مساعدات إلى نظام الحكم القائم على الفصل العنصري . وبناء على ذلك ، وُجّهت رسائل تذكيرية بهذا الشأن في ٢٣ آب/أغسطس ١٩٨٩ . بيد أن الفريق لم يتلق أي رد حتى وقت تقديم هذا التقرير .

٥١ - وخلال السنة قيد الاستعراض ، تلقى الفريق الحكومي الدولي معلومات عن اشتراك الشركة الهولندية Allseas Engineering BV مع شركة Mossel Bay في مشروع استخراج النفط من الغاز في جنوب افريقيا . ووفقا لتلك المعلومات ، فازت شركة Allseas بعقد من شركة Southern Oil Exploration Corporation (Pty.) ، Ltd. (SOEKOR) التابعة لحكومة جنوب افريقيا تتولى بموجبه مد خطي أنابيب ، يبلغ طول كل منهما ٨٥ كيلومترا ، من منصة بحرية إلى الساحل عند خليج موسيل . وسيستخدم خطا الانابيب هذان لنقل الغاز من شاطئ خليج موسيل إلى منشآت تسييل الغاز المقرر بناؤها على البر . وتبلغ القيمة التقديرية لهذا العقد زهاء ٧٠ مليون غيلدر هولندي ، أو نحو ٣٢ مليون دولار . ووجه رئيس الفريق بالنيابة مذكرة شفوية ، في هذا الصدد ، مؤرخة في ٢٨ تموز/يوليه ١٩٨٩ إلى الممثل الدائم لهولندا لدى الأمم المتحدة . وحتى ساعة تقديم هذا التقرير ، لم يرد أي رد بهذا الشأن .

سابعا - الاستنتاجات والتوصيات

الف - الاستنتاجات

٥٢ - رغم التطورات الايجابية المشجعة التي اتمت بها مسيرة ناميبيا نحو الاستقلال ، لا تزال الحالة في جنوب افريقيا ذاتها كثيبة . ويرى الفريق الحكومي الدولي أن الوضع في جنوب افريقيا مشحون بالمخاطر بسبب سياسات الفصل العنصري التي يتبعها النظام ، الذي ما زال يفرض على الغالبية السوداء قيود الاخضاع ويحرمها من حقوق الإنسان الاساسية ، ويمعن في سياسة زعزعة استقرار دول خط المواجهة . ومن المهم الآن أكثر من أي وقت مضى أن يواصل المجتمع الدولي الضغط على نظام الحكم في جنوب افريقيا لإلغاء الفصل العنصري . ولذلك ، يجب تعزيز الجزاءات الحالية وتوسيع نطاق تطبيقها للإسراع في القضاء على الفصل العنصري في جنوب افريقيا .

٥٣ - ولايزال الحظر النفطي يعتبر أنجح اجراء يستطيع المجتمع الدولي عن طريقه أن يحدث تغيرا سلميا في جنوب افريقيا . فالنفط هو السلعة الاساسية الاستراتيجية الوحيدة التي تنقص جنوب افريقيا . وهي تعتمد في ذلك على استيراد نحو ٨٠ في المائة من احتياجاتها النفطية . ولا شك في أن فرض حظر نفطي فعال على جنوب افريقيا أمر ممكن عمليا . ويتوقف تنفيذه على اجراءات التنفيذ التي تتخذها الدول المنتجة أو الناقلة للنفط أو المناولة له ، وكذلك على تنسيق تلك الاجراءات من خلال اسهام الفريق الحكومي الدولي وغيره من المنظمات الحكومية الدولية وغير الحكومية المعنية ، في هذه الاجراءات اسهاما فعالا .

٥٤ - ولكي يحقق الحظر النفطي المفروض على جنوب افريقيا كامل فعاليته ، ينبغي أن يلجأ مجلس الامن إلى أحكام الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة . ويعتبر هذا الإجراء مكملا لحظر الاسلحة الذي فرضه المجلس في قراره ٤١٨ (١٩٧٧) . ويستطيع المجلس ، بفرضه حظرا نفطيا الزاميا على جنوب افريقيا ، أن يساعد في حل الازمة القائمة في الجنوب الافريقي والتي تترتب عليها عواقب خطيرة بالنسبة للسلم والامن الدوليين . كما أن من شأن هذا الاجراء أن يساعد الدول المصدرة أو الناقلة للنفط أو المناولة له ، التي اتخذت بالفعل اجراءات قانونية لفرض حظر نفطي على جنوب افريقيا أو انتهجت سياسات مشابهة .

٥٥ - وبالإضافة إلى التوصية بأن يفرض مجلس الامن حظرا نفطيا إلزاميا على جنوب افريقيا ، يود الفريق الحكومي الدولي أن يشدد على إمكانية تعاون المنظمات

الإقليمية وغيرها ، مثل مجموعة دول افريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ ،
ورابطة أمم جنوب شرقي آسيا ، والاتحاد الكاريبي ، ومجلس التعااضد الاقتصادي ،
والاتحاد الاقتصادي الاوروبي ، والمنظمة البحرية الدولية ، وجامعة الدول العربية ،
وحركة بلدان عدم الانحياز ، ومنظمة الوحدة الافريقية ، ومنظمة الدول الامريكية ،
ومنظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول ، ومنظمة المؤتمر الاسلامي ، ومنظمة البلدان
المصدرة للنفط (اوبك) . ويرحب الفريق الحكومي الدول بأية مقترحات تتقدم بها هذه
المنظمات بشأن تعزيز الحظر النفطي وكذلك بشأن أي شكل آخر من أشكال التعاون بينه
وبين هذه المنظمات .

٥٦ - وينبغي وضع أحكام تنص على وجوب تقديم شهادات تفريغ وغير ذلك من الأساليب
التي تحول دون المراوغة والتهرب وتضمن التعاون فيما بين الحكومات ، وتعاونها مع
الفريق الحكومي الدولي ، لزيادة فعالية تنفيذ الحظر النفطي المفروض على جنوب
افريقيا .

٥٧ - وفي حين يقدر الفريق الحكومي الدولي أثر الدعم السياسي بالنسبة لفعالية
الحظر النفطي المفروض على جنوب افريقيا من الحكومات ، فإنه يحثها على أن تتأكد من
أن بلد المقصد النهائي لنفطها ومنتجاتها النفطية لن يكون جنوب افريقيا . وينبغي
فرض عقوبات على مخالفتي هذا الحظر النفطي ، كما ينبغي نشر أخبار الدعاوى الجزائية
الناجحة ، طبقا للتشريع الوطني . وينبغي أن تجعل التشريعات الحالية والمقبلة التي
تتناول الحظر النفطي من انتهاكات الحظر النفطي المفروض على جنوب افريقيا جريمة
تستوجب العقاب في أحكام قانون العقوبات لكل بلد . وينبغي أن تصل هذه التشريعات
الى علم جميع الذين يشاركون في تجارة النفط بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، فضلا عن
عامة الجمهور . ويمكن لهذه الاجراءات أن تكون أساسا لأنواع مختلفة من التدخل من
جانب أطراف ثالثة ، بالإضافة الى إيجادها رادعا إضافيا للمنتهكين أنفسهم .

٥٨ - والفريق الحكومي الدولي عازم على تعزيز قدرات الرصد لديه بصورة مستمرة .
وهو يعتمد في هذا الصدد على التعاون الذي يحظى به من الدول الاعضاء ومن المنظمات
الحكومية الدولية وغير الحكومية . وهو يتطلع الى تحسين هذه القدرات من أجل ضمان
تنفيذ الحظر النفطي بصورة أكثر تشددا . وإذ يقدر الفريق الحكومي الدولي التعاون
الذي يحظى به من معظم الحكومات يأسف لأن يلاحظ أن عددا من الحكومات لم تستجب
لاستفساراته عن حالات وقعت فيها انتهاكات مدعاة . هذا علاوة على أنه يتوقع من الدول
أن تتعاون مع الفريق في جهوده الرامية الى جمع معلومات عن التدابير التشريعية

وغيرها من التدابير التي تم اتخاذها بالفعل ، لتنسيق المساعدة المقدمة إلى الحكومات في تطبيق جزاءات اعتمدها تلك الحكومات بصورة مستقلة وطوعية .

٥٩ - ومن الاساسي ألا يقتصر عمل المجتمع الدولي على التعاون مع الفريق الحكومي الدولي في تنفيذ الحظر النفطي وإنما عليه أيضا أن يمنع جنوب افريقيا من الحصول على التكنولوجيا والمعدات التي تمكنه من تخفيف آثار الحظر النفطي .

٦٠ - وقد لاحظ الفريق خلال تحقيقاته في انتهاكات الحظر النفطي ما لهذه التجارة من طابع عبر وطني مهيمن . وفي العادة ، تخضع الانتهاكات لولايات عدة بلدان مختلفة ، وغالبا ما تشمل أيضا ولاياتها على مرافق بحرية بعيدة عن الساحل ومناطق تجارية معزولة . ونظرا إلى هذه الحالة لا يؤمل في أن يكون الاقتصار على الاجراءات الوطنية المصرفية التي تستخدم عادة في الجمارك أو الرقابة على الصادرات أمرا فعالا . ولذلك فإن التنسيق الدولي أمر ضروري .

باء - التوصيات

٦١ - يؤكد الفريق الحكومي الدولي من جديد اقتناعه بالحاجة العاجلة إلى فرض حظر نفطي إلزامي على جنوب افريقيا لمساعدة شعب جنوب افريقيا في نضاله من أجل القضاء على الفصل العنصري ، ولذلك فهو يوصي الجمعية العامة مرة أخرى بأن تطلب من مجلس الأمن النظر في الرجوع إلى أحكام الفصل السابع من ميثاق الامم المتحدة لفرض حظر إلزامي على توريد ونقل النفط والمنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا .

٦٢ - كما يوصي الفريق الحكومي الدولي الجمعية العامة بأن تطلب من الدول ، ريثما يصدر قرار من مجلس الأمن بهذا المعنى ، أن تتخذ الاجراءات التالية أو ما شابهها لضمان زيادة فعالية تنفيذ الحظر الحالي :

(١) الاسراع في اتخاذ التدابير التشريعية أو المضاهية لفرض حظر على توريد ونقل النفط والمنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا ، فضلا عن منع تحويل الموارد المالية والمساعدة التقنية وغيرها من أشكال التكنولوجيا إلى جنوب افريقيا في مجال الطاقة ، وخصوصا في مجال صناعتي استخلاص النفط من الفحم واستخلاص النفط من الغاز ، وعمليات التنقيب عن استثمار الموارد الهيدروكربونية ، وتخزين النفط ؛

(ب) التعاون مع الفريق الحكومي الدولي في تحقيقاته في عمليات توريد ونقل النفط والمنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا ، فضلا عن تحقيقاته في أمور تزويد جنوب افريقيا بالموارد البشرية والمالية والتكنولوجية في مجال الطاقة عموما ؛

(ج) تعزيز تعاونها هذا عن طريق زيادة تبادل المعلومات فيما بينها لتحري ومنع حالات انتهاك الحظر النفطي ضد جنوب افريقيا واتخاذ اجراءات منسقة ضد من ينتهكونه ؛

(د) نشر المعلومات على نطاق واسع على المؤسسات والافراد في بلدانها عن انتهاكات الحظر النفطي المفروض على جنوب افريقيا ، وعن طرق ووسائل منع حدوث مثل هذه الانتهاكات ؛

(هـ) سن قوانين تبين بالتحديد أن نقل النفط والمنتجات النفطية إلى جنوب افريقيا أو تقديم أي مساعدة أو تعاون في هذا الشأن ، يعتبر جريمة تستوجب العقاب في قانون عقوبات البلد ، ونشر أخبار الدعاوى الجزائية الناجمة المقامة ضد المخالفين ، طبقا لقوانينها الوطنية ؛

(و) مد يد التعاون إلى المنظمات الحكومية الاقليمية والمحلية والمنظمات غير الحكومية التي تفضل باتخاذ الاجراءات المناسبة لكشف انتهاكات الحظر النفطي على جنوب افريقيا .

٦٣ - ويوصي الفريق الحكومي الدولي الجمعية العامة بتأييد أنشطته ، بما في ذلك اتصالاته بالحكومات والمنظمات الحكومية الدولية وغير الحكومية ، لضمان تحقيق تنفيذ فعال لكافة جوانب الحظر النفطي على جنوب افريقيا ، وزيادة الدعاية لهذا الموضوع بالتعاون مع أجهزة الامم المتحدة ذات الصلة ، وأيضا مع المنظمات الاخرى .

٦٤ - ويوصي الفريق الحكومي الدولي الجمعية العامة بأن تحث الحكومات والمنظمات على مد يد تعاونها الى الفريق الحكومي الدولي ، وعلى تزويده بالموارد الضرورية لأنشطته في ميدان الرصد وعملياته المتعلقة بالاعلان .

الحواشي

- (١) الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الثالثة والأربعون ، الملحق رقم ٤٤ (A/43/44) .
- (٢) المرجع نفسه ، المرفق الثالث ، الفقرتان ٣١ و ٣٢ .
- (٣) المرجع نفسه ، الدورة الثانية والأربعون ، الملحق رقم ٤٥ (A/42/45) ، المرفق الأول .
- (٤) المرجع نفسه ، المرفق الثاني ، والمرجع نفسه ، الدورة الثالثة والأربعون ، الملحق رقم ٤٤ (A/43/44) ، المرفق الأول .
- (٥) المرجع نفسه ، الدورة الثانية والأربعون ، الملحق رقم ٤٥ (A/42/45) ، المرفق الثالث .
- (٦) المرجع نفسه ، الدورة الثالثة والأربعون ، الملحق رقم ٤٤ (A/43/44) ، المرفق الثالث .
- (٧) المرجع نفسه ، الملحق رقم ٤٤ (A/43/44) ، الفقرات ١٦ - ١٨ و ٢٢ .
- (٨) المرجع نفسه ، الفقرة ٢٢ .

المرفق الاول

الد - السفن والشركات التي ذكر في عام ١٩٨٧ أنها
اشتركت في توريد النفط إلى جنوب افريقيا (١)

اسم السفينة (العلم)	المالك المسجل	المالك الحقيقي	الشركة القائمة بالإدارة	الشركات الممثلة الاشري	ميناء/موانئ المغادرة (تاريخ المغادرة)
<u>Actor</u> (ليبيريا)	Actor Maritime Corp. (ليبيريا)	Mosvold Shipping Co. A/S. (النرويج)	Federal Motorship Corp. (الولايات المتحدة الامريكية)		- محطة فاتح ، الإمارات العربية المتحدة (٩ نيسان/ابريل ، ١٥ أيار/مايو ، ٣٠ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٦) - ميناء الفحل ، عمان (١١ نيسان/ابريل ١٩٨٦) - مرسى الفجيرة ، الإمارات العربية المتحدة (٢٥ أيار/ مايو ١٩٨٧)
<u>Berge Enterprise</u> (النرويج)	Bergesen A/S (النرويج)	Bergesen A/S (النرويج)	Bergesen A/S (النرويج)	Marubeni (اليابان) British Petroleum (جنوب افريقيا)	- ميناء الفحل ، عمان (٢٥ أيار/ مايو ١٩٨٧)
<u>Berge Pioneer</u> (النرويج)	Bergesen A/S (النرويج)	Bergesen A/S (النرويج)	Bergesen A/S (النرويج)		- ميناء الفحل ، عمان (٢٤ نيسان/ابريل ١٩٨٥)
<u>Berge Chief</u> (النرويج)	Bergesen d.y. A/S (النرويج)	Bergesen d.y. A/S (النرويج)	Transworld Oil (هولندا)		- ميناء الفحل ، عمان (١٨ آذار/ مارس ١٩٨٧)
<u>Berge Princess</u> (ليبيريا)	General ORE Intl Corp. (ليختنشتاين)	General ORE Intl Corp. (ليختنشتاين)	Bergesen A/S (النرويج)		- هرمز ، جمهورية إيران الاسلامية (١٠ آذار/مارس ١٩٨٧)
<u>Berge Prince</u> (ليبيريا)	General ORE Intl Corp. (النرويج/ليختنشتاين)	General ORE Intl Corp. or Bergesen A/S (النرويج)	Bergesen A/S (النرويج)		- محطة فاتح ، الإمارات العربية المتحدة (١٧ كانون الاول/ ديسمبر ١٩٨٤) - ميناء السويس ، مصر (د) (٢٥ كانون الثاني/يناير) ، - ميناء رأس المسلة ، مصر (د) (٢٦ كانون الثاني/يناير ١٩٨٥)
<u>Berge Braag</u> (النرويج)	Sig. Bergesen d.y. & Co. (النرويج)	Sig. Bergesen d.y. & Co. (النرويج)	Sig. Bergesen d.y. & Co. (النرويج)		- حور فكان ، الإمارات العربية المتحدة (٣٠ تموز/يوليه ١٩٨٥)
<u>Elmina</u> (اليونان)	Marine Industrial Trans-ports Ltd. (ليبيريا)	غير متوفر	Thenamaris Ships Mgmt Inc. (اليونان)	Marc Rich & Co AG (سويسرا) Shell (برونسي) ، Marubeni (اليابان)	- سهريا ، بروني دار السلام (٢٦/٢٧ أغسطس ١٩٨٦)
<u>Hawaiian Monarch</u> (ليبيريا)	East Pacific Carriers Inc. (ليبيريا)	Groton Pacific Carriers Inc. (الولايات المتحدة الامريكية)	Groton Pacific Carriers (الولايات المتحدة الامريكية)	Marc Rich & Co AG (سويسرا) Shell (برونسي) ، Marubeni (اليابان)	- بروني دار السلام (٢٥ أيار/ مايو ١٩٨٦)
<u>Jahre Transporter</u> (ليبيريا)	Beatty Shipping Ltd. (ليبيريا)	Wallem Shipmanagement Ltd. (هونغ كونغ)	Wallem Shipmanagement (هونغ كونغ)	Marc Rich & Co AG (سويسرا) Shell (برونسي) ، Marubeni (اليابان)	- بروني دار السلام (٢١ أيار/ مايو ١٩٨٥)

المرفق الاول (تابع)

اسم السفينة (العلم)	المالك المسجل	المالك الحقيقي	الشركة القائمة بالإدارة	الشركات الممثلة الاغصبي	ميناء/موانئ الجنازة (تاريخ الجنازة)
<u>Janniche</u> (الدنويج)	K/A A/S Norman Tankers (الدنويج)	Klostors Rederi A/S (الدنويج)	Norman International A/S (الدنويج)		محطة فاتح ، الإمارات العربية المتحدة (١ اذار/مارس ١٩٨٦) ،
<u>Lauberhorn</u> (الليبيريا)	Trade Ventures, Inc. (الليبيريا)	Trade and Transport, Inc. (اليونان)	Brokerage and Management Corporation الولايات المتحدة الأمريكية	Marc Rich & Co AG (سويسرا) Shell (برونسي) ، Marubeni (اليابان)	برونسي دار السلام (بدون تاريخ) ، سنغافورة رودن ، سنغافورة (٥ تشرين الاول/ اكتوبر ١٩٨٥)
<u>Liberator</u> (اليونان)	New World Shipping Corp. (الليبيريا)	Stenakas shipping Corp. (المملكة المتحدة)	Diamantis Pateras Ltd. (المملكة المتحدة)	Marc Rich & Co AG (سويسرا) Shell (برونسي) ، Marubeni (اليابان)	سيرييا ، برونسي دار السلام (٣١ نيسان/ابريل ١٩٨٥)
<u>Manhattan</u> <u>Viscount</u> (سنغافورة)	Lago Commerce Ltd. (الليبيريا)	Sanko Kisen K.K. (اليابان)	Fearnley and Eger A/S (الدنويج)		برونسي دار السلام (١ ايلول/ سبتمبر ١٩٨٢)
<u>Monemvasia</u> (اليونان)	Metropolitan Nav. Corp. (الليبيريا)	Metropolitan Shipping Ltd. (اليونان)	Metropolitan Shipping (اليونان)	Marc Rich & Co AG (سويسرا) Shell (برونسي) ، Marubeni (اليابان)	برونسي دار السلام (٤ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٥) ، سنغافورة رودن ، سنغافورة (٥ هـ) (٩ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٥)
<u>Mostpoint</u> (الدنويج)	K/S A/S Mostpoint (الدنويج)	Mosvold Rederi A/S (الدنويج)	Mosvold Rederi A/S (الدنويج)		راس شكير ، مصر (١٤ كانون الثاني/يناير ١٩٨٦)
<u>Neptune Pegasus</u> (سنغافورة)	Neptune ETA Lines Pte Ltd. (سنغافورة)	Neptune Orient Lines, Ltd. (سنغافورة)	Neptune Orient Lines (سنغافورة)	Marc Rich & Co AG (سويسرا) Shell (برونسي) ، Marubeni (اليابان)	ميناء سيرييا ، برونسي دار السلام (٣٧ تمون/يوليه و ٢٧ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٥)
<u>Neptune Otome</u> (سنغافورة)	غير معروف	Neptune Orient Lines, Ltd. (سنغافورة)	Neptune Orient Lines, Ltd. (سنغافورة)	Marc Rich & Co AG (سويسرا) Shell (برونسي) ، Marubeni (اليابان)	ميناء سيرييا ، برونسي دار السلام (٢٦ ايلول/سبتمبر ١٩٨٦) ، سنغافورة رودن ، سنغافورة (٢٩ ايلول/سبتمبر ١٩٨٦)
<u>Neptune Bubary</u> (سنغافورة)	غير معروف	Neptune Orient Lines, Ltd. (سنغافورة)	Neptune Orient Lines, Ltd. (سنغافورة)	Marc Rich & Co AG (سويسرا) Shell (برونسي) ، Marubeni (اليابان)	برونسي دار السلام (١٠ تمون/ يوليه ١٩٨٦) ، سنغافورة رودن ، سنغافورة (١٢ تمون/يوليه ١٩٨٦)
<u>Neptune Pavo</u> (جورجيا)	Neptune IOTA Lines pte. ty. (سنغافورة)	Neptune Orient Lines, Ltd. (سنغافورة)	Neptune Orient Lines (سنغافورة)	Marc Rich & Co AG (سويسرا) Shell (برونسي) ، Marubeni (اليابان)	سيرييا ، برونسي دار السلام (٨ ايار/مايو ١٩٨٥ و ١٥ اذار/مارس ١٩٨٦)
<u>Patriotic</u> (اليونان)	Moonset shipping Co. SA (بنما)	Nereus shipping SA (اليونان)	Nereus shipping SA (اليونان)		جبل الطقة ، الإمارات العربية المتحدة (١٣ نيسان/ابريل ١٩٨٧)

المرفق الاول (تابع)

اسم السفينة (العلم)	المالك المسجل	المالك المستفيد	الشركة القائمة بالإدارة	الشركات المعنية الافرى	مبتداء/موانع المغادرة (تاريخ المغادرة)
Thannasis Ma (مالطة)	Ocean Voice shipping Ltd. (مالطة)	غير متوفر	Thenamaris ships Manage- ment (اليونان)	- بروني دار السلام (كاثون الثاني/يناير - شباط/فبراير ١٩٨٢)	
Thorsholm (النرويج)	Thor Dahls Hvalf A/S-A/D (النرويج) Odd & Ornen	Thor Dahl A/S (النرويج)	Thor Dahl A/S (النرويج)	- الجويمة ، الملكية المغربية السمودية (٩ شباط/فبراير ١٩٨٧)	

(١) ترد المراملات المتبادلة بين الفريق الحكومي الدولي والحكومات المعنية والمتعلقة بهذه القضايا في تقرير الفريق الحكومي الدولي إلى الجمعية العامة في دورتها الثالثة والأربعين (الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الثالثة والأربعون ، الملحق رقم ٤٤ (A/43/44) . وترد في الفرع بء من هذا المرفق المراملات الأخرى المتصلة بهذه القضايا التي أرسلت منذ صدور التقرير .

(ب) أحاط الفريق الحكومي الدولي علما بأن القضايا المدرجة هنا والمتعلقة بالشركات النرويجية حدثت قبل صدور القانون النرويجي لمقاطعة جنوب أفريقيا اقتصاديا الذي بدأ نفاذه في ٢٠ تموز/يوليه ١٩٨٧ . ويبدأ من هذا التاريخ ، يحظر على السفن النرويجية نقل النفط إلى جنوب أفريقيا وتامببيا أو مذهبها .

(ج) انظر الفرع بء ، الفقرة ٤ ، من هذا المرفق .

(د) انظر الفرع بء ، الفقرة ١ ، من هذا المرفق .

(هـ) انظر الفقرة ٧ من هذا التقرير .

باء - المراسلات المتبادلة بين الحكومات
والفريق الحكومي الدولي بشأن
الحالات المبلّغ عنها في عام ١٩٨٧

١ - أعلنت حكومة مصر الفريق الحكومي الدولي ، في ٢٠ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨ ، أنه اتضح نتيجة إجراء مزيد من التحقيقات أنه لم يتم نقل أية كمية من النفط الخام المصري على السفينة "بيرج برينس" Berge Prince . وتلقى الفريق الحكومي الدولي مزيدا من المعلومات التي تشير الى عدم نقل أي نبط مصري على هذه السفينة الى جنوب افريقيا .

٢ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ٣١ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٨ ، صرح الممثل الدائم للامارات العربية المتحدة ، في معرض اشارته الى مرفأ الفجيرة ، بأنه "ينبغي العلم بأنه لا يوجد في الفجيرة أي ميناء للنفط أو أي ميناء لشحن ونقل النفط . وبناء على ذلك ، لا يمكن شحن أي نبط ، أيا كان ، من الفجيرة" . وحصل الفريق الحكومي الدولي على معلومات تؤكد عدم وجود مرافق للنفط في مرسى الفجيرة . وبالتالي فقد أغلقت ملفات الحالات المدعاة المتعلقة بتوريد النفط الى جنوب افريقيا في مرفأ الفجيرة كميناء للشحن . ولم يعد يرد لها ذكر في المرفق الاول بالنظر الى حصول الفريق على أدلة كافية لدحض الادعاءات القائلة باحتمال تفريغ شحنات النفط المذكورة في جنوب افريقيا .

٣ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ٣١ آذار/مارس ١٩٨٩ ، قدم الممثل الدائم لجمهورية ايران الاسلامية لدى الأمم المتحدة أدلة موثقة بشأن الحالات المتعلقة بالسفينتين "بيرج كينغ" Berge King و "بيرج برينس" Berge Prince . وأبلغت المذكرة الفريق بأن السفينتين قامتا بتفريغ شحنتهما في روتردام ، هولندا ، في ٢٥ حزيران/يونيه ١٩٨٥ وفي سنغافورة في ٢٠ آذار/مارس ١٩٨٦ ، على التوالي . وبالتالي ، أغلقت ملفات الادعاءات بنقل إمدادات نفطية الى جنوب افريقيا على السفينتين بيرج برنس وبيرج كينغ في حزيران/يونيه ١٩٨٥ وآذار/مارس ١٩٨٦ ولم تعد مدرجة في المرفق الاول ؛ فقد وردت أدلة كافية لدحض الادعاءات باحتمال تفريغ شحنات النفط المذكورة في جنوب افريقيا .

٤ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ١٨ أيار/مايو ١٩٨٩ أرسلت الى البعثة الدائمة لجمهورية ايران الاسلامية لدى الأمم المتحدة ، قال الرئيس إن المعلومات الواردة من حكومة إمارة لختنشتاين تؤكد تسليم نبط الى جنوب افريقيا بالسفينتين "بيرج برنس"

Berge Prince و "بيرج برنسيس" Berge Princeess (تسليم الشحنات المدعى وقوعه تم في شباط/فبراير ١٩٨٥ و آذار/مارس ١٩٨٧ ، على التوالي) ، وطلب الرئيس إحالة هذه المعلومات الى حكومة جمهورية ايران الاسلامية بغية اتخاذ الاجراءات المناسبة .

٥ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ٣ ايلول/سبتمبر ١٩٨٩ ، أبلغ الممثل الدائم لجمهورية ايران الاسلامية لدى الامم المتحدة الفريق الحكومي الدولي بما يلي :

"... لا يزال البيان الذي أدلى به القائم بالأعمال بالنيابة للبعثة الدائمة لجمهورية ايران الاسلامية لدى الامم المتحدة في ١٣ نيسان/ابريل ١٩٨٩ في جلسات الاستماع المتعلقة بالحظر النفطي المفروض على نظام الحكم القائم على الفصل العنصري يمثل الموقف الاساسي لحكومة جمهورية ايران الاسلامية التي أيدت على الدوام فرض الجزاءات الإلزامية والشاملة والقرار الذي اتخذته الجمعية العامة بشأن فرض حظر نفطي على جنوب افريقيا" .

٦ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ٣٠ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، صرح الممثل الدائم للنرويج لدى الامم المتحدة بما يلي :

"بالإشارة الى القضايا المتعلقة بالشحنات المزعومة التي ذكر الفريق الحكومي الدولي حدوثها في عام ١٩٨٧ ، تجدر ملاحظة أن هذه الأنشطة جرت قبل نفاذ القانون النرويجي المتعلق بالمقاطعة الاقتصادية المفروضة ضد جنوب افريقيا وناميبيا . وبالتالي فهي لا تخضع للعقوبة وفقا للقانون النرويجي . وكما سبق وأعلمنا رئيس الفريق الحكومي الدولي فقد تم إبلاغ مالكي السفن النرويجيين المعنيين بالادعاءات المتعلقة بقيام الناقلات النرويجية بنقل شحنات من النفط الى جنوب افريقيا وناميبيا .

"ولا تقدم مذكرة رئيس الفريق الحكومي الدولي المؤرخة في ١٨ ايار/مايو ١٩٨٩ معلومات بشأن قيام الناقلات النرويجية بنقل شحنات بعد ٣٠ تموز/يوليه ١٩٨٧ . كما لم تتلق الحكومة النرويجية معلومات من هذا القبيل من مصادر أخرى . ولذلك يَسُر الممثل الدائم للنرويج أن يعلن أنه شئت أن القانون النرويجي الذي يحظر تلك الأنشطة فعال . بيد أنه في حالة الإبلاغ عن أية مخالفات ، سيُجرى تحقيق مستفيض في الادعاءات وسيُحال المخالفون للمحاكمة . وإذا حدث ذلك سيُحاط رئيس الفريق الحكومي الدولي علما بذلك أولا بأول" .

٧ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ٢٩ آب/أغسطس ١٩٨٩ ، صرح الممثل الدائم لعمان لدى الأمم المتحدة بما يلي :

"... إن سياسة عمان مازالت تتمثل ، على الدوام ، في التمسك بمختلف قرارات جامعة الدول العربية والأمم المتحدة فيما يتعلق بالتجارة مع جنوب أفريقيا . وبناء عليه ، فإن جميع العقود التي تبرمها عمان لبيع النفط ، تتضمن شرطا محددًا يضع قيودا على جهة المقصد . بيد أنه بمجرد مغادرة النفط للسلطنة ، يصبح من الصعب تحديد وجهته النهائية بسبب الطابع المعقد الذي تتسم به تجارة النفط العالمية ، وتواتر المعاملات ، وحرية المشتريين في إمكانية الحصول على احتياجاتهم من السوق الحرة" .

٨ - وأجرى الفريق الحكومي الدولي خلال الفترة المستعرضة ، استفسارات وتحقيقات بشأن الحالات الـ ٢٣ التي جرى الإبلاغ عنها في عام ١٩٨٧ . وبعد تلقي معلومات حول عدة حالات ، أغلقت ٣ حالات ، أما الحالات الـ ٢٠ الباقية فترد قائمة بها في الفرع ألف من هذا المرفق .

المرفق الثاني

١- السفن والشركات التي ذكر في عام ١٩٨٨ أنها
اشتركت في توريد النفط إلى جنوب أفريقيا (١)

اسم السفينة (العلم)	المالك المسجل	المالك المنتفع	الشركة القائمة بالإدارة	الشركات الممثلة الأخرى	ميناء/موانئ المصادرة (التاريخ المصادرة)
<u>Akarita</u> (الليبيريا)	Dominus shipping Corporation	Uglands Rederi A/S (النرويج)	Uglands Rederi A/S (النرويج)		سفانفورة (٢٢ شباط/فبراير ١٩٨٦) (ج)
<u>Actor</u> (الليبيريا)	Actor Maritime Corporation	Mosvold Shipping Co. (النرويج)	Federal Motorship Corp. (الولايات المتحدة الأمريكية)		جزيرة سري ، جمهورية إيران الاسلامية (ج) (٢١ تموز/يوليه ١٩٨٥)
<u>Berge Chief</u> (النرويج)	Bergesen d.y. & Company/ Bjornstad CIES (النرويج)	Bergesen d.y. A/S (النرويج)	Bergesen d.y. A/S (النرويج)		محطة فاتح ، الإمارات العربية المتحدة (٩ ايلول/سبتمبر ، ١٩٨٥) الخليج الفارسي (العربي) (حزيران/يونيه ١٩٨٦)
<u>Almare Settima</u> (إيطاليا)	Almare di Navigazione S.P.A. (إيطاليا)	Almare di Navigazione S.P.A. (إيطاليا)	Almare di Navigazione S.P.A. (إيطاليا)		ميناء الفحل ، عمان (د) (٢٨ حزيران/يونيه ١٩٨٦) محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (١ تموز/يوليه ١٩٨٦)
<u>Almare Terza</u> (إيطاليا)	Almare di Navigazione S.P.A. (إيطاليا)	Almare di Navigazione S.P.A. (إيطاليا)	Almare di Navigazione S.P.A. (إيطاليا)	Sumitomo (اليابان)	جدة ، المملكة العربية السعودية (و) (٢ كانون الاول/ ديسمبر ١٩٨٥)
<u>Berge Prince</u> (ليبيريا)	General Ore International Corp. (ليختنشتاين) (النرويج)	General Ore International Corp. and Bergesen d.y A/S (النرويج)	Bergesen d.y. A/S (النرويج)		سولم فو ، المملكة المتحدة (١٠ آذار/مارس ١٩٨٦)
<u>Captain G.P. Livanos</u> (اليونان)	Elcapitaine Inc. (ليبيريا)	G.P. Livanos/Carras Group c/o Unisea (اليونان)	Ceres Hellenic Shipping Enterprise (اليونان)	Transworld Oil (هولندا وبرمودا) Marc Rich & Co. A.G. (سويسرا)	محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (٢٨ نيسان/أبريل ١٩٨٦) محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (٢٨ نيسان/أبريل ١٩٨٦) ميناء الفحل ، عمان (٢ ايار/ مايو ١٩٨٦) الخليج الفارسي (العربي) (١٧ حزيران/يونيه ١٩٨٦) أبو الخوخ ، الامارات العربية المتحدة (التاريخ غير معروف) محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (٣٠ ايلول/سبتمبر ١٩٨٦)
					جبل الطقة ، الامارات العربية المتحدة (١٩ تموز/يوليه ١٩٨٦) جزيرة زركوه ، الامارات العربية المتحدة (٢٠ تموز/يوليه ١٩٨٦) جزيرة داس ، الامارات العربية المتحدة (٢٢ تموز/يوليه ١٩٨٦)

المرفق الثاني (تابع)

اسم السفينة (العلم)	المالك المسجل	المالك المخطط	الشركة القائمة بالإدارة	الشركات الممثلة الأخرى	مهند/موانئ المقادير (تاريخ المقادير)
<u>Ethnic</u> (اليونان)	Moonlight Shipping Company S.A. (بنما)	C.M. Lemos & Company Ltd. (المملكة المتحدة)	Nereus Shipping S.A. (اليونان)		ميناء الفحل ، عمان (١٢ أيار/ مايو ١٩٨٦)
<u>Freedomship L.</u> (اليونان)	Caroline Nav. Inc. (ليبيريا)	G.P. Livanos/Carras Group c/o Unisea (اليونان والمملكة المتحدة)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (اليونان)		جزيرة حالول ، قطر (التاريخ غير معروف)
<u>Friendship L.</u> (اليونان)	Elfontana Inc. (ليبيريا)	G.P. Livanos/Carras Group c/o Unisea (اليونان والمملكة المتحدة)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (اليونان)		محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (٢٨ حزيران/يونيه ١٩٨٦)
<u>Jane Stove (1)</u> (الدروبيج)	K/S Lorentzens Skibs A/S (الدروبيج)	Lorentzens Rederi (الدروبيج)	K/S Lorentzens Skibs A/S (الدروبيج)		محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (١٨ شباط/فبراير ١٩٨٦)
<u>Janniche</u> (الدروبيج)	K/S A/S Norman Tankers (الدروبيج)	Periscopus A/S (الدروبيج)	Norman International A/S (الدروبيج)		محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (٢١ أيار/مايو ١٩٨٦)
<u>Johns. Stove (1)</u> (بنما)	Pater Panama Ltd. (بنما)	Lorentzens Rederi Co. (الدروبيج)	K/S Lorentzens Skibs A/S (الدروبيج)		محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (٢٤ كانون الثاني/ يناير ١٩٨٦)
<u>Licorne Oceane</u> (ليبيريا)	Langcross Carriers Inc. (ليبيريا)	Compagnie General Maritime et financiere (فرنسا)	Seatramp (U.K.) Ltd. (المملكة المتحدة)		محطة هرمز ، جمهورية ايران الاسلامية (نهاية كانون الثاني/يناير ١٩٨٧)
<u>Louisiana</u> (جزر البهاما)	Egalite S.A. (بنما)	Hadjipateras Group c/o Peninsular Mar. (اليونان/المملكة المتحدة)	Dorian (Hellas) S.A. (اليونان)		جزيرة زركوه ، الامارات العربية المتحدة (٢٨ تشرين الاول/ اكتوبر ١٩٨٦)
					محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (٢١ تشرين الاول/ اكتوبر ١٩٨٦)
					محطة الجوينة ، المملكة العربية السعودية (١١ شباط/ فبراير ١٩٨٧)
					جبل الطقة ، الامارات العربية المتحدة (١٣ حزيران/يونيه ١٩٨٧)
					محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (١٥ حزيران/يونيه ١٩٨٧)

المرفق الثاني (تابع)

اسم السفينة (العلم)	المالك المسجل	المالك المقتدم	الشركة القائمة بالإدارة	الشركات الممثلة الأخرى	ميناء/موانئ المغادرة (تاريخ المغادرة)
					جزيرة زركوه ، الامارات العربية المتحدة (٢٧ تموز/يوليه ١٩٨٧)
					جزيرة داس ، الامارات العربية المتحدة (٣١ تموز/يوليه ١٩٨٧)
					جزيرة زركوه ، الامارات العربية المتحدة (١ آب/أغسطس ١٩٨٧)
<u>Mirafiori</u> (البحرية)	Keston Shipping Corp. (البحرية)	Marimpex جمهورية ألمانيا الاتحادية	Fearnley & Eger A/S (النرويج)	German Oil GmbH (جمهورية ألمانيا الاتحادية)	جزيرة سري ، جمهورية إيران الاسلامية (٢٣ حزيران/يونيه ١٩٨٥)
					جزيرة سري ، جمهورية إيران الاسلامية (٢٣ آب/أغسطس ١٩٨٥)
					الخليج الفارسي (العربي) (تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٥)
<u>Rafio</u> (البحرية)	Rafio Shipping Corp. (البحرية)	Marimpex جمهورية ألمانيا الاتحادية (٢)	Fearnley & Eger A/S (النرويج)		محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (نهاية آب/أغسطس ١٩٨٦)
<u>Morning Cloud</u> (البحرية)	Seavixen Maritime Inc. (البحرية)	Reliance Pacific (هونغ كونغ) Shipping Ltd.	Reliance Pacific (هونغ كونغ) Shipping Ltd.		ميناء الفحل ، عمان (٩ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٥)
<u>Moscliff</u> (النرويج)	Mosvold Shipping Co. A/S (النرويج)	Mosvold Shipping Co. A/S (النرويج)	Mosvold Shipping Co. A/S (النرويج)		الخليج الفارسي (العربي) (أواخر آذار/مارس ١٩٨٥)
					جزيرة سري ، جمهورية إيران الاسلامية (٩ حزيران/يونيه ١٩٨٥)
<u>Neptune Pegasus</u> (سنغافورة)	Neptune orient Lines Pte. (سنغافورة) Ltd.	Neptune Eta Lines Ltd. (سنغافورة)	Neptune orient Lines . (سنغافورة) Ltd		سبرينا ، بروني دار السلام (٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٦)
<u>Obo Baron</u> (جزر البهاما)	B. & H. Shipping Associates VII L.P. (الولايات المتحدة الأمريكية)	Sigurd Herlofson & Co. A/S (النرويج)	Sigurd Herlofson & Co. A/S (النرويج)		أم سعيد ، قطر (٢٧ شباط/فبراير ١٩٨٧)
					رأس نخورة ، المملكة العربية السعودية (٧ آذار/مارس ١٩٨٧)
					مرسى خورفكان ، الامارات العربية المتحدة (٢٤ آذار/مارس ١٩٨٧)
<u>Patriotic</u> (اليونان)	Moonset Shipping Co. S.A. (بنما)	C.M. Lemos & Co. Ltd. (المملكة المتحدة)	Nereus Shipping S.A (اليونان)		الخليج الفارسي (نهاية تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٦)
					محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (٣٠ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٦)
					جزيرة حالول ، قطر (أوائل كانون الثاني/يناير ١٩٨٧)

المرفق الخاسي (تاييم)

اسم السفينة (العلم)	المالك المسجل	المالك المبتدع	الشركة القائمة بالإدارة	الشركات الممثلة الأخرى	مخاء/موانئ المغادرة (تاريخ المغادرة)
<u>Port Hawkesbury</u> (المملكة المتحدة)	Canadian Pacific (Bermuda) Ltd. (جزر برمودا)		Canadian Pacific Bulkship Services (المملكة المتحدة)		Bullen Bay ، هولندا ، بـنزر الانتيل (٢٣ كانون الثاني/يناير ١٩٨٥)
<u>Thorsaga</u> (النرويج)	Thor Dahls Hvalf. A/S & A/S Odd & Ornen (النرويج)	A/S Thor Dahl (النرويج)	A/S Thor Dahl (النرويج)		محطة الجويصة ، المملكة العربية السعودية (٩ نيسان/أبريل ١٩٨٥)
<u>Thorsholm</u> (النرويج)	Thor Dahls Hvalf. A/S & A/S Odd & Ornen (النرويج)	A/S. Thor Dahl (النرويج)	A/S. Thor Dahl (النرويج)		مخاء الفحل ، عمان (بداية كانون الثاني/يناير ١٩٨٥) محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (٧ تموز/يوليه ١٩٨٥) جزيرة زركوه ، الامارات العربية المتحدة (٨ تموز/يوليه ١٩٨٥)
<u>World Symphony</u> (ليبيريا)	Chiswell Shipping Ltd. (ليبيريا)	World-Wide Shipping Group (هونغ كونغ)	World-Wide Shipping Group (هونغ كونغ)	Marubeni (اليابان) Marc Rich & Co. A.G. (سويسرا)	جزيرة زركوه ، الامارات العربية المتحدة (٢٦ أيلول/سبتمبر ١٩٨٦) جزيرة حالول ، قطر (التاريخ غير معروف) جزيرة زركوه ، الامارات العربية المتحدة (أواخر شباط/فبراير - أوائل آذار/مارس ١٩٨٧)
<u>World Truth</u> (ليبيريا)	Liberian Haven Transports Inc. (ليبيريا)	World-Wide Shipping Group (هونغ كونغ)	World-Wide Shipping Group (هونغ كونغ)		Singapore Roads ، سنغافورة (٢٥ حزيران/يونيه ١٩٨٥)
<u>World Renown</u> (ليبيريا)	Liberian Jaguar Transports Inc. (ليبيريا)	World-Wide Shipping Group (هونغ كونغ)	World-Wide Shipping Group (هونغ كونغ)	Sigmoid (المملكة المتحدة)	الخليج الفارسي (العربي) (١١ أيار/مايو ١٩٨٧)
<u>World Kanadu</u> (ليبيريا)	Liberian Courage Transports Inc. (ليبيريا)	World-Wide Shipping Group (هونغ كونغ)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (هونغ كونغ)		محطة فاتح ، الامارات العربية المتحدة (٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٦) مخاء الفحل ، عمان (٢٧ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٦)
<u>السفن التي فحنت النقط من أفريقيا التي ناميبيا في سنتي ١٩٨٥ و ١٩٨٦ :</u>					
<u>Brimanger</u> (النرويج)	A/S Westfal-Larsen & Co. (النرويج)		Odfjell-Westfal-Larsen Tankers A/S. & Co. (النرويج)		Walvis Bay ، ناميبيا (تحت في سنة ١٩٨٥)
<u>Cisio di Salerno</u> (إيطاليا)	D'Amico Società Di Navigazione SpA.				Walvis Bay ، ناميبيا (تحت فيه ٧ مرات في سنة ١٩٨٥)

المرفق الثاني (تابع)

اسم السفينة (العلم)	المالك المسجل	المالك المنتفع	الشركة القائمة بالإدارة	الشركات المعنية الأخرى	ميناؤ/موانئ المقادير (تاريخ المقادير)
Luminetta (المملكة المتحدة)	Cunard Steam-Ship Co. Plc. (المملكة المتحدة)		Cunard Shipping Services (المملكة المتحدة) Ltd.		Walvis Bay ، ناميبيا (رأس) فيه مرتين في سنة ١٩٨٥ و ١٣ مرة في سنة ١٩٨٦
Oralemund (بنمسا)	South African Company Unicorn Lines (Proprietary) Ltd.				

(١) ترد المراسلات المتعلقة بتلك الحالات والمتبادلة بين الفريق الحكومي الدولي والحكومات ، في تقرير الفريق الحكومي الدولي المقدم الى الجمعية العامة في دورتها الثالثة والاربعين (الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الثالثة والاربعون ، الملحق رقم ٤٤ (A/43/44) . وترد المراسلات الاخرى المتعلقة بتلك القضايا والمتبادلة بمد صدور التقرير ، في الفرع بء من هذا المرفق .

(ب) احاط الفريق الحكومي الدولي علما بان الحالات الوارد ذكرها هنا والمتعلقة بشركات نرويجية ، قد حدثت قبل بدء نفاذ القانون النرويجي لمقاطعة جنوب افريقيا اقتصاديا في ٣٠ تموز/يوليه ١٩٨٧ . واعتبارا من ذلك التاريخ منعت السفن النرويجية من نقل النفط الى جنوب افريقيا وناميبيا ومنها .

(ج) انظر الفقرة ٧ من هذا التقرير .

(د) انظر المرفق الاول ، الفرع بء ، الفقرة ٧ .

(هـ) انظر الفرع بء ، الفقرة ٣ من هذا المرفق .

(و) انظر الفرع بء ، الفقرة ٣ من هذا المرفق .

(ز) انظر الفرع بء ، الفقرة ١٣ من هذا المرفق .

باء - المراسلات المتبادلة بين الحكومات والفريق الحكومي
الدولي بشأن القضايا المبلغ عنها في عام ١٩٨٨

- ١ - في مذكرة شفوية مؤرخة في ١٠ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٨ ، أكد الممثل الدائم لجمهورية ألمانيا الاتحادية لدى الأمم المتحدة من جديد أن السفن المسجلة في بلده لم تشارك في نقل النفط إلى جنوب أفريقيا . غير أن المذكرة لم تقدم أية معلومات مجددة عن الحالات المبلغ عنها .
- ٢ - وأبلغ الممثل الدائم لآيطاليا لدى الأمم المتحدة الفريق الحكومي الدولي ، بتاريخ ١٧ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٨ ، بأن إدارة شركة "Societa Almare" اتخذت التدابير اللازمة لإضافة بند إلى كافة عقود النقل البحري يقضي بمنع رسو السفن في جنوب أفريقيا .
- ٣ - وتجدر الإشارة إلى أنه سبق للبعثة الدائمة للمملكة العربية السعودية لدى الأمم المتحدة أن ذكرت أن السفينة الماري ستيمما Almare Settima لم تنقل أي نطف خام أو أية منتجات مكررة . بيد أن رئيس الفريق الحكومي الدولي ، في مذكرة شفوية مؤرخة في ١٨ أيار/مايو ١٩٨٩ ، أبلغ بعثة المملكة العربية السعودية بأن الفريق الحكومي الدولي تلقى معلومات تدل بقوة على قيام السفينة الماري ستيمما "Almare Settima" بتفريغ شحنة من النفط في ديربن بجنوب أفريقيا في شهر كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٨ ، وطلب إبلاغ هذه المعلومات إلى حكومة المملكة العربية السعودية لكي تتخذ الاجراء الملائم .
- ٤ - وبالإضافة إلى ذلك ، طلب الفريق الحكومي الدولي إلى بعثة المملكة العربية السعودية أن توفر معلومات ، مصحوبة بالوثائق ذات الصلة ، عن الحالات التي اشتركت فيها السفن التالية أسماؤها : Thorsholm ، و Louisiana ، و Thorsaga ، و Obo Baron ، و World Brasillia .
- ٥ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ١٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٨ ، أشار الممثل الدائم لجزر البهاما إلى مذكرة سابقة أرفقت بها الردود على الاستبيان فضلا عن بيان صادر عن حكومة جزر البهاما يوضح المواقف التي اتخذتها الحكومة بمدد السياسات والممارسات المتعلقة بحكومة جنوب أفريقيا .

٦ - وردا على مذكرة شفوية من الفريق الحكومي الدولي يطلب فيها معلومات عن الادعاءات المتعلقة بقيام السفينة بيرج برنس "Berge Prince" بزيارة موانئ جنوب افريقيا ، قام مكتب الشؤون الخارجية لامارة ليختنشتاين بإبلاغ الفريق الحكومي الدولي في ٣١ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٨ ، أن السفن التي ترفع علم ليختنشتاين "تتوقف بالفعل في موانئ تقع في جنوب افريقيا" وأن توقفها فيها يتم "وفقا للسلطة المخولة بموجب اتفاق استئجار السفن بدون طواقمها" .

٧ - وفي مذكرتين شفويتين مؤرختين في ٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٨ ، أحال الممثل الدائم لقطر لدى الأمم المتحدة وثائق تبين أن السفينتين رافيو "Rafio" و بيرج انتربرايز "Berge Enterprise" قد أفرغتا حمولتهما في سنغافورة في ٢٥ حزيران/يونيه ١٩٨٦ وفي ٢٧ نيسان/ابريل ١٩٨٧ ، على التوالي . وبالتالي ، فإن الحالتين المدعيتين على السفينتين Rafio و Berge Enterprise في حزيران/يونيه ١٩٨٦ ونيسان/ابريل ١٩٨٧ أغلقتا. ولم تعودا مدرجتين في المرفق الثاني ، فقد وردت أدلة كافية لدحض الادعاءات باحتمال تفريغ شحنات النفط موضوع البحث في جنوب افريقيا .

٨ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ٢١ آذار/مارس ١٩٨٩ ، أبلغ الممثل الدائم لقطر الفريق الحكومي الدولي بأن السياسة الثابتة لقطر التي ينص عليها المرسوم رقم ١٤٠ الصادر في سنة ١٩٧٣ أعلنت قطع جميع العلاقات الاقتصادية والتجارية والشقافية مع جنوب افريقيا . وقبل صدور هذا المرسوم ، صدر في سنة ١٩٧٣ المرسوم رقم ١٣٠ ، الذي حظر تصدير النفط القطري الى جنوب افريقيا . وبينت المذكرة ، بالإضافة الى ذلك ، أن قطر تطبق بدقة جميع القرارات ذات الصلة الصادرة عن منظمة الاقطار العربية المصدرة للنفط .

٩ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٨ ، بشأن تورط شركة "Canadian Pacific Ltd." في قضية السفينة بورت هوكسبري "Port Hawkesbury" التي ادعي انها فرغت حمولة من النفط في جنوب افريقيا في شهر كانون الثاني/يناير ١٩٨٥ ، صرح الممثل الدائم لكندا لدى الأمم المتحدة بأن السفينة "كانت حينئذ مسجلة في المملكة المتحدة وأنها كانت تخضع للقوانين والسياسات المعمول بها في ذلك البلد . وقامت شركة فرعية أجنبية تابعة لشركة "Canadian Pacific Ltd." ببيع هذه السفينة منذ ذلك الوقت" .

١٠ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ٢٤ كانون الثاني/يناير ١٩٨٩ ، أحال الممثل الدائم لجمهورية ايران الاسلامية وشائق تبين أن السفينتين فلبين أوبو "Philippine" و "Obo" وبياتريس "Beatrice" قد أفرغتتا حمولتيهما في روتردام بهولندا بتاريخ ٢٣ أيار/مايو ١٩٨٥ ، وفي جنوا بايطاليا بتاريخ ٣٠ أيار/مايو ١٩٨٦ على التوالي . وبالتالي أغلق ملفا حالتي تسليم إمدادات نفطية الى جنوب افريقيا اللتين ادعي أن السفينتين فلبين أوبو وبياتريس قامتا بهما في أيار/مايو ١٩٨٥ وأيار/مايو ١٩٨٦ ، ولم تعودا مدرجتين في المرفق الثاني ، فقد وردت أدلة كافية لدحض الادعاءات بأن الشحنات النفطية المعنية ربما تكون سلمت لجنوب افريقيا .

١١ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ١٨ أيار/مايو ١٩٨٩ ، وموجهة الى الممثل الدائم لليابان لدى الامم المتحدة ذكر الرئيس أن المعلومات التي تلقاها مركز مناهضة الفصل العنصري تدل بوضوح على تورط شركة سوميتومو "Sumitomo" اليابانية في قضية السفينة الماري تيرزا "Almare Terza" التي ادعي أنها أفرغت حمولة نبط في جنوب افريقيا في آذار/مارس ١٩٨٦ . وطلب الرئيس نقل هذه المعلومات الى الحكومة اليابانية لتقوم بمتابعة التحقيق في الموضوع واتخاذ الاجراء اللازم .

١٢ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ٣٠ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، صرح الممثل الدائم للنرويج لدى الامم المتحدة بما يلي :

"لا تقدم مذكرة رئيس الفريق الحكومي الدولي المؤرخة في ١٨ أيار/مايو ١٩٨٩ معلومات عن شحنات قامت بها الناقلات النرويجية بعد ٣٠ تموز/يوليه ١٩٨٧ كما لم تتلق الحكومة النرويجية مثل هذه المعلومات من مصادر أخرى . ولذلك فإنه يسر الممثل الدائم للنرويج أن يعلن أن القانون النرويجي الذي يحظر هذه الأنشطة قد أثبتت فعاليته . على أنه اذا وردت بلاغات عن أية

مخالفات ، فسوف يجري التحقيق في الادعاءات بدقة وسوف يقدم المخالفون للمحاكمة . واذا حدث هذا ، فسوف يحاط رئيس الفريق الحكومي الدولي علما به ."

١٣ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ٢ آب/اغسطس ١٩٨٩ ، أبلغ الممثل الدائم لجمهورية ألمانيا الاتحادية لدى الأمم المتحدة الفريق الحكومي الدولي بما يلي :

"... ليست جمهورية ألمانيا الاتحادية في وضع يتيح لها توفير معلومات اضافية حول هذه القضية غير المعلومات التي قدمتها بهذا الشأن في مذكرتها رقم ٨٧/٣١٧ ورقم ٨٨/٣٦٧ المؤرختين في ٢٧ آب/اغسطس ١٩٨٧ و ١٠ تشرين الأول/اكتوبر ١٩٨٨ على التوالي .

"وحيث أنه لم يثبت أن شحنات النفط المعنية قد انطلقت من موانئ في جمهورية ألمانيا الاتحادية ، أو على ظهر سفن ترفع علمها ، فإن الامكانيات المتاحة للحكومة الاتحادية من أجل اثبات صحة الادعاءات الموجهة ضد الشركتين المعنيتين ، محدودة جدا . ولقد بذلت الحكومة الاتحادية كل ما يسعها من جهود في ظل تلك الظروف لتوضيح الادعاءات وتوصلت الى النتائج التي بينتها في المذكرتين السابقتين" .

١٤ - أجرى الفريق الحكومي الدولي ، خلال الفترة قيد الاستعراض ، تحريات وتحقيقات بشأن ٦٦ حالة تم الإبلاغ عنها في عام ١٩٨٨ . وبعد تلقيه معلومات شملت عدة حالات ، أغلقت ٦ حالات وأدرجت الحالات المتبقية في الفرع ألف من هذا المرفق .

المرفق الثالث

موجز لحالات الأذعاء بوقوع مخالفات المبلغ عنها في عام ١٩٨٩

- ١ - في ٢٦ حزيران/يونيه ، و ٣ تموز/يوليه ، و ٢٨ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، نقل الفريق الحكومي الدولي لرصد توريد ونقل النفط والمنتجات النفطية الى جنوب افريقيا الى البعثات الدائمة والبعثات المراقبة المعنية المعلومات التي كان قد تلقاها بخصوص ٥٧ حالة من حالات الأذعاء بانتهاك حظر النفط المفروض على جنوب افريقيا .
- ٢ - ويتعلق معظم الحالات المبلغ عنها في الفترة التي يتناولها هذا التقرير بسفن كان مالكةا المستفيد هو World-Wide Shipping Group في هونغ كونغ والشركة الادارية لها هي World-Wide Agency Ltd. في هونغ كونغ .
- ٣ - وقد سجلت السفن World Champion و World Victory و Orpheum تحت العلم البنمي . ويرد أدناه ذكر البلدان التي سجلت فيها السفن Grand و Star Cherry و Capitol و Synetos و World Prodigy و Dagli . أما بقية السفن فسجلت تحت علم ليبيريا .
- ٤ - وصلت السفينة Eastern Promise (الحالة رقم ٨٩-٠٠١) الى مرفأ الفجيرة (١) بالامارات العربية المتحدة في ٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٧ وغادرت في ١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٧ . وقد ادعي أنها سلمت نفط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا بين تشرين الثاني/نوفمبر وكانون الاول/ديسمبر ١٩٨٧ قبل عودتها الى مرفأ الفجيرة في ١٥ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٧ .
- ٥ - ووصلت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩-٠٠٢) الى جزيرة زركوه بالامارات العربية المتحدة في ١٣ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٨ وغادرتها في ١٤ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٨ . ويعدى أن السفينة قامت بتسليم نفط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا بين كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٨ وكانون الثاني/يناير ١٩٨٩ .
- ٦ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية الى البعثات الدائمة للامارات العربية المتحدة وليبيريا والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة Eastern Promise .

- ٧ - ووصلت السفينة Eastern Strength (الحالة رقم ٨٩-٠٠٣) ، ومالكها المسجل Camberwood Company في ليبيريا ، الى جزيرة زركوه بالامارات العربية المتحدة في ١٥ آب/أغسطس ١٩٨٨ وغادرتها في ١٧ آب/أغسطس ١٩٨٨ . ويدعي أنها سلمت نفطا الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا بين آب/أغسطس وأيلول/سبتمبر ١٩٨٨ . وقد وصلت السفينة الى محطة فاتح بالامارات العربية المتحدة في ٢٥ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨ . وكان تملكه شحنة النفط مؤسسة Comet من المملكة المتحدة .
- ٨ - وغادرت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩-٠٠٤) محطة فاتح ووصلت الى جزيرة زركوه بالامارات العربية المتحدة في اليوم ذاته . وغادرتها في ٢٨ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨ . ويدعي أن السفينة سلمت نفطا الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٨ قبل وصولها الى محطة الجويمة بالمملكة العربية السعودية في ٢٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٨ .
- ٩ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية الى البعثات الدائمة للامارات العربية المتحدة وليبيريا والمملكة المتحدة لدى الامم المتحدة بخصوص السفينة Eastern Strength .
- ١٠ - ووصلت السفينة World Ambassador (الحالة رقم ٨٩-٠٠٥) ومالكها المسجل هو Liberian Wisteria Transports, Inc. في ليبيريا ، الى السويس بمصر في ٢١ شباط/فبراير ١٩٨٨ وغادرتها في ٢٢ شباط/فبراير ١٩٨٨ . ووصلت الى جدة بالمملكة العربية السعودية في ٢٥ شباط/فبراير ١٩٨٨ وغادرتها في ٢٦ شباط/فبراير ١٩٨٨ . ويدعي أن السفينة سلمت نفطا الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في آذار/مارس ١٩٨٨ قبل وصولها الى جبل ضنه بالامارات العربية المتحدة في ٣ نيسان/ابريل ١٩٨٨ .
- ١١ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية الى البعثات الدائمة لليبيريا ومصر والمملكة العربية السعودية والمملكة المتحدة بخصوص السفينة World Ambassador .
- ١٢ - وغادرت السفينة World Bermuda (الحالة رقم ٨٩-٠٠٦) ، ومالكها المسجل Liberian Ulysses Transports, Inc. في ليبيريا ، ميناء بولاو بوكوم بسنغافورة في ٢٨ آب/أغسطس ١٩٨٧ ووصلت الى جمهورية ايران الاسلامية (في تاريخ غير معروف) . ويدعي أن السفينة سلمت نفطا الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا بين أيلول/سبتمبر

وتشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٧ ووصلت الى رأس التنورة بالمملكة العربية السعودية في
١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٧ .

١٣ - وغادرت السفينة ذاتها (الحالة رقم ٨٩-٠٠٧) رأس تنورة في ٣ تشرين الثاني/
نوفمبر ١٩٨٧ الى جهة لم يعلن عنها . ويعدى أنها سلمت نفطا الى ميناء أو أكثر من
موانئ جنوب افريقيا في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٧ قبل وصولها الى مرفأ الفجيرة
بالامارات العربية المتحدة في ١٣ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٧ .

١٤ - وغادرت السفينة ذاتها (الحالة رقم ٨٩ - ٠٠٨) مرفأ الفجيرة في اليوم ذاته .
وقد ادعي أنها قامت بتسليم شحنة من النفط الى ميناء واحد أو أكثر من موانئ جنوب
افريقيا في الفترة بين كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٧ وكانون الثاني/يناير ١٩٨٨ ووصلت
الى البحرين في ١٥ كانون الثاني/يناير ١٩٨٨ . وكان مالك شحنة النفط Rich/Tiger
Petroleum في سويسرا والمملكة المتحدة .

١٥ - ووصلت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩ - ٠٠٩) الى مرفأ الفجيرة بالامارات
العربية المتحدة في ١٦ نيسان/ابريل ١٩٨٨ وغادرت في اليوم ذاته بموجب عقد استئجار
الى جهة غير معلومة . وقد ادعي أنها سلمت نفطا الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب
افريقيا بين نيسان/ابريل وأيار/مايو ١٩٨٨ ووصلت الى محطة هرمز بجمهورية ايران
الاسلامية في منتصف شهر أيار/مايو ١٩٨٨ .

١٦ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية الى البعثات الدائمة
للامارات العربية المتحدة وجمهورية ايران الاسلامية وسنغافورة وليبيريا والمملكة
المتحدة لدى الأمم المتحدة وكذلك الى البعثة المراقبة عن سويسرا لدى الأمم المتحدة
بخصوص السفينة World Bermuda .

١٧ - وغادرت السفينة World Brasilia (الحالة رقم ٨٩ - ٠١٠) ، ومالكها المسجل
Liberian Bison transport, Inc. في ليبيريا ، محطة فاتح بالامارات العربية المتحدة
في ١٨ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٦ وذكر أنها توقفت عند جزيرة حالول بقطر (في تاريخ
غير معلوم) . وادعي أن السفينة سلمت نفطا الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب
افريقيا في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٦ قبل وصولها الى مرفأ الفجيرة ، الامارات
العربية المتحدة ، في ٩ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٦ .

- ١٨ - وغادرت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩ - ٠١) محطة جويمة بالمملكة العربية السعودية في ٣٠ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٦ . وادعي أنها نقلت نفطا الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في كانون الثاني/يناير ١٩٨٧ ووصلت الى مرفأ الفجيرة بالامارات العربية المتحدة في ١ شباط/فبراير ١٩٨٧ .
- ١٩ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية الى البعثات الدائمة للامارات العربية المتحدة وقطر وليبيريا والمملكة العربية السعودية والمملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة World Brasilia .
- ٢٠ - ووصلت السفينة World Champion (الحالة رقم ٨٩ - ٠١٢) الى محطة جويمة بالمملكة العربية السعودية يوم ٢٠ آذار/مارس ١٩٨٨ وغادرتها يوم ٢١ آذار/مارس ١٩٨٨ . ووصلت الى رأس تنورة بالمملكة العربية السعودية في ٢٣ آذار/مارس ١٩٨٨ وغادرتها يوم ٢٤ آذار/مارس ١٩٨٨ الى جهة لم يكشف عنها . وكانت زيارتها التالية المبلغ عنها لاوكيناوا باليابان يوم ٢٦ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٨ . وخلال فترة الاشهر الستة الفاصلة ، التي لم يرد بشأنها شيء ، ذكر أن السفينة قامت بزيارة الى جزيرة الخرج بجمهورية ايران الاسلامية في تاريخ غير معروف . والفترة التي لم يرد بشأنها شيء تسمح بنقل ما يصل الى خمس شحنات نفط سرية الى جنوب افريقيا .
- ٢١ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية الى البعثات الدائمة لبنيما وجمهورية ايران الاسلامية والمملكة العربية السعودية والمملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة بشأن السفينة World Champion .
- ٢٢ - ووصلت السفينة World Eminence (الحالة رقم ٨٩ - ٠١٣) ، ومالكها المسجل Liberian Titan transports, Inc. في ليبيريا ، الى فوس بفرنسا في ١٩ شباط/فبراير ١٩٨٦ وغادرتها يوم ٢٦ شباط/فبراير ١٩٨٦ وعليها حمولة من النفط الخام . وبعد توقف قصير في ميناء جبل طارق أبحرت من طريق رأس الرجاء الصالح الى الخليج الفارسي لآخذ حمولة جديدة من النفط الخام . ولا بد أن تكون حمولة النفط التي أخذت من فوس قد أفرغت بين ميناء جبل طارق ووصول السفينة الى جزيرة سري بجمهورية ايران الاسلامية يوم ١٨ نيسان/ابريل ١٩٨٦ . وقد ادعي أن السفينة نقلت نفطا الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في آذار/مارس ١٩٨٦ .

٢٣ - ووصلت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩ - ٠١٤) الى الخليج الفارسي في حوالي ٢٠ تموز/يوليه ١٩٨٧ وغادرت في الشهر ذاته . وكان تحركها المبلغ عنه هو قيامها برحلة بموجب عقد استئجار لحساب شركة غير معروفة من الخليج الفارسي في وجهة السي ناحية الغرب في ٢١ آب/اغسطس ١٩٨٧ . وأبلغ كذلك عن رحلة بموجب عقد استئجار لحساب شركة في ١٤ ايلول/سبتمبر ١٩٨٧ ابتداء من الخليج الفارسي الى اليابان . ويدعى أن شحنتين او ثلاث شحنت من النفط قد نقلت الى ميناء او أكثر من موانئ جنوب افريقيا بين آب/اغسطس وتشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٧ . ووصلت السفينة الى جبل الظنه بالامارات العربية المتحدة يوم ٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٧ .

٢٤ - وغادرت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩ - ٠١٥) جبل الظنه بالامارات العربية المتحدة يوم ٢٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٧ . وتوقفت في جزيرة داس ومرفأ الفجيرة بالامارات العربية المتحدة وغادرت مرفأ الفجيرة في ١ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٧ . وقد ادعي أن السفينة نقلت نفطا الى ميناء او أكثر في جنوب افريقيا في كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٧ قبل عودتها الى مرفأ الفجيرة في ٢ كانون الثاني/يناير ١٩٨٨ .

٢٥ - ووصلت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩ - ٠١٦) الى ميناء الفحل بعمان يوم ٢٠ آذار/مارس ١٩٨٨ وغادرت يوم ٢ نيسان/ابريل ١٩٨٨ . وقد ادعي أنها نقلت نفطا الى ميناء او أكثر في جنوب افريقيا في نيسان/ابريل ١٩٨٨ . ووصلت السفينة الى الخليج الفارسي في أوائل أيار/مايو ١٩٨٨ .

٢٦ - وادعي أن السفينة ذاتها (الحالة رقم ٨٩-٠١٧) سلمت شحنة نفط أخرى الى ميناء او أكثر من موانئ جنوب افريقيا بين أيار/مايو وحزيران/يونيه ١٩٨٨ . وكان شمة فجوة في سجل السفينة مدتها حوالي خمسة أسابيع بين قيامها حسب الادعاء بتسليم شحنة من النفط الى جنوب افريقيا في نيسان/ابريل ١٩٨٨ ووصولها الى محطة الجويمة بالملكة العربية السعودية في ١٦ حزيران/يونيه ١٩٨٨ .

٢٧ - وغادرت السفينة ذاتها (الحالة رقم ٨٩-٠١٨) أونسان بجمهورية كوريا يوم ٢٢ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٨ . وادعي أنها سلمت نفطا الى ميناء او أكثر من موانئ جنوب افريقيا في الفترة بين تشرين الثاني/نوفمبر وكانون الاول/ديسمبر ١٩٨٨ . ووصلت السفينة الى محطة فاتح بالإمارات العربية المتحدة يوم ٣ كانون الثاني/يناير ١٩٨٩ .

٢٨ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية الى البعثات الدائمة للإمارات العربية المتحدة وعمان وفرنسا وليبيريا والمملكة المتحدة لدى الامم المتحدة والى البعثة المراقبة عن جمهورية كوريا لدى الامم المتحدة بخصوص السفينة World Eminence .

٢٩ - وغادرت السفينة World Hitachi Zosen (الحالة رقم ٨٩-٠١٩) ومالكها المسجل Solstice Company, Ltd. في ليبيريا ، رأس غارب بمصر ووصلت الى محطة خليج زيت بمصر يوم ١٩ حزيران/يونيه ١٩٨٨ . وقد ادعي أنها سلمت شحنة من النفط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في تموز/يوليه ١٩٨٨ ووصلت الى مرفأ الفجيرة بالإمارات العربية المتحدة يوم ٢٥ تموز/يوليه ١٩٨٨ .

٣٠ - وغادرت السفينة ذاتها (الحالة رقم ٨٩-٠٢٠) مرفأ الفجيرة يوم ٢٥ تموز/يوليه ١٩٨٨ ووصلت الى أم سعيد بالإمارات العربية المتحدة في تاريخ غير معلوم . وغادرت أم سعيد يوم ٣٠ تموز/يوليه ١٩٨٨ . وادعي أنها سلمت شحنة من النفط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في آب/أغسطس ١٩٨٨ قبل وصولها الى مرفأ الفجيرة يوم ١٦ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨ .

٣١ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية الى البعثات الدائمة للإمارات العربية المتحدة ومصر وليبيريا والمملكة المتحدة لدى الامم المتحدة بخصوص السفينة World Hitachi Zosen .

٣٢ - وغادرت السفينة World Nisseki (الحالة رقم ٨٩-٠٢١) يوروبورت ، هولندا ، خالية من الحمولة يوم ١٩ كانون الثاني/يناير ١٩٨٧ ، متجهة الى مضيق جبل طارق . وبعد مرورها بميناء بريكسهام بالمملكة المتحدة اختفت لمدة ٦٥ يوما . وادعي أنها قامت بزيارة الى ميناء لتصدير النفط في غرب افريقيا أو البحر الكاريبي وأنها ربما تكون قد سلمت في وقت تال شحنة نبط الى ميناء أو أكثر في جنوب افريقيا قبل ظهورها ثانية في مرفأ الفجيرة بالإمارات العربية المتحدة يوم ٢٦ آذار/مارس ١٩٨٧ .

٣٣ - ووصلت السفينة ذاتها (الحالة رقم ٨٩-٠٢٢) الى جبل الظنة بالإمارات العربية المتحدة يوم ٣٠ آذار/مارس ١٩٨٧ وغادرته يوم ٣ نيسان/ابريل ١٩٨٧ . ووصلت الى محطة فاتح بالإمارات العربية المتحدة يوم ٤ نيسان/ابريل ١٩٨٧ وغادرتها يوم ٥ نيسان/ابريل ١٩٨٧ . وقد ادعي أنه سلمت شحنة نبط الى ميناء أو أكثر في جنوب افريقيا في

الفترة بين نيسان/ابريل وأيار/مايو ١٩٨٧ ووصلت الى مرفأ الفجيرة بالإمارات العربية المتحدة يوم ٣٠ أيار/مايو ١٩٨٧ .

٣٤ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية الى البعثات الدائمة للإمارات العربية المتحدة وليبيريا والمملكة المتحدة لدى الامم المتحدة بخصوص السفينة World Nisseki .

٣٥ - وغادرت السفينة World Progress (الحالة رقم ٨٩-٠٢٣) ، ومالكها المسجل Liberian Begonia Transports Inc. في ليبيريا ، محطة فاتح بالإمارات العربية المتحدة يوم ٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٦ . وقد ادعي أنه سلمت شحنة نبط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٦ ووصلت الى جبل الظننة بالإمارات العربية المتحدة يوم ٢٠ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٦ .

٣٦ - وغادرت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩-٠٢٤) جبل الظننة يوم ٢٢ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٦ . ووصلت الى محطة فاتح بالإمارات العربية المتحدة يوم ٢٣ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٦ وغادرته في ٢٤ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٦ . ووصلت الى مرفأ الفجيرة بالإمارات العربية المتحدة يوم ٢٥ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٦ ، وغادرته يوم ٢٦ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٦ . وادعي أن السفينة سلمت شحنة نبط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في كانون الثاني/يناير ١٩٨٧ ووصلت الى محطة هرمز بجمهورية إيران الإسلامية في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٨٧ .

٣٧ - ووصلت السفينة ذاتها (الحالة رقم ٨٩-٠٢٥) الى جبل الظننة بالإمارات العربية المتحدة في ١٧ حزيران/يونيه ١٩٨٧ وغادرته في ١٩ حزيران/يونيه ١٩٨٧ . ووصلت الى جزيرة داس بالإمارات العربية المتحدة في ١٩ حزيران/يونيه ١٩٨٧ وغادرته في ٣٠ حزيران/يونيه ١٩٨٧ . وادعي أنها سلمت شحنة نبط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في تموز/يوليه ١٩٨٧ قبل وصولها الى خور فگان بالإمارات العربية المتحدة في تاريخ غير معلوم . ووصلت السفينة الى محطة فاتح بالإمارات العربية المتحدة في ٣١ تموز/يوليه ١٩٨٧ .

٣٨ - وغادرت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩-٠٢٦) محطة فاتح في ١ آب/أغسطس ١٩٨٧ . ثم اختفت لمدة ١٠٣ أيام وعادت الى الظهور عند جبل الظننة بالإمارات العربية المتحدة في ١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٧ . وذكر أن السفينة قامت خلال تلك المدة بزيارة

لجمهورية إيران الإسلامية في تاريخ غير معلوم . وفي ١ آب/أغسطس ١٩٨٧ ، أبحرت السفينة بموجب عقد استئجار مع شركة النفط الفرنسية Total . وقد جرى الإبلاغ عن هذه الرحلة المستأجرة في ٢٣ تموز/يوليه ١٩٨٧ . وكانت السفينة تقوم ب "مواصلة مباشرة" وعليها حمولة من الإمارات العربية المتحدة الى المملكة المتحدة/القارة الأوروبية/البحر الأبيض المتوسط . ولم يبلغ عن وصولها الى أي من هذه الجهات .

٢٩ - ووصلت السفينة ذاتها (الحالة رقم ٨٩-٠٢٧) الى جبل الظنة بالإمارات العربية المتحدة في ١٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٧ وغادرت في ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٧ . ووصلت الى محطة فاتح بالإمارات العربية المتحدة في ١٥ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٧ وغادرتها في ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٧ . وادعي أن السفينة سلمت شحنة نفط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا بين تشرين الثاني/نوفمبر وكانون الاول/ديسمبر ١٩٨٧ . وتذكر السجلات أن السفينة كانت تمر بجبل علي بالإمارات العربية المتحدة يوم ٢٣ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٧ .

٤٠ - وغادرت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩-٠٢٨) راس شقير بمصر في ٢٦ أيار/مايو ١٩٨٨ ووصلت الى محطة خليج الزيت بمصر في ٢٧ أيار/مايو ١٩٨٨ . وغادرت تلك المحطة يوم ٢٩ أيار/مايو ١٩٨٨ ووصلت الى جدة بالمملكة العربية السعودية في ٣١ أيار/مايو ١٩٨٨ . وغادرت السفينة جدة في ١ حزيران/يونيه ١٩٨٨ . وأدعي أنها سلمت شحنة من النفط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في حزيران/يونيه ١٩٨٨ قبل عودتها الى راس شقير بمصر في ١٩ تموز/يوليه ١٩٨٨ .

٤١ - وغادرت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩-٠٢٩) راس شقير يوم ٢١ تموز/يوليه ١٩٨٨ . ووصلت الى محطة خليج الزيت بمصر في اليوم ذاته وغادرت تلك المحطة يوم ٢٣ تموز/يوليه ١٩٨٨ . وأدعي أنها سلمت شحنة نفط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في آب/أغسطس ١٩٨٨ وواصلت رحلتها الى جهة غير معلومة في أواخر آب/أغسطس ١٩٨٨ .

٤٢ - وأبحرت السفينة ذاتها (الحالة رقم ٨٩-٠٣٠) من البحر الأحمر في ٢٣ تموز/يوليه ١٩٨٨ ، ربما لتفريغ نفط في جنوب افريقيا في آب/أغسطس ١٩٨٨ (انظر الفقرة ٤١) . وأدعي أنها أخذت حمولة نفط أخرى لتسليمها الى جنوب افريقيا في أيلول/سبتمبر ١٩٨٨ . وذكر أنها وصلت إلى سنغافورة في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٨ من ميناء غير معلوم .

٤٣ - ووصلت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩-٠٣١) إلى جبل الظنة بالامارات العربية المتحدة في ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٨ وغادرته يوم ٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٨ . ووصلت الى محطة فاتح بالامارات العربية المتحدة يوم ٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٨ وغادرت تلك المحطة في ٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٨ وكانت وجهتها التي ادعتها هي سنغافورة . ولم يرد أنها وصلت الى تلك الوجهة ويُدعى أن السفينة سلمت نفطاً الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٨ . ووصلت الى محطة حميرة بالامارات العربية المتحدة في ١٩ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٨ .

٤٤ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية الى البعثات الدائمة للامارات العربية المتحدة وجمهورية ايران الاسلامية وفرنسا وليبيريا ومصر والمملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة World Progress .

٤٥ - وأبحرت السفينة World Renown (الحالة رقم ٨٩-٠٣٢) ، ومالكها المسجل Liberian Jaguar Transport Inc. في ليبيريا ، بمقتضى عقد استئجار مع شركة غير معلومة من محطة الجويمة بالمملكة العربية السعودية في ١٦ آذار/مارس ١٩٨٧ . وأدعي أن السفينة سلمت شحنة نفط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في نيسان/ابريل ١٩٨٧ قبل وصولها الى الخليج الفارسي في ٧ أيار/مايو ١٩٨٧ .

٤٦ - وغادرت السفينة ذاتها (الحالة رقم ٨٩-٠٣٣) الخليج الفارسي في منتصف شهر أيار/مايو ١٩٨٧ بمقتضى عقد استئجار على ما ذكر . وأدعي أنها سلمت شحنة نفط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا بين أيار/مايو وحزيران/يونيه ١٩٨٧ ، ووصلت الى محطة جويمة بالمملكة العربية السعودية في ١٠ تموز/يوليه ١٩٨٧ .

٤٧ - ووصلت السفينة ذاتها (الحالة رقم ٨٩-٠٣٤) الى محطة فاتح بالامارات العربية المتحدة يوم ١٧ كانون الثاني/يناير ١٩٨٨ وغادرته يوم ١٩ كانون الثاني/يناير ١٩٨٨ . ووصلت الى ميناء الفحل بعمان في ٢٤ كانون الثاني/يناير ١٩٨٨ وغادرته في ٢٧ كانون الثاني/يناير ١٩٨٨ متجهة الى سنغافورة . ولم ترد أنباء عن وصولها الى تلك الوجهة ويُدعى أن السفينة سلمت شحنة نفط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في الفترة بين شباط/فبراير وآذار/مارس ١٩٨٨ . وقد وصلت الى مقديشو بالصومال يوم ٤ نيسان/ابريل ١٩٨٨ .

٤٨ - ووصلت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩-٠٣٥) رأس شقير بمصر في ٢٤ نيسان/ابريل ١٩٨٨ وغادرته يوم ٣٠ نيسان/ابريل ١٩٨٨ . ووصلت الى محطة خليج الزيت بمصر في اليوم ذاته ثم غادرته يوم ٤ ايار/مايو ١٩٨٨ . ووصلت الى رأس غارب بمصر في ٤ ايار/مايو ١٩٨٨ وغادرته يوم ٥ ايار/مايو ١٩٨٨ وعليها حمولة من النفط الخام متجهة حسب ادعائها الى اليابان . ولم ترد أنباء عن وصولها الى تلك الوجهة ويُدعى أن السفينة سلمت شحنة نفط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في ايار/مايو ١٩٨٨ . ووصلت الى محطة هرمز بجمهورية ايران الاسلامية في منتصف حزيران/يونيه ١٩٨٨ .

٤٩ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٨ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية الى البعثات الدائمة للامارات العربية المتحدة وعمان وليبيريا ومصر والمملكة العربية السعودية والمملكة المتحدة لدى الامم المتحدة بخصوص السفينة World Renown .

٥٠ - وغادرت السفينة World Summit (الحالة رقم ٨٩-٠٣٦) ، ومالكها المسجل Liberman Serenity Transports, Inc. في ليبيريا ، ميناء بلباو في اسبانيا في ٢٥ آذار/مارس ١٩٨٧ دون وجهة محددة . وفيما بعد ، ذكر أن السفينة خالية الحمولة كانت متجهة الى مدينة الكاب في جنوب افريقيا . واختفت لمدة ٨٩ يوما وعادت الى الظهور في محطة هرمز بجمهورية ايران الاسلامية ، قبل ٢٣ حزيران/يونيه ١٩٨٧ ببعض الوقت . وقد ادعي أنها قامت بزيارة الى ميناء لتصدير النفط في غرب افريقيا أو البحر الكاريبي ، وأنها أوصلت فيما بعد شحنة من النفط الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا .

٥١ - وعبرت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩-٠٣٧) قناة السويس في ٢ ايلول/سبتمبر ١٩٨٧ . ووصلت الى الخليج الفارسي وغادرته في منتصف ايلول/سبتمبر ١٩٨٧ . وأدعي أنها سلمت نفطا الى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٧ . ووصلت السفينة الى جمهورية ايران الاسلامية ثم غادرته (في تاريخ غير معلوم) ثم واصلت رحلتها الى أولسان بجمهورية كوريا فوصلت الى هناك في ٢٨ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٧ .

٥٢ - ووصلت السفينة ذاتها (الحالة رقم ٨٩-٠٣٨) جزيرة لاراك بجمهورية ايران الاسلامية وغادرته في نهاية ايلول/سبتمبر ١٩٨٨ . وأدعي أنها أوصلت نفطا الى واحد أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٨ قبل وصولها الى الخليج الفارسي في نهاية تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٨ .

٥٣ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية إلى البعثات الدائمة لاسبانيا وجمهورية إيران الإسلامية وليبيريا والمملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة World Summit .

٥٤ - وغادرت السفينة World Symphony (الحالة رقم ٨٩-٠٣٩) ، ومالكها المسجل Chiswell Shipping Ltd. في ليبيريا ، جزيرة زركوه بالإمارات العربية المتحدة في ٢٦ أيلول/سبتمبر ١٩٨٦ . وتوقفت السفينة في محطة فاتح بالإمارات العربية المتحدة في ٢٩ أيلول/سبتمبر ١٩٨٦ وغادرتها في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٦ . ووصلت إلى جزيرة حالول بقطر ، وبعد مغادرتها قطر قامت حسب الادعاء بتسليم نפט إلى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا بين تشرين الأول/أكتوبر وتشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٦ . ووصلت فيما بعد إلى محطة هرمز بجمهورية إيران الإسلامية (في تاريخ غير معلوم) . وقد أبلغ أن شركة النفط ماروبني Marubeni (اليابان) أعادت بيع النفط إلى Marc Rich and Company, A.G. (سويسرا) التي شحنت النفط إلى جنوب افريقيا .

٥٥ - وغادرت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩-٠٤٠) جزيرة زركوه بالإمارات العربية المتحدة في ٢١ شباط/فبراير ١٩٨٧ . وغادرت الخليج الفارسي في رحلة بعقد استئجار لحساب Marc Rich and Company (سويسرا) . وادعي أنها سلمت نفطا إلى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في آذار/مارس ١٩٨٧ ووصلت إلى ميناء سعود بالكويت في ١٢ أيار/مايو ١٩٨٧ .

٥٦ - وقامت السفينة نفسها أيضا (الحالة رقم ٨٩-٠٤١) بتسليم نפט ، حسب الادعاء ، إلى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في نيسان/أبريل ١٩٨٧ قبل وصولها إلى ميناء سعود في ١٢ أيار/مايو ١٩٨٧ (انظر الفقرة ٥٥ أعلاه) .

٥٧ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية إلى البعثات الدائمة للإمارات العربية المتحدة وجمهورية إيران الإسلامية وقطر وليبيريا والمملكة المتحدة واليابان لدى الأمم المتحدة وإلى البعثة المراقبة عن سويسرا لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة World Symphony .

٥٨ - ووصلت السفينة World Truth (الحالة رقم ٨٩-٠٤٢) ، ومالكها المسجل Liberian Haven Transports, Inc. في ليبيريا ، إلى محطة فاتح بالإمارات العربية المتحدة في ٦ تموز/يوليه ١٩٨٧ وغادرتها في ٧ تموز/يوليه ١٩٨٧ . وادعي أنها أفرغت نفطا في

ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في تموز/يوليه ١٩٨٧ ووصلت إلى مرفأ الفجيرة بالإمارات العربية المتحدة في ٨ آب/أغسطس ١٩٨٧ .

٥٩ - وغادرت نفس السفينة (الحالة رقم ٨٩-٠٤٣) ميناء Singapore Roads بسنغافورة في ١٩ أيلول/سبتمبر ١٩٨٧ متجهة على ما ذكر إلى مرفأ الفجيرة بالإمارات العربية المتحدة . وادعي أنها أفرغت نفطا في ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا بين أيلول/سبتمبر وتششرين الأول/أكتوبر ١٩٨٧ ووصلت إلى محطة جويمة بالمملكة العربية السعودية في ٣٠ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٧ .

٦٠ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية إلى البعثات الدائمة للإمارات العربية المتحدة وسنغافورة وليبيريا والمملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة World Truth .

٦١ - وغادرت السفينة World Victory (الحالة رقم ٨٩-٠٤٤) ، ومالكها المسجل Brightness Company, S.A. في بنما ، ميناء هوفيك Hovic بجزر فرجن التابعة للولايات المتحدة في ٢٦ آذار/مارس ١٩٨٧ واختفت لمدة ١٠١ يوما . وعادت إلى الظهور في رأس الخفجي بالمملكة العربية السعودية في ٥ تموز/يوليه ١٩٨٧ ورفضت الإفصاح عن الميناء الذي رست فيه قبل ذلك . ويدعي أن السفينة زارت ميناء لتصدير النفط في غرب افريقيا أو البحر الكاريبي ، وقامت بعد ذلك بتفريغ نفط في جنوب افريقيا .

٦٢ - وغادرت نفس السفينة (الحالة رقم ٨٩-٠٤٥) جمهورية إيران الاسلامية في آب/أغسطس ١٩٨٧ وادعي أنها أفرغت نفطا في ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في أيلول/سبتمبر ١٩٨٧ . ووصلت إلى جزيرة حالول بقطر في منتصف تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٧ .

٦٣ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية إلى البعثات الدائمة لبنما وجمهورية إيران الاسلامية والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة World Victory .

٦٤ - وغادرت السفينة World Xanadu (الحالة رقم ٨٩-٠٤٦) ، ومالكها المسجل Liberian Begonia Transports, Inc. في ليبيريا ، محطة فاتح بالإمارات العربية المتحدة في ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٦ . ووصلت إلى ميناء الفحل بعمان في ٢٦ تشرين

الأول/أكتوبر ١٩٨٦ وغادرته في اليوم التالي . وادعي أن السفينة سلمت نفطاً إلى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب أفريقيا في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٦ ووصلت إلى الخليج الفارسي في ٨ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٦ .

٦٥ - وغادرت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩-٥٤٧) جبل الظنه بالإمارات العربية المتحدة في ٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٧ . ووصلت إلى محطة فاتح بالإمارات العربية المتحدة في ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٧ وغادرته في ١٢ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٧ . وادعي أن السفينة سلمت نفطاً إلى ميناء أو أكثر في جنوب أفريقيا بين كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٧ وكانون الثاني/يناير ١٩٨٨ قبل وصولها إلى محطة جويمة بالمملكة العربية السعودية في ٢٩ كانون الثاني/يناير ١٩٨٨ . وكانت مالكة شحنة النفط هي Rich Tiger Petroleum في سويسرا والمملكة المتحدة .

٦٦ - وغادرت نفس السفينة (الحالة رقم ٨٩-٥٤٨) جزيرة زركوه بالإمارات العربية المتحدة في ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٨ ووصلت إلى جزيرة داس بالإمارات العربية المتحدة في نفس اليوم وغادرته في ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٨ . وادعي أن السفينة سلمت نفطاً إلى ميناء أو أكثر في جنوب أفريقيا بين تشرين الثاني/نوفمبر وكانون الأول/ديسمبر ١٩٨٨ ووصلت إلى رأس تنوره بالمملكة العربية السعودية في ٣١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٨ .

٦٧ - وفي ٣ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية إلى البعثات الدائمة للإمارات العربية المتحدة وعمان وليبيريا والمملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة وكذلك إلى البعثة المراقبة عن سويسرا لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة World Xanadu .

٦٨ - ووصلت السفينة نفسها (الحالة رقم ٨٩-٥٣٠) ، التي تملكها حالياً شركة Liberian Courage Transports, Inc. ، إلى رأس تنوره بالمملكة العربية السعودية في ٣١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٨ وغادرته في ٦ كانون الثاني/يناير ١٩٨٩ . ومن المحتمل أن تكون سلمت نفطاً إلى ميناء أو أكثر في جنوب أفريقيا بين كانون الثاني/يناير و١٤ أيار/مايو ١٩٨٩ . ووصلت إلى جبل الظنه بالإمارات العربية المتحدة في ٢٤ أيار/مايو ١٩٨٩ .

٦٩ - وفي ٢٨ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية إلى البعثات الدائمة لليبيريا والمملكة العربية السعودية والمملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة World Xanadu .

- ٧٠ - ووصلت السفينة Orpheum (الحالة رقم ٨٩-٥٢٣) ، المسجلة حاليا تحت علم بنما ومالكها المسجل Hill Operating Corporation إلى أنفرا دوس رايس بالبرازيل في ٢٦ كانون الثاني/يناير ١٩٨٩ وغادرتها في ٢ شباط/فبراير ١٩٨٩ . ويحتمل أن تكون قد سلمت نفطا إلى ميناء أو أكثر في جنوب افريقيا بين شباط/فبراير وآذار/مارس ١٩٨٩ . ووصلت إلى محطة جويمة بالمملكة العربية السعودية في ٩ نيسان/ابريل ١٩٨٩ .
- ٧١ - وفي ٢٨ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرتين شفويتين إلى البعثتين الدائمتين للبرازيل وبنما لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة Orpheum .
- ٧٢ - ووصلت السفينة Grand (الحالة رقم ٨٩-٥٢٤) ، المسجلة حاليا تحت علم الولايات المتحدة ومالكها المسجل TT Grand إلى محطة ميناء لويزاننا النفطي Louisiana Offshore Oil Port بالولايات المتحدة في ٢٧ كانون الثاني/يناير ١٩٨٩ وغادرتها في تاريخ غير معلوم . ومن المحتمل أن تكون قد سلمت نفطا إلى ميناء أو أكثر في جنوب افريقيا بين شباط/فبراير وآذار/مارس ١٩٨٩ قبل وصولها إلى مرفأ الفجيرة بالإمارات العربية المتحدة في ٧ نيسان/ابريل ١٩٨٩ .
- ٧٣ - وفي ٢٨ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرة شفوية إلى بعثة الولايات المتحدة لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة Grand .
- ٧٤ - ووصلت السفينة Capitol (الحالة رقم ٨٩-٥٢٥) ، المسجلة حاليا تحت علم جزر البهاما والتي تملكها TT Capitol إلى محطة جويمة بالمملكة العربية السعودية في ٢٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٨ وغادرتها في ٢٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٨ . ومن المحتمل أن تكون قد سلمت نفطا إلى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا بين كانون الثاني/يناير وآذار/مارس ١٩٨٩ . وقد وصلت إلى مرفأ الفجيرة بالإمارات العربية المتحدة في ٩ نيسان/ابريل ١٩٨٩ .
- ٧٥ - وفي ٢٨ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرتين شفويتين إلى البعثتين الدائمتين لجزر البهاما والمملكة العربية السعودية لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة Capitol .
- ٧٦ - ووصلت السفينة Star Cherry (الحالة رقم ٨٩-٥٢٦) ، المسجلة حاليا تحت علم سنغافورة والتي تملكها Palm Star Lines إلى سيريا ، بروني دار السلام ، في ١ تشرين

الاول/اكتوبر ١٩٨٨ وغادرت ذلك الميناء في ٢ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٩ . ومن المحتمل أن تكون قد سلمت نفطا إلى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا قبل وصولها إلى رأس تنوره بالمملكة العربية السعودية في ٢٨ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٨ .

٧٧ - وفي ٢٨ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرتين شفويتين إلى البعثتين الدائميتين لبروني دار السلام وسنغافورة لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة Star Cherry .

٧٨ - ووصلت السفينة synetos (الحالة رقم ٧٩-٥٢٧) المسجلة حاليا تحت علم اليونان والتي تملكها synetos Shipping ، إلى سنغافورة في ٢٠ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٨ وغادرتها في ٢٢ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٨ . ومن المحتمل أن تكون قد سلمت نفطا إلى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا قبل وصولها إلى Texas City بولاية تكساس بالولايات المتحدة في ١٣ شباط/فبراير ١٩٨٩ .

٧٩ - وفي ٢٨ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرتين شفويتين إلى البعثتين الدائميتين لسنغافورة واليونان لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة synetos .

٨٠ - ووصلت السفينة Neverita (الحالة رقم ٨٩-٥٢٨) ، التي تملكها حاليا شركة solena Shipping ، إلى رأس تنوره بالمملكة العربية السعودية في تاريخ غير معلوم وغادرتها في ٩ كانون الثاني/يناير ١٩٨٩ . ومن المحتمل أن تكون سلمت نفطا إلى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا قبل وصولها إلى سيريا ، بروني دار السلام ، في ٣٠ كانون الثاني/يناير ١٩٨٩ .

٨١ - وفي ٢٨ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرتين شفويتين إلى البعثتين الدائميتين لليبيريا والمملكة العربية السعودية لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة Neverita .

٨٢ - وغادرت السفينة World Prodigy (الحالة ٨٩-٥٢٩) ، المسجلة حاليا تحت علم اليونان والتي تملكها شركة Ballard Shipping ، ميناء ويلنغتون ، نيوزيلندا ، في ١٨ حزيران/يونيه ١٩٨٨ . ووصلت إلى ميناء أم سعيد بقطر وغادرت في تاريخين غير معلومين . ومن المحتمل أن تكون السفينة قد سلمت نفطا لميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا قبل وصولها إلى Apapa/Lagos بنيجيريا في ١٢ آب/أغسطس ١٩٨٨ .

- ٨٣ - وفي ٢٨ تموز/يوليه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذكرات شفوية إلى البعثات الدائمة لقطر ونيوزيلندا واليونان لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة World Prodigy .
- ٨٤ - والسفينة Dagli (الحالة رقم ٨٩-٥٣١) مسجلة حالياً تحت علم النرويج . وتملكها شركة Jaspidea Shipping وتديرها شركة JPP Shipping . وقد غادرت السفينة ميناء أوديسا باتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية في تاريخ غير معلوم ووصلت إلى استانبول بتركيا في ٢٣ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨ . وقد خرجت السفينة من البحر الأسود وعبرت مضيق جبل طارق في ٢٩ أيلول/سبتمبر ١٩٨٨ . وادعي أنها قامت بتسليم نפט إلى ميناء أو أكثر من موانئ جنوب افريقيا في تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٨ قبل وصولها إلى ميناء الفحل بعمان في ٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٨ .
- ٨٥ - وفي ٢٦ حزيران/يونيه ١٩٨٩ ، بعث الرئيس بمذرتين شفويتين إلى البعثتين الدائمتين لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية والنرويج لدى الأمم المتحدة بخصوص السفينة Dagli .
- ٨٦ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ٩ آب/أغسطس ١٩٨٩ ، صرح الممثل الدائم للنرويج لدى الأمم المتحدة ، بخصوص الحالة المتعلقة بالسفينة Dagli ، بما يلي :
- "وفقاً للمعلومات المتوفرة حالياً ، قامت السفينة بتسليم منتجات نفطية وليست نفطاً خاماً . والقانون النرويجي لا يحظر سوى نقل النفط الخام .
- "ويتعلق التحقيق المشار إليه في مذكرة الرئيس ، والذي تجريه حالياً السلطات النرويجية ذات الصلة ، بادعاء التغطية غير المشروعة لإسم السفينة بالمشع .
- "ويفترض أن عمل القبطان كان امتثالاً لطلب من سلطات ميناء مدينة الكاب .
- "ويتوقع أن ينتهي التحقيق في الحالة في منتصف هذا الشهر" .
- ٨٧ - وفي مذكرة شفوية مؤرخة في ١٠ آب/أغسطس ١٩٨٩ ، صرح الممثل الدائم لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية لدى الأمم المتحدة بخصوص الحالة المتعلقة بالسفينة Dagli ، بما يلي :

"أثبت التحقيق الذي قامت به المنظمات السوفياتية المختصة أن الناقله Dagli ، دخلت ميناء أوديسا في ٢١ أيلول/سبتمبر ١٩٨٦ مبحرة تحت العلم النرويجي ، وكان زيت الوقود الثقيل الذي حملته قد باعته Soyuznefteexport إلى شركة يونانية هي شركة Greek Petroleum G. Mamidokis وقد أشارت بوليمة الشحن إلى أن الحمولة كانت ستفرغ في موانئ إيطالية .

"وعلى أثر ورود الاستفسار المؤرخ في ٢٦ حزيران/يونيه ١٩٨٩ من رئيس الفريق الحكومي الدولي ، قامت المنظمات السوفياتية المختصة بالاتصال بشركة Greek Petroleum G. Mamidokis ، التي أبلغت تلك السلطات بأنها كانت قد أعادت بيع الحمولة إلى Manpétrole (سويسرا) . وهذه الشركة باعتها بدورها إلى Falcrest Commodities (المملكة المتحدة) . وبعدئذ قامت شركة Baltic Chartering (سويسرا) بشراء الحمولة .

"ولم تتمكن الشركة اليونانية من الحصول على إثبات موثق لميناء التسليم من شركة Manpétrole ، لأن Manpétrole أوقفت عملياتها في أوائل عام ١٩٨٩ .

"وتود البعثة الدائمة أن تفتنم هذه الغرمة للتشديد مرة أخرى على أن جميع عقود مؤسسة سويوزنيفليكسبورت تتضمن شرطا إضافيا يحظر تزويد المنتجات النفطية السوفياتية إلى جنوب افريقيا" .

الحواشي

(١) لا يوجد مرفق لتحميل النفط في مرفأ الفجيرة .

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

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

如何获取联合国出版物

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

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

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

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

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

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

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

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

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