

DIVISION LINGUISTIQUE
SECTION DES RÉFÉRENCES
COPIE D'ARCHIVES
A RENDRE AU BUREAU E/5107

RAPPORT
DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL
CHARGÉ DE SURVEILLER LA FOURNITURE
ET LA LIVRAISON DE PÉTROLE
ET DE PRODUITS PÉTROLIERS
À L'AFRIQUE DU SUD

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

DOCUMENTS OFFICIELS : QUARANTE-QUATRIÈME SESSION

SUPPLÉMENT N° 44 (A/44/44)



NATIONS UNIES

RAPPORT
DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL
CHARGÉ DE SURVEILLER LA FOURNITURE
ET LA LIVRAISON DE PÉTROLE
ET DE PRODUITS PÉTROLIERS
À L'AFRIQUE DU SUD

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

DOCUMENTS OFFICIELS : QUARANTE-QUATRIÈME SESSION

SUPPLÉMENT N° 44 (A/44/44)



NATIONS UNIES

New York, 1990

NOTE

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

Le présent rapport a également été présenté au Conseil de sécurité sous la cote S/20926.

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Pages</u>
LETTRE D'ENVOI		iv
I. INTRODUCTION	1 - 14	1
II. AUDITIONS RELATIVES A L'EMBARGO PETROLIER CONTRE L'AFRIQUE DU SUD	15 - 26	5
III. DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET AUTRES MESURES ADOPTEES POUR APPLIQUER L'EMBARGO PETROLIER CONTRE L'AFRIQUE DU SUD	27 - 32	9
IV. CAS DE VIOLATIONS PRESUMEEES	33 - 38	11
V. SURVEILLANCE DES NAVIRES AYANT FAIT ESCALE EN AFRIQUE DU SUD	39 - 45	13
VI. INVESTISSEMENTS ETRANGERS DANS L'INDUSTRIE PETROLIERE SUD-AFRICAINE, TRANSFERTS DE TECHNOLOGIE ET ROLE DES SOCIETES PETROLIERES	46 - 51	15
VII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	52 - 64	17
A. Conclusions	52 - 60	17
B. Recommandations	61 - 64	19

ANNEXES

I. A. Navires, compagnies maritimes et sociétés présumés avoir participé à la fourniture de pétrole à l'Afrique du Sud (cas signalés en 1987)		21
B. Correspondance échangée entre les gouvernements concernés et le Groupe intergouvernemental au sujet des cas signalés en 1987		23
II. A. Navires, compagnies maritimes et sociétés présumés avoir participé à la fourniture de pétrole à l'Afrique du Sud (cas signalés en 1988)		25
B. Correspondance échangée entre les gouvernements concernés et le Groupe intergouvernemental au sujet des cas signalés en 1988		28
III. Récapitulation des cas de violations présumées, signalés en 1989		31

LETTRE D'ENVOI

Le 26 octobre 1989

Monsieur le Secrétaire général,

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint, conformément à la résolution 43/50 J de l'Assemblée générale en date du 5 décembre 1988, le rapport du Groupe intergouvernemental chargé de surveiller la fourniture et la livraison de produits pétroliers à l'Afrique du Sud. Ce rapport a été adopté à l'unanimité le 26 octobre 1989.

Au nom du Groupe, je vous prierais de bien vouloir faire publier le rapport comme document de l'Assemblée générale et du Conseil de sécurité.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, les assurances de ma très haute considération.

La Présidente par intérim du Groupe
intergouvernemental chargé de
surveiller la fourniture et la
livraison de produits pétroliers
à l'Afrique du Sud,

(Signé) Nabeela AL-MULLA

Son Excellence
Monsieur Javier Pérez de Cuéllar
Secrétaire général de
l'Organisation des Nations Unies

I. INTRODUCTION

1. Le Groupe intergouvernemental chargé de surveiller la fourniture et la livraison de produits pétroliers en Afrique du Sud a été créé par l'Assemblée générale aux termes de sa résolution 41/35 F en date du 10 novembre 1986. Son mandat a été renouvelé deux fois, la dernière aux termes de la résolution 40/50 J de l'Assemblée générale en date du 5 décembre 1988. Le Groupe intergouvernemental est composé des Etats Membres suivants : Algérie, Cuba, Indonésie, Koweït, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, République démocratique allemande, République socialiste soviétique d'Ukraine et République-Unie de Tanzanie. Le Groupe intergouvernemental, à sa première réunion de l'année en cours, a réélu M. Tom Eric Vraalsen (Norvège) président, Mme Nabeela Al-Mulla (Koweït) vice-présidente et M. Wilbert K. Chagula (République-Unie de Tanzanie) rapporteur.

2. Des représentants des mouvements de libération de l'Afrique du Sud, c'est-à-dire l'African National Congress of South Africa (ANC) et le Pan Africanist Congress of Azania (PAC) continuent d'assister aux réunions du Groupe intergouvernemental en qualité d'observateurs. Le Groupe intergouvernemental s'est également efforcé depuis sa création de coopérer étroitement avec l'Organisation de l'unité africaine et d'autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

3. Depuis qu'il a présenté son rapport à la quarante-troisième session de l'Assemblée générale, le Groupe intergouvernemental a continué de surveiller la fourniture et la livraison de produits pétroliers à l'Afrique du Sud. Il a poursuivi ses contacts avec les gouvernements et les organisations intéressées. Il a examiné les informations reçues au sujet de violations spécifiques qui se seraient produites ainsi que sur les activités commerciales et maritimes qui ne seraient pas sans rapport avec des livraisons éventuelles de pétrole et de produits pétroliers à l'Afrique du Sud. Il a consacré une particulière attention aux cas où les circonstances laissent fortement présumer des violations éventuelles de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud : il a, d'une part, demandé des éclaircissements supplémentaires aux gouvernements qu'il estime être en mesure de fournir des renseignements essentiels sur chaque cas et il a, d'autre part, procédé à ses propres recherches. Il s'est efforcé au cours des auditions publiques tenues en avril 1989 de rassembler des experts, des décideurs ainsi que des groupes de soutien à la lutte anti-apartheid pour leur permettre d'échanger des informations entre eux, de communiquer leurs connaissances particulières au Groupe intergouvernemental et d'appeler l'attention du public sur la question. Le Groupe intergouvernemental continue de constituer la base de données qui le mettra mieux à même d'exercer une surveillance globale de tous les aspects de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud. Ceci a déjà permis au Groupe intergouvernemental de traiter un plus grand nombre de cas et de le faire plus rapidement. Le présent rapport a été adopté le 26 octobre 1989.

4. Au cours de l'année passée se sont produits des événements encourageants et, on espère, décisifs dans la voie d'une solution de la question de l'indépendance namibienne. Le Groupe intergouvernemental se félicite de ces progrès et exprime l'espoir qu'ils conduiront rapidement à l'indépendance totale de la Namibie.

Cependant, à son avis, la nature même du système d'apartheid, tel qu'il est appliqué par un régime inébranlablement déterminé à écraser toute opposition au maintien de l'apartheid, n'est en aucune façon atténuée par ces faits nouveaux. Le mandat du Groupe qui est d'exercer une pression pacifique mais décisive sur le régime de Pretoria pour contribuer à éliminer l'apartheid en imposant à ce régime un embargo pétrolier effectif garde donc incontestablement toute son importance.

5. La communauté internationale a attaché un intérêt particulier à l'embargo pétrolier parce que Pretoria est quasi totalement dépendant des approvisionnements extérieurs de pétrole et d'une aide extérieure qui lui permette de se procurer et de transporter le pétrole dont il a besoin. Dans ses rapports antérieurs, le Groupe intergouvernemental a souligné les principaux points faibles et les points forts de l'embargo pétrolier. Certaines tendances qui sont devenues plus apparentes au cours de l'année écoulée donnent à penser que l'Afrique du Sud fera face à des difficultés croissantes si elle veut contourner l'embargo, tandis que d'autres tendances ne peuvent être facilement évaluées quant à l'incidence qu'elles auront en fin de compte sur la situation. En tout cas, ces tendances récentes doivent être citées et analysées en vue de faciliter l'élaboration de stratégies efficaces pour l'embargo par le Groupe intergouvernemental, par d'autres organisations dans la communauté internationale et par les gouvernements nationaux.

6. La cessation des hostilités dans la région du Golfe a conduit à un retour à des pratiques de navigation maritime normales dans la région et facilité au Groupe intergouvernemental la tâche de surveiller les mouvements des pétroliers. Les organisations de producteurs de pétrole ont fait état d'une plus grande exactitude de surveillance dans l'application des contingents de production, réduisant ainsi le volume de pétrole "non officiel" écoulé sur le marché mondial. Une légère amélioration dans la situation de la demande et de l'offre en faveur des producteurs aura le même effet. Les deux tendances auront pour effet de diminuer le volume de pétrole dont peut disposer l'Afrique du Sud et d'augmenter les coûts pour ce pays du pétrole qu'il pourra se procurer. L'expérience a montré que lorsque le prix du pétrole augmente, la prime versée par l'Afrique du Sud pour des achats clandestins de pétrole augmente encore plus.

7. En outre, de nouvelles pratiques du marché pour la vente de brut se sont répandues, ce qui a pour effet de réduire le volume de pétrole passant par les marchés libres. Comme c'est sur ces marchés libres que l'Afrique du Sud obtient la plus grande part de son pétrole, ceci réduira encore le volume disponible de pétrole sur lequel elle peut effectuer ses achats. A cet égard, le Groupe intergouvernemental note avec satisfaction que le Gouvernement de Singapour a annoncé le 15 septembre 1989 des mesures interdisant les exportations de pétrole et de produits pétroliers à destination de l'Afrique du Sud ainsi que le transport de ces articles à bord de navires immatriculés à Singapour. Ces mesures doivent avoir des incidences négatives considérables sur la logistique et la fourniture clandestine de pétrole à l'Afrique du Sud.

8. Pour contourner l'embargo pétrolier, Pretoria a fait intensément appel à un certain nombre de négociants indépendants qui ont pris une place importante sur les marchés internationaux du pétrole au début des années 80. Cependant, leur nombre diminue actuellement et leurs fonctions sont reprises dans une certaine mesure par

trois nouveaux types d'agents du marché : les compagnies pétrolières, les firmes de courtage institutionnel et les grandes maisons de commerce, qui toutes ont désormais des départements et des employés qui s'occupent en permanence du commerce du pétrole. Que cette tendance favorise ou défavorise l'Afrique du Sud est moins clair mais des stratégies souples doivent prendre en compte cette situation.

9. A plus long terme, ce qu'on appelle l'"intégration en aval" des grands producteurs de pétrole transférera une part de la production et du contrôle des produits pétroliers à des pays producteurs qui ont déjà interdit l'exportation à destination de l'Afrique du Sud. En tout cas, le Groupe intergouvernemental considère qu'une approche globale de cette tâche exige qu'il prête également attention à la question des produits pétroliers. Une dernière tendance observée est celle qui consiste à transporter une portion de plus en plus importante du pétrole du Moyen-Orient vers l'Europe par des oléoducs qui aboutissent à des ports méditerranéens. Ceci conduira à une chute correspondante du trafic des pétroliers passant par la pointe sud de l'Afrique.

10. L'évolution des conditions dans l'industrie des transports maritimes ne peut qu'aller à l'encontre des intérêts de l'Afrique du Sud. L'élimination progressive de tonnages de pétroliers en excédent, la restabilisation des taux de fret et le retour marginal des grandes compagnies pétrolières sur le marché des pétroliers rendra plus difficile à Pretoria de trouver des compagnies de transport maritime disposées à tourner l'embargo.

11. Le Groupe intergouvernemental pense qu'il tient à présent sous sa surveillance la majorité de toutes les livraisons de pétrole et de produits pétroliers faites à l'Afrique du Sud en violation de l'embargo. Le Groupe intergouvernemental espère qu'il sera en mesure d'améliorer le taux de détection. Grâce aux efforts constamment entrepris pour coordonner l'échange de renseignements sur les violations et sur les lacunes qui permettent de telles violations ainsi qu'aux recommandations visant à y faire échec, le Groupe intergouvernemental devrait être en mesure de limiter encore davantage les possibilités du régime d'apartheid dans ce domaine.

12. Dans l'accomplissement de son mandat, le Groupe intergouvernemental rassemble des renseignements par lui-même. En outre, au cours de l'année écoulée, il a entendu les témoignages d'un nombre considérable d'experts sur les achats de pétrole par l'Afrique du Sud. Ainsi, le Groupe intergouvernemental est mieux en mesure de dresser un tableau des procédures utilisées et des volumes en cause.

13. On estime qu'environ 80 % du pétrole importé par l'Afrique du Sud est livré sous forme de brut par des pétroliers. Bien que la plupart des pétroliers aient enlevé leurs chargements dans des pays producteurs ou exportateurs, le lien entre le producteur ou l'exportateur initial et le consommateur ultime tend à être obscurci dans certains cas, si ce n'est totalement dissimulé. La stratégie employée est évidemment de transporter le pétrole en Afrique du Sud dans des pétroliers aussi grands que possible, dans des conditions de secret maximales. La tactique employée pour garder secrètes l'identité des navires et leur destination est très rigoureuse. Au cours de l'année écoulée, des témoignages provenant de différentes sources ont indiqué que ces pétroliers habituellement cessent

d'utiliser leurs signaux de fréquence radio lorsqu'ils approchent de l'Afrique du Sud et dissimulent leur identité en camouflant le nom du navire par une couche de peinture ou en le masquant d'une manière ou d'une autre. En outre, ces pétroliers effectuent leurs livraisons à des postes de mouillage à quelque distance du rivage, où ils ne peuvent être facilement observés de la côte. En vérité, au cours des années, on a constamment signalé des opérations de transbordement en haute mer. Les autorités sud-africaines n'ont ménagé aucun effort pour que les itinéraires ne soient pas connus des bureaux de renseignements commerciaux dans l'industrie des transports maritimes. Dans le passé, la plupart de ces livraisons de pétrole ont été découvertes grâce à des irrégularités dans les itinéraires des navires.

14. Les 20 % restants de pétrole importé par l'Afrique du Sud entrent dans les eaux du pays sous forme de produits pétroliers raffinés à bord de navires d'un tonnage considérablement plus faible, ou sous forme de pétrole brut à bord de pétroliers de taille moyenne, ou de transporteurs mixtes à destination de Saldanha Bay ou de Richards Bay pour enlever des exportations de minéraux. Dans ce dernier cas, le navire peut décharger le pétrole au poste de mouillage au large de Durban avant d'entrer dans Richards Bay. Le secret est plus difficile à maintenir dans ces cas, ou alors les autorités sud-africaines ont moins d'intérêt à maintenir le secret, et nombre de ces voyages sont bien connus dans l'industrie des transports maritimes internationaux. Ces expéditions également paraissent venir d'une variété de sources beaucoup plus large, tant géographiquement que fonctionnellement. A cet égard, les autorités de Pretoria peuvent mener une tactique de "diversification" ou de "dispersion" pour diminuer leur dépendance vis-à-vis des sources de production directe. C'est ainsi qu'elles se procurent du pétrole non auprès des exportateurs mais dans des ports où l'on importe ou où l'on traite le pétrole. En outre, elles semblent faire l'usage maximal des installations disposant d'une zone franche, d'une zone d'exportation ou d'autres installations bénéficiant de l'extra-territorialité. Comme on l'a signalé en ce qui concerne le pétrole brut, de cette façon, le lien entre le producteur/exportateur initial et le consommateur final est indécélable. Dans les deux cas, le même objectif peut être atteint en vendant et en revendant plusieurs fois des chargements, qui passent ainsi en diverses mains avant d'atteindre en dernier ressort l'Afrique du Sud.

II. AUDITIONS RELATIVES A L'EMBARGO PETROLIER CONTRE L'AFRIQUE DU SUD

15. Dans sa résolution 43/50 J, l'Assemblée générale a invité le Groupe intergouvernemental en coopération avec le Comité spécial contre l'apartheid à tenir des auditions sur le sujet. Une équipe a été constituée sous la présidence de Mme Nabeela Al-Mulla (Koweït) et composée des représentants de la République démocratique allemande, du Ghana comme vice-président, de l'Indonésie, du Nigéria, de la Norvège, du Pérou et de la République socialiste soviétique d'Ukraine qui était chargée d'organiser les auditions. L'équipe a pris toutes les mesures pour assurer une publicité convenable et établir la documentation de travail utilisée au cours des auditions.

16. A la demande de l'équipe, un document de travail a été établi par M. Paul Conlon, publié sous la cote A/AC.234/4. Le document examine la situation dans les industries internationales de production et de livraison de pétrole en ce qui concerne l'achat de pétrole par l'Afrique du Sud et explique le développement du secteur énergétique en Afrique du Sud, particulièrement au cours des 15 années qui se sont écoulées depuis que les pays producteurs de pétrole ont commencé à imposer un embargo pétrolier à l'Afrique du Sud. Il trace l'historique de l'embargo pétrolier et souligne quelques-unes des questions juridiques qui se posent. Il contient de courtes descriptions des ports, des raffineries, des oléoducs, des installations de stockage et des usines de fabrication de carburant de synthèse et examine diverses évaluations de la consommation de combustible pétrolier. Travaillant d'après des renseignements contenus dans le document A/AC.234/4, le Groupe de cartographie du Département des services de conférence du Secrétariat a publié une carte (No 3542), intitulée "South African Oil/Fuel Infrastructure", qui a été jointe en annexe au même document. La carte a également été distribuée au cours des auditions et c'était la première fois depuis plus de 10 ans que les installations de stockage et les oléoducs de l'Afrique du Sud étaient décrits dans un document à la disposition du public.

17. La Commission s'est réunie le 12 avril 1989 avant que les auditions ne commencent et a élu M. Abdelaziz Alwattari, Secrétaire général de l'Organisation des pays arabes exportateurs de pétrole (OPAEP), président; M. Peter Dingi Zuze, Représentant permanent de la Zambie auprès de l'Organisation des Nations Unies, vice-président; et M. Oystein Maeland, Conseiller politique du Ministre norvégien des affaires étrangères, rapporteur. La Commission comprenait en outre M. Solomon Gomez, fonctionnaire pour les affaires politiques spéciales à l'OUA; M. Suhail Nasser, conseiller du Ministre koweïtien du pétrole; M. Yuri G. Samsonov, Directeur de la compagnie Dalneft, membre de l'Association intersyndicale des exportateurs de pétrole (Soyuznefteeksport) de l'Union des Républiques socialistes soviétiques; et M. Alberto Valero, Directeur des affaires internationales au Ministère vénézuélien de l'énergie et des mines. M. Tom Eric Vraalsen (Norvège), Président du Groupe intergouvernemental, et M. Joseph N. Garba (Nigéria), Président du Comité spécial, étaient de droit membres de la Commission.

18. Les auditions se sont tenues sous la présidence de M. Alwattari les 12 et 13 avril 1989 au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York. Ont été entendus les témoins suivants : M. Pallo Jordan, membre du Comité exécutif national de l'African National Congress; M. Ahmed Gora Ebrahim, Secrétaire aux affaires

étrangères du Pan Africanist Congress of Azania; MM. Calvin Makgaleng et Rod Crompton, respectivement Président et Secrétaire général de la Chemical Workers Union of South Africa (syndicat d'ouvriers de l'industrie chimique); M. Manene Samela, membre de la South African Chemical Workers Union; M. Jaap Woldendorp, Directeur du Shipping Research Bureau (Bureau de recherche maritime) (Amsterdam, Pays-Bas); M. Peter Sluiter de l'Association des parlementaires d'Europe occidentale contre l'apartheid; Mme Donna Katzin, Directrice de l'Interfaith Centre on Corporate Responsibility (Centre interconfessionnel sur la responsabilité des sociétés) de New York; M. David Craine, d'Embargo (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord); M. Martin Bailey, pour The Observer de Londres; M. Bernard Rivers, économiste, de New York; M. Kenneth Zinn, Administrateur adjoint de l'United Mineworkers of America (Syndicat des mineurs des Etats-Unis) à Washington; M. Richard Knight, American Committee on Africa, à New York; le professeur Richard Lillich, Université de Virginie à Charlottesville (Virginie); Mme Kate Pfordresher, du Labor Committee against Apartheid à New York, et le professeur Bashker Vashee du Hampshire College.

19. D'après les dépositions des témoins, l'Afrique du Sud consommerait 280 000 barils par jour de produits pétroliers dont 20 % seulement peuvent être obtenus des installations locales de liquéfaction du charbon, le reste provenant de l'importation. Les méthodes de déchargement du pétrole dans des ports sud-africains ont été décrites. Ces méthodes consistent entre autres à dissimuler l'identité des pétroliers lorsqu'ils entrent dans les eaux sud-africaines. L'attention a été appelée également sur les "transbordements fantômes" de pétrole en haute mer. Un cas particulier de violation de l'embargo, celui de l'Almare Terza, dont le Groupe intergouvernemental a eu à connaître en 1988 2/, a été analysé en détail à cause des éléments qu'il fournissait sur les pratiques permettant de contourner l'embargo et pour lesquelles le terme "rallye-papier" a été employé.

20. D'après de nombreux témoignages, les mesures législatives adoptées étaient insuffisantes dans certains pays et inexistantes dans d'autres. Plusieurs Etats gros exportateurs de pétrole qui interdisaient les exportations à destination de l'Afrique du Sud n'ont pas mis en vigueur de dispositions législatives cohérentes à cet effet. Un témoin a proposé que le groupe intergouvernemental envisage de rédiger une loi type. Une autre grave lacune qui a été mentionnée par plusieurs témoins est que les mesures nationales prises contre les livraisons de pétrole à l'Afrique du Sud n'étaient souvent pas étendues aux installations off shore ou aux filiales dans les pays tiers. En ce qui concerne l'affaire de l'Almare Terza, il a été déclaré que la législation d'embargo pétrolier dans les pays exportateurs ne prévoyait pas de restrictions efficaces aux expéditions faites par une tierce partie à destination de l'Afrique du Sud. Un témoin a spécifiquement recommandé que la portée de l'appel lancé par l'Assemblée générale aux Etats pour interdire les livraisons de pétrole à l'Afrique du Sud soit élargie de manière à inclure les filiales à l'étranger des compagnies établies dans ces Etats.

21. La conclusion prédominante tirée des témoignages est que les sociétés transnationales et particulièrement les grandes compagnies pétrolières collaboraient à la fourniture de pétrole à l'Afrique du Sud bien que le lien exact entre les sociétés transnationales et les livraisons de pétrole ne soit pas clair.

D'autres témoins ont exposé les mesures prises par des groupes anti-apartheid pour dissuader les grandes compagnies pétrolières de rester en Afrique du Sud et ils ont fait valoir le succès croissant de ces initiatives qui consistaient souvent à menacer d'entreprendre ou à entreprendre des actions de boycottage contre les filiales de ces compagnies.

22. La Commission a donné, au cours des auditions, un compte rendu de ces témoignages dans son rapport au Groupe intergouvernemental et au Comité spécial contre l'apartheid (A/44/279-S/20634, annexe). Les témoins ont surtout souligné la vulnérabilité du régime sud-africain à un embargo pétrolier et ils ont observé qu'un embargo pétrolier devrait être considéré comme prioritaire et que le Conseil de sécurité devrait imposer un embargo pétrolier obligatoire. Un nombre considérable de témoins ont regretté l'absence de mesures de la part des Etats qui produisent, transportent et ont des activités dans le domaine du pétrole ainsi que le manque de coordination et de coopération en la matière. L'absence ou l'insuffisance de mesures législatives est considérée comme ayant privé l'embargo pétrolier d'une base permettant une application efficace et une surveillance active. Les méthodes examinées comportaient l'ouverture de procédures criminelles dans chaque cas de violation de l'embargo, la mise sur une liste noire, l'application de sanctions et une publicité de plus en plus large donnée aux violations.

23. Une grande attention a été consacrée à la question du contrôle de la destination, en particulier par la vérification des attestations de déchargement et les témoins ont exprimé le sentiment général que la surveillance et la vérification des instruments de contrôle de la destination étaient relâchées. De l'avis général, une coopération plus étroite et une meilleure coordination entre toutes les parties intéressées était souhaitable, notamment entre le Groupe intergouvernemental, les gouvernements nationaux et les organisations internationales compétentes. Comme l'action de l'OPAEP a été vivement appréciée, des efforts seront faits pour établir une coopération plus étroite entre cette organisation et le Groupe intergouvernemental. Le Groupe intergouvernemental s'efforcera également de faire valoir l'importance de l'embargo pétrolier dans ses contacts avec l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP).

24. Le rôle des sociétés transnationales, y compris des grandes compagnies pétrolières, a été souligné. L'accent a été surtout mis sur les contributions extérieures importantes apportées à la capacité qu'a le régime de l'apartheid de survivre et de contourner l'embargo pétrolier, par les sociétés transnationales étrangères qui opèrent des transferts de technologies d'une importance essentielle dans les industries pétrolières et chimiques ainsi que dans le domaine du financement et des échanges. Dans ce dernier contexte, il a été suggéré que le Groupe intergouvernemental étudie la question des conflits éventuels avec les normes juridiques inscrites dans les accords de crédit et d'assurance en raison des circonstances dans lesquelles le pétrole est actuellement livré à l'Afrique du Sud en violation de l'embargo pétrolier et en violation des restrictions à l'exportation appliquées par les pays exportateurs de pétrole.

25. La Commission est parvenue aux sept conclusions suivantes : une décision obligatoire du Conseil de sécurité d'appliquer un embargo pétrolier conformément au Chapitre VII de la Charte des Nations Unies serait le meilleur moyen de compléter

l'embargo sur les armes déjà en vigueur; l'Afrique du Sud dépendait étroitement des importations de pétrole et l'embargo volontaire avait représenté une dépense énorme pour l'Afrique du Sud; un embargo pétrolier efficace accroîtrait fortement la pression sur l'Afrique du Sud; en attendant l'adoption de sanctions obligatoires, des efforts devraient être faits aux niveaux national, régional et multilatéral pour appuyer l'embargo et le rendre plus efficace; une approche globale de l'embargo devrait porter à la fois sur la fourniture et la livraison de pétrole à l'Afrique du Sud ou toute autre activité comparable, ainsi que sur l'apport de capitaux dans l'industrie pétrolière de l'Afrique du Sud. La Commission a demandé l'application d'une législation spécifique détaillée comme base pour une application efficace et coordonnée de l'embargo pétrolier et elle s'est félicitée des résultats obtenus par le Groupe intergouvernemental ainsi que par d'autres organisations.

26. La Commission a fait six recommandations : le Conseil de sécurité devrait invoquer le Chapitre VII de la Charte et imposer un embargo pétrolier obligatoire à l'Afrique du Sud; tous les Etats, particulièrement ceux qui exportent ou transportent du pétrole ou qui exercent toute autre activité dans le domaine du pétrole, devraient adopter des mesures législatives ou des dispositions comparables à la même fin, le Groupe intergouvernemental devrait entreprendre une étude de la législation existante en vue d'obtenir une plus grande uniformité; les Etats devraient a) prendre des mesures pour assurer l'application de mesures restrictives en matière de destination et particulièrement l'application stricte des dispositions relatives aux certificats de déchargement; b) imposer plus fermement le respect de l'embargo en réprimant les infractions; c) coopérer entre eux à l'intérieur d'organisations intergouvernementales et internationales et apporter leur entière collaboration au Groupe intergouvernemental; d) enfin faire connaître au public les cas de violation de l'embargo pétrolier et les exemples de poursuites engagées avec succès.

III. DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET AUTRES MESURES ADOPTEES POUR APPLIQUER L'EMBARGO PETROLIER CONTRE L'AFRIQUE DU SUD

27. Soucieux de faire méthodiquement pression sur le régime d'apartheid par des moyens pacifiques, le Groupe intergouvernemental a toujours attaché beaucoup d'attention aux aspects juridiques de l'embargo pétrolier. Comme on l'a fait remarquer, l'impact relatif de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud tient à l'absence dans de nombreux Etats de dispositions législatives efficaces ou de mesures analogues. De telles mesures devraient avoir pour objet non seulement d'interdire la fourniture et la livraison de produits pétroliers à l'Afrique du Sud, mais également de préciser les sanctions applicables en cas de violation de l'embargo.

28. En 1987 et 1988, le Groupe intergouvernemental a envoyé un questionnaire aux Etats Membres et leur a demandé de communiquer des renseignements sur les mesures législatives ou comparables prises pour faire appliquer l'embargo pétrolier. D'une manière générale, les Etats qui ont répondu laissent voir leur volonté de réaliser les objectifs de l'embargo pétrolier. Certains estiment que leur approbation des résolutions ou déclarations concernant l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud constitue une mesure suffisante. Certaines réponses détaillent une stratégie globale bien conçue, alors que dans d'autres on dénote une approche générale où l'embargo pétrolier est simplement un élément d'un programme d'action plus vaste contre l'apartheid. Certains Etats ont indiqué que, n'étant pas principalement engagés dans la production pétrolière, le transport du pétrole ou toute autre activité dans le domaine du pétrole, aucune législation en la matière ne s'imposait. D'autres ont évoqué leur engagement d'appliquer les mesures d'embargo pétrolier décidées par les organisations internationales auxquelles ils appartiennent.

29. Tout en se félicitant de l'appui exprimé dans de nombreuses réponses en faveur de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud, le Groupe intergouvernemental estime néanmoins qu'une application effective de l'embargo exige l'adoption de mesures législatives ou analogues précises qui tiennent compte de toutes les ramifications possibles de l'embargo pétrolier, notamment le contrôle des attestations de déchargement, les sanctions en cas de violation et les mesures de surveillance et de prévention. Le Groupe intergouvernemental a eu connaissance de cas où des pays qui ne jouent pas un rôle important dans la production pétrolière, le transport pétrolier ou toute autre activité dans le domaine du pétrole ont servi d'intermédiaires pour les transactions concernant les expéditions de pétrole vers l'Afrique du Sud. Il a également souligné les problèmes qui se posent lorsque les Etats s'appuient sur l'application de décisions d'organisations internationales pour lesquelles aucun dispositif exécutoire n'est prévu à l'échelon national.

30. L'accent a été mis sur cette question lors des auditions. Dans son rapport (A/44/279-S/20634, annexe, par. 9), la Commission a déclaré : "L'importance de mesures législatives qui seraient sans ambiguïté en même temps qu'obligatoires a été soulignée. Certains orateurs ont mentionné en particulier le fait que la plupart des textes législatifs concernant l'embargo pétrolier étaient considérés comme manquant de clarté, insuffisamment normalisés et inefficacement appliqués.

La fourniture de pétrole à l'Afrique du Sud devrait constituer une violation de la législation nationale, faute de quoi il deviendrait impossible de surveiller et de faire appliquer efficacement l'embargo."

31. La Commission a également recommandé que le Groupe intergouvernemental entreprenne une étude des législations existantes en vue d'obtenir une plus grande uniformité. Le Président du Groupe intergouvernemental a informé les représentants permanents et les observateurs permanents accrédités auprès de l'Organisation des Nations Unies de la préparation d'une compilation à jour des textes législatifs, règlements et mesures analogues prises par les Etats et leur a demandé, à cet effet, de communiquer leur législation en la matière. Cette compilation porterait sur l'exportation et le transport de pétrole et de produits pétroliers vers l'Afrique du Sud et sur toute autre activité connexe.

32. Le Président a également indiqué que ces textes législatifs, règlements et mesures seraient analysés en vue de permettre l'élaboration d'un texte législatif modèle qui serait présenté aux gouvernements pour examen. Le Groupe fera rapport à ce sujet à la quarante-cinquième session de l'Assemblée générale.

IV. CAS DE VIOLATIONS PRESUMÉES

33. Le Groupe intergouvernemental a continué l'examen des cas de violations présumées. Il a écrit aux gouvernements leur demandant leur coopération dans les cas qui les concernent afin d'obtenir de nouvelles précisions susceptibles de confirmer l'exactitude des renseignements fournis.
34. Plusieurs Etats lui ont répondu en lui envoyant les attestations de déchargement des cargaisons de pétrole visées et d'autres n'ont pas envoyé de réponse. Certains ont indiqué que les allégations faisaient l'objet d'une enquête dont le Groupe intergouvernemental attend les résultats.
35. Le Groupe intergouvernemental a décidé d'envoyer une dernière lettre de rappel aux gouvernements concernés par des cas de violations présumées signalés en 1987. Les gouvernements ont été priés de communiquer les documents permettant de corroborer les renseignements fournis dans chaque cas. Les attestations de déchargement reçues par le Groupe ont été examinées et chaque fois que les éléments de preuve ont été suffisants pour dissiper les allégations selon lesquelles des cargaisons de pétrole auraient été livrées à l'Afrique du Sud, l'affaire a été classée et ne figure plus à l'annexe I du présent rapport. Les autres cas, c'est-à-dire ceux pour lesquels il manquait d'éléments de preuve suffisants pour dissiper les allégations, continuent à figurer dans l'annexe en question. On trouvera à la section B de l'annexe I un tableau récapitulatif des communications entre les gouvernements et le Groupe intergouvernemental concernant les cas signalés en 1987.
36. S'agissant des cas signalés en 1988 6/, le Groupe a envoyé des lettres de rappel aux gouvernements concernés le 18 mai 1989. Le 23 mai, il a envoyé une autre note de rappel aux gouvernements qui n'avaient pas encore répondu aux notes verbales en leur demandant une fois de plus des renseignements. Des attestations de déchargement reçues par le Groupe ont été examinées et les cas pour lesquels on disposait d'éléments de preuve suffisants pour dissiper les allégations selon lesquelles des cargaisons de pétrole avaient été probablement livrées à l'Afrique du Sud ont été classés et ont disparu de l'annexe II au présent rapport. Les autres cas, c'est-à-dire ceux pour lesquels ces éléments de preuve n'avaient pas été fournis, continuent à figurer dans l'annexe. On trouvera à la section B de l'annexe II un tableau récapitulatif des communications entre les gouvernements et le Groupe intergouvernemental.
37. La plupart des cas signalés en 1989 mettent en cause une compagnie maritime dont le siège est à Hong-kong, le World-Wide Shipping Group. Lorsque le Danemark et la Norvège ont passé des lois interdisant le transport pétrolier à destination de l'Afrique du Sud en 1986 et 1987 respectivement, on a constaté un accroissement significatif de l'activité du World-Wide Shipping Group dans les livraisons présumées de pétrole à l'Afrique du Sud. Durant la période allant d'octobre 1986 à décembre 1988, les livraisons secrètes de pétrole faites par ce groupe se seraient élevées au moins à 4,7 millions de tonnes de pétrole brut, soit 14 % des importations sud-africaines de pétrole brut. Durant la même période, cette compagnie a organisé un certain nombre de voyages très suspects dont la destination finale pouvait être l'Afrique du Sud. Si tel est le cas, la quantité totale de

pétrole livrée à l'Afrique du Sud durant la période considérée pourrait atteindre 7,6 millions de tonnes. On trouvera à l'annexe III du présent rapport des précisions concernant des voyages présumés et des communications entre les gouvernements et le Groupe intergouvernemental. Par souci de précision et pour faciliter le travail de référence, les cas examinés par le Groupe intergouvernemental ont été numérotés 89-001 à 89-048 et 89-523 à 89-531.

38. Le Groupe intergouvernemental continue à examiner et à vérifier les réponses reçues. Il tient toutefois à réaffirmer que l'exposé des cas à l'annexe III du présent rapport ne saurait en aucune manière être interprété comme une accusation ou un jugement quelconque à l'égard des Etats concernés ou des compagnies et sociétés relevant de leur juridiction.

V. SURVEILLANCE DES NAVIRES AYANT FAIT ESCALE EN AFRIQUE DU SUD

39. En 1989, dans un nouveau domaine d'enquête destinée à stimuler et à accélérer les efforts en vue de l'application d'un embargo pétrolier effectif contre l'Afrique du Sud, le Groupe intergouvernemental a commencé à rassembler et à évaluer ses propres informations sur les navires qui, ayant fait escale dans des ports, auraient pu effectuer des livraisons clandestines de pétrole à l'Afrique du Sud. Cette initiative aidera beaucoup à compléter les importantes contributions faites par les gouvernements et les organisations non gouvernementales à ce sujet. Les informations communiquées par les gouvernements et les organisations non gouvernementales sur le mouvement des navires transportant du pétrole et des produits pétroliers continueront à être au centre même des travaux du Groupe intergouvernemental.

40. Dans cette nouvelle perspective, le Groupe intergouvernemental a décidé de rassembler des données sur les voyages de tous les navires dont on sait que depuis le début de 1988 jusqu'au commencement de 1989 ils ont fait escale dans un port sud-africain et ont été en mesure de transporter un ou plusieurs types de cargaisons visées par l'embargo pétrolier. Il s'agit de navires qui peuvent transporter aussi d'autres types de cargaisons c'est-à-dire des transporteurs mixtes qui peuvent transporter du pétrole aussi bien que du minerai. L'enquête porte donc sur les transporteurs de brut, les transporteurs de produits pétroliers, les transporteurs de produits pétrochimiques, les méthaniers ainsi que deux types différents de transporteurs mixtes. En tout, l'enquête a porté sur 180 navires classés comme suit :

Pétroliers	20
Transporteurs de minerai/vrac/pétrole	53
Transporteurs de produits chimiques et de produits pétroliers	77
Transporteurs de minerai/pétrole	16
Méthaniers	14

41. Ces navires ont fait en tout 250 voyages à destination de l'Afrique du Sud en 1988. On a découvert qu'ils avaient également fait 224 voyages, soit au cours des deux années précédentes, soit au début de 1989. Le Groupe intergouvernemental a accepté d'enquêter en 1989 sur les 474 cas relevés dans le cadre de cette étude.

42. L'examen par le Groupe intergouvernemental de ces cas en est encore à un stade préliminaire. Le 28 juillet 1989, le Groupe intergouvernemental a envoyé des lettres à divers gouvernements pour leur demander des renseignements qui l'aideraient à vérifier si l'un quelconque des navires visés pourrait avoir participé au transport de pétrole ou de produits pétroliers à destination de l'Afrique du Sud. Le Groupe intergouvernemental sait fort bien que des navires ont fait escale dans des ports sud-africains pour des raisons qui n'ont rien à voir avec le commerce du pétrole, par exemple pour procéder à des réparations d'urgence, prendre des provisions, relever des équipages, enlever des cargaisons ou livrer d'autres cargaisons, etc. Mais le fait qu'ils soient capables de transporter du pétrole a nécessité de pousser l'enquête plus avant. Le Groupe intergouvernemental souhaiterait obtenir des renseignements qui lui permettraient de n'avoir plus à s'occuper de ces cas.

43. Le Groupe intergouvernemental, en abordant ce nouveau terrain d'enquête - les escales dans les ports - sait à quel point il est difficile et important d'obtenir des renseignements corroborant des renseignements antérieurs et lui permettant de décider si la présomption justifiait un examen plus poussé. L'absence de réponse de la part des gouvernements dans les circonstances qui viennent d'être exposées pourrait bien être considérée comme constituant par là-même une raison de poursuivre l'enquête. Le Groupe intergouvernemental demande donc instamment aux gouvernements de répondre aussi rapidement et aussi complètement que possible en donnant des informations sur le trafic maritime signalé à leur attention. Conformément aux pratiques et procédures établies, le Groupe intergouvernemental enverra des rappels aux gouvernements qui n'auront pas répondu aux demandes d'information contenues dans sa lettre du 28 juillet 1989.

44. Une fois que les réponses seront parvenues et compte tenu de la documentation obtenue d'autres sources, le Groupe intergouvernemental examinera de près tous les renseignements communiqués. Il compte faire rapport à l'Assemblée générale lors de sa quarante-quatrième session, dans les six mois de la soumission du présent rapport, sur l'état d'avancement de ses travaux relatifs aux 474 cas cités et particulièrement à ceux qui, d'après son évaluation, donnent suffisamment motif à croire que des livraisons de pétrole ont été faites à l'Afrique du Sud en violation de l'embargo. Dès la réception des réponses des Etats, le Groupe intergouvernemental décidera de la ligne à suivre compte tenu de ses découvertes.

45. Le Groupe intergouvernemental estime qu'un élargissement de son champ d'action lui facilitera la tâche qui lui incombe de combler d'urgence les lacunes qui permettent aux livraisons de pétrole de se poursuivre et au système de l'apartheid de se maintenir.

VI. INVESTISSEMENTS ETRANGERS DANS L'INDUSTRIE PETROLIERE
SUD-AFRICAINE, TRANSFERTS DE TECHNOLOGIE ET ROLE DES
SOCIETES PETROLIERES

46. Le Groupe intergouvernemental a déjà appelé l'attention de l'Assemblée générale sur le fait que les entreprises transnationales contribuent à aider le régime d'apartheid en satisfaisant ses besoins en énergie. Malgré les démentis qu'on lui oppose, le Groupe reste persuadé que la présence de sociétés pétrolières transnationales en Afrique du Sud aide le régime à satisfaire ses besoins en énergie. Sur les grandes sociétés pétrolières, la Shell a réitéré qu'elle n'avait pas l'intention de quitter l'Afrique du Sud, et la British Petroleum, Caltex et Total y poursuivent leurs activités. La Mobil Oil a décidé de s'en retirer et a vendu les avoirs qu'elle y possédait.

47. Un autre sujet de préoccupation concernant les sociétés pétrolières est qu'il n'existe pas d'interdiction expresse d'utiliser leurs navires, y compris ceux qui sont affrétés par d'autres sociétés, pour fournir du pétrole et des produits pétroliers à l'Afrique du Sud et les y transporter. Le Groupe intergouvernemental souhaite que des mesures plus strictes soient formulées à cette fin, par les gouvernements aussi bien que par les sociétés elles-mêmes.

48. Comme le Groupe intergouvernemental l'a indiqué dans son rapport de l'année dernière (A/43/44, par. 16, 17 et 22), le Président du Groupe intergouvernemental a adressé une lettre, le 27 mai 1988, au Représentant permanent du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies, au sujet de la participation de plusieurs sociétés britanniques à l'exploitation d'un gisement de gaz naturel au large des côtes sud-africaines. Deux sociétés, la Crawford & Russel International (filiale du groupe John Brown Engineering) et la Humphreys & Glasgow, seraient occupées à recruter, parmi le personnel actuellement employé en mer du Nord, la main-d'oeuvre nécessaire pour les activités à entreprendre au large de Mossel Bay. En outre, la British Davy Corporation ainsi que les sociétés BOC, Afrox et NEI Africa participeraient à différents travaux relatifs au même projet.

49. Une lettre de rappel a été envoyée le 23 août 1989 au Représentant permanent du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies. Aucune réponse n'avait été reçue au moment de l'établissement du présent rapport.

50. Comme il a été indiqué dans le rapport de l'année dernière (A/43/44, par. 20 et 21), le Président du Groupe intergouvernemental a aussi adressé des lettres aux Représentants permanents de la France et du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies, le 27 mai 1988, et aux Représentants permanents de la Belgique et des Pays-Bas, le 18 juin 1988, au sujet de la participation à l'exploitation du gisement de gaz naturel de Kudu, en Namibie, de la société française FORAMER, de la société britannique Crawford & Russel, de la banque britannique Hill Samuel, de la société belge S. A. Ackermans & van Haaren NV et de la compagnie néerlandaise Industrieële Handels-Combinatie. Bien que la Namibie soit sur le point d'accéder à l'indépendance, le Groupe intergouvernemental a jugé qu'il y avait lieu d'envoyer des lettres de rappel aux représentants permanents des pays intéressés pour obtenir des renseignements sur les sociétés qui auraient aidé le régime d'apartheid. Des lettres de rappel ont donc été envoyées le 23 août 1989. Aucune réponse n'avait toutefois été reçue au moment de l'établissement du présent rapport.

51. Au cours de l'année à l'étude, le Groupe intergouvernemental a reçu des informations sur la participation de la société néerlandaise Allseas Engineering BV aux travaux entrepris par l'Afrique du Sud à Mossel Bay pour produire du pétrole à partir du gaz. Selon ces informations, la Allseas Engineering BV aurait obtenu un contrat de l'entreprise sud-africaine Southern Oil Exploration Corporation (Pty) Ltd. (SOEKOR) pour poser deux gazoducs de 85 kilomètres de long chacun entre une plate-forme en mer et la côte à Mossel Bay. Ces gazoducs serviraient à acheminer le gaz de la baie aux usines de liquéfaction qui seraient construites sur le littoral. Le contrat serait d'environ 70 millions de guildens néerlandais, soit environ 32 millions de dollars. Le Président par intérim a adressé une note verbale, le 28 juillet 1989, au Représentant permanent des Pays-Bas auprès de l'Organisation des Nations Unies à ce sujet. Aucune réponse n'avait été reçue au moment de l'établissement du présent rapport.

VII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

A. Conclusions

52. La situation, il faut s'en réjouir, évolue favorablement en Namibie, qui approche de l'indépendance, mais force est de constater qu'en Afrique du Sud, elle reste sombre. Le Groupe intergouvernemental considère que la politique d'apartheid suivie par le régime, qui maintient la majorité noire en état d'assujettissement et la prive de ses droits de l'homme fondamentaux tout en continuant à déstabiliser les Etats de première ligne, crée une situation dangereuse en Afrique du Sud. Il importe aujourd'hui plus que jamais que la communauté internationale continue à faire pression sur le régime sud-africain pour qu'il abolisse l'apartheid. Les sanctions en vigueur devraient donc être intensifiées et la portée en être étendue pour entraîner plus rapidement l'élimination de l'apartheid en Afrique du Sud.

53. L'embargo pétrolier est toujours considéré comme le moyen le plus efficace dont dispose la communauté internationale pour provoquer un changement pacifique en Afrique du Sud. Le pétrole est la seule matière première stratégique dont manque l'Afrique du Sud. Le pays dépend à 80 % environ des importations pour satisfaire ses besoins en pétrole. Il ne fait aucun doute qu'il est possible de rendre efficace l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud. Il suffirait que les Etats qui produisent ou transportent du pétrole ou qui exercent toute autre activité dans le domaine du pétrole prennent les mesures voulues pour le faire respecter et que ces mesures soient coordonnées avec la participation active du Groupe intergouvernemental et des organisations intergouvernementales et non gouvernementales compétentes.

54. Pour que l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud devienne pleinement efficace, le Conseil de sécurité devrait invoquer le Chapitre VII de la Charte des Nations Unies. Une telle mesure viendrait compléter l'embargo sur les armes imposé par la résolution 418 (1977) du Conseil. En rendant obligatoire un embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud, le Conseil contribuerait à résoudre la crise que traverse actuellement l'Afrique australe et qui a de graves répercussions sur la paix et la sécurité internationales. Une telle mesure aiderait aussi les pays exportant ou transportant du pétrole ou exerçant toute autre activité dans le domaine du pétrole qui ont déjà décrété un embargo pétrolier ou autres mesures du même genre contre l'Afrique du Sud.

55. Outre qu'il recommande au Conseil de sécurité de rendre obligatoire l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud, le Groupe intergouvernemental tient à souligner la coopération que pourraient apporter des organisations, régionales ou autres, telles que le Groupe de l'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE), la Communauté des Caraïbes, le Conseil d'assistance économique mutuelle (CAEM), la Communauté économique européenne (CEE), le Conseil de coopération du Golfe, l'Organisation maritime internationale, la Ligue des Etats arabes, le Mouvement des pays non alignés, l'Organisation de l'unité africaine (OUA), l'Organisation des Etats américains (OEA), l'Organisation des pays arabes exportateurs de pétrole (OPAEP), l'Organisation de la Conférence islamique et l'Organisation des pays exportateurs de pétrole. Le Groupe

intergouvernemental saurait gré à ces organisations de lui faire parvenir des propositions sur les moyens d'intensifier l'embargo pétrolier ainsi que sur toute autre forme de coopération entre elles-mêmes et le Groupe.

56. Il faudrait exiger des certificats de déchargement et prévoir d'autres moyens propres à prévenir les infractions et à assurer la coopération entre les pays et avec le Groupe intergouvernemental pour rendre plus efficace l'application de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud.

57. Le Groupe intergouvernemental est conscient de l'importance que revêt l'appui politique des gouvernements pour rendre efficace l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud mais il demande instamment aux pays de faire le nécessaire pour que la destination finale de leur pétrole et de leurs produits pétroliers ne soit pas l'Afrique du Sud. Des sanctions devraient être imposées à ceux qui violent l'embargo pétrolier et les affaires dans lesquelles les poursuites ont abouti à une condamnation devraient être portées à la connaissance du public conformément à la loi nationale. Il devrait être expressément indiqué dans les règlements en vigueur ainsi que dans ceux qui seront adoptés à l'avenir sur l'embargo pétrolier que la violation de l'embargo contre l'Afrique du Sud est une infraction passible de sanctions selon la législation pénale des divers pays. Ces règlements devraient être applicables à tous ceux qui s'occupent directement ou indirectement de commerce du pétrole ainsi qu'à la population dans son ensemble. Outre qu'elle serait un élément dissuasif supplémentaire pour les contrevenants, de telles mesures pourraient aussi servir de base aux tierces parties pour des actions de diverse nature.

58. Le Groupe intergouvernemental est déterminé à renforcer les moyens de surveillance dont il dispose actuellement. Il dépend à cet égard de la coopération que lui apportent les Etats Membres ainsi que les organisations intergouvernementales et non gouvernementales. Il espère que ses moyens dans ce domaine seront renforcés pour lui permettre d'assurer une application plus stricte de l'embargo pétrolier. Le Groupe intergouvernemental reconnaît que la plupart des gouvernements lui apportent leur coopération et il leur en sait gré mais il constate avec regret que plusieurs gouvernements n'ont pas répondu à ses demandes de renseignements concernant des violations qui auraient eu lieu. De plus, les Etats sont censés coopérer avec le Groupe en vue de rassembler des informations sur les mesures législatives et autres déjà adoptées et de coordonner l'assistance aux gouvernements dans l'application d'une sanction qu'ils ont adoptée volontairement et en toute indépendance.

59. Il est indispensable que la communauté internationale non seulement coopère avec le Groupe intergouvernemental à l'application de l'embargo pétrolier, mais aussi empêche l'Afrique du Sud d'accéder à la technologie et au matériel qui lui permettraient de neutraliser les effets de l'embargo pétrolier.

60. Les enquêtes qu'il a menées sur les violations de l'embargo pétrolier ont amené le Groupe intergouvernemental à constater le caractère principalement transnational du trafic. Les violations relèvent généralement de la juridiction de plusieurs Etats et concernent souvent aussi des installations en mer et des parties de territoire détachées du territoire national où se font des opérations

commerciales. On ne peut donc espérer que des mesures purement nationales, du genre de celles qui sont normalement employées pour le contrôle des exportations ou les contrôles douaniers, puissent à elles seules être efficaces. La coordination internationale est par conséquent indispensable.

B. Recommandations

61. Le Groupe intergouvernemental se dit à nouveau convaincu qu'il faut imposer d'urgence un embargo pétrolier obligatoire contre l'Afrique du Sud pour aider le peuple sud-africain dans sa lutte pour l'élimination de l'apartheid, et il recommande donc une fois de plus à l'Assemblée générale de prier le Conseil de sécurité d'envisager, en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, l'imposition d'un embargo obligatoire sur la fourniture et la livraison de produits pétroliers à l'Afrique du Sud.

62. Le Groupe intergouvernemental recommande aussi à l'Assemblée générale de demander aux Etats d'adopter, en attendant la décision du Conseil de sécurité, les mesures ci-après ou des mesures comparables pour rendre plus efficace l'embargo actuel, c'est-à-dire :

a) De hâter l'adoption de dispositions législatives ou de mesures analogues pour imposer un embargo sur la fourniture et la livraison de produits pétroliers à l'Afrique du Sud, ainsi que pour empêcher la fourniture, à l'Afrique du Sud, de ressources financières, de toute assistance technique et de toute autre forme de transfert de technologie en matière énergétique, pour ce qui concerne en particulier la production de pétrole à partir du charbon, la transformation du gaz naturel en carburants, la prospection et l'exploitation d'hydrocarbures et le stockage du pétrole;

b) De coopérer avec le Groupe intergouvernemental dans ses enquêtes sur la fourniture et la livraison de produits pétroliers à l'Afrique du Sud, ainsi que sur la fourniture de personnel, de ressources financières et de technologies à l'Afrique du Sud dans le domaine de l'énergie en général;

c) De renforcer leur coopération en accroissant l'échange d'informations entre eux, aux fins de déceler et de prévenir les violations de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud et de prendre des mesures concertées contre les violateurs de l'embargo;

d) De procéder à une large diffusion, aux institutions et aux particuliers de leurs pays respectifs, des informations relatives aux violations de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud et aux moyens d'empêcher de telles violations;

e) De promulguer des dispositions législatives qualifiant expressément la livraison de produits pétroliers à l'Afrique du Sud et toute assistance ou coopération en la matière d'infractions passibles de sanctions selon leur code pénal et de porter à la connaissance du public, conformément à la législation nationale, les affaires dans lesquelles les poursuites ont abouti à une condamnation;

f) De coopérer avec les organisations régionales, gouvernementales et non gouvernementales intéressées pour dénoncer les violations de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud.

63. Le Groupe intergouvernemental recommande à l'Assemblée générale d'approuver ses activités, notamment les relations qu'il entretient avec les gouvernements, les organisations intergouvernementales et non gouvernementales, en vue d'assurer l'application efficace, sous tous ses aspects, de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud, et de donner une plus grande publicité à ce sujet en coopération avec les organes compétents de l'Organisation des Nations Unies et d'autres organisations.

64. Le Groupe intergouvernemental recommande que l'Assemblée générale demande aux gouvernements et aux organisations de coopérer avec lui, et qu'elle lui alloue les ressources dont il a besoin pour exercer ses fonctions de surveillance et faire connaître ses activités.

Notes

1/ Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-troisième session, Supplément No 44.

2/ Ibid., annexe III, par. 21 et 22.

3/ Ibid., quarante-deuxième session, Supplément No 45 (A/42/45), annexe I.

4/ Ibid., annexe II, et ibid., quarante-troisième session, Supplément No 44 (A/43/44), annexe I.

5/ Ibid., quarante-deuxième session, Supplément No 45 (A/42/45), annexe III.

6/ Ibid., quarante-troisième session, Supplément No 44 (A/43/44), annexe III.

7/ Ibid., Supplément No 44 (A/43/44), par. 16, 18 et 22.

8/ Ibid., par. 29.

ANNEXE I

A. Navires, compagnies maritimes et sociétés présumés avoir participé à la fourniture de pétrole à l'Afrique du Sud (cas signalés en 1987) a/

Nom du navire/pavillon	Propriétaire déclaré	Propriétaire "véritable"	Armateur	Autres sociétés mises en cause	Port/ports de départ (date d'appareillage)
<u>Actor</u> (Libéria)	Actor Maritime Corp. (Libéria)	Mosvold Shipping Co. A.S. (Norvège) b/	Federal Motorship Corp. (E.-U.)		Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (9 avril, 15 mai, 30 novembre 1986) Mina Al Fahal (Oman) (11 avril 1986)
<u>Berge Enterprise</u> (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Marubeni (Japon) British Petroleum (Afrique du Sud)	Mina Al Fahal (Oman) (25 mai 1987)
<u>Berge Pioneer</u> (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)		Mina Al Fahal (Oman) (24 avril 1985)
<u>Berge Chief</u> (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)	Transworld Oil (Pays-Bas)		Mina Al Fahal (Oman) (18 mars 1987)
<u>Berge Princess c/</u> (Libéria)	General Ore International Corp. (Liechtenstein)	General Ore International Corp. (Liechtenstein)	Bergesen A/S (Norvège)		Hormuz (République islamique d'Iran) (10 mars 1987)
<u>Berge Prince c/</u> (Libéria)	General Ore International Corp. (Norvège/Liechtenstein)	General Ore International Corp. (Norvège) ou Bergesen A/S	Bergesen A/S (Norvège)		Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (17 décembre 1984) Suez (Egypte) d/ (25 janvier 1985) Ras Misalla (Egypte) d/ (26 janvier 1985)
<u>Berge Bragd</u> (Norvège)	Sig. Bergesen d.y. & Co. (Norvège)	Sig. Bergesen d.y. & Co. (Norvège)	Sig. Bergesen d.y. & Co. (Norvège)		Khor Fakkan (Emirats arabes unis) (20 juillet 1985)
<u>Elmina</u> (Grèce)	Marine Industrial Transports Ltd. (Libéria)	Non connu	Thenamaris Ships Management Inc. (Grèce)	Marc Rich & Co AG (Suisse); Shell (Brunéi); Marubeni (Japon)	Seria (Brunéi) (26 août 1986)
<u>Hawaiian Monarch</u> (Libéria)	East Pacific Carriers Inc. (Libéria)	Groton Pacific Carriers Inc. (Etats-Unis d'Amérique)	Groton Pacific Carriers (Etats-Unis d'Amérique)	Marc Rich & Co AG (Suisse); Shell (Brunéi); Marubeni (Japon)	Brunéi Darussalam (25 mai 1986)
<u>Jahre Transporter</u> (Libéria)	Beatty Shipping Ltd. (Libéria)	Wallem Shipmanagement Ltd. (Hong-kong)	Wallem Shipmanagement (Hong-kong)	Marc Rich & Co AG (Suisse); Shell (Brunéi); Marubeni (Japon)	Brunéi Darussalam (31 mai 1985)
<u>Janniche</u> (Norvège)	K/A A/S Norman Tankers (Norvège)	Klostere Rederi A/S (Norvège)	Norman International A/S (Norvège)		Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (1er mars 1986)
<u>Lauberhorn</u> (Libéria)	Trade Ventures, Inc. (Libéria)	Trade and Transport, Inc. (Grèce)	Brokerage and Management Corporation (Etats-Unis d'Amérique)	Marc Rich & Co AG (Suisse); Shell (Brunéi); Marubeni (Japon)	Brunéi Darussalam (date non connue) Singapore Roads (Singapour) (5 octobre 1985)
<u>Liberator</u> (Grèce)	New World Shipping Corp. (Libéria)	Stenakas Shipping Corp. (Royaume-Uni)	Diamantis Pateras Ltd. (Royaume-Uni)	Marc Rich & Co AG (Suisse); Shell (Brunéi); Marubeni (Japon)	Seria (Brunéi Darussalam) (21 avril 1985)
<u>Manhattan Viscount</u> (Singapour)	Lago Commerce Ltd. (Libéria)	Sanko Kisen K.K. (Japon)	Fearnley and Eger A/S (Norvège)		Brunéi Darussalam (septembre 1983)
<u>Monemvasia</u> (Grèce)	Metropolitan Navigation Corp. (Libéria)	Metropolitan Shipping Ltd. (Grèce)	Metropolitan Shipping (Grèce)	Marc Rich & Co AG (Suisse); Shell (Brunéi); Marubeni (Japon)	Brunéi Darussalam (4 décembre 1985) Singapore Roads (Singapour) e/ (9 décembre 1985)
<u>Mospoint</u> (Norvège)	K/S A/S Mospoint (Norvège)	Mosvold Rederi A/S (Norvège)	Mosvold Rederi A/S (Norvège)		Ras Shukheir (Egypte) (14 janvier 1986)
<u>Neptune Pegasus</u> (Singapour)	Neptune ETA Lines Pte Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines, Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Marc Rich & Co AG (Suisse); Shell (Brunéi); Marubeni (Japon)	Seria (Brunéi Darussalam) (27 juillet et 27 décembre 1985)

Nom du navire/pavillon	Propriétaire déclaré	Propriétaire "véritable"	Armateur	Autres sociétés mises en cause	Port/ports de départ (date d'appareillage)
<u>Neptune Otome</u> (Singapour)	Non connu	Neptune Orient Lines, Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Marc Rich & Co AG (Suisse); Shell (Brunéi); Marubeni (Japon)	Seria (Brunéi Darussalam) (26 septembre 1986) Singapore Roads (Singapour) (29 septembre 1986)
<u>Neptune Subaru</u> (Singapour)	Non connu	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Marc Rich & Co AG (Suisse); Shell (Brunéi); Marubeni (Japon)	Brunéi Darussalam (10 juillet 1986) Singapore Roads (Singapour) (12 juillet 1986)
<u>Neptune Pavo</u> (Singapour)	Neptune IOTA Lines Pte (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. Singapour	Neptune Orient Lines Ltd. Singapour	Marc Rich & Co AG (Suisse); Shell (Brunéi); Marubeni (Japon)	Seria (Brunéi Darussalam) (8 mai 1985, 2 mars 1986)
<u>Patriotic</u> (Grèce)	Moonset Shipping Co. SA (Panama)	Nereus Shipping SA (Grèce)	Nereus Shipping SA (Grèce)		Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) (12 avril 1987)
<u>Thannasis M.</u> (Malte)	Ocean Voice Shipping Ltd. (Malte)	Non connu	Thenamaris Ships Management (Grèce)		Brunéi Darussalam (janvier-février 1983)
<u>Thorsholm</u> (Norvège)	Thor Dahls Hvalf A/S-A/D Odd & Ornen (Norvège)	Thor Dahl A/S (Norvège)	Thor Dahl A/S (Norvège)		Juaymah (Arabie saoudite) (9 février 1987)

a/ La correspondance échangée au sujet de ces cas entre le Groupe intergouvernemental et les gouvernements concernés figure dans le rapport présenté par le Groupe intergouvernemental à l'Assemblée générale à sa quarante-troisième session [Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-troisième session, Supplément No 44 (A/43/44)]. La correspondance qui y a fait suite est reproduite dans la section B de la présente annexe du présent rapport.

b/ Le Groupe intergouvernemental a pris note du fait que les cas susmentionnés impliquant des compagnies maritimes norvégiennes sont antérieurs à la promulgation de la loi norvégienne relative au boycottage économique de l'Afrique du Sud, entrée en vigueur le 20 juillet 1988. Depuis cette date, il est interdit aux navires norvégiens de transporter du pétrole à destination ou en provenance de l'Afrique du Sud ou de la Namibie.

c/ Voir par. 4 de la partie B de la présente annexe.

d/ Voir par. 1 de la partie B de la présente annexe.

e/ Voir par. 7 du présent rapport.

B. Correspondance échangée entre les gouvernements concernés et le Groupe intergouvernemental au sujet des cas signalés en 1987

1. Le 20 septembre 1988, le Gouvernement égyptien a informé le Groupe intergouvernemental qu'un supplément d'enquête avait montré qu'il n'y avait pas de pétrole brut égyptien à bord du Berge Prince. Le Groupe intergouvernemental a reçu des informations ultérieures selon lesquelles, à bord du même bateau en Afrique du Sud, il n'y avait pas de pétrole égyptien.

2. Dans une note verbale datée du 31 octobre 1988, le Représentant permanent des Emirats arabes unis auprès de l'Organisation des Nations Unies a déclaré, au sujet du mouillage de Fujairah, qu'"il devrait être connu qu'il n'existe à Fujairah ni port pétrolier, ni port d'aucune sorte pour le chargement et le transport de pétrole. Il n'a donc pu être chargé de pétrole d'aucune sorte à Fujairah". Le Groupe intergouvernemental a reçu des informations confirmant qu'il n'existait pas d'installations de chargement ou de déchargement de pétrole au mouillage de Fujairah. En conséquence, les affaires faisant état de fournitures de pétrole à l'Afrique du Sud pour lesquelles le mouillage de Fujairah aurait servi de port de chargement ont été classées et ne figurent plus à l'annexe I, des preuves suffisantes ayant été reçues pour faire justice des affirmations selon lesquelles les expéditions de pétrole en question auraient probablement été livrées à l'Afrique du Sud.

3. Une note verbale du Représentant permanent de la République islamique d'Iran, datée du 31 mars 1989 et accompagnée d'une documentation, concernait les navires Berge King et Berge Prince. La note informait le Groupe que ces navires avaient déchargé leur cargaison à Rotterdam (Pays-Bas) le 25 juin 1985 et à Singapour le 30 mars 1986, respectivement. En conséquence, les cas de livraisons présumées de pétrole à l'Afrique du Sud par les navires Berge Prince et Berge King en juin 1985 et mars 1986 ont été classés et retirés de l'annexe I; des preuves suffisantes ont été réunies pour faire justice des allégations selon lesquelles les chargements de pétrole en question avaient probablement été livrés à l'Afrique du Sud.

4. Dans une note verbale datée du 18 mai 1989 adressée à la Mission permanente de la République islamique d'Iran auprès de l'Organisation des Nations Unies, le Président a déclaré que des informations reçues du Gouvernement de la Principauté du Liechtenstein confirmaient la livraison de pétrole à l'Afrique du Sud par les navires Berge Prince et Berge Princess (les livraisons auraient eu lieu en février 1985 et en mars 1987, respectivement). Le Président a demandé que ces constatations soient communiquées au Gouvernement de l'Iran en vue des mesures appropriées à prendre.

5. Le 3 septembre 1989, le Représentant permanent de la République islamique d'Iran auprès de l'Organisation des Nations Unies a adressé au Groupe intergouvernemental une note verbale où il était déclaré que :

"... la déclaration du Chargé d'affaires par intérim de la Mission permanente de la République islamique d'Iran en date du 13 avril 1989 au sujet d'auditions relatives à l'embargo pétrolier contre le régime d'apartheid continue de correspondre à la position fondamentale du Gouvernement de la

République islamique d'Iran, qui a toujours été en faveur de sanctions obligatoires et totales et de la résolution adoptée par l'Assemblée générale sur l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud."

6. Dans une note verbale, le 30 juillet 1989, le Représentant permanent de la Norvège auprès de l'Organisation des Nations Unies a déclaré :

"En ce qui concerne les cas d'expéditions qui auraient été faites et qui ont été signalées par le Groupe intergouvernemental en 1987, il convient de noter que ces activités ont eu lieu avant que la loi norvégienne relative au boycottage économique de l'Afrique du Sud et de la Namibie soit entrée en vigueur. Elles ne sont donc pas punissables selon la législation norvégienne. Comme en a été informé précédemment le Président du Groupe intergouvernemental, les plaintes au sujet d'expéditions de pétrole à l'Afrique du Sud et à la Namibie à bord de pétroliers norvégiens ont été communiquées aux propriétaires norvégiens concernés.

La note du Président du Groupe intergouvernemental en date du 18 mai 1989 ne fournit pas d'informations sur des livraisons effectuées par des pétroliers norvégiens après le 20 juillet 1987. Le Gouvernement norvégien n'a pas non plus reçu d'informations à ce sujet en provenance d'autres sources. C'est pourquoi le Représentant permanent de la Norvège a l'avantage de déclarer que la loi norvégienne interdisant ces activités se révèle efficace. Toutefois, si des contraventions devaient être signalées, elles donneront lieu à une enquête approfondie et les contrevenants feront l'objet de poursuites. En pareil cas, le Président du Groupe intergouvernemental serait tenu au courant."

7. Le Représentant permanent d'Oman auprès de l'Organisation des Nations Unies a envoyé au Groupe intergouvernemental le 29 août 1989 une note verbale où il était déclaré que :

"... Oman a toujours eu pour politique de se conformer aux diverses résolutions de la Ligue des Etats arabes et de l'Organisation des Nations Unies au sujet des échanges commerciaux avec l'Afrique du Sud. En conséquence, tous les contrats d'Oman relatifs à la vente de pétrole contiennent une clause restrictive précise au sujet de la destination. Cependant, une fois que le pétrole a quitté le Sultanat, il devient difficile d'en établir la destination définitive en raison de la nature complexe du commerce pétrolier mondial, de la fréquence des transactions et de la liberté avec laquelle les acheteurs peuvent obtenir la satisfaction de leurs besoins sur le marché libre."

8. Au cours de la période considérée, le Groupe intergouvernemental a mené des enquêtes relatives à 33 cas signalés en 1987. Après réception de renseignements au sujet de plusieurs cas, trois d'entre eux ont été classés, les 30 autres étant énumérés à la section A de la présente annexe.

ANNEXE II

A. Navires, compagnies maritimes et sociétés présumés avoir participé à la fourniture de pétrole à l'Afrique du Sud (cas signalés en 1988) a/

Nom du navire/pavillon	Propriétaire déclaré	Propriétaire "véritable"	Armateur	Autres sociétés mises en cause	Port/ports de départ (date d'appareillage)
<u>Akarita</u> (Libéria)	Dominus Shipping Corporation	Uglands Rederi A/S (Norvège) b/	Uglands Rederi A/S (Norvège)	-	Singapour (23 février 1986) c/
<u>Actor</u> (Libéria)	Actor Maritime Corporation	Mosvold Shipping Company (Norvège)	Federal Motorship Corporation (E.-U.)	-	Ile de Sirri (République islamique d'Iran) e/ (21 juillet 1985) Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (9 septembre 1985) Golfe Persique (juin 1986)
<u>Berge Chief</u> (Norvège)	Bergesen d.y. & Company/Biornstad CIES (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)	-	Mina al Fahal (Oman) d/ (28 juin 1986) Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (1er juillet 1986)
<u>Almare Settima e/</u> (Italie)	Almare di Navigazione S.P.A. (Italie)	Almare di Navigazione S.P.A. (Italie)	Almare di Navigazione S.P.A. (Italie)	-	Djedda (Arabie saoudite) f/ (3 décembre 1985)
<u>Almare Terza e/</u> (Italie)	Almare di Navigazione S.P.A. (Italie)	Almare di Navigazione S.P.A. (Italie)	Almare di Navigazione S.P.A. (Italie)	Sumitomo (Japon)	Sullom Voe (Royaume-Uni) (10 mars 1986)
<u>Berge Prince</u> (Libéria)	General Ore International Corp. (Liechtenstein) (Norvège)	General Ore International Corp. et Bergesen d.y. A/S (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)	-	Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (28 avril 1986) Mina al Fahal (Oman) (2 mai 1986) Golfe Persique (17 juin 1986) Abu al Bukhoosh (Emirats arabes unis) (date non connue) Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (30 septembre 1986)
<u>Captain G.P. Livanos</u> (Grèce)	Elcapitaine Inc. (Libéria)	Groupe G.P. Livanos/Carras c/o Unisea (Grèce)	Ceres Hellenic Shipping Enterprise (Grèce)	Transworld Oil (Pays-Bas et Bermudes) Marc Rich & Co. A.G. (Suisse)	Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) (19 juillet 1986) Ile de Zurku (Emirats arabes unis) (20 juillet 1986) Ile de Das (Emirats arabes unis) (22 juillet 1986)
<u>Ethnic</u> (Grèce)	Moonlight Shipping Company S.A. (Panama)	C.M. Lemos & Company Ltd (Royaume-Uni)	Nereus Shipping S.A. (Grèce)	-	Mina al Fahal (Oman) (12 mai 1986) Ile de Halul (Qatar) (date non connue) Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (28 juin 1986)
<u>Freedomship L.</u> (Grèce)	Caroline Nav. Inc. (Libéria)	Groupe G.P. Livanos/Carras c/o Unisea (Grèce et Royaume-Uni)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce)	-	Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (12 juillet 1986)
<u>Friendship L.</u> (Grèce)	Elfontana Inc. (Libéria)	Groupe G.P. Livanos/Carras c/o Unisea (Grèce et Royaume-Uni)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce)	-	Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (14 septembre 1986)
<u>Jane Stove (1)</u> (Norvège)	K/S Lorentzens Skibs A/S (Norvège)	Lorentzens Rederi (Norvège)	K/S Lorentzens Skibs A/S (Norvège)	-	Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (18 février 1986)
<u>Janniche</u> (Norvège)	K/S A/S Norman Tankers (Norvège)	Periscopos A/S (Norvège)	Norman International A/S (Norvège)	-	Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (21 mai 1986)
<u>Johs. Stove (1)</u> (Panama)	Pater Panama Ltd. (Panama)	Lorentzens Rederi Co. (Norvège)	K/S Lorentzens Skibs A/S (Norvège)	-	Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (24 janvier 1986)
<u>Licorne Océane</u> (Libéria)	Langcross Carriers Inc. (Libéria)	Compagnie générale maritime et financière (France)	Seatramp (U.K.) Ltd. (Royaume-Uni)	-	Terminal de Hormuz (République islamique d'Iran) (fin janvier 1987)

Nom du navire/pavillon	Propriétaire déclaré	Propriétaire "véritable"	Armateur	Autres sociétés mises en cause	Port/ports de départ (date d'appareillage)
<u>Louisiana</u> (Bahamas)	Egalité S.A. (Panama)	Groupe Hadjipateras c/o Peninsular Mar. (Grèce-Royaume-Uni)	Dorian (Hellas) S.A. (Grèce)	-	Ile de Zurku (Emirats arabes unis) (28 octobre 1986) Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (31 octobre 1986) Terminal de Juaymah (Arabie saoudite) (11 février 1987) Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) (13 juin 1987) Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (15 juin 1987) Ile de Zurku (Emirats arabes unis) (27 juillet 1987) Ile de Das (Emirats arabes unis) (31 juillet 1987) Ile de Zurku (Emirats arabes unis) (1er août 1987)
<u>Mirafiori</u> (Libéria)	Keston Shipping Corp. (Libéria)	Marimpex (République fédérale d'Allemagne)	Fearnley & Eger A/S (Norvège)	German Oil GmbH (République fédérale d'Allemagne)	Ile de Sirri (République islamique d'Iran) (23 juin 1985) Ile de Sirri (République islamique d'Iran) (23 août 1985) Golfe Persique (novembre 1985)
<u>Rafio</u> (Libéria)	Rafio Shipping Corp. (Libéria)	Marimpex (République fédérale d'Allemagne) g/	Fearnley & Eger A/S (Norvège)	-	Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (fin août 1986)
<u>Morning Cloud</u> (Libéria)	Seavixen Maritime Inc. (Libéria)	Reliance Pacific Shipping Ltd. (Hong-kong)	Reliance Pacific Shipping Ltd. (Hong-kong)	-	Mina al Fahal (Oman) (9 octobre 1985)
<u>Moscliff</u> (Norvège)	Mosvold Shipping Co. A/S (Norvège)	Mosvold Shipping Co. A/S (Norvège)	Mosvold Shipping Co. A/S (Norvège)	-	Golfe Persique (fin mars 1985) Ile de Sirri (République islamique d'Iran) (9 juin 1985)
<u>Neptune Pegasus</u> (Singapour)	Neptune Eta Lines Pte. Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	-	Seria (Brunéi Darussalam) (7 novembre 1986)
<u>Obo Baron</u> (Bahamas)	B. & H. Shipping Associates VII L.P. (Etats-Unis)	Sigurd Herlofson & Co. A/S (Norvège)	Sigurd Herlofson & Co. A/S (Norvège)	-	Umm Said (Qatar) (27 février 1987) Ras Tanura (Arabie saoudite) (7 mars 1987) Mouillage de Khor Fakkan (Emirats arabes unis) (14 mars 1987)
<u>Patriotic</u> (Grèce)	Moonset Shipping Co. S.A. (Panama)	C.M. Lemos & Co. Ltd. (Royaume-Uni)	Nereus Shipping S.A. (Grèce)	-	Golfe Persique (fin novembre 1986) Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (31 décembre 1986) Ile de Halul (Qatar) (début janvier 1987)
<u>Port Hawkesbury</u> (Royaume-Uni)	Canadian Pacific (Bermuda) Ltd. (Bermudes)		Canadian Pacific Bulkship Services Ltd. (Royaume-Uni)	-	Bullen Bay (Antilles néerlandaises) (23 janvier 1985)
<u>Thorsaga</u> (Norvège)	Thor Dahls Hvalf. A/S & A/S Odd & Ornen (Norvège)	A/S Thor Dahl (Norvège)	A/S Thor Dahl (Norvège)	-	Terminal de Juaymah (Arabie saoudite) (9 avril 1985)
<u>Thorsholm</u> (Norvège)	Thor Dahls Hvalf. A/S & A/S Odd & Ornen (Norvège)	A/S Thor Dahl (Norvège)	A/S Thor Dahl (Norvège)	-	Mina al Fahal, Oman (début janvier 1985) Terminal de Fahal, Emirats arabes unis) (7 juillet 1985) Ile de Zurku (Emirats arabes unis) (8 juillet 1985)
<u>World Symphony</u> (Libéria)	Chiswell Shipping Ltd. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	Marubeni (Japon) Marc Rich & Co. A.G. (Suisse)	Ile de Zurku (Emirats arabes unis) (26 septembre 1986) Ile de Halul (Qatar) (date non connue) Ile de Zurku (Emirats arabes unis) (fin février/début mars 1987)

Nom du navire/pavillon	Propriétaire déclaré	Propriétaire "véritable"	Armateur	Autres sociétés mises en cause	Port/ports de départ (date d'appareillage)
<u>World Truth</u> (Libéria)	Liberian Haven Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	-	Singapore Roads (Singapour) (25 juin 1985)
<u>World Renown</u> (Libéria)	Liberian Jaguar Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	Sigmoil (Royaume-Uni)	Golfe Persique (11 mai 1987)
<u>World Xanadu</u> (Libéria)	Liberian Courage Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency, Ltd. (Hong-kong)	-	Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (24 octobre 1986) Mina al Fahal (Oman) (27 octobre 1986)
Navires impliqués dans la livraison de pétrole d'Afrique à la Namibie en 1985 et 1986 :					
<u>Brimanger</u> (Norvège)	A/S Westfal-Larsen & Co. (Norvège)	-	Odfjell-Westfal-Larsen Tankers A/S & Co. (Norvège)	-	Walvis Bay (Namibie) (escale en 1985)
<u>Cielo di Salerno</u> (Italie)	D'Amico Società di Navigazione SpA	-	--	-	Walvis Bay (Namibie) (7 escales en 1985)
<u>Luminetta</u> (Royaume-Uni)	Cunard Steamship Co. Plc. (Royaume-Uni)	-	Cunard Shipping Services Ltd. (Royaume-Uni)	-	Walvis Bay (Namibie) (2 escales en 1985 et 12 en 1986)
<u>Orjemund</u> (Panama)	Unicorn Lines (Proprietary) Ltd. (Afrique du Sud)	-	-	-	-

a/ La correspondance échangée au sujet de ces cas entre le Groupe intergouvernemental et les gouvernements concernés figure dans le rapport du Groupe intergouvernemental à l'Assemblée générale à sa quarante-troisième session [Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-troisième session, Supplément No 44 (A/43/44)]. La correspondance qui y a fait suite et reçue depuis la publication du rapport est reproduite dans la section B de la présente annexe.

b/ Le Groupe intergouvernemental a pris note du fait que les cas susmentionnés impliquant des compagnies maritimes norvégiennes sont antérieurs à la promulgation de la loi norvégienne relative au boycottage économique de l'Afrique du Sud, entrée en vigueur le 20 juillet 1987. A compter de cette date, il a été interdit aux navires norvégiens de transporter du pétrole à destination ou en provenance de l'Afrique du Sud ou de la Namibie.

c/ Voir par.7 du présent rapport.

d/ Voir sect. B de la présente annexe, par. 7.

e/ Voir sect. B de la présente annexe, par. 2.

f/ Voir sect. B de la présente annexe, par. 3.

g/ Voir sect. B de la présente annexe, par. 13.

B. Correspondance échangée entre les gouvernements concernés et le Groupe intergouvernemental au sujet des cas signalés en 1988

1. Dans une note verbale du 10 octobre 1988, le Représentant permanent de la République fédérale d'Allemagne auprès de l'Organisation des Nations Unies a réaffirmé que les navires battant le pavillon de son pays n'avaient pas été mêlés à des transferts de pétrole vers l'Afrique du Sud. Toutefois, aucune information précise sur les cas en cause n'a été fournie.

2. Le 17 octobre 1988, le Représentant permanent de l'Italie auprès de l'Organisation des Nations Unies a informé le Groupe intergouvernemental que l'administration de la Societa Almare avait pris des dispositions pour faire figurer dans tous les contrats de transport maritime une clause excluant les escales en Afrique du Sud.

3. Il convient de rappeler que la Mission permanente de l'Arabie saoudite auprès de l'Organisation des Nations Unies avait déclaré antérieurement que le navire Almare Settima ne transportait ni pétrole brut ni produits raffinés. Toutefois, le 18 mai 1989, le Président du Groupe intergouvernemental a adressé à la Mission de l'Arabie saoudite une note verbale l'informant qu'il avait reçu des informations indiquant nettement des livraisons de pétrole effectuées à Durban (Afrique du Sud) par le navire Almare Settima en décembre 1988 et demandant que ces informations soient transmises au Gouvernement de l'Arabie saoudite en vue des mesures appropriées à prendre.

4. En outre, la Mission permanente de l'Arabie saoudite était priée par le Groupe intergouvernemental de fournir des renseignements, accompagnés de la documentation pertinente, sur les cas concernant les navires suivants : Thorsholm, Louisiana, Thorsaga, Obo Baron et World Brasilia.

5. Dans une note verbale du 18 octobre 1988, le Représentant permanent des Bahamas se référait à une note antérieure, qu'accompagnaient des réponses au questionnaire, ainsi qu'à une déclaration du Gouvernement des Bahamas quant à sa politique et sa pratique en ce qui concerne le Gouvernement de l'Afrique du Sud.

6. En réponse à une note verbale du Groupe intergouvernemental demandant des informations sur des escales qu'aurait faites dans des ports sud-africains le navire Berge Prince, le Bureau des affaires étrangères de la Principauté du Liechtenstein a informé le Groupe, le 31 octobre 1988, que les navires portant pavillon du Liechtenstein "faisaient effectivement escale dans des ports d'Afrique du Sud". Ces escales étaient "de l'avis des autorités, prévues dans le contrat d'affrètement coque nue".

7. Le 9 novembre 1988, le Représentant permanent de Qatar auprès de l'Organisation des Nations Unies a envoyé deux notes verbales auxquelles étaient joints des documents montrant que les navires Rafio et Berge Enterprise avaient déchargé leurs chargements à Singapour les 25 juin 1986 et 27 avril 1987, respectivement. En conséquence, les cas des navires Rafio et Berge Enterprise ont

été classés et retirés de l'annexe II; des preuves suffisantes ont été reçues pour faire justice des allégations selon lesquelles les chargements de pétrole en question auraient été livrés à l'Afrique du Sud.

8. Dans une note verbale du 21 mars 1989, le Représentant permanent de Qatar auprès de l'Organisation des Nations Unies a indiqué au Groupe intergouvernemental que la politique adoptée par Qatar et incorporée dans le décret No 140 de 1973 proclamait la rupture de tous liens économiques, commerciaux et culturels avec l'Afrique du Sud. Ce décret avait été précédé par le décret No 130 de 1973 interdisant l'exportation de pétrole de Qatar vers l'Afrique du Sud. La note indiquait en outre que le Qatar appliquait strictement toutes les résolutions pertinentes de l'Organisation des pays arabes exportateurs de pétrole (OPAEP).

9. Le 29 novembre 1988, le Représentant permanent du Canada auprès de l'Organisation des Nations Unies a envoyé une note verbale concernant les rapports entre la société Canadian Pacific Ltd et le navire Port Hawkesbury, qui aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud en janvier 1985. La note déclarait que le navire "était enregistré au Royaume-Uni et aurait été soumis aux lois et pratiques en vigueur dans ce pays. Depuis lors, le navire a été vendu par une succursale étrangère de la Canadian Pacific Ltd".

10. Le 24 janvier 1989, le Représentant permanent de la République islamique d'Iran auprès de l'Organisation des Nations Unies a envoyé une note verbale accompagnée d'une documentation montrant que les navires Philippine Obo et Beatrice avaient livré leurs chargements à Rotterdam (Pays-Bas) le 23 mai 1985 et à Gênes (Italie) le 30 mai 1986, respectivement. En conséquence, les cas de livraisons présumées de pétrole à l'Afrique du Sud par les navires Philippine Obo et Beatrice en mai 1985 et mai 1986 ont été classés et retirés de l'annexe II; des preuves suffisantes ont été reçues pour faire justice des allégations selon lesquelles les chargements de pétrole en question auraient probablement été livrés à l'Afrique du Sud.

11. Le 18 mai 1989, le Président a envoyé une note verbale au Représentant permanent du Japon auprès de l'Organisation des Nations Unies déclarant que selon les informations reçues par le Centre contre l'apartheid il apparaissait nettement que la compagnie Sumitomo (Japon) était mêlée à l'affaire du navire Almare Terza, qui aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud en mars 1986. Le Président demandait aussi que cette constatation soit communiquée au Gouvernement japonais aux fins de la poursuite de l'enquête et des mesures appropriées à prendre.

12. Dans une note verbale datée du 30 juillet 1989, le Représentant permanent de la Norvège auprès de l'Organisation des Nations Unies a déclaré :

"Le Président du Groupe intergouvernemental ne fait état dans sa note du 18 mai 1989 d'aucune livraison postérieure au 18 mai 1989 par des pétroliers norvégiens. Le Gouvernement norvégien n'a reçu aucune information à ce sujet d'autres sources. Le Représentant permanent de la Norvège est donc heureux d'annoncer que la loi norvégienne prohibant de telles activités se révèle efficace. Cependant, si des infractions étaient signalées, les plaintes seraient dûment instruites et les contrevenants poursuivis. Dans de tels cas, le Président du Groupe intergouvernemental serait tenu informé."

13. Le 2 août 1989, le Représentant permanent de la République fédérale d'Allemagne auprès de l'Organisation des Nations Unies a envoyé au Groupe intergouvernemental une note verbale déclarant que :

"... la République fédérale d'Allemagne n'est pas en mesure de fournir des renseignements additionnels sur ce cas, au-delà de ce qui a déjà été communiqué dans ses notes Nos 317/87 et 367/88 des 27 août 1987 et 10 octobre 1988, respectivement.

Comme il n'a pas été établi que les expéditions de pétrole en question avaient leur origine dans des ports de la République fédérale d'Allemagne ou étaient transportées à bord d'un navire battant son pavillon, les moyens dont dispose le Gouvernement fédéral pour fonder les allégations dont font l'objet deux compagnies sont fort limités. Le Gouvernement fédéral a fait tout ce qui était possible dans les circonstances données pour vérifier les allégations, avec les résultats qui ont été décrits dans les notes précédentes."

14. Au cours de la période étudiée, le Groupe intergouvernemental a mené des enquêtes sur 64 cas signalés en 1988. A la suite des renseignements reçus sur plusieurs de ces cas, six d'entre eux ont été classés et les 58 autres sont énumérés à la section A de la présente annexe II.

ANNEXE III

Récapitulation des cas de violations présumées, signalés en 1989

1. Les 26 juin, 3 juillet et 28 juillet 1989, le Groupe intergouvernemental chargé de surveiller la fourniture et la livraison de produits pétroliers à l'Afrique du Sud a communiqué aux missions permanentes et aux missions d'observation concernées les renseignements qu'il avait reçus au sujet de 57 cas de violations présumées de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud.
2. La majorité des cas signalés pendant la période considérée concernait des navires dont le propriétaire "véritable" était la compagnie maritime World-Wide Shipping Group (Hong-kong) et dont l'armateur était la World-Wide Agency Ltd. (Hong-kong).
3. Les navires World Champion, World Victory et Orpheum étaient immatriculés sous pavillon panaméen. Les autres navires étaient immatriculés sous pavillon libérien, à l'exception des navires Grand, Capitol, Star Cherry, Synetos, World Prodigy et Dagli, qui étaient immatriculés dans les pays indiqués ci-après.

Cas :

4. Le navire Eastern Promise (cas No 89-001) est arrivé au mouillage de Fujairah* (Emirats arabes unis) le 3 novembre 1987 et en est reparti le 13 novembre 1987. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en novembre ou décembre 1987 avant de revenir au mouillage de Fujairah le 15 décembre 1987.
5. Le même navire (cas No 89-002) est arrivé à l'île de Zurku (Emirats arabes unis) le 12 décembre 1988 et en est reparti le 14 décembre 1988. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en décembre 1988 ou en janvier 1989.
6. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes des Emirats arabes unis, du Libéria, et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire Eastern Promise.
7. Le navire Eastern Strength (cas No 89-003), dont le propriétaire déclaré est la compagnie libérienne Camberwood Co. Ltd., est arrivé à l'île de Zurku (Emirats arabes unis) le 15 août 1988 et en est reparti le 17 août 1988. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en août ou septembre 1988. Le navire est arrivé au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 25 septembre 1988. Le propriétaire de la cargaison de pétrole était la société Comet (Royaume-Uni).

* Il n'existe pas d'installation de chargement de pétrole au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis).

8. Le même navire (cas No 89-004) a appareillé du terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 25 septembre 1988. Il est arrivé le même jour à l'île de Zurku (Emirats arabes unis), d'où il est reparti le 28 septembre 1988. Le navire aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en octobre 1988, avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 27 novembre 1988.

9. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes des Emirats arabes unis, du Libéria et du Royaume-Uni au sujet du navire Eastern Strength.

10. Le navire World Ambassador (cas No 89-005), dont le propriétaire déclaré est la compagnie libérienne Liberian Wisteria Transports, Inc., est arrivé à Suez (Egypte) le 21 février 1988 et en est reparti le 22 février 1988. Il est arrivé à Djedda (Arabie saoudite) le 25 février 1988 et en est reparti le 26 février 1988. Le navire aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en mars 1988, avant d'arriver au port de Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 3 avril 1988.

11. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes de l'Arabie saoudite, de l'Egypte, du Libéria et du Royaume-Uni au sujet du navire World Ambassador.

12. Le navire World Bermuda (cas No 89-006), dont le propriétaire déclaré est la société libérienne Liberian Ulysses Transports, Inc., a appareillé de Pulau Bukom (Singapour) le 28 août 1987 et est arrivé en République islamique d'Iran (à une date inconnue). Le navire aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en septembre ou octobre 1987, avant d'arriver à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 1er novembre 1987.

13. Le même navire (cas No 89-007) a quitté Ras Tanura le 1er novembre 1987 et en est reparti le 2 novembre 1987 vers une destination non déclarée. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en novembre 1987, avant d'arriver au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 13 décembre 1987.

14. Le même navire (cas No 89-008) a quitté le mouillage de Fujairah* le même jour. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en décembre 1987 ou en janvier 1988, avant d'arriver à Bahreïn le 15 janvier 1988. Le propriétaire de la cargaison de pétrole était la société Rich/Tiger Petroleum (Suisse et Royaume-Uni).

15. Le même navire (cas No 89-009) est arrivé au mouillage de Fujairah* (Emirats arabes unis) le 16 avril 1988 et en est reparti le même jour, ayant été affrété au voyage pour une destination inconnue. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en avril ou mai 1988, avant d'arriver au terminal de Hormuz (République islamique d'Iran) à la mi-mai 1988.

16. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes des Emirats arabes unis, de la République islamique d'Iran, du Libéria, du Royaume-Uni et de Singapour ainsi qu'à la Mission d'observation de la Suisse auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire World Bermuda.

17. Le navire World Brasilia (cas No 89-010), dont le propriétaire déclaré est la compagnie libérienne Liberian Bison Transport, Inc., a appareillé du terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 18 octobre 1986, et aurait ensuite fait escale à l'île de Halul (Qatar) à une date inconnue. Le navire aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en novembre 1986, avant d'arriver au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 9 décembre 1986.

18. Le même navire (cas No 89-011) a appareillé du terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 30 décembre 1986. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en janvier 1987, avant d'arriver au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 1er février 1987.

19. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes de l'Arabie saoudite, des Emirats arabes unis, du Libéria, du Qatar et du Royaume-Uni au sujet du navire World Brasilia.

20. Le navire World Champion (cas No 89-012) est arrivé au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 20 mars 1988 et en est reparti le 21 mars 1988. Il est arrivé à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 23 mars 1988 et en est reparti le 24 mars 1988 vers une destination non spécifiée. On a ensuite signalé qu'il avait fait escale à Okinawa (Japon) le 26 octobre 1988. Pendant la période de six mois au cours de laquelle il avait disparu, on a signalé une escale à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) à une date inconnue. La période de la disparition, qui s'est étendue de fin mars à fin septembre 1988, permettrait d'effectuer jusqu'à cinq livraisons secrètes de pétrole à l'Afrique du Sud.

21. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989 des notes verbales aux Missions permanentes de l'Arabie saoudite, de la République islamique d'Iran, du Panama et du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire World Champion.

22. Le navire World Eminence (cas No 89-013), dont le propriétaire déclaré est la compagnie libérienne Liberian Titan Transports, Inc., est arrivé à Fos (France) le 19 février 1986 et en est reparti le 26 février 1986 avec une cargaison de pétrole brut. Après une brève escale à Gibraltar, il a contourné le cap de Bonne-Espérance et est arrivé dans le golfe Persique pour y embarquer une nouvelle cargaison de pétrole brut. La cargaison de pétrole embarquée à Fos doit avoir été déchargée entre Gibraltar et le point d'arrivée à l'île de Sirri (République islamique d'Iran) le 18 avril 1986. Le navire aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en mars 1986.

23. Le même navire (cas No 89-014) est arrivé dans le golfe Persique aux alentours du 20 juillet 1987 et en est reparti le même mois. On a signalé qu'il avait été affrété au voyage par une société inconnue entre le golfe Persique et une destination située à l'ouest le 21 août 1987. On a également signalé un affrètement au voyage par une société le 24 septembre 1987, entre le golfe Persique et le Japon. On soupçonne que deux ou trois livraisons de pétrole ont été effectuées dans un ou plusieurs ports sud-africains entre août et octobre 1987. Le navire est arrivé à Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 26 novembre 1987.

24. Le même navire (cas No 89-015) a appareillé de Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 27 novembre 1987. Il a fait escale à l'île de Das et au mouillage de Fujairah* (Emirats arabes unis), d'où il est reparti le 1er décembre 1987. Le navire aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en décembre 1987, avant de retourner au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 3 janvier 1988.
25. Le même navire (cas No 89-016) est arrivé à Mina al Fahal (Oman) le 30 mars 1988 et en est reparti le 2 avril 1988. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en avril 1988. Le navire est revenu dans le golfe Persique au début du mois de mai 1988.
26. Le même navire (cas No 89-017) aurait effectué une autre livraison de pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en mai ou juin 1988, étant donné qu'on ne dispose pas d'informations sur les mouvements du navire pendant une période d'environ cinq semaines suivant une livraison présumée de pétrole à l'Afrique du Sud en avril 1988. Le navire est arrivé au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 16 juin 1988.
27. Le même navire (cas No 89-018) a appareillé d'Onsan (République de Corée) le 22 octobre 1988. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en novembre ou décembre 1988. Le navire est arrivé au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 3 janvier 1989.
28. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes des Emirats arabes unis, de la France, du Libéria, de l'Oman et du Royaume-Uni ainsi qu'à la Mission d'observation de la République de Corée auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire World Eminence.
29. Le navire World Hitachi Zosen (cas No 89-019), dont le propriétaire déclaré est la compagnie libérienne Solstice Co. Ltd., a appareillé de Ras Gharib (Egypte) et est arrivé au terminal de Zeit Bay (Egypte) le 19 juin 1988. Il aurait ensuite déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en juillet 1988, et est arrivé au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 25 juillet 1988.
30. Le même navire (cas No 89-020) a quitté le mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 25 juillet 1988 et est arrivé à Oum Saïd (Emirats arabes unis) à une date inconnue. Il est reparti d'Oum Saïd le 30 juillet 1988. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en août 1988, avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 16 septembre 1988.
31. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes de l'Egypte, des Emirats arabes unis, du Libéria et du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire World Hitachi Zosen.
32. Le navire World Nisseki (cas No 89-021) a appareillé à vide d'Europoort (Pays-Bas) le 19 janvier 1987 à destination de Gibraltar. Après avoir été signalé à Brixham (Royaume-Uni), il a disparu pendant 65 jours. Il aurait fait escale dans un port pétrolier d'Afrique de l'Ouest ou des Caraïbes et aurait ensuite peut-être déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains, avant de réapparaître au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 26 mars 1987.

33. Le même navire (cas No 89-022) est arrivé à Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 30 mars 1987 et en est reparti le 3 avril 1987. Il est arrivé le 4 avril 1987 au terminal de Fateh (Emirats arabes unis), d'où il est reparti le 5 avril 1987. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en avril ou mai 1987, et est arrivé au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 30 mai 1987.

34. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes des Emirats arabes unis, du Libéria et du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire World Nisseki.

35. Le navire World Progress (cas No 89-023), dont le propriétaire déclaré est la compagnie libérienne Liberian Begonia Transports, Inc., a appareillé du terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 21 novembre 1986. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en décembre 1986 avant d'arriver à Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 20 décembre 1986.

36. Le même navire (cas No 89-024) a appareillé de Djebel Dhanna le 22 décembre 1986. Il est arrivé au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 23 décembre 1986 et en est reparti le 24 décembre 1986. Il est arrivé au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 25 décembre 1986 et en est reparti le 26 décembre 1986. Le navire aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en janvier 1987, et est arrivé au terminal de Hormuz (République islamique d'Iran) le 28 janvier 1987.

37. Le même navire (cas No 89-025) est arrivé à Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 17 juin 1987 et en est reparti le 19 juin 1987. Il est arrivé le 19 juin 1987 à l'île de Das (Emirats arabes unis), d'où il est reparti le 20 juin 1987. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en juillet 1987, avant d'arriver à Khor Fakkan (Emirats arabes unis) à une date inconnue. Le navire est arrivé au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 31 juillet 1987.

38. Le même navire (cas No 89-026) a appareillé du terminal de Fateh le 1er août 1987. Il a ensuite disparu pendant 103 jours et a réapparu le 12 novembre 1987 à Djebel Dhanna (Emirats arabes unis). Pendant cette période, on a signalé une escale en République islamique d'Iran à une date inconnue. Le 1er août 1987, le navire devait être affrété au voyage par la compagnie pétrolière française Total. Cet affrètement a été signalé le 23 juillet 1987. La cargaison embarquée par le navire aux Emirats arabes unis devait être déchargée en "continuation directe" au Royaume-Uni, sur le continent européen et en Méditerranée. Aucune escale n'a été signalée à ces destinations.

39. Le même navire (cas No 89-027) est arrivé à Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 12 novembre 1987 et en est reparti le 14 novembre 1987. Il est arrivé le 15 novembre 1987 au terminal de Fateh (Emirats arabes unis), d'où il est reparti le 17 novembre 1987. Le navire aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en novembre ou décembre 1987. On a observé le navire au large de Djebel Ali (Emirats arabes unis) le 23 décembre 1987.

40. Le même navire (cas No 89-028) a appareillé de Ras Shukheir (Egypte) le 26 mai 1988 et est arrivé au terminal de Zeit Bay (Egypte) le 27 mai 1988. Il en est reparti le 29 mai 1988 et est arrivé à Djedda (Arabie saoudite) le 31 mai 1988. Il a appareillé de Djedda le 1er juin 1988. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en juin 1988 avant de retourner à Ras Shukheir (Egypte) le 19 juillet 1988.
41. Le même navire (cas No 89-029) a appareillé de Ras Shukheir (Egypte) le 21 juillet 1988. Il est arrivé au terminal de Zeit Bay (Egypte) le même jour et en est reparti le 23 juillet 1988. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en août 1988, avant de poursuivre sa route vers une destination inconnue à la fin du mois d'août 1988.
42. Le même navire (cas No 89-030) est sorti de la mer Rouge le 23 juillet 1988, peut-être pour décharger du pétrole en Afrique du Sud en août 1988 (voir par. 41). Il aurait embarqué une autre cargaison de pétrole à destination de l'Afrique du Sud en septembre 1988. On a signalé son arrivée à Singapour en novembre 1988 en provenance d'un port inconnu.
43. Le même navire (cas No 89-031) est arrivé à Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 19 novembre 1988 et en est reparti le 20 novembre 1988. Il est arrivé au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 21 novembre 1988 et en est reparti le 22 novembre 1988, sa destination déclarée étant Singapour. Aucune escale n'a été signalée dans ce port, et on soupçonne que le navire a déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en décembre 1988. Il est arrivé au terminal de Hamriyah (Emirats arabes unis) le 19 décembre 1988.
44. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes de l'Egypte, des Emirats arabes unis, de la France, du Libéria, de la République islamique d'Iran et du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire World Progress.
45. Le navire World Renown (cas No 89-032), dont le propriétaire déclaré est la compagnie libérienne Liberian Jaguar Transport, Inc., a été affrété au voyage par une société inconnue et a appareillé du terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 16 mars 1987. Le navire aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en avril 1987, avant d'arriver dans le golfe Persique le 7 mai 1987.
46. Le même navire (cas No 89-033) a quitté le golfe Persique à la mi-mai 1987 après avoir été affrété au voyage. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en mai ou juin 1987, et est arrivé au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 10 juillet 1987.
47. Le même navire (cas No 89-034) est arrivé au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 17 janvier 1988 et en est reparti le 19 janvier 1988. Il est arrivé le 24 janvier 1988 à Mina al Fahal (Oman), d'où il est reparti le 27 janvier 1988 à destination de Singapour. Aucune escale n'a été signalée dans ce port, et on soupçonne que le navire a déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en février ou mars 1988. Il est arrivé à Mogadiscio (Somalie) le 4 avril 1988.

48. Le même navire (cas No 89-035) est arrivé à Ras Shukheir (Egypte) le 24 avril 1988 et en est reparti le 30 avril 1988. Il est arrivé au terminal de Zeit Bay (Egypte) le même jour et en est reparti le 4 mai 1988. Il est arrivé le 4 mai 1988 à Ras Gharib (Egypte), d'où il est reparti le 5 mai 1988 avec une cargaison de pétrole brut, sa destination déclarée étant le Japon. Aucune escale n'a été signalée dans ce pays, et on soupçonne que le navire a déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en mai 1988. Il est arrivé au terminal de Hormuz (République islamique d'Iran) à la mi-juin 1988.

49. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1988, des notes verbales aux Missions permanentes de l'Arabie saoudite, de l'Egypte, des Emirats arabes unis, du Libéria, de l'Oman et du Royaume-Uni au sujet du navire World Renown.

50. Le navire World Summit (cas No 89-036), dont le propriétaire déclaré est la compagnie libérienne Liberia Serenity Transports, Inc., a appareillé de Bilbao (Espagne) le 25 mars 1987 sans destination spécifique. Il a été signalé par la suite que le navire se dirigeait vers Le Cap (Afrique du Sud). Il a disparu pendant 89 jours et a réapparu au terminal de Hormuz (République islamique d'Iran) un peu avant le 22 juin 1987. Il aurait fait escale dans un port pétrolier d'Afrique de l'Ouest ou des Caraïbes et aurait ensuite déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains.

51. Le même navire (cas No 89-037) a traversé le canal de Suez le 2 septembre 1987. Il est arrivé dans le golfe Persique et en est reparti à la mi-septembre 1987. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en octobre 1987. Le navire est arrivé en République islamique d'Iran et en est reparti (date inconnue) et a poursuivi sa route vers Ulsan (République de Corée), où il est arrivé le 28 décembre 1987.

52. Le même navire (cas No 89-038) est arrivé à l'île de Larak (République islamique d'Iran) et en est reparti à la fin de septembre 1988. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en octobre 1988, avant d'arriver dans le golfe Persique à la fin d'octobre 1988.

53. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes de l'Espagne, du Libéria, de la République islamique d'Iran et du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies concernant le navire World Summit.

54. Le navire World Symphony (cas No 89-039), dont le propriétaire déclaré est la compagnie libérienne Chiswell Shipping Ltd., a appareillé de l'île de Zurku (Emirats arabes unis) le 26 septembre 1986. Le navire a fait escale au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 29 septembre 1986 et en est reparti le 1er octobre 1986. Il est arrivé à l'île de Halul (Qatar) et, après avoir quitté le Qatar, il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en octobre ou novembre 1986. Il est ensuite arrivé au terminal de Hormuz (République islamique d'Iran) à une date inconnue. On a signalé que la compagnie pétrolière japonaise Marubeni aurait revendu la cargaison de pétrole à la société suisse Marc Rich et Co., A. G., qui aurait livré le pétrole à l'Afrique du Sud.

55. Le même navire (cas No 89-040) a appareillé de l'île de Zurku (Emirats arabes unis) le 21 février 1987. Il a quitté le golfe Persique après avoir été affrété au voyage par la société suisse Marc Rich et Co. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en mars 1987 et est arrivé à Mina Saud (Koweït) le 12 mai 1987.
56. Le même navire (cas No 89-041) aurait également déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en avril 1987, avant d'arriver à Mina Saud (Koweït) le 12 mai 1987 (voir par. 55 ci-dessus).
57. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes des Emirats arabes unis, