

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

**ASAMBLEA GENERAL**

DOCUMENTOS OFICIALES: CUADRAGESIMO CUARTO PERIODO DE SESIONES

SUPLEMENTO No. 44 (A/44/44)



**NACIONES UNIDAS**

Nueva York, 1990

## NOTA

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

Este informe también ha sido presentado al Consejo de Seguridad con la firma S/20926.

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
CARTA DE ENVIO .....		iv
I. INTRODUCCION .....	1 - 14	1
II. AUDIENCIAS SOBRE EL EMBARGO DE PETROLEO CONTRA SUDAFRICA .....	15 - 20	5
III. MEDIDAS LEGISLATIVAS Y DE OTRO TIPO ADOPTADAS PARA APLICAR EL EMBARGO DE PETROLEO CONTRA SUDAFRICA .....	27 - 32	9
IV. CASOS DE PRESUNTAS VIOLACIONES .....	33 - 38	11
V. VIGILANCIA DE LAS ESCALAS EN PUERTOS SUDAFRICANOS ....	39 - 45	13
VI. INVERSIONES EXTRANJERAS EN LA INDUSTRIA PETROLERA DE SUDAFRICA, TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA Y PAPEL DE LAS EMPRESAS PETROLERAS .....	46 - 51	15
VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	52 - 64	17
A. Conclusiones .....	52 - 60	17
B. Recomendaciones .....	61 - 64	18

Anexos

I. A. Buques y compañías navieras que presuntamente participaron en el abastecimiento de petróleo a Sudáfrica en 1987 .....		21
B. Comunicaciones entre los gobiernos y el Grupo Intergubernamental en relación con los casos notificados en 1987 .....		23
II. A. Buques y compañías navieras que presuntamente participaron en el abastecimiento de petróleo a Sudáfrica en 1988 .....		25
B. Comunicaciones entre los gobiernos y el Grupo Intergubernamental en relación con los casos notificados en 1988 .....		39
III. Resumen de los casos de presuntas violaciones notificados en 1989 .....		32

26 de octubre de 1989

Excelentísimo Señor:

Tengo el honor de transmitir adjunto, de conformidad con el párrafo 5 de la resolución 43/50 J, de 5 de diciembre de 1988, de la Asamblea General, el informe del Grupo Intergubernamental encargado de vigilar el abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica, que se aprobó por unanimidad el 26 de octubre de 1989.

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

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi consideración más distinguida.

(Firmado) Nabeela AL-MULLA  
Presidenta interina del  
Grupo Intergubernamental encargado  
de vigilar el abastecimiento y el  
transporte de petróleo y productos  
derivados a Sudáfrica

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

## I. INTRODUCCION

1. El Grupo Intergubernamental encargado de vigilar el abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica fue establecido por la Asamblea General en su resolución 41/35 F, del 10 de noviembre de 1986. El mandato del Grupo se ha renovado dos veces, la más reciente por la resolución 43/50 J, de 5 de diciembre de 1988, de la Asamblea. El Grupo Intergubernamental está integrado por los siguientes Estados Miembros: Argelia, Cuba, Indonesia, Kuwait, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, la República Democrática Alemana, la República Socialista Soviética de Ucrania y la República Unida de Tanzania. En su primera reunión del año en curso, el Grupo Intergubernamental reeligió Presidente al Sr. Tom Eric Vraalsen (Noruega), Vicepresidenta a la Sra. Nabeela Al-Mulla (Kuwait) y Relator al Sr. Wilbert K. Chagula (República Unida de Tanzania).

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

3. Desde la presentación de su informe a la Asamblea General en su cuadragésimo tercer período de sesiones 1/, el Grupo Intergubernamental ha seguido vigilando el abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica. Ha mantenido contactos con los gobiernos y las organizaciones pertinentes. Ha examinado la información recibida sobre presuntas violaciones del embargo, así como sobre actividades comerciales y marítimas que podían guardar relación con el abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica. Ha prestado particular atención a los casos en los que existían fuertes indicios de transgresión del embargo de petróleo contra Sudáfrica, en parte recabando detalles aclaratorios de los gobiernos a los que se consideraba en condiciones de aportar información pertinente y en parte mediante investigaciones propias. Por medio de las audiencias públicas celebradas en abril de 1989 procuró reunir a expertos, encargados de la adopción de decisiones y grupos de apoyo pertinentes que participaban en la lucha contra el apartheid con el fin de que intercambiaran información, comunicaran sus conocimientos al Grupo Intergubernamental y contribuyeran a la sensibilización de la opinión pública. El Grupo Intergubernamental ha seguido ampliando su base de datos, que aumentará su capacidad para la vigilancia a escala mundial de todos los aspectos del embargo de petróleo contra Sudáfrica. Esos datos han permitido ya al Grupo Intergubernamental examinar un número mayor de casos, y hacerlo con mayor rapidez. El Grupo Intergubernamental aprobó el presente informe el 26 de octubre de 1989.

4. Durante el año pasado se realizaron avances alentadores, y se espera que decisivos, hacia la solución del problema de la independencia de Namibia. El Grupo Intergubernamental valora muy positivamente esos progresos y manifiesta su esperanza de que conduzcan prontamente al logro de la plena independencia de Namibia. Sin embargo, el Grupo Intergubernamental reitera su opinión de que esos avances no mitigan en modo alguno la esencia del sistema de apartheid, mantenido por un régimen intransigentemente resuelto a eliminar toda oposición. Sigue, pues, teniendo gran importancia el mandato básico del Grupo Intergubernamental, que consiste en ejercer presiones pacíficas pero resueltas sobre el régimen de Pretoria para contribuir a la eliminación del apartheid por medio de un embargo eficaz de petróleo.

5. La comunidad internacional ha concedido especial importancia al embargo de petróleo porque Pretoria depende casi totalmente de fuentes y de ayuda externas para adquirir y transportar el petróleo que necesita. En anteriores informes anuales del Grupo Intergubernamental se han esbozado los principales factores de fuerza y de debilidad del embargo de petróleo. Algunas tendencias que adquirieron mayor nitidez durante el año pasado parecen indicar que Sudáfrica encontrará crecientes dificultades para eludir el embargo de petróleo, aunque también se han manifestado otras tendencias cuya influencia última en el embargo es más difícil de evaluar. En cualquier caso, es necesario mencionar y analizar esas tendencias a fin de facilitar la definición de estrategias eficaces de embargo de petróleo por el Grupo Intergubernamental, por otras organizaciones de la comunidad internacional y por los gobiernos nacionales.

6. La cesación de las hostilidades en la región del Golfo ha permitido el retorno a las prácticas normales de navegación marítima en esa región y ha facilitado la tarea del Grupo Intergubernamental de vigilar los movimientos de los buques cisterna. Las organizaciones productoras de petróleo han establecido un mayor nivel de precisión en sus actividades de vigilancia para hacer respetar las cuotas de producción, lo que redundará en una reducción del petróleo "no oficial" que entra en el mercado mundial. Una ligera mejora de la situación de la oferta y la demanda en favor de los productores tendrá el mismo efecto. Ambas tendencias tenderán a reducir la cantidad de petróleo que puede conseguir Sudáfrica y aumentarán el costo de obtención de petróleo para Sudáfrica. La experiencia pasada indica que cuando sube el precio del petróleo aumenta todavía más la prima pagada por Sudáfrica para la adquisición clandestina de petróleo.

7. Además, se han extendido nuevas prácticas de mercado para la venta de petróleo crudo que reducen la cantidad de petróleo que pasa por los mercados de entrega inmediata. Esa reducción supondrá una ulterior disminución de las cantidades de petróleo disponibles para el abastecimiento de Sudáfrica, puesto que ésta obtiene la mayor parte de su petróleo en esos mercados. A ese respecto, el Grupo Intergubernamental toma nota con satisfacción de que el 15 de septiembre de 1989 el Gobierno de Singapur anunció medidas por las que se prohíben las exportaciones de petróleo y productos derivados a Sudáfrica, así como el transporte de esos productos en buques matriculados en Singapur. Se prevé que esas medidas tendrán una considerable influencia negativa en las operaciones clandestinas de suministro de petróleo a Sudáfrica.

8. Pretoria ha recurrido en medida considerable, para eludir el embargo de petróleo, a diversos comerciantes independientes de petróleo que adquirieron prominencia en los mercados internacionales de petróleo a principios del decenio de 1980. Sin embargo, en la actualidad está disminuyendo el número de esos comerciantes, cuyas funciones están asumiendo en cierta medida tres nuevos tipos de agentes de mercado: compañías petroleras, empresas de intermediación institucional y grandes empresas comerciales japonesas, entidades todas que cuentan ya con departamentos y personal dedicados permanentemente al comercio de petróleo. No es fácil determinar si esa tendencia terminará por favorecer o perjudicar a Sudáfrica, pero es necesario tenerla en cuenta para elaborar estrategias flexibles.

9. En un plazo más largo, la integración de las actividades de explotación, refinado y comercialización de los principales productores de petróleo reorientará parte de la producción y el control de los productos derivados del petróleo a los países productores que ya han prohibido su exportación a Sudáfrica. En cualquier

caso, el Grupo Intergubernamental considera que para abordar su tarea en el plano mundial debe prestar atención asimismo a los productos derivados del petróleo. Conviene tener en cuenta asimismo la tendencia a transportar un porcentaje creciente del petróleo del Oriente Medio a Europa por oleoductos que conducen a los puertos mediterráneos. Esta tendencia redundará en una disminución correspondiente del tránsito de buques cisterna por el extremo meridional de Africa.

10. Cabe suponer que cualesquiera cambios de la situación de la industria del transporte marítimo terminarán perjudicando a Sudáfrica. La eliminación gradual del exceso de tonelaje de los buques cisterna, la nueva estabilización de las tasas de los fletes y la tendencia al retorno de las principales empresas petroleras al mercado del transporte en buques cisterna hará que resulte más difícil para Pretoria encontrar empresas de transporte marítimo dispuestas a transgredir el embargo.

11. El Grupo Intergubernamental cree que en la actualidad ejerce su vigilancia sobre la mayoría de los envíos de petróleo o productos derivados a Sudáfrica en violación del embargo de petróleo, y confía en poder aumentar la tasa de detección. Prosiguiendo sus esfuerzos por coordinar el intercambio de información sobre las violaciones y las lagunas que las hacen posibles, y formulando recomendaciones que permitan contrarrestar esas violaciones, el Grupo Intergubernamental espera poder limitar ulteriormente las opciones del régimen de apartheid en esa esfera.

12. En cumplimiento de su mandato, el Grupo Intergubernamental reúne por su cuenta información pertinente. El año pasado escuchó considerables testimonios de expertos sobre la adquisición de petróleo por Sudáfrica. El Grupo Intergubernamental se encuentra, pues, en mejor situación para esbozar los procedimientos utilizados y evaluar las cantidades de petróleo que son objeto de comercio clandestino.

13. Se calcula que alrededor del 80% del petróleo que importa Sudáfrica se transporta en buques cisterna en forma de petróleo crudo. Aunque la carga de la mayor parte de los petroleros se efectúa en países productores o exportadores, en algunos casos queda disimulada, cuando no completamente enmascarada, la relación entre el productor o exportador originario y el usuario final. La estrategia aplicada consiste evidentemente en transportar petróleo a Sudáfrica en buques cisterna de la mayor capacidad posible y en condiciones de máximo secreto. Se aplican métodos rigurosos para mantener en secreto la identidad y el destino de los buques. La información obtenida de diversas fuentes durante el año pasado indica que, al aproximarse a Sudáfrica, esos buques dejan habitualmente de utilizar las señales de radio que les han sido asignadas y disimulan su identidad cubriendo su nombre o pintando sobre él. Además, la descarga del petróleo se efectúa en amarraderos situados a cierta distancia de la costa, lo que dificulta su observación desde tierra firme. Además, desde hace años se ha tenido noticia con frecuencia de operaciones de traspaso de carga efectuadas en alta mar. Las autoridades sudafricanas hacen asimismo todo lo posible por evitar que tengan conocimiento de esas travesías las empresas que reúnen información comercial sobre la industria del transporte marítimo. La mayoría de esas entregas de petróleo se descubrieron en el pasado analizando discrepancias en los itinerarios de los buques.

14. El restante 20% del petróleo importado por Sudáfrica entra en aguas sudafricanas en forma de productos refinados del petróleo en buques de tonelaje considerablemente menor o como petróleo crudo en buques cisterna de tamaño mediano o cargueros mixtos con rumbo a Saldanha Bay o Richards Bay para embarcar cargamentos de minerales para la exportación. En el segundo caso, el buque puede descargar su petróleo en un amarradero situado frente a la costa de Durban antes de recalar en Richards Bay. En esos casos es más difícil mantener el secreto, o las autoridades africanas tienen menos interés en mantenerlo, por lo que muchas de las travesías son del dominio público en la industria del transporte marítimo internacional. Las fuentes de esos envíos también parecen ser mucho más diversas, geográfica y funcionalmente. Es posible que las autoridades de Pretoria estén siguiendo una táctica de "diversificación" o "dispersión" con el fin de reducir su dependencia respecto de las fuentes directas de países productores. Para ello obtienen su petróleo en los principales puertos que importan ese producto o en los que se realizan transacciones con él, en vez de recurrir directamente a los exportadores. Además, procuran recurrir a puertos que cuenten con zona franca, zona de exportación o instalaciones extraterritoriales. Como ya se indicó en relación con el petróleo crudo, ese procedimiento permite enmascarar la relación entre el productor o exportador originario y el consumidor final. En ambos casos, puede lograrse el mismo objetivo haciendo que el cargamento se venda y revenda varias veces y pase así por muchas manos antes de llegar a Sudáfrica.



## II. AUDIENCIAS SOBRE EL EMBARGO DE PETROLEO CONTRA SUDAFRICA

15. En su resolución 43/50 J, la Asamblea General encargó al Grupo Intergubernamental que, en cooperación con el Comité Especial contra el Apartheid, organizara audiencias sobre ese tema. Se estableció un Grupo de Trabajo, presidido por la Sra. Nabeela Al-Mulla (Kuwait) e integrado también por los representantes de la República Democrática Alemana, Ghana (en calidad de Vicepresidente), Indonesia, Nigeria, Noruega, el Perú y la República Socialista Soviética de Ucrania, al que se encomendó la tarea de organizar las audiencias. El Grupo de Trabajo se encargó también de dar la debida publicidad a las audiencias y de preparar el material de antecedentes que se utilizaría en éstas.

16. A petición del Grupo de Trabajo, el Sr. Paul Conlon preparó un documento de antecedentes que se publicó con la signatura A/AC.234/4. En ese documento, el Sr. Conlon examinó la situación de la industria internacional de producción y transporte de petróleo en lo referente a las adquisiciones de petróleo por Sudáfrica, y esbozó el desarrollo del sector de la energía en Sudáfrica, en particular durante los últimos 15 años, después de que los países productores de petróleo empezaran a imponer un embargo de petróleo contra ese país. Reseñó la historia del embargo de petróleo y destacó algunas de las cuestiones jurídicas que se planteaban. El documento contenía asimismo descripciones de los puertos, las refinerías, los oleoductos, las instalaciones de almacenamiento de existencias y las centrales de combustible sintético de Sudáfrica, así como diversas estimaciones del consumo de petróleo del país. La Dependencia de Cartografía del Departamento de Servicios de Conferencias de la Secretaría preparó, a partir de la información contenida en el documento A/AC.234/4, un mapa (No. 3542), titulado "South African oil/fuel infrastructure" que se publicó como anexo al mismo documento. Ese mapa se distribuyó también en las audiencias y constituyó la primera descripción de los oleoductos y las instalaciones de almacenamiento de Sudáfrica publicada en un documento de libre circulación durante la última década.

17. El Grupo de Expertos se reunió el 12 de abril de 1989 antes de que se iniciaran las audiencias, y eligió al Sr. Abdelaziz Alwattari, Secretario General de la Organización de los Países Arabes Exportadores de Petróleo (OPAEP), como su Presidente, al Sr. Peter Dingi Zuze, Representante Permanente de Zambia ante las Naciones Unidas, como Vicepresidente, y al Sr. Cystein Maeland, Asesor Político del Ministro de Relaciones Exteriores de Noruega, como Relator. El Grupo de Expertos estuvo integrado además por el Sr. Solomon Gomez, Oficial de Asuntos Políticos Especiales de la OUA, el Sr. Suhail Nasser, Asesor del Ministro del Petróleo de Kuwait, el Sr. Yury G. Samsonov, Director de la empresa Dalneft de la Asociación Pansoviética de Comercio Exterior Soyuznefteeksport de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, y el Sr. Alberto Valero, Director de Asuntos Internacionales del Ministerio de Energía y Minas de Venezuela. El Sr. Tom Eric Vraalsen (Noruega), Presidente del Grupo Intergubernamental, y el Sr. Joseph N. Garba (Nigeria), Presidente del Comité Especial, participaron como miembros natos en el Grupo de Expertos.

18. Las audiencias se celebraron el 12 y el 13 de abril de 1989 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, bajo la presidencia del Sr. Alwattari. Comparecieron los siguientes testigos: Sr. Pallo Jordan, miembro del Comité Ejecutivo Nacional del ANC; Sr. Ahmed Gora Ebrahim, Secretario de Asuntos Exteriores del PAC; Sres. Calvin Makgaleng y Rod Crompton, Presidente y Secretario General, respectivamente, del Sindicato de Trabajadores de la Industria Química de Sudáfrica; Sr. Manene Samela, del Sindicato de Trabajadores de la Industria Química

de Sudáfrica; Sr. Jaap Woldendorp, Director de la Oficina de Investigaciones Navieras, Amsterdam, Países Bajos; Sr. Peter Sluiter, Asociación de Parlamentarios de Europa Occidental para la Acción contra el Apartheid; Sra. Donna Katzin, Directora del Interfaith Centre on Corporate Responsibility, Nueva York; Sr. David Craine, Embargo, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Sr. Martin Bailey, The Observer (Londres); Sr. Bernard Rivers, economista, Nueva York; Sr. Kenneth Zinn, Administrador Adjunto, United Mineworkers of America, Washington, D.C.; Sr. Richard Knight, Comité Estadounidense sobre Africa, Nueva York; Profesor Richard Lillich, Universidad de Virginia, Charlottesville, Virginia; Sra. Kate Pfordresher, Labor Committee against Apartheid, Nueva York; y Profesor Bashker Vashee, Universidad de Hampshire.

19. Entre la información obtenida de los testimonios cabe destacar las estimaciones de que Sudáfrica consumía 280.000 barriles diarios de productos derivados del petróleo, de los que las instalaciones de conversión de carbón existentes en el país sólo podían producir el 20%, por lo que el resto procedía de importaciones. Se describieron los procedimientos para la descarga del petróleo en los puertos sudafricanos, entre los que se contaba el enmascaramiento de la identidad de los buques cisterna al entrar en aguas sudafricanas. También se mencionaron las "transferencias fantasma" de petróleo en alta mar. Un caso concreto de violación, el del Almare Terza, examinado por el Grupo Intergubernamental en 1988 2/, se analizó en detalle por la información que podía proporcionar sobre las prácticas de intermediación y de transgresión encubiertas por verdaderas marañas de trámites ficticios.

20. De los testimonios se desprendió claramente que algunos países no habían adoptado medidas legislativas, y en otros éstas eran insuficientes. Varios de los principales países exportadores de petróleo que habían prohibido las exportaciones de ese producto a Sudáfrica no habían promulgado instrumentos jurídicos coherentes al respecto. Un testigo propuso que el Grupo Intergubernamental examinara la posibilidad de trazar las líneas generales de una ley tipo sobre el tema. Otra importante laguna que mencionaron varios testigos consistía en que las medidas nacionales contra el suministro de petróleo a Sudáfrica con frecuencia no se aplicaban a las instalaciones extraterritoriales ni a las filiales en terceros países. En relación con el caso del Almare Terza, se señaló que la legislación sobre el embargo de petróleo aplicada en el país exportador no establecía restricciones eficaces de los envíos de petróleo a Sudáfrica por terceras partes. Un testigo recomendó concretamente que la exhortación de la Asamblea General a los Estados a que prohibieran el suministro de petróleo a Sudáfrica se ampliara de manera que quedaran incluidas las filiales extranjeras de las empresas nacionales.

21. En general, los testimonios indicaron que las empresas transnacionales y, en particular, las principales compañías petroleras colaboraban en el suministro de petróleo a Sudáfrica, aunque no fue posible definir claramente la relación entre las empresas transnacionales y el suministro de petróleo. Otros testigos describieron las medidas adoptadas por grupos anti-apartheid para disuadir a las principales compañías petroleras de permanecer en Sudáfrica y sobre el creciente éxito de tales medidas, que con frecuencia entrañaban un boicoteo o una amenaza de boicoteo contra las filiales de esas empresas.

22. El Grupo de Expertos encargado de celebrar las audiencias resumió los testimonios en su informe al Grupo Intergubernamental y al Comité Especial contra el Apartheid (A/44/279-S/20634, anexo). En la mayoría de los testimonios se destacó la vulnerabilidad del régimen sudafricano a un embargo de petróleo y

se pidió que se otorgara atención prioritaria a esa cuestión y que el Consejo de Seguridad aprobara un embargo obligatorio. También se reunieron considerables testimonios sobre la inexistencia de medidas en los Estados que participan en la producción o el transporte de petróleo o en transacciones petroleras y sobre la falta de coordinación y cooperación en esa esfera. Se señaló que la inexistencia o la insuficiencia de las medidas legislativas había hecho imposible imponer y vigilar eficazmente el embargo de petróleo. Como forma de promover la aplicación del embargo, se examinaron, entre otros métodos, la incoación de procedimientos penales contra los transgresores, la inclusión en listas negras, las sanciones contractuales y la posibilidad de dar mayor publicidad a las violaciones.

23. Se prestó gran atención al control de lugar de destino de la carga, en particular mediante certificados de descarga, y de los testimonios se desprende que había coincidencia en que la vigilancia y la verificación de esos instrumentos de control del destino eran laxas. También hubo consenso general sobre la conveniencia de una cooperación y coordinación mayores entre todas las partes interesadas, tales como el Grupo Intergubernamental, los gobiernos nacionales y las organizaciones internacionales pertinentes. Se valoraron muy positivamente las medidas adoptadas por la OPAEP, y se señaló que se trataría de lograr una mayor cooperación entre esa organización y el Grupo Intergubernamental. El Grupo procuraría asimismo subrayar la importancia del embargo de petróleo en sus contactos con la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP).

24. Se destacó el papel desempeñado por las empresas transnacionales, incluidas las grandes compañías petroleras. También se señaló que las empresas transnacionales ayudaban considerablemente al régimen de apartheid a sobrevivir y a eludir el embargo de petróleo mediante aportaciones en las esferas de la transferencia de tecnología, que tienen importancia vital para las industrias petrolera y química, y en la esfera de la financiación y el apoyo comercial. En ese contexto se propuso que el Grupo Intergubernamental estudiara las posibles contradicciones entre las normas jurídicas de los acuerdos en materia de crédito y seguros y las circunstancias en las que se suministraba petróleo a Sudáfrica en violación del embargo de petróleo y de las restricciones a la exportación aplicadas por los países exportadores de petróleo.

25. El Grupo de Expertos formuló siete conclusiones: que la aprobación por el Consejo de Seguridad de un embargo de petróleo contra Sudáfrica, de conformidad con el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, sería la forma más adecuada de complementar el embargo obligatorio de armas que ya está en vigor; que Sudáfrica depende considerablemente del petróleo importado y el embargo voluntario de petróleo ha entrañado un coste enorme para el país; que un embargo eficaz de petróleo aumentaría notablemente la presión sobre Sudáfrica; que, en espera de la adopción de sanciones obligatorias, deberían adoptarse medidas en los planos nacional, regional y multilateral en apoyo del embargo de petróleo y para hacerlo más eficaz; que un planteamiento amplio del embargo debería comprender el suministro y el transporte de petróleo y las transacciones petroleras con destino a Sudáfrica, así como la financiación y las inversiones en su industria petrolera. El Grupo de Expertos pidió que se promulgara legislación concreta y detallada que permitiera coordinar eficazmente la aplicación del embargo de petróleo y acogió con satisfacción los resultados logrados por el Grupo Intergubernamental y por otras organizaciones.

26. El Grupo de Expertos formuló seis recomendaciones: que el Consejo de Seguridad invocara el Capítulo VII de la Carta e impusiera un embargo obligatorio de petróleo contra Sudáfrica; que todos los Estados, especialmente los Estados que exportaran y transportaran petróleo y participaran en transacciones petroleras, adoptaran medidas legislativas o medidas comparables para imponer un embargo de petróleo, y que el Grupo Intergubernamental realizase un estudio de las legislaciones existentes con miras a lograr mayor uniformidad; que los Estados a) adoptaran medidas para asegurar la aplicación de las medidas de restricción del lugar de destino, en particular el estricto cumplimiento de los certificados de descarga; b) fortalecieran las medidas coercitivas introduciendo disposiciones punitivas contra quienes transgredieran el embargo; c) cooperaran entre sí y con las organizaciones intergubernamentales e internacionales y brindaran asimismo su plena cooperación al Grupo Intergubernamental; y d) divulgaran los casos de transgresión del embargo de petróleo y los casos en que el encausamiento se hubiera llevado a cabo con éxito.

### III. MEDIDAS LEGISLATIVAS Y DE OTRO TIPO ADOPTADAS PARA APLICAR EL EMBARGO DE PETROLEO CONTRA SUDAFRICA

27. Como consecuencia de su firme compromiso de emplear medios pacíficos y ordenados para ejercer presión sobre el régimen de apartheid, el Grupo Intergubernamental ha prestado siempre gran atención a los aspectos jurídicos del embargo de petróleo. Se considera que el hecho de que el embargo de petróleo contra Sudáfrica sólo haya tenido un éxito relativo se debe en gran medida a la inexistencia en muchos Estados de medidas legislativas eficaces o medidas comparables. Tales medidas legislativas deberían imponer no sólo la prohibición del abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica, sino también especificar las sanciones aplicables a las transgresiones del embargo.

28. En 1987 y 1988 el Grupo Intergubernamental distribuyó un cuestionario 3/ entre los Estados Miembros y solicitó información sobre las medidas legislativas y medidas comparables adoptadas para aplicar el embargo de petróleo. Las contestaciones recibidas 4/ revelaron una adhesión general a los objetivos del embargo de petróleo por parte de los Estados informantes. Algunos Estados consideraban suficiente su apoyo a las resoluciones o declaraciones relativas al embargo de petróleo contra Sudáfrica. En algunas respuestas se esbozaba una estrategia amplia y bien planeada para aplicar el embargo de petróleo. En otras, en cambio, se presentaba un enfoque más general en el que el embargo de petróleo se enmarcaba en un programa de acción más amplio contra el apartheid. Algunos Estados expresaron la opinión de que no necesitaban legislación concreta, puesto que sus países no participaban activamente en la producción y el transporte de petróleo ni en transacciones petroleras. Otros se remitieron a la aplicación automática de las medidas de embargo de petróleo decididas por las organizaciones internacionales a las que pertenecían.

29. El Grupo Intergubernamental acoge complacido el espíritu de apoyo al embargo de petróleo contra Sudáfrica expresado en muchas respuestas, pero considera que para conseguir una aplicación efectiva es preciso adoptar medidas legislativas detalladas o medidas comparables teniendo en cuenta todas las posibles ramificaciones del embargo de petróleo, incluidas, entre otras cuestiones, la de la documentación de descarga, la de la penalización de las transgresiones y las disposiciones de vigilancia y prevención. En particular, el Grupo Intergubernamental ha tenido noticia de casos en los que países que no ocupan un lugar prominente en la producción o el transporte de petróleo ni en transacciones petroleras fueron utilizados como conductos de transacciones de envío de petróleo a Sudáfrica. También se han señalado los problemas que plantea la aplicación de las decisiones de las organizaciones internacionales cuando los Estados no cuentan con instrumentos concretos en el plano nacional.

30. En las audiencias se reiteró la importancia de esa cuestión. El Grupo de Expertos señaló en su informe (A/44/279-S/20634, anexo, párr. 9):

"Se subrayó la importancia de que las medidas legislativas fueran claras y obligatorias. Algunos oradores se refirieron en particular al estado de la mayoría de las leyes relativas al embargo de petróleo, que fueron consideradas ambiguas, insuficientemente uniformes e ineficazmente aplicadas. El suministro de petróleo a Sudáfrica debe considerarse una transgresión de las leyes nacionales; en caso contrario, será imposible vigilar y aplicar eficazmente el embargo."

31. El Grupo de Expertos recomendó asimismo que el Grupo Intergubernamental hiciera un estudio de las legislaciones existentes con miras a lograr mayor uniformidad. El Presidente del Grupo Intergubernamental informó a los representantes permanentes y a los observadores permanentes acreditados ante las Naciones Unidas de los planes relativos a la preparación de una compilación actualizada de leyes y reglamentos y medidas comparables adoptadas por los Estados y les pidió que facilitaran con ese fin los textos de su legislación nacional pertinente. Esa compilación abarcaría la exportación, el transporte y las transacciones de petróleo y productos derivados con destino a Sudáfrica.

32. El Presidente señaló asimismo que se analizarían esas leyes, reglamentos y medidas con miras a la formulación de una ley tipo que pudiera presentarse a los gobiernos para su examen. El Grupo informará sobre la ley tipo a la Asamblea General en su cuadragésimo quinto período de sesiones.

#### IV. CASOS DE PRESUNTAS VIOLACIONES

33. El Grupo Intergubernamental ha seguido indagando los casos de presuntas violaciones; ha escrito a los gobiernos instándoles a cooperar en la investigación de casos que les concernían, con la finalidad de arrojar más luz sobre la exactitud de la información relativa a cada caso.

34. Varios Estados han respondido proporcionando certificados de descarga de embarques de petróleo, mientras que otros no lo han hecho. Algunos han indicado que se investigan las denuncias, y el Grupo Intergubernamental espera los resultados de esas investigaciones.

35. El Grupo Intergubernamental ha decidido enviar a los gobiernos pertinentes un último recordatorio relativo a los casos de presuntas violaciones que se notificaron en 1987 5/. Se solicitó a los gobiernos que presentaran la documentación correspondiente a la información aportada en relación con cada caso. El Grupo Intergubernamental examinó los certificados de descarga presentados y se dieron por cerrados los casos sobre los que se habían recibido pruebas suficientes para disipar las sospechas de que los embarques de petróleo del caso probablemente se habían entregado a Sudáfrica; esos casos, por ende, ya no figuran en el anexo I del presente informe. En el mismo anexo se siguen indicando los casos restantes, esto es, aquellos sobre los que tales pruebas no se habían proporcionado. En la sección B del anexo I se reseñan las comunicaciones intercambiadas entre los gobiernos y el Grupo Intergubernamental en relación con los casos notificados en 1987.

36. En cuanto a los casos notificados en 1988 6/, el 18 de mayo de 1989 el Grupo Intergubernamental envió a los gobiernos interesados recordatorios sobre presuntas violaciones del embargo. El 23 de agosto de 1989, el Grupo Intergubernamental envió otro recordatorio solicitando una vez más información a los gobiernos que aún no habían respondido a las notas verbales. El Grupo Intergubernamental examinó los certificados de descarga presentados y se dieron por cerrados los casos sobre los cuales se habían recibido suficientes pruebas para que se disiparan las sospechas de que los embarques de petróleo en cuestión probablemente se habían entregado a Sudáfrica; en consecuencia, esos casos ya no se mencionan en el anexo II del presente informe. En el mismo anexo se mantienen las referencias a los casos sobre los que tales pruebas no se habían proporcionado. En la sección B del anexo II se resumen las comunicaciones intercambiadas entre los gobiernos y el Grupo Intergubernamental.

37. La mayoría de los casos notificados en 1989 se refieren a la World-Wide Shipping Group, una compañía naviera con sede en Hong Kong. Cuando Dinamarca y Noruega promulgaron leyes que prohíben el transporte de petróleo a Sudáfrica - en 1986 y 1987, respectivamente -, se incrementó la participación de la World-Wide Shipping Group en presuntas entregas de petróleo a Sudáfrica. Durante el período que se extiende de octubre de 1986 a diciembre de 1988, el total de las presuntas entregas secretas de petróleo que llevó a cabo la compañía fue de 4,7 millones de toneladas de petróleo crudo como mínimo, cantidad que equivale aproximadamente al 14% de las importaciones de petróleo crudo de Sudáfrica correspondientes a ese período, durante el cual la compañía organizó un número adicional de viajes sumamente sospechosos cuyo destino final probablemente haya sido Sudáfrica. Esto podría llevar a 7,6 millones de toneladas el total de la cantidad de petróleo suministrada a Sudáfrica durante el período mencionado. En el anexo III del presente informe se reseñan algunos pormenores de los presuntos

viajes, así como las comunicaciones intercambiadas entre los Gobiernos y el Grupo Intergubernamental. Para garantizar la precisión y facilitar la referencia, se han numerado los casos de que se ocupa el Grupo Intergubernamental (89-001 a 89-048 y 89-523 a 89-531).

38. El Grupo Intergubernamental se encuentra actualmente en el proceso de examinar y verificar las respuestas recibidas. No obstante, desea reiterar que la publicación de los casos en el anexo III del presente informe en modo alguno entraña una acusación o juicio crítico respecto de los diversos Estados del caso y las empresas bajo su jurisdicción.



## V. VIGILANCIA DE LAS ESCALAS EN PUERTOS SUDAFRICANOS

39. En 1989, inaugurando un nuevo aspecto de las indagaciones, que apunta a extender y acelerar los esfuerzos destinados a que el embargo de petróleo contra Sudáfrica sea eficaz, el Grupo Intergubernamental ha comenzado a reunir y evaluar su propia información sobre las escalas en puertos sudafricanos que podrían entrañar la posibilidad de entregas clandestinas de petróleo a Sudáfrica. Se trata de una iniciativa que mucho contribuirá a complementar las importantes contribuciones que sobre el tema aportan los gobiernos y las organizaciones no gubernamentales. Para la labor del Grupo Intergubernamental seguirá siendo muy importante la información que los gobiernos y las organizaciones no gubernamentales proporcionen sobre el movimiento de buques que transportan petróleo y productos derivados.

40. A fin de llevar a cabo esta nueva tarea, el Grupo Intergubernamental decidió reunir datos sobre los viajes de todos los buques de los que se sabía que habían hecho escala en algún puerto sudafricano desde el inicio de 1988 hasta comienzos de 1989 y que podían transportar uno o más de los tipos de cargamento comprendidos en el embargo de petróleo. Esto incluye a los buques que pueden transportar también otras clases de cargamento, por ejemplo, cargueros mixtos que pueden transportar tanto petróleo como minerales en bruto. Por lo tanto, el estudio comprende a buques cisterna que transportan petróleo crudo, productos derivados, productos petroquímicos, así como a buques para el transporte de gas licuado y dos tipos diferentes de cargueros mixtos. En total, el estudio se refiere a 180 buques de las siguientes categorías:

Buques cisterna corriente	20
Buques mineraleros/graneleros/petroleros	53
Buques cisterna para el transporte de productos petroquímicos y productos derivados	77
Buques mineraleros/petroleros	16
Buques para el transporte de gas de petróleo licuado	14

41. Estos buques efectuaron en 1988 un total de 250 viajes a Sudáfrica. También se descubrió que además habían realizado otros 224 viajes en los dos años civiles anteriores, así como un corto número de viajes a comienzos de 1989. Ascendió a 474 el número total de casos incluidos en el estudio que el Grupo Intergubernamental aceptó examinar en 1989.

42. Aún se encuentra en una etapa preliminar el examen que el Grupo Intergubernamental efectúa de esos casos. El 28 de julio de 1989, el Grupo envió cartas a varios gobiernos solicitando informaciones pertinentes que le permitirían verificar si algunos de los buques comprendidos en el estudio podrían haber estado involucrados en el transporte de petróleo o productos derivados a Sudáfrica. El Grupo Intergubernamental sabe perfectamente que algunos buques pueden haber hecho escala en puertos sudafricanos por razones que nada tienen que ver con transacciones petroleras, por ejemplo, reparaciones de emergencia, embarque de suministros, relevos de tripulación, carga y descarga de mercancías. Empero, el hecho de que tales buques puedan transportar petróleo ha hecho necesario obtener más información. El Grupo Intergubernamental acogería con beneplácito toda información que permitiera dar por cerrados esos casos.

43. Al encarar este nuevo aspecto de las investigaciones - las escalas en puertos sudafricanos - el Grupo Intergubernamental tiene plena conciencia tanto de la dificultad como de la importancia de obtener información corroborativa que le permita decidir si existen prima facie fundamentos para considerar el caso. En tales circunstancias, podría considerarse con justicia que la falta de respuesta de un gobierno constituiría una razón suficiente para seguir examinando el caso. Por ende, el Grupo Intergubernamental insta a los gobiernos a que respondan de la manera más rápida y completa posible e informen sobre los movimientos de buques señalados a su atención. De conformidad con sus prácticas y procedimientos establecidos, el Grupo Intergubernamental enviará recordatorios a los gobiernos que no respondan a la petición de información que se formula en la carta de fecha 28 de julio de 1989.

44. Una vez que esas respuestas se reciban, y a la luz de los datos proporcionados por otras fuentes, el Grupo Intergubernamental examinará cuidadosamente toda la información de que disponga. El Grupo Intergubernamental se propone, en un plazo de seis meses a partir de la presentación de este informe, elevar a la Asamblea General, en su cuadragésimo cuarto período de sesiones, un informe sobre los progresos realizados en la labor relativa a los 474 casos citados y concretamente aquéllos en los que, a su juicio, existe fundamento suficiente para pensar que se han producido embarques de petróleo a Sudáfrica transgrediendo el embargo. Luego de recibir la respuesta de los Estados, el Grupo Intergubernamental decidirá cómo ha de proceder según los resultados obtenidos.

45. El Grupo Intergubernamental estima que la ampliación del alcance de su labor facilitará la realización de la acuciante tarea de terminar con las lagunas que permiten la persistencia de las entregas de petróleo, así como el respaldo que se presta de ese modo al sistema de apartheid.

VI. INVERSIONES EXTRANJERAS EN LA INDUSTRIA PETROLERA  
DE SUDAFRICA, TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA Y PAPEL  
DE LAS EMPRESAS PETROLERAS

46. El Grupo Intergubernamental ha señalado ya a la atención de la Asamblea General el papel que desempeñan las empresas transnacionales en la prestación de asistencia al régimen de apartheid, cuyas necesidades en materia de energía solventan. Pese a las afirmaciones en contrario, el Grupo sigue creyendo que la presencia en Sudáfrica de empresas transnacionales de petróleo ayuda al régimen a satisfacer sus necesidades de energía. En lo que atañe a las empresas petroleras más importantes, la Shell Oil Company ha reiterado una vez más que no tiene la intención de retirarse de Sudáfrica, mientras que la British Petroleum, la Caltex y la Total siguen operando en el país. La Mobil Oil ha decidido retirarse y ha vendido sus bienes y haberes en Sudáfrica.

47. Otro motivo de preocupación respecto de las empresas petroleras es que no existe una clara prohibición de que sus buques, incluidos los fletados para otras empresas, se utilicen para el suministro y el transporte a Sudáfrica de petróleo y productos derivados. El Grupo Intergubernamental vería con satisfacción que tanto los gobiernos como las propias empresas enunciaran medidas más estrictas a ese efecto.

48. Como se señaló en el informe anterior 7/, el Presidente del Grupo Intergubernamental envió una carta, de fecha 27 de mayo de 1988, al Representante Permanente del Reino Unido ante las Naciones Unidas con referencia a la participación de varias empresas británicas en la explotación de yacimientos de gas ubicados frente a las costas de Sudáfrica. Se informó que dos empresas, Crawford and Russell International (filial de la sociedad de ingeniería John Brown) y Humphreys and Glasgow, contrataron personal en el Mar del Norte para trabajar en la instalación de estructuras frente a la costa de Mosselbaai. Además, se informó que la British Davy Corporation, así como las empresas BOC, Afrox y NEI Africa, participan asimismo en la ejecución de diferentes aspectos del mismo proyecto.

49. El 23 de agosto de 1989 se envió un recordatorio al Representante Permanente del Reino Unido ante las Naciones Unidas. A la hora de presentar este informe aún no se había recibido respuesta sobre esa cuestión.

50. Como se señaló en el informe anterior 8/, el Presidente del Grupo Intergubernamental también envió cartas, de fecha 27 de mayo de 1988, a los Representantes Permanentes de Francia y del Reino Unido ante las Naciones Unidas, y de fecha 18 de junio de 1988, a los Representantes Permanentes de Bélgica y de los Países Bajos, relativas a la participación de la empresa francesa FORAMER, la empresa británica Crawford and Russell, el banco británico Hill Samuel, la empresa belga Ackermans en va. Haaren NV y la empresa neerlandesa Industrieële Handels-Combinatie en el desarrollo de los yacimientos de gas de Kudu, en Namibia. El Grupo Intergubernamental, aunque consciente de que Namibia se halla en vísperas de lograr su independencia, estimó que se debía enviar recordatorios a los representantes permanentes de los países interesados con la finalidad de recabar información sobre las empresas que presuntamente han estado prestando ayuda al régimen de apartheid. Esos recordatorios se enviaron el 23 de agosto de 1989, pero no se habían recibido respuestas a la hora de presentar este informe.

51. Durante el año que se examina, el Grupo Intergubernamental recibió información sobre la participación de la empresa neerlandesa Allseas Engineering BV en el proyecto de conversión en combustible del gas procedente de los yacimientos de Mosselbaai en Sudáfrica. Según esa información, la Allseas obtuvo un contrato de la empresa estatal sudafricana Southern Oil Exploration Corporation (Pty.), Ltd. (SOEKOR) para instalar dos gasoductos de 85 kilómetros de largo cada uno que conectarán una plataforma situada frente a la costa de Mosselbaai con la costa misma. Esos gasoductos se utilizarían para transportar el gas de los yacimientos de Mosselbaai a las plantas de licuefacción que se construirán en tierra firme. El valor estimado del contrato asciende aproximadamente a 70 millones de florines neerlandeses, esto es, alrededor de 32 millones de dólares. A ese respecto, el Presidente interino envió una nota verbal, de fecha 28 de julio de 1989, al Representante Permanente de los Países Bajos ante las Naciones Unidas. A la hora de presentar este informe, no se había recibido respuesta sobre la cuestión.

## VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### A. Conclusiones

52. Pese a la evolución positiva y satisfactoria que tiene lugar en Namibia, a medida que su independencia se acerca, es un hecho que la situación imperante en Sudáfrica sigue siendo sombría. El Grupo Intergubernamental estima que esa situación está cargada de peligros como consecuencia de las políticas de apartheid aplicadas por el régimen, que prolonga el sojuzgamiento de la mayoría negra y le impide el goce de los derechos humanos fundamentales, a la vez que persiste en su política de desestabilización de los Estados de primera línea. Hoy es más importante que nunca que la comunidad internacional siga ejerciendo presión sobre el régimen sudafricano para eliminar el apartheid. En consecuencia, cabe reforzar las sanciones en vigor y ampliar el alcance de su aplicación a fin de acelerar la erradicación del apartheid en Sudáfrica.

53. Se considera que el embargo de petróleo continúa siendo la medida más eficaz que la comunidad internacional puede aplicar con el objeto de lograr un cambio pacífico en Sudáfrica. El petróleo es la única materia prima de la que Sudáfrica carece. El país depende de la importación para satisfacer alrededor del 80% de sus necesidades de petróleo. No hay dudas de que es perfectamente factible la imposición de un embargo de petróleo eficaz contra Sudáfrica. Su aplicación depende de que los Estados que producen y transportan petróleo y participan en transacciones petroleras tomen las medidas pertinentes y las coordinen con la participación activa del Grupo Intergubernamental y de otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales competentes.

54. A fin de que el embargo de petróleo contra Sudáfrica llegue a ser plenamente efectivo, el Consejo de Seguridad debería invocar el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas. Ello complementaría el embargo de armas impuesto por el Consejo en su resolución 418 (1977). Imponiendo un embargo obligatorio de petróleo contra Sudáfrica, el Consejo puede contribuir a la resolución de la presente crisis del Africa meridional, que tiene graves efectos en la paz y la seguridad internacionales. Esa medida también ayudaría a los Estados que exportan y transportan petróleo y participan en transacciones petroleras que ya han promulgado leyes o trazado políticas comparables para imponer el embargo de petróleo contra Sudáfrica.

55. Además de formular la recomendación de que el Consejo de Seguridad imponga un embargo obligatorio de petróleo contra Sudáfrica, el Grupo Intergubernamental desea destacar las posibilidades de cooperación aún no aprovechadas de organizaciones regionales y de otra índole como el Grupo de Estados de Africa, el Caribe y el Pacífico, la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), la Comunidad del Caribe, el Consejo de Ayuda Mutua Económica (CAME), la Comunidad Económica Europea (CEE), el Consejo de Cooperación del Golfo, la Organización Marítima Internacional (OMI), la Liga de los Estados Arabes, el Movimiento de los Países No Alineados, la Organización de la Unidad Africana (OUA), la Organización de Estados Americanos (OEA), la Organización de los Países Arabes Exportadores de Petróleo (OPAEP), la Organización de la Conferencia Islámica y la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP). El Grupo Intergubernamental acogería con beneplácito toda propuesta que dichas organizaciones le hicieran llegar para reforzar el embargo de petróleo, así como para establecer cualquier otra forma de colaboración entre las organizaciones y el Grupo.

56. Deberían adoptarse disposiciones que estipularan la presentación de certificados de descarga y otros métodos para impedir cualquier incumplimiento del embargo y garantizar la cooperación entre gobiernos y entre éstos y el Grupo Intergubernamental a fin de lograr una aplicación más eficaz del embargo de petróleo contra Sudáfrica.

57. El Grupo Intergubernamental, a la vez que aprecia el apoyo político que prestan los gobiernos para que el embargo de petróleo contra Sudáfrica se aplique de manera efectiva, los insta a que aseguren que no sea Sudáfrica el destino final de sus exportaciones de petróleo y productos derivados. Habría que sancionar a los que transgredieran el embargo de petróleo y también divulgar los casos de enjuiciamientos efectivos realizados de conformidad con sus legislaciones nacionales. En las leyes en vigor relativas al embargo de petróleo - y en las que se promulgaran en el futuro - debería estipularse claramente que las infracciones al embargo de petróleo contra Sudáfrica son un delito punible de conformidad con el derecho penal de cada país. Esas leyes deberían ser aplicadas a quienes participan directa o indirectamente en la comercialización del petróleo, y deberían ponerse en conocimiento del público en general. Además de constituir un nuevo factor disuasivo para los transgresores del embargo, las medidas pueden también servir de base para que terceras partes intervengan de distintas maneras en pos del mismo objetivo.

58. El Grupo Intergubernamental está decidido a fortalecer continuamente su capacidad de vigilancia. Depende a ese respecto de la cooperación que le brinden los Estados Miembros y las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales. El Grupo Intergubernamental aspira a mejorar esa capacidad a fin de garantizar una aplicación más rigurosa del embargo de petróleo. A la vez que aprecia la cooperación que le brinda la mayoría de los gobiernos, el Grupo Intergubernamental lamenta tomar nota de que algunos no han respondido a sus indagaciones sobre casos de presuntas violaciones. Además, se espera de los Estados que cooperen con los esfuerzos del Grupo destinados a reunir información sobre las medidas legislativas y de otra índole ya adoptadas, a fin de coordinar la asistencia que se presta a los gobiernos para hacer cumplir una sanción que han aprobado con total independencia y libre voluntad.

59. Es indispensable que la comunidad internacional no sólo coopere con el Grupo Intergubernamental en la aplicación del embargo de petróleo sino también que impida que Sudáfrica tenga acceso a la tecnología y el material que le permiten atenuar los efectos del embargo de petróleo.

60. En el curso de sus investigaciones sobre las violaciones del embargo de petróleo, el Grupo Intergubernamental ha observado que esas transacciones son de índole eminentemente transnacional. Las violaciones suelen tener por escenario las jurisdicciones de diferentes países y, a menudo, instalaciones extraterritoriales y enclaves comerciales. Habida cuenta de esa situación, no se puede esperar que sea eficaz la mera adopción de medidas nacionales del tipo que habitualmente se aplican al control aduanero y de la exportación. La coordinación internacional es, por lo tanto, imprescindible.

#### B. Recomendaciones

61. El Grupo Intergubernamental reafirma su convicción de que es apremiante la necesidad de imponer un embargo obligatorio de petróleo contra Sudáfrica a fin de contribuir a la lucha que el pueblo sudafricano libra para eliminar el apartheid;

en consecuencia, recomienda una vez más a la Asamblea General que pida al Consejo de Seguridad que estudie la posibilidad de invocar el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas para imponer un embargo obligatorio al suministro y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica.

62. El Grupo Intergubernamental también recomienda a la Asamblea General, hasta tanto el Consejo de Seguridad adopte una decisión al respecto, que pida a los Estados Miembros que adopten las siguientes medidas o medidas comparables para garantizar una aplicación más eficaz del presente embargo:

a) Acelerar la promulgación de medidas legislativas o medidas comparables para imponer un embargo al suministro y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica y para impedir la transferencia de recursos financieros, la prestación de todo tipo de asistencia técnica y la transmisión de otras formas de tecnología a Sudáfrica en la esfera de la energía, particularmente en lo relacionado con sus industrias de conversión de carbón y gas en combustible, con sus actividades de prospección y explotación de hidrocarburos y con el almacenamiento de petróleo;

b) Brindar cooperación al Grupo Intergubernamental para que investigue los casos de suministro y transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica y de suministro de recursos humanos y financieros y de tecnología a Sudáfrica en la esfera de la energía en general;

c) Fortalecer la cooperación entre Estados mediante la ampliación del intercambio de informaciones con el fin de detectar y prevenir las violaciones del embargo de petróleo contra Sudáfrica y adoptar medidas concertadas contra los transgresores;

d) Proporcionar información amplia a instituciones y particulares de sus respectivos países sobre las violaciones del embargo de petróleo contra Sudáfrica y sobre los medios de impedir dichas violaciones;

e) Promulgar leyes en que se estipule explícitamente que el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica, o la prestación de cualquier asistencia o cooperación al respecto, es un delito punible de conformidad con el derecho penal del país, y divulgar los casos de enjuiciamientos efectivos realizados de conformidad con sus legislaciones nacionales;

f) Brindar cooperación a las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales regionales y nacionales que desarrollan actividades encaminadas a denunciar violaciones del embargo de petróleo contra Sudáfrica.

63. El Grupo Intergubernamental recomienda a la Asamblea General que haga suyas las actividades del Grupo, incluidos sus contactos con los gobiernos y las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, a fin de garantizar la aplicación eficaz de todos los aspectos del embargo de petróleo contra Sudáfrica y de divulgar esas cuestiones con más amplitud en cooperación con los órganos pertinentes de las Naciones Unidas y otras organizaciones.

64. El Grupo Intergubernamental recomienda a la Asamblea General que inste a gobiernos y organizaciones a brindar su cooperación al Grupo y a proporcionarle los recursos necesarios para desempeñar su función de vigilancia y llevar a cabo sus actividades de divulgación.

1/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 44 (A/43/44).

2/ Ibid., anexo III, párrs. 21 y 22.

3/ Ibid., cuadragésimo segundo período de sesiones, Suplemento No. 45 (A/42/45), anexo I.

4/ Ibid., anexo II; e ibid., cuadragésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 44 (A/43/44), anexo I.

5/ Ibid., cuadragésimo segundo período de sesiones, Suplemento No. 45 (A/42/45), anexo III.

6/ Ibid., cuadragésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 44 (A/43/44), anexo III.

7/ Ibid., Suplemento No. 44 (A/43/44), párrs. 16 a 18 y 22.

8/ Ibid., párr. 23.



Anexo I

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

Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
<u>Actor</u> (Liberia)	Actor Maritime Corp. (Liberia)	Mosvoid Shipping Company A/S (Noruega) b/	Federal Motorship Corp. (Estados Unidos de América)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (9 de abril, 15 de mayo y 30 de noviembre de 1986) Mina Al Fahal, Omán (11 de abril de 1986)
<u>Berge Enterprise</u> (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Marubeni (Japón) British Petroleum (Sudáfrica)	Mina al Fahal, Omán (25 de mayo de 1987)
<u>Berge Pioneer</u> (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)		Mina al Fahal, Omán (24 de abril de 1985)
<u>Berge Chief</u> (Noruega)	Bergesen d.y. A/S (Noruega)	Bergesen d.y. A/S (Noruega)	Transworld Oil (Países Bajos)		Mina al Fahal, Omán (18 de marzo de 1987)
<u>Berge Princess c/</u> (Liberia)	General Ore International Corporation (Lichtenstein)	General Ore International Corporation (Lichtenstein)	Bergesen A/S (Noruega)		Ormuz, República Islámica del Irán (10 de marzo de 1987)
<u>Berge Prince d/</u> (Liberia)	General Ore International Corporation (Noruega/Lichtenstein)	General Ore International Corporation o Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (17 de diciembre de 1984) Puerto de Suez, Egipto d/ (25 de enero de 1985) Puerto de Ras Misaila, Egipto d/ (26 de enero de 1985)
<u>Berge Bragg</u> (Noruega)	Sig. Bergesen d.y. and Company (Noruega)	Sig. Bergesen d.y. and Company (Noruega)	Sig. Bergesen d.y. and Company (Noruega)		Khor Fakkan, Emiratos Arabes Unidos (20 de julio de 1985)
<u>Elmina</u> (Grecia)	Marine Industrial Transports Ltd. (Liberia)	No se conoce	Thenamaria Ships Management Inc. (Grecia)	Marc Rich and Company AG (Suiza) Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Seria, Brunei Darussalam (26 de agosto de 1986)
<u>Hawaiian Monarch</u> (Liberia)	East Pacific Carriers Inc. (Liberia)	Groton Pacific Carriers Inc. (Estados Unidos)	Groton Pacific Carriers (Estados Unidos)	Marc Rich and Company AG (Suiza) Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Brunei Darussalam (25 de mayo de 1986)
<u>Jahre Transporter</u> (Liberia)	Reatty Shipping Ltd. (Liberia)	Wallem Shipmanagement Ltd. (Hong Kong)	Wallem Shipmanagement Ltd. (Hong Kong)	Marc Rich and Company AG (Suiza) Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Brunei Darussalam (31 de mayo de 1985)
<u>Janniche</u> (Noruega)	K/A A/S Norman Tankers (Noruega)	Klostars Rederi A/S (Noruega)	Norman International A/S (Noruega)	Marc Rich and Company AG (Suiza) Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (1° de marzo de 1986)
<u>Lauberhorn</u> (Liberia)	Trade Ventures, Inc. (Liberia)	Trade and Transport, Inc. (Grecia)	Brokerage and Management Corp. (Estados Unidos)	Marc Rich and Company AG (Suiza) Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Brunei Darussalam (sin fecha) Singapore, Singapur (5 de octubre de 1985)

Nombre del buque (caballón)	Propietario registrado	Proletario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
<u>Liberator</u> (Grecia)	New World Shipping Corp. (Liberia)	Stenakas Shipping Corp. (Reino Unido)	Diamantis Pateras Ltd. (Reino Unido)	Marc Rich and Company AG (Suiza) Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Seria, Brunei Darussalam (21 de abril de 1985)
<u>Manhattan Viscount</u> (Singapur)	Lago Commerce Ltd. (Liberia)	Sanko Kisen K.K. (Japón)	Fearnley and Eger A/S (Noruega)	Brunei Darussalam (septiembre de 1983)	
<u>Monemvasia</u> (Grecia)	Metropolitan Navigation Corporation (Liberia)	Metropolitan Shipping Ltd. (Grecia)	Metropolitan Shipping Ltd. (Grecia)	Marc Rich and Company AG (Suiza) Shell (Brunei) Marubeni (Japón)	Brunei Darussalam (4 de diciembre de 1985) Singapore Roads, Singapur e/ (9 de diciembre de 1985)
<u>Mospoint</u> (Noruega)	K/S A/S Mospoint (Noruega)	Mosvold Rederi A/S (Noruega)	Mosvold Rederi A/S (Noruega)	Ras Shukheir, Egipto (14 de enero de 1986)	
<u>Neptune Pegasus</u> (Singapur)	Neptune ETA Lines Pte. Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines (Singapur)	Puerto de Seria, Brunei Darussalam (27 de julio y 27 de diciembre de 1985)	
<u>Neptune Otkome</u> (Singapur)	No se conoce	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Puerto de Seria, Brunei Darussalam (26 de septiembre de 1986) Singapore Roads, Singapur (29 de septiembre de 1986)	
<u>Neptune Subaru</u> (Singapur)	No se conoce	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Brunei Darussalam (10 de julio de 1986) Singapore Roads, Singapur (12 de julio de 1986)	
<u>Neptune Pavo</u> (Singapur)	Neptune IOPA Lines Pte. Pty (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines (Singapur)	Seria, Brunei Darussalam (8 de mayo de 1985 y 2 de marzo de 1986)	
<u>Patriotic</u> (Grecia)	Moonset Shipping Company SA (Panamá)	Nereus Shipping SA (Grecia)	Nereus Shipping SA (Grecia)	Jebel Dhanna, Emiratos Árabes Unidos (12 de abril de 1987)	
<u>Thannasis M.</u> (Malta)	Ocean Voice Shipping Ltd. (Malta)	No se conoce	Thenamaris Ships Management (Grecia)	Brunei Darussalam (enero-febrero de 1983)	
<u>Thorsholm</u> (Noruega)	Thor Dahls Hvalf A/S-A/D Odd and Ornen (Noruega)	Thor Dahl A/S (Noruega)	Thor Dahl A/S (Noruega)	Juaymah, Arabia Saudita (9 de febrero de 1987)	

a/ La correspondencia sobre estos casos entre el Grupo Inter gubernamental y los gobiernos interesados figura en el informe del Grupo Inter gubernamental a la Asamblea General en su cuadragésimo tercer período de sesiones (Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 44 (A/43/44)). La correspondencia posterior a la publicación del informe figura en la sección B del presente anexo.

b/ El Grupo Inter gubernamental tomó nota de que los casos enumerados en este anexo en que participaron empresas noruegas ocurrieron antes de la entrada en vigor de la Ley noruega de boicoteo económico contra Sudáfrica de 20 de julio de 1987. A partir de esa fecha, los buques noruegos tienen prohibido transportar petróleo a Sudáfrica y Namibia o desde allí.

c/ Véase el párrafo 4 de la sección B del presente anexo.

d/ Véase el párrafo 1 de la sección B del presente anexo.

e/ Véase el párrafo 7 del presente informe.

B. Comunicaciones entre los gobiernos y el Grupo Intergubernamental en relación con los casos notificados en 1987

1. El 20 de septiembre de 1988, el Gobierno de Egipto informó al Grupo Intergubernamental de que investigaciones posteriores indicaban que el buque Berge Prince no transportaba petróleo crudo egipcio. El Grupo Intergubernamental recibió después informaciones según las cuales el petróleo egipcio que transportaba el mismo buque no se descargó en Sudáfrica.
2. En una nota verbal, de fecha 31 de octubre de 1988, el Representante Permanente de los Emiratos Arabes Unidos ante las Naciones Unidas, refiriéndose al fondeadero de Fujairah, declaró que "corresponde que se sepa que en Fujairah no existen instalaciones ni puerto alguno que permitan la carga y el transporte de petróleo. En consecuencia, no hay ninguna posibilidad de que se haya podido cargar petróleo en Fujairah". El Grupo Intergubernamental ha obtenido informaciones que confirman la inexistencia de instalaciones petroleras en el fondeadero de Fujairah. Por lo tanto, se han dado por cerrados los casos de presunto suministro de petróleo a Sudáfrica con el fondeadero de Fujairah como puerto de embarque, y ya no figuran en el anexo I, pues se han recibido suficientes pruebas para disipar las sospechas de que los embarques de petróleo del caso se hubieran entregado a Sudáfrica.
3. En una nota verbal de fecha 31 de marzo de 1989, el Representante Permanente de la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas proporcionó documentación sobre los casos de los buques Berge King y Berge Prince. En la nota se informaba al Grupo de que esos buques habían desembarcado su carga en Rotterdam (Países Bajos) el 25 de junio de 1985 y en Singapur el 30 de marzo de 1986, respectivamente. Por consiguiente, se han dado por cerrados los presuntos casos de suministro de petróleo a Sudáfrica en junio de 1985 y marzo de 1986, que involucraban a los buques Berge King y Berge Prince, y ya no figuran en el anexo I; se han recibido suficientes pruebas para disipar las sospechas de que los embarques de petróleo del caso se hubieran entregado en Sudáfrica.
4. En una nota verbal de fecha 18 de mayo de 1989 enviada a la Misión de la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas, el Presidente comunicó que una información recibida del Gobierno del Principado de Liechtenstein confirmaba que los buques Berge Prince y Berge Princess habían descargado petróleo en Sudáfrica (presuntamente en febrero de 1985 y en marzo de 1987, respectivamente). El Presidente pidió que esa información se transmitiera al Gobierno de la República Islámica del Irán para que se adoptaran las medidas del caso.
5. En una nota verbal de fecha 3 de septiembre de 1989, el Representante Permanente de la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas señaló al Grupo Intergubernamental lo siguiente:

"... la declaración del Encargado de Negocios interino de la Misión Permanente de la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas formulada el 13 de abril de 1989 en las audiencias sobre el embargo de petróleo contra el régimen de apartheid sigue expresando la posición esencial del Gobierno de la República Islámica del Irán, que siempre ha patrocinado la adopción de sanciones amplias y obligatorias y apoyado la resolución relativa al embargo de petróleo contra Sudáfrica aprobada por la Asamblea General."

6. En una nota verbal de fecha 30 de julio de 1989, el Representante Permanente de Noruega ante las Naciones Unidas declaró lo siguiente:

"En relación con los casos de presuntos embarques notificados por el Grupo Intergubernamental en 1987, cabe señalar que esas actividades se llevaron a cabo antes de que entrara en vigor la Ley noruega de boicóteo económico contra Sudáfrica y Namibia. No son, en consecuencia, punibles con arreglo a la legislación noruega. Como se ha informado ya al Presidente del Grupo Intergubernamental, se han transmitido a los armadores noruegos involucrados las denuncias relativas a los presuntos embarques de petróleo a Sudáfrica y Namibia en buques cisterna noruegos.

La nota del Presidente del Grupo Intergubernamental de fecha 18 de mayo de 1989 no contiene información sobre envíos efectuados en buques cisterna noruegos después del 20 de julio de 1987. El Gobierno de Noruega tampoco ha recibido informaciones de esa índole procedentes de otras fuentes. Por consiguiente, el Representante Permanente de Noruega se complace en manifestar que se ha probado la eficacia de la ley noruega que prohíbe esas actividades. No obstante, si se llegara a informar de algún tipo de contravención, las denuncias serán cuidadosamente investigadas y se enjuiciará a los infractores. Si tal cosa llegara a producirse, se mantendrá informado al Presidente del Grupo Intergubernamental."

7. En una nota verbal de fecha 29 de agosto de 1989, el Representante Permanente de Omán ante las Naciones Unidas declaró lo siguiente:

"... siempre ha sido política de Omán adherirse a las diversas resoluciones de la Liga de los Estados Arabes y de las Naciones Unidas relativas al comercio con Sudáfrica. En consecuencia, en todos los contratos omaníes de venta de petróleo figura una cláusula específica que limita los puntos de destino. No obstante, una vez que el petróleo sale de la Sultania, se torna difícil establecer su destino final en razón de la índole compleja del comercio mundial de petróleo, la frecuencia de las transacciones y las facilidades con que cuentan los compradores para abastecerse en el mercado libre."

8. Durante el período que se examina, el Grupo Intergubernamental indagó e investigó los 33 casos notificados en 1987. Después de recibir informaciones sobre varios casos, tres se dieron por cerrados y los 30 restantes se enumeran en la sección A del presente anexo.

Anexo II

A. Buques y compañías navieras que presuntamente participaron en el abastecimiento de petróleo a Sudáfrica en 1988 a/

Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
<u>Akarita</u> (Liberia)	Dominus Shipping Corporation	Uglands Rederi A/S (Noruega) b/	Uglands Rederi A/S (Noruega)		Singapur (23 de febrero de 1986) c/
<u>Actor</u> (Liberia)	Actor Maritime Corporation	Mosvold Shipping Company (Noruega)	Federal Motorship Corporation (Estados Unidos de América)		Isla de Sirri, República Islámica del Irán c/ (21 de julio de 1985) Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (9 de septiembre de 1985) Golfo Pérsico (junio de 1986)
<u>Berge Chief</u> (Noruega)	Bergesen d.y. and Company/Bjornstad CIES (Noruega)	Bergesen d.y. A/S (Noruega)	Bergesen d.y. A/S (Noruega)		Mina Al Fahal, Omán d/ (28 de junio de 1986) Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (1° de julio de 1986)
<u>Almare Settima e/</u> (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)		Jeddah, Arabia Saudita f/ (3 de diciembre de 1985)
<u>Almare Terza e/</u> (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Sumitomo (Japón)	Sullom Voe, Reino Unido (10 de marzo de 1986)
<u>Berge Prince</u> (Liberia)	General Ore International Corporation (Liechtenstein) (Noruega)	General Ore International Corporation y Bergesen d.y. A/S	Bergesen d.y. A/S (Noruega)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (28 de abril de 1986) Mina Al Fahal, Omán (2 de mayo de 1986) Golfo Pérsico (17 de junio de 1986)
<u>Captain G.P. Livanos</u> (Grecia)	Elcapitaine Inc. (Liberia)	G.P. Livanos/Carras Group c/o Unisea (Grecia)	Ceres Hellenic Shipping Enterprise (Grecia)	Transworld Oil (Países Bajos y Bermudas) Marc Rich and Company A.G. (Suiza)	Abu Al Bukhoosh, Emiratos Arabes Unidos (fecha desconocida) Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (30 de septiembre de 1986) Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos (19 de julio de 1986) Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (20 de julio de 1986) Isla de Das, Emiratos Arabes Unidos (22 de julio de 1986)
<u>Ethnic</u> (Grecia)	Moonlight Shipping Co. Company S.A. (Panamá)	C.M. Lemos and Company Ltd. (Reino Unido)	Nereus Shipping S.A. (Grecia)		Mina Al Fahal, Omán (12 de mayo de 1986) Isla de Halul, Qatar (fecha desconocida) Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (28 de junio de 1986)

Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
<u>Freedomship I.</u> (Grecia)	Caroline Nav. Inc. (Liberia)	G.P. Livanos/Carras Group c/o Unisea (Grecia y Reino Unido)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (12 de julio de 1986)
<u>Friendship I.</u> (Grecia)	Elfontana Inc. (Liberia)	G.P. Livanos/Carras Group c/o Unisea (Grecia y Reino Unido)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (14 de septiembre de 1986)
<u>Jane Stove (1)</u> (Noruega)	K/S Lorentzens Skibs A/S (Noruega)	Lorentzens Rederi (Noruega)	K/S Lorentzens Skibs A/S (Noruega)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (18 de febrero de 1986)
<u>Janniche</u> (Noruega)	K/A A/S Norman Tankers (Noruega)	Periscopos A/S (Noruega)	Norman International A/S (Noruega)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (21 de mayo de 1986)
<u>Johns. Stove (1)</u> (Panamá)	Pater Panama Ltd. (Panamá)	Lorentzens Rederi Company (Noruega)	K/S Lorentzens Skibs A/S (Noruega)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (24 de enero de 1986)
<u>Licorne Oceane</u> (Liberia)	Langcross Carriers Inc. (Liberia)	Compagnie Generale Maritime et Financiere (Francia)	Seatramp (U.K.) Ltd. (Reino Unido)		Terminal de Ormuz, República Islámica del Irán (fines de enero de 1987)
<u>Louisiana</u> (Bahamas)	Egalite S.A. (Panamá)	Grupo Hadjipateras c/o Peninsular Mar (Grecia/Reino Unido)	Dorian (Hellas) S.A. (Grecia)		Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (28 de octubre de 1986)
					Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (31 de octubre de 1986)
					Terminal de Jusymah, Arabia Saudita (11 de febrero de 1987)
					Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos (13 de junio de 1987)
					Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (15 de junio de 1987)
					Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (27 de julio de 1987)
					Isla de Das, Emiratos Arabes Unidos (31 de julio de 1987)
					Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (1° de agosto de 1987)
<u>Mirafiori</u> (Liberia)	Keston Shipping Corporation (Liberia)	Marimpex (República Federal de Alemania)	Fearnley and Eger A/S (Noruega)	German Oil GmbH (República Federal de Alemania)	Isla de Sirri, República Islámica del Irán (23 de junio de 1985)
					Isla de Sirri, República Islámica del Irán (23 de agosto de 1985)
					Gofo Pérsico (noviembre de 1985)

<u>Nombre del buque</u> (pabellón)	<u>Propietario registrado</u>	<u>Propietario efectivo</u>	<u>Compañía administradora</u>	<u>Otras compañías involucradas</u>	<u>Puerto/puertos de partida</u> (fecha de partida)
<u>Rafio</u> (Liberia)	Rafio Shipping Corporation (Liberia)	Marimpex (República Federal de Alemania) g/	Fearnley & Eger A/S (Noruega)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (fines de agosto de 1986)
<u>Morning Cloud</u> (Liberia)	Seavixen Maritime Inc. (Liberia)	Reliance Pacific Shipping Ltd. (Hong Kong)	Reliance Pacific Shipping Ltd. (Hong Kong)		Mina Al Fahal, Omán (9 de octubre de 1985)
<u>Moscliff</u> (Noruega)	Mosvold Shipping Company A/S (Noruega)	Mosvold Shipping Company A/S (Noruega)	Mosvold Shipping Company A/S (Noruega)		Golfo Pérsico (fines de marzo de 1985) Isla de Sirri, República Islámica del Irán (9 de junio de 1985)
<u>Neptune Pegasus</u> (Singapur)	Neptune ERA Lines Pte. Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)		Seria, Brunei Darussalam (7 de noviembre de 1986)
<u>Obo Baron</u> (Bahames)	B. and H. Shipping Associates VII L.P. (Estados Unidos de América)	Sigurd Herlofson and Company A/S (Noruega)	Sigurd Herlofson and Company A/S (Noruega)		Umm Said, Qatar (27 de febrero de 1987) Ras Tanura, Arabia Saudita (7 de marzo de 1987) Fondeadero de Khor Fakkan, Emiratos Arabes Unidos (14 de marzo de 1987)
<u>Patriotic</u> (Grecia)	Moonset Shipping Company S.A. (Panamá)	C.M. Lemos and Company Ltd. (Reino Unido)	Nereus Shipping S.A. (Grecia)		Golfo Pérsico (fines de noviembre de 1986) Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (31 de diciembre de 1986) Isla de Halul, Qatar (principios de enero de 1987)
<u>Port Hawkesbury</u> (Reino Unido)	Canadian Pacific (Bermuda) Ltd. (Bermudas)		Canadian Pacific Bulkship Services Ltd. (Reino Unido)		Bahía de Bullen, Antillas Holandesas (23 de enero de 1985)
<u>Thorsaga</u> (Noruega)	Thor Dahls Hvalf. A/S y A/S Odd and Ornen (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)		Terminal de Juaymah, Arabia Saudita (9 de abril de 1985)
<u>Thorsholm</u> (Noruega)	Thor Dahls Hvalf. A/S y A/S Odd and Ornen (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)		Mina Al Fahal, Omán (principios de enero de 1985) Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (7 de julio de 1985) Isla de zurku, Emiratos Arabes Unidos (8 de julio de 1985)

Nombre del buque (pabellón)	Propietario registrado	Propietario efectivo	Compañía administradora	Otras compañías involucradas	Puerto/puertos de partida (fecha de partida)
<u>World Symphony</u> (Liberia)	Chiswell Shipping Ltd. (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	Marubeni (Japón) Marc Rich and Company A.G. (Suiza)	Isla de Zúruku, Emiratos Árabes Unidos (26 de septiembre de 1986) Isla Halul, Qatar (fecha desconocida) Isla de Zúruku, Emiratos Árabes Unidos (fines de febrero/principios de marzo de 1987)
<u>World Truth</u> (Liberia)	Liberian Haven Transports Inc. (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)		Singapore Roads, Singapur (25 de junio de 1985)
<u>World Renown</u> (Liberia)	Liberian Jaguar Transports Inc. (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	Sigmoil (Reino Unido)	Golfo Pérsico (11 de mayo de 1987)
<u>World Xanadu</u> (Liberia)	Liberian Courage Transports Inc. (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency, Ltd. (Hong Kong)		Terminal de Fateh, Emiratos Árabes Unidos (24 de octubre de 1986) Mina Al Fahal, Omán (27 de octubre de 1986)
<u>Buques que participaron en la entrega de petróleo de África a Namibia en 1985 y 1986</u>					
<u>Brimangr</u> (Noruega)	A/S Westfal-Larsen and Co. (Noruega)		Odffjell-Westfall- Larsen Tankers A/S and Co. (Noruega)		Walvis Bay, Namibia (hizo escala en 1985)
<u>Cielo di Salerno</u> (Italia)	D'Amico Società Di Navigazioni Spa				Walvis Bay, Namibia (hizo escala 7 veces en 1985)
<u>Luminetta</u> (Reino Unido)	Cunard Steam-ship Company Plc. (Reino Unido)		Cunard Shipping Services Ltd. (Reino Unido)		Walvis Bay, Namibia (hizo escala 2 veces en 1985 y 12 veces en en 1986)
<u>Orajemund</u> (Panamá)	South African Company Unicorn Lines (Propietaria) Ltd.				

a/ La correspondencia sobre estos casos entre el Grupo Intergubernamental y los gobiernos interesados figura en el informe del Grupo Intergubernamental a la Asamblea General en su cuadragésimo tercer período de sesiones (Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 44 (A/43/44)). La correspondencia posterior a la publicación del informe figura en la sección B del presente anexo.

b/ El Grupo Intergubernamental tomó nota de que los casos enumerados en este anexo en que participaron empresas noruegas ocurrieron antes de la entrada en vigor de la Ley noruega de boicoteo económico contra Sudáfrica de 20 de julio de 1987. A partir de esa fecha, los buques noruegos tienen prohibido transportar petróleo a Sudáfrica y Namibia o desde allí.

c/ Véase el párrafo 7 del presente informe.

d/ Véase el párrafo 7 de la sección B del anexo I.

e/ Véase el párrafo 2 de la sección B del presente anexo.

f/ Véase el párrafo 3 de la sección B del presente anexo.

g/ Véase el párrafo 13 de la sección B del presente anexo.



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

1. En una nota verbal de fecha 10 de octubre de 1988, el Representante Permanente de la República Federal de Alemania ante las Naciones Unidas reiteró que los buques registrados en su país no habían participado en embarques de petróleo a Sudáfrica. Sin embargo, no se suministró información concreta respecto de esos casos.
2. El 17 de octubre de 1988, el Representante Permanente de Italia ante las Naciones Unidas informó al Grupo Intergubernamental que la dirección de Società Almare había dispuesto que se incluyera en todos los contratos de embarque una cláusula por la que se excluían las descargas en Sudáfrica.
3. Cabe recordar que la Misión Permanente de la Arabia Saudita ante las Naciones Unidas había declarado anteriormente que el buque Almare Settima no transportaba petróleo crudo ni productos refinados. Sin embargo, en una nota verbal de fecha 18 de mayo de 1989, el Presidente del Grupo Intergubernamental informó a la Misión Permanente de la Arabia Saudita de que el Grupo Intergubernamental había recibido información que contenía indicios definitivos de que el buque Almare Settima había entregado petróleo en Durban (Sudáfrica) en diciembre de 1988, y pidió además que se comunicara la información al Gobierno de ese país con miras a que se adoptaran las medidas apropiadas.
4. Por otra parte, el Grupo Intergubernamental pidió a la Misión Permanente de la Arabia Saudita que suministrara información, además de la documentación pertinente, en relación con los casos en que habían participado los buques siguientes: Thorsholm, Louisiana, Thorsaga, Obo Baron y World Brasilia.
5. En una nota verbal de fecha 18 de octubre de 1988, el Representante Permanente de las Bahamas hizo alusión a una nota anterior a la que se habían adjuntado las respuestas a un cuestionario, así como a una declaración de las posiciones del Gobierno de las Bahamas respecto de su política y su práctica en relación con el Gobierno de Sudáfrica.
6. En respuesta a una nota verbal del Grupo Intergubernamental en que se pedía información sobre presuntas escalas del buque Berge Prince en puertos sudafricanos, la Oficina de Relaciones Exteriores del Principado de Liechtenstein informó al Grupo, el 31 de octubre de 1988, que los buques registrados bajo pabellón de Liechtenstein "habían hecho escala en puertos de Sudáfrica". Estas escalas se hicieron "de conformidad con la autoridad establecida en el acuerdo de fletamento del casco desnudo".
7. En dos notas verbales de fecha 9 de noviembre de 1988, el Representante Permanente de Qatar ante las Naciones Unidas transmitió documentos que demostraban que los buques Rafio y Berge Enterprise habían desembarcado su carga en Singapur los días 25 de junio de 1986 y 27 de abril de 1987, respectivamente. En consecuencia, los casos en los que presuntamente participaron los buques Rafio y Berge Enterprise en junio de 1986 y abril de 1987 se han dado por cerrados y ya no figuran en el anexo II; se han recibido pruebas suficientes que disipan las sospechas de que esos embarques de petróleo hubieran sido entregados a Sudáfrica.

8. En una nota verbal de fecha 21 de marzo de 1989, el Representante Permanente de Qatar notificó al Grupo Intergubernamental que la política reconocida de Qatar, consagrada en el Decreto No. 140 de 1973, proclamaba la ruptura de todos los vínculos económicos, comerciales y culturales con Sudáfrica. A ese Decreto precedió el Decreto No. 130 de 1973, por el que se prohibía la exportación de petróleo de Qatar a Sudáfrica. En la nota se señalaba también que Qatar aplicaba rigurosamente todas las resoluciones pertinentes de la Organización de Países Arabes Exportadores de Petróleo (OPAEP).

9. En una nota verbal de fecha 29 de noviembre de 1988 relativa a la participación de la Canadian Pacific Ltd., por medio de su buque Port Hawkesbury, que presuntamente había entregado petróleo a Sudáfrica en enero de 1985, el Representante Permanente del Canadá ante las Naciones Unidas declaró que el buque "estaba registrado en el Reino Unido y habría estado sujeto a las leyes y políticas vigentes en ese país. Posteriormente el buque había sido vendido a una filial de la Canadian Pacific Ltd. en el extranjero".

10. En una nota verbal de fecha 24 de enero de 1989, el Representante Permanente de la República Islámica del Irán transmitió documentos en que se demostraba que los buques Philippine Obo y Beatrice habían descargado su embarque en Rotterdam (Países Bajos) el 23 de mayo de 1985 y en Génova (Italia) el 30 de mayo de 1986, respectivamente. En consecuencia, los casos de suministro de petróleo a Sudáfrica en los que presuntamente participaron los buques Philippine Obo y Beatrice en mayo de 1985 y mayo de 1986 se han dado por cerrados y ya no figurar en el anexo II; se han recibido pruebas suficientes que disipan las sospechas de que esos embarques hubieran sido entregados a Sudáfrica.

11. En una nota verbal de fecha 18 de mayo de 1989 enviada al Representante del Japón ante las Naciones Unidas, el Presidente dijo que la información recibida por el Centro contra el Apartheid contenía indicios definitivos de la participación de la empresa Sumitomo del Japón en el caso del buque Almare Terza y su presunta entrega de petróleo a Sudáfrica en marzo de 1986. El Presidente pidió también que se comunicara esta conclusión al Gobierno del Japón con miras a que continuara investigando el asunto y adoptara las medidas apropiadas.

12. En una nota verbal de fecha 30 de julio de 1989, el Representante Permanente de Noruega ante las Naciones Unidas declaró lo siguiente:

"La nota del Presidente del Grupo Intergubernamental de fecha 18 de mayo de 1989 no contiene información sobre envíos efectuados en buques cisterna noruegos después del 20 de julio de 1987. El Gobierno de Noruega tampoco ha recibido informaciones de esa índole procedentes de otras fuentes. Por consiguiente, el Representante Permanente de Noruega se complace en manifestar que se ha probado la eficacia de la Ley noruega que prohíbe esas actividades. No obstante, si se llegara a informar de algún tipo de contravención, las denuncias serán cuidadosamente investigadas y se enjuiciará a los infractores. Si tal cosa llega a producirse, se mantendrá informado al Presidente del Grupo Intergubernamental."

13. En una nota verbal de fecha 2 de agosto de 1989, el Representante Permanente de la República Federal de Alemania ante las Naciones Unidas declaró lo siguiente:

"... la República Federal de Alemania no está en condiciones de suministrar otra información sobre el caso que no haya comunicado ya en sus notas Nos. 317/87 y 367/88 de 27 de agosto de 1987 y 10 de octubre de 1988, respectivamente.

Dado que no se ha podido determinar si los embarques de petróleo aludidos salieron de puertos de la República Federal de Alemania o eran transportados a bordo de embarcaciones que llevaban su pabellón, las posibilidades de que el Gobierno Federal pueda fundamentar las denuncias formuladas contra esas dos compañías son muy limitadas. El Gobierno Federal ha hecho todo lo que está a su alcance dadas las circunstancias para investigar esas denuncias y los resultados se expusieron en notas anteriores."

14. Durante el período que se examina, el Grupo Intergubernamental indagó e investigó los 66 casos notificados en 1988. Tras examinar la información recibida sobre varios casos, se dieron por cerrados 6 casos y los 60 restantes se enumeran en la sección A del presente anexo.

### Anexo III

#### RESUMEN DE LOS CASOS DE PRESUNTAS VIOLACIONES NOTIFICADOS EN 1989

1. El 26 de junio, el 3 de julio y el 28 de julio de 1989, el Grupo Intergubernamental encargado de vigilar el abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica comunicó a las misiones permanentes y misiones de observación interesadas la información que había recibido respecto de 57 casos de presuntas violaciones del embargo de petróleo contra Sudáfrica.
2. La mayoría de los casos denunciados durante el período que se examina involucraban a buques cuyo propietario efectivo era la World-Wide Shipping Group de Hong Kong y cuya compañía administradora era la World-Wide Agency Ltd. de Hong Kong.
3. Los buques World Champion, World Victory y Orpheum estaban registrados bajo pabellón de Panamá. Los países de registro de los buques Grand, Capitol, Star Cherry, Synetos, World Prodigy y Dagli se indican a continuación. Los demás buques estaban registrados bajo pabellón de Liberia.
4. El buque Eastern Promise (caso No. 89-001) llegó al fondeadero de Fujairah a/ (Emiratos Arabes Unidos) el 3 de noviembre de 1987, de donde partió el 13 de noviembre de 1987. El buque presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos de Sudáfrica entre noviembre y diciembre de 1987 antes de regresar al fondeadero de Fujairah el 15 de diciembre de 1987.
5. El mismo buque (caso No. 89-002) llegó a la isla de Zurku (Emiratos Arabes Unidos) el 12 de diciembre de 1988, de donde partió el 14 de diciembre de 1988. El buque presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre diciembre de 1988 y enero de 1989.
6. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de los Emiratos Arabes Unidos, Liberia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ante las Naciones Unidas respecto del buque Eastern Promise.
7. El buque Eastern Strength (caso No. 89-003), cuyo propietario registrado es la Camberwood Company Ltd. de Liberia, llegó a la isla de Zurku (Emiratos Arabes Unidos) el 15 de agosto de 1988, de donde partió el 17 de agosto de 1988. El buque presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre agosto y septiembre de 1988. El buque llegó a la terminal de Fateh (Emiratos Arabes Unidos) el 25 de septiembre de 1988. La carga de petróleo era de propiedad de la compañía Comet del Reino Unido.
8. El mismo buque (caso No. 89-004) partió de la terminal de Fateh y llegó en la misma fecha a la isla de Zurku (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 28 de septiembre de 1988. El buque presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en octubre de 1988 antes de llegar a la terminal de Juaymah (Arabia Saudita) el 27 de noviembre de 1988.
9. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de los Emiratos Arabes Unidos, Liberia y el Reino Unido ante las Naciones Unidas respecto del buque Eastern Strength.
10. El buque World Ambassador (caso No. 89-005), cuyo propietario registrado es la Liberian Wisteria Transports Inc. de Liberia, llegó el 21 de febrero de 1988 a Suez (Egipto), de donde partió el 22 de febrero de 1988. El 25 de febrero de 1988

- llegó a Jeddah (Arabia Saudita), de donde partió el 26 de febrero de 1988. El buque presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en marzo de 1988 antes de llegar a Jebel Dhanna (Emiratos Arabes Unidos) el 3 de abril de 1988.
11. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de la Arabia Saudita, Egipto, Liberia y el Reino Unido ante las Naciones Unidas en relación con el buque World Ambassador.
12. El buque World Bermuda (caso No. 89-006), cuyo propietario registrado es la Liberian Ulysses Transports Inc. de Liberia, partió de Pulau Bukom (Singapur) el 28 de agosto de 1987 y llegó a la República Islámica del Irán (fecha desconocida). El buque presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre septiembre y octubre de 1987 y llegó a Ras Tanura (Arabia Saudita) el 1° de noviembre de 1987.
13. El mismo buque (caso No. 89-007) partió de Ras Tanura el 2 de noviembre de 1987 con destino desconocido. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en noviembre de 1987 antes de llegar al fondeadero de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos) el 13 de diciembre de 1987.
14. El mismo buque (caso No. 89-008) partió del fondeadero de Fujairah en la misma fecha. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre diciembre de 1987 y enero de 1988 y llegó a Bahrein el 15 de enero de 1988. El propietario de la carga de petróleo era la Rich/Tiger Petroleum de Suiza y el Reino Unido.
15. El mismo buque (caso No. 89-009) llegó el 16 de abril de 1988 al fondeadero de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos) de donde partió en la misma fecha fletado para una travesía con destino desconocido. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre abril y mayo de 1988, y llegó a la terminal de Ormuz (República Islámica del Irán) a mediados de mayo de 1988.
16. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de los Emiratos Arabes Unidos, Liberia, el Reino Unido, la República Islámica del Irán y Singapur y a la Misión de Observación de Suiza ante las Naciones Unidas respecto del buque World Bermuda.
17. El buque World Brasilia (caso No. 89-010), cuyo propietario registrado es la Liberian Bison Transport Inc. de Liberia, partió de la terminal de Fateh (Emiratos Arabes Unidos) el 18 de octubre de 1986 y se informó que había hecho escala en la Isla Halul (Qatar) en fecha desconocida. El buque presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en noviembre de 1986 antes de llegar al fondeadero de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos) el 9 de diciembre de 1986.
18. El mismo buque (caso No. 89-011) partió de la terminal de Juaymah (Arabia Saudita) el 30 de diciembre de 1986. El buque presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en enero de 1987 y llegó al fondeadero de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos) el 1° de febrero de 1987.
19. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de Arabia Saudita, los Emiratos Arabes Unidos, Liberia, Qatar y el Reino Unido ante las Naciones Unidas respecto del buque World Brasilia.

20. El buque World Champion (caso No. 89-012) llegó el 20 de marzo de 1988 a la terminal de Juaymah (Arabia Saudita), de donde zarpó el 21 de marzo de 1988. Llegó a Ras Tanura (Arabia Saudita) el 23 de marzo de 1988 y partió el 24 de marzo de 1988 con destino desconocido. Su escala siguiente fue Okinawa (Japón) el 26 de octubre de 1988. Durante el período intermedio de seis meses sobre el que no hay información hizo una escala declarada en la isla de Kharg (República Islámica del Irán) en fecha desconocida. El período sobre el que no hay información da margen para hacer hasta cinco entregas secretas de petróleo a Sudáfrica.

21. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de la Arabia Saudita, Panamá, el Reino Unido y la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas respecto del buque World Champion.

22. El buque World Eminence (caso No. 89-013), cuyo propietario registrado es la Liberian Titan Transports Inc. de Liberia, llegó el 19 de febrero de 1986 a Fos (Francia), de donde partió el 26 de febrero de 1986 con una carga de petróleo crudo. Después de una breve escala en Gibraltar, zarpó hacia el Golfo Pérsico vía el Cabo de Buena Esperanza para recibir una nueva carga de petróleo crudo. La carga de petróleo recibida a bordo en Fos debe haberse descargado entre Gibraltar y su llegada a la isla de Sirri (República Islámica del Irán) el 18 de abril de 1986. El buque descargó presuntamente petróleo en uno o más puertos sudafricanos en marzo de 1986.

23. El mismo buque (caso No. 89-014) llegó aproximadamente el 20 de julio de 1987 al Golfo Pérsico, de donde partió en el mismo mes. El movimiento declarado del buque era un viaje fletado para una travesía por una compañía desconocida desde el Golfo Pérsico con rumbo al oeste el 21 de agosto de 1987. También efectuó un viaje fletado por una compañía el 24 de septiembre de 1987 desde el Golfo Pérsico hacia el Japón. Se afirma que hubo dos o tres descargas de petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre agosto y octubre de 1987. El buque llegó a Jebel Dhanna (Emiratos Arabes Unidos) el 26 de noviembre de 1987.

24. El mismo buque (caso No. 89-015) partió de Jebel Dhanna (Emiratos Arabes Unidos) el 27 de noviembre de 1987. Hizo escalas en la isla de Das y en el fondeadero de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos) y partió del fondeadero de Fujairah el 1° de diciembre de 1987. El buque supuestamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en diciembre de 1987 antes de regresar al fondeadero de Fujairah el 3 de enero de 1988.

25. El mismo buque (caso No. 89-016) llegó el 30 de marzo de 1988 a Mina al Fahal (Omán), de donde partió el 2 de abril de 1988. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en abril de 1988. El buque llegó al Golfo Pérsico a comienzos de mayo de 1988.

26. El mismo buque (caso No. 89-017) presuntamente efectuó otra entrega de petróleo a uno o más puertos sudafricanos entre mayo y junio de 1988. Hubo una laguna en el registro del buque por un período de unas cinco semanas después de una presunta descarga de petróleo a Sudáfrica en abril de 1988 y la llegada del buque a la terminal de Juaymah (Arabia Saudita) el 16 de junio de 1988.

27. El mismo buque (caso No. 89-018) partió de Onsan (República de Corea) el 22 de octubre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre noviembre y diciembre de 1988. El buque llegó a la terminal Fateh (Emiratos Arabes Unidos) el 3 de enero de 1989.

28. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de los Emiratos Arabes Unidos, Francia, Liberia, Omán y el Reino Unido y la Misión de Observación de la República de Corea ante las Naciones Unidas en relación con el buque World Eminence.
29. El buque World Hitachi Zosen (caso No. 89-019), cuyo propietario registrado es la Solstice Company Ltd. de Liberia, partió de Ras Gharib (Egipto) y llegó a la terminal Zeit Bay (Egipto) el 19 de junio de 1988. Presuntamente hizo entregas de petróleo en uno o más puertos sudafricanos en julio de 1988, y llegó al fondeadero de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos) el 25 de julio de 1988.
30. El mismo buque (caso No. 89-020) partió del fondeadero de Fujairah el 25 de julio de 1988 y llegó en fecha desconocida a Umm Said (Emiratos Arabes Unidos). Partió de Umm Said el 30 de julio de 1988. Presuntamente hizo una o más descargas de petróleo en puertos sudafricanos en agosto de 1988 antes de llegar al fondeadero de Fujairah el 16 de septiembre de 1988.
31. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de Egipto, los Emiratos Arabes Unidos, Liberia y el Reino Unido ante las Naciones Unidas respecto del buque World Hitachi Zosen.
32. El buque World Nisseki (caso No. 89-021) partió sin carga de Europoort (Países Bajos) el 19 de enero de 1987 con destino a Gibraltar. Después de pasar por Brixham (Reino Unido) desapareció durante 65 días. Supuestamente hizo escala en un puerto de exportación de petróleo del Africa occidental o el Caribe, y pudo haber efectuado una descarga ulterior de petróleo en uno o más puertos sudafricanos antes de reaparecer en el fondeadero de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos) el 26 de marzo de 1987.
33. El mismo buque (caso No. 89-022) llegó el 30 de marzo de 1987 a Jebel Dhanna (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 3 de abril de 1987. El 4 de abril de 1987 llegó a la terminal de Fateh (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 5 de abril de 1987. Supuestamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre abril y mayo de 1987 y llegó al fondeadero de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos) el 30 de mayo de 1987.
34. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de los Emiratos Arabes Unidos, Liberia y el Reino Unido ante las Naciones Unidas respecto del buque World Nisseki.
35. El buque World Progress (caso No. 89-023), cuyo propietario registrado es la Liberian Begonia Transports Inc. de Liberia, partió de la terminal Fateh (Emiratos Arabes Unidos) el 21 de noviembre de 1986. Supuestamente efectuó descargas de petróleo en uno o más puertos sudafricanos en diciembre de 1986 y llegó a Jebel Dhanna (Emiratos Arabes Unidos) el 20 de diciembre de 1986.
36. El mismo buque (caso No. 89-024) partió de Jebel Dhanna el 22 de diciembre de 1986. El 23 de diciembre de 1986 llegó a la terminal de Fateh (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 24 de diciembre de 1986. El 25 de diciembre de 1986 llegó al fondeadero de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 26 de diciembre de 1986. Presuntamente el buque descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en enero de 1987 y llegó a la terminal de Ormuz (República Islámica del Irán) el 28 de enero de 1987.

37. El mismo buque (caso No. 89-025) llegó a Jebel Dhanna (Emiratos Arabes Unidos) el 17 de junio de 1987 y partió de ese punto el 19 de junio de 1987. El 19 de junio de 1987 llegó a la isla de Das (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 20 de junio de 1987. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en julio de 1987 antes de llegar a Khor Fakkan (Emiratos Arabes Unidos) en fecha desconocida. El barco llegó a la terminal de Fateh (Emiratos Arabes Unidos) el 31 de julio de 1987.

38. El mismo buque (caso No. 89-026) partió de la terminal de Fateh el 1° de agosto de 1987. Desapareció por un período de 103 días y reapareció en Jebel Dhanna (Emiratos Arabes Unidos) el 12 de noviembre de 1987. Durante ese período se informó que el buque hizo una escala en la República Islámica del Irán en fecha desconocida. El 1° de agosto de 1987, el buque estuvo fletado para una travesía por la compañía petrolera francesa Total. Este viaje fletado se notificó el 23 de julio de 1987. El barco estuvo en "continuación directa" con una carga de los Emiratos Arabes Unidos al Reino Unido/Continente/Mediterráneo. No se han notificado escalas en ninguno de estos destinos.

39. El mismo buque (caso No. 89-027) llegó el 12 de noviembre de 1987 a Jebel Dhanna (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 14 de noviembre de 1987. El 15 de noviembre de 1987 llegó a la terminal de Fateh (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 17 de noviembre de 1987. Presuntamente el buque descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre noviembre y diciembre de 1987. Se notificó la salida del buque de Jebel Ali (Emiratos Arabes Unidos) el 23 de diciembre de 1987.

40. El mismo buque (caso No. 89-028) partió el 26 de mayo de 1988 de Ras Shukheir (Egipto) y llegó a la terminal de Zeit Bay (Egipto) el 27 de mayo de 1988. Partió de esta terminal el 29 de mayo de 1988 y llegó el 31 de mayo de 1988 a Jeddah (Arabia Saudita), de donde partió el 1° de junio de 1988. Presuntamente el buque descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en junio de 1988 antes de volver a Ras Shukheir (Egipto) el 19 de julio de 1988.

41. El mismo buque (caso No. 89-029) partió de Ras Shukheir el 21 de julio de 1988; el mismo día llegó a la terminal de Zeit Bay (Egipto), de donde partió el 23 de julio de 1988. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en agosto de 1988 y partió con destino desconocido a fines de agosto de 1988.

42. El mismo buque (caso No. 89-030) levó anclas del Mar Rojo el 23 de julio de 1988, posiblemente para descargar petróleo en Sudáfrica en agosto de 1988 (véase el párrafo 41). Supuestamente recibió otra carga de petróleo para su entrega a Sudáfrica en septiembre de 1988. Se notificó que había llegado a Singapur en noviembre de 1988 desde un puerto desconocido.

43. El mismo buque (caso No. 89-031) llegó el 19 de noviembre de 1988 a Jebel Dhanna (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 20 de noviembre de 1988. Llegó el 21 de noviembre de 1988 a la terminal de Fateh (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 22 de noviembre de 1988 supuestamente con destino a Singapur. No se han notificado escalas y presuntamente el barco descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en diciembre de 1988. El 19 de diciembre de 1988 llegó a la terminal de Hamriyah (Emiratos Arabes Unidos).



44. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de Egipto, los Emiratos Arabes Unidos, Francia, la República Islámica del Irán, Liberia y el Reino Unido ante las Naciones Unidas respecto del buque World Progress.
45. El buque World Renown (caso No. 89-032), cuyo propietario registrado es la Liberian Jaguar Transport Inc. de Liberia, fletado por una compañía desconocida, partió de la terminal de Juaymah (Arabia Saudita) el 16 de marzo de 1987. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en abril de 1987, antes de llegar al Golfo Pérsico el 7 de mayo de 1987.
46. El mismo buque (caso No. 89-033) partió del Golfo Pérsico a mediados de mayo de 1987, fletado para una travesía notificada. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre mayo y junio de 1987 y llegó a la terminal de Juaymah (Arabia Saudita) el 10 de julio de 1987.
47. El mismo buque (caso No. 89-034) llegó el 17 de enero de 1988 a la terminal de Fateh (Emiratos Arabes Unidos) de donde partió el 19 de enero de 1988. El 24 de enero llegó a Mina al Fahal (Omán), de donde partió el 27 de enero de 1988 con Singapur como destino. No se ha notificado ninguna escala y se presume que el buque descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre febrero y marzo de 1988. El 4 de abril de 1988 llegó a Mogadishu (Somalia).
48. El mismo buque (caso No. 89-035) llegó el 24 de abril de 1988 a Ras Shukheir (Egipto), de donde partió el 30 de abril de 1988. El mismo día llegó a la terminal de Zeit Bay (Egipto), de donde partió el 4 de mayo de 1988. El mismo día llegó a Ras Gharib (Egipto), de donde partió el 5 de mayo de 1988, con una carga de petróleo crudo supuestamente con destino al Japón. No se ha notificado ninguna escala y se supone que el buque entregó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en mayo de 1988. A mediados de junio de 1988 llegó a la terminal de Ormuz (República Islámica del Irán).
49. El 3 de julio de 1988, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de la Arabia Saudita, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Liberia, Omán y el Reino Unido ante las Naciones Unidas, en relación con el buque World Renown.
50. El buque World Summit (caso No. 89-036), cuyo propietario registrado es la Liberian Serenity Transports, Inc. de Liberia, partió de Bilbao (España) el 25 de marzo de 1987 sin destino fijo. Más adelante se informó que el buque en lastre se dirigía a Ciudad del Cabo (Sudáfrica). Desapareció por 89 días y reapareció en la terminal de Ormuz (República Islámica del Irán) algo antes del 22 de junio de 1987. Presuntamente hizo una escala en un puerto de exportación de petróleo del Africa occidental o el Caribe y ulteriormente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos.
51. El mismo buque (caso No. 89-037) pasó el Canal de Suez el 2 de septiembre de 1987. A mediados de septiembre de 1987 llegó al Golfo Pérsico y partió del mismo. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en octubre de 1987. El buque llegó a la República Islámica del Irán en fecha desconocida y partió de ese país con destino a Ulsan (República de Corea), donde llegó el 28 de diciembre de 1987.
52. El mismo buque (caso No. 89-038) llegó a la Isla Larak (República Islámica del Irán), de donde partió a fines de septiembre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en octubre de 1988, antes de llegar al Golfo Pérsico a fines de octubre de 1988.

53. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de España, la República Islámica del Irán, Liberia y el Reino Unido ante las Naciones Unidas, respecto del buque World Summit.

54. El buque World Symphony (caso No. 89-039), cuyo propietario registrado es la Chiswell Shipping Ltd. de Liberia, partió el 26 de septiembre de 1986 de la Isla Zurku (Emiratos Arabes Unidos). El 29 de septiembre de 1986 el buque hizo escala en la terminal de Fateh (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 1° de octubre de 1986. Llegó a la isla de Halul (Qatar) y después de partir de ese país presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre octubre y noviembre de 1986. Más adelante llegó a la terminal de Ormuz (República Islámica del Irán) en fecha desconocida. Se informó que la compañía petrolera Marubeni (Japón) revendió el petróleo a la Marc Rich and Company, A.G. (Suiza), que entregó el petróleo a Sudáfrica.

55. El mismo buque (caso No. 89-040) partió de la isla de Zurku (Emiratos Arabes Unidos) el 21 de febrero de 1987. Partió del Golfo Pérsico fletado para una travesía a Marc Rich and Company (Suiza). Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en marzo de 1987 y llegó a Mina Saud (Kuwait) el 12 de mayo de 1987.

56. El mismo buque (caso No. 89-041) presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en abril de 1987, antes de llegar a Mina Saud el 12 de mayo de 1987 (véase el párrafo 55).

57. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de los Emiratos Arabes Unidos, la República Islámica del Irán, el Japón, Liberia, Qatar y el Reino Unido ante las Naciones Unidas, así como a la Misión de Observación de Suiza ante las Naciones Unidas respecto del buque World Symphony.

58. El buque World Truth (caso No. 89-042), cuyo propietario registrado es la Liberian Haven Transports, Inc. de Liberia, llegó el 6 de julio de 1987 a la terminal de Fateh (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 7 de julio de 1987. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en julio de 1987 y llegó al fondeadero de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos) el 8 de agosto de 1987.

59. El mismo buque (caso No. 89-043) partió de Singapore Roads (Singapur) el 19 de septiembre de 1987, con destino notificado al fondeadero de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos). Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre septiembre y octubre de 1987, y llegó a la terminal de Juaymah (Arabia Saudita) el 30 de octubre de 1987.

60. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de los Emiratos Arabes Unidos, Liberia, el Reino Unido y Singapur ante las Naciones Unidas, en relación con el buque World Truth.

61. El buque World Victory (caso No. 89-044), cuyo propietario registrado es la Brightness Company, S.A. de Panamá, partió de Hovic (Islas Vírgenes de los Estados Unidos) el 26 de marzo de 1987 y desapareció por 101 días. Reapareció en Ras al Khafji (Arabia Saudita) el 5 de julio de 1987, y declinó declarar cuál había sido su escala anterior. Se supone que el buque hizo escala en un puerto de exportación de petróleo del Africa occidental o el Caribe y efectuó una descarga ulterior de petróleo en Sudáfrica.

62. El mismo buque (caso No. 89-045) partió de la República Islámica del Irán en agosto de 1987 y presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en septiembre de 1987. A mediados de octubre de 1987 llegó a la isla Halul (Qatar).

63. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de los Estados Unidos de América, la República Islámica del Irán, Panamá y el Reino Unido ante las Naciones Unidas respecto del buque World Victory.

64. El buque World Xanadu (caso No. 89-046), cuyo propietario registrado es la Liberian Begonia Transports Inc. de Liberia, partió de la terminal de Fateh (Emiratos Arabes Unidos) el 24 de octubre de 1986. Llegó a Mina al Fahal (Omán) el 26 de octubre de 1986 y partió al día siguiente. Supuestamente el buque descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en noviembre de 1986, y llegó al Golfo Pérsico el 8 de diciembre de 1986.

65. El mismo buque (caso No. 89-047) partió de Jebel Dhanna (Emiratos Arabes Unidos) el 7 de diciembre de 1987. El 10 de diciembre de 1987 llegó a la terminal de Fateh (Emiratos Arabes Unidos), de donde partió el 12 de diciembre de 1987. El buque presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en diciembre de 1987 y enero de 1988, antes de llegar a la terminal de Juaymah (Arabia Saudita) el 29 de enero de 1988. El cargamento de petróleo era propiedad de la Rich/Tiger Petroleum de Suiza y del Reino Unido.

66. El mismo buque (caso No. 89-048) partió de la Isla Zurku (Emiratos Arabes Unidos) el 24 de octubre de 1988. El mismo día llegó a la Isla Das (Emiratos Arabes Unidos) de donde partió el 26 de octubre de 1988. El buque presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre noviembre y diciembre de 1988, y llegó a Ras Tanura (Arabia Saudita) el 31 de diciembre de 1988.

67. El 3 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de los Emiratos Arabes Unidos, Liberia y el Reino Unido ante las Naciones Unidas, así como a la Misión de Observación de Suiza ante las Naciones Unidas respecto del buque World Xanadu.

68. El mismo buque (caso No. 89-530), que es actualmente propiedad de la Liberian Courage Transports, Inc., llegó a Ras Tanura (Arabia Saudita) el 31 de diciembre de 1988, de donde partió el 6 de enero de 1989. Es posible que haya descargado petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre enero y mayo de 1989, y llegó a Jebel Dhanna (Emiratos Arabes Unidos) el 24 de mayo de 1989.

69. El 28 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de la Arabia Saudita, Liberia y el Reino Unido ante las Naciones Unidas en relación con el buque World Xanadu.

70. El buque Orpheum (caso No. 89-523), registrado actualmente bajo pabellón panameño y cuyo propietario registrado es la Hill Operating Corporation, llegó el 26 de enero de 1989 a Angra dos Reis (Brasil), de donde partió el 2 de febrero de 1989. Es posible que haya hecho descargas de petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre febrero y marzo de 1989. Llegó a la terminal de Juaymah (Arabia Saudita) el 9 de abril de 1989.

71. El 28 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes del Brasil y Panamá ante las Naciones Unidas en relación con el buque Orpheum.

72. El buque Grand (caso No. 89-524), registrado actualmente bajo pabellón de los Estados Unidos y cuyo propietario registrado es la TT Grand, llegó el 27 de enero de 1989 a la Louisiana Offshore Oil Port Terminal (Estados Unidos), de donde partió con destino desconocido. Es posible que haya efectuado entregas de petróleo a uno o más puertos sudafricanos entre febrero y marzo de 1989, antes de llegar al fondeadero de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos) el 7 de abril de 1989.

73. El 29 de julio de 1989, el Presidente envió una nota verbal a la Misión de los Estados Unidos ante las Naciones Unidas respecto del buque Grand.

74. El buque Capitol (caso No. 89-525), registrado actualmente bajo pabellón de las Bahamas y propiedad de la TT Capitol, llegó a la terminal de Juaymah (Arabia Saudita) el 26 de diciembre de 1988, de donde partió el 29 de diciembre de 1988. Es posible que haya descargado petróleo en uno o más puertos sudafricanos entre enero y marzo de 1989. Llegó a la terminal de Fujairah (Emiratos Arabes Unidos) el 9 de abril de 1989.

75. El 28 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de la Arabia Saudita y las Bahamas ante las Naciones Unidas en relación con el buque Capitol.

76. El buque Star Cherry (caso No. 89-526), registrado actualmente bajo pabellón de Singapur y propiedad de la Palm Star Lines, llegó el 1° de octubre de 1988 a Seria (Brunei Darussalam), de donde partió el 2 de octubre de 1989. Es posible que haya efectuado entregas de petróleo a uno o más puertos sudafricanos antes de llegar a Ras Tanura (Arabia Saudita) el 28 de octubre de 1988.

77. El 28 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de Brunei Darussalam y Singapur ante las Naciones Unidas en relación con el buque Star Cherry.

78. El buque Synetos (caso No. 89-527), registrado actualmente bajo pabellón griego y propiedad de la Synetos Shipping, llegó el 20 de diciembre de 1988 a Singapur, de donde partió el 22 de diciembre de 1988. Es posible que haya efectuado descargas de petróleo en uno o más puertos sudafricanos antes de llegar a Texas City (Texas, Estados Unidos) el 13 de febrero de 1989.

79. El 28 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de Grecia y Singapur ante las Naciones Unidas en relación con el buque Synetos.

80. El buque Neverita (caso No. 89-528), actualmente propiedad de la Solena Shipping, llegó en fecha desconocida a Ras Tanura (Arabia Saudita), de donde partió el 9 de enero de 1989. Es posible que haya descargado petróleo a uno o más puertos sudafricanos antes de llegar a Seria (Brunei Darussalam) el 30 de enero de 1989.

81. El 28 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de la Arabia Saudita y Liberia ante las Naciones Unidas en relación con el buque Neverita.

82. El buque World Prodigy (caso No. 89-529), registrado actualmente bajo pabellón griego y propiedad de la Ballard Shipping, partió de Wellington (Nueva Zelandia) el 18 de junio de 1988. Llegó en fecha desconocida a Umm Said (Qatar), de donde

partió asimismo en fecha desconocida. Es posible que el buque haya efectuado descargas de petróleo en uno o más puertos sudafricanos antes de llegar a Apapa/Lagos (Nigeria) el 13 de agosto de 1988.

83. El 28 de julio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de Grecia, Nueva Zelandia y Qatar ante las Naciones Unidas en relación con el buque World Prodigy.

84. El buque Dagli (caso No. 89-531) está registrado actualmente bajo pabellón de Noruega. Es propiedad de la Jaspidea Shipping y la compañía administradora es la JPP Shipping. El buque partió de Odesa (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) en fecha desconocida y llegó a Estambul (Turquía) el 23 de septiembre de 1988. El buque salió del Mar Negro y pasó por Gibraltar el 29 de septiembre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en uno o más puertos sudafricanos en octubre de 1988, antes de llegar a Mina al Fahal (Omán) el 6 de noviembre de 1988.

85. El 26 de junio de 1989, el Presidente envió notas verbales a las Misiones Permanentes de Noruega y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas en relación con el buque Dagli.

86. El 9 de agosto de 1989 el Representante Permanente de Noruega envió una nota verbal relativa al caso del buque Dagli en la que decía:

"De conformidad con la información de que se dispone actualmente, el buque descargó productos de petróleo y no petróleo crudo. Según la legislación de Noruega sólo está prohibido el transporte de petróleo crudo.

La investigación a que se hace referencia en la nota del Presidente, que efectúan actualmente autoridades noruegas competentes, corresponde al supuesto ocultamiento ilegal del nombre del buque con una tela alquitranada.

La acción del capitán respondía aparentemente al cumplimiento de una petición de las autoridades portuarias de Ciudad del Cabo.

Se espera concluir la investigación de este caso a mediados del presente mes."

87. En una nota verbal de fecha 10 de agosto de 1989, el Representante Permanente de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas ante las Naciones Unidas, refiriéndose al caso del buque Dagli, dijo lo siguiente:

"Investigaciones efectuadas por las autoridades competentes de la Unión Soviética han corroborado que el buque cisterna Dagli, que navegaba bajo pabellón noruego, hizo escala en Odesa el 21 de septiembre de 1988; el petróleo crudo que cargó había sido vendido por la Soyuznefteexport a una compañía griega, Greek Petroleum G. Mamidakis, y el conocimiento de embarque indicaba que la carga debía ser entregada en puertos italianos.

Después de recibir la consulta del Presidente del Grupo Intergubernamental de fecha 26 de junio de 1989, las autoridades soviéticas competentes se dirigieron a Greek Petroleum G. Mamidakis, que a su vez informó de que había vendido el cargamento a Manpétrole (Suiza). Esta compañía, a su vez, lo había vendido a la Falcrest Commodities (Reino Unido). Ulteriormente el cargamento fue comprado por la Baltic Chartering (Suiza).

La compañía griega no ha podido obtener de su cliente, Manpétrole, pruebas documentales sobre el puerto de entrega debido a que Manpétrole cesó sus operaciones a comienzos de 1989.

La Misión Permanente aprovecha esta oportunidad para destacar una vez más que todos los contratos de Soyuznefteexport con entidades extranjeras contienen una cláusula por la que se prohíbe el suministro a Sudáfrica de productos derivados del petróleo de origen soviético."

#### Notas

a/ En el fondeadero de Fujairah no hay instalaciones para la descarga de petróleo.



---

### كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

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

### 如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。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.

---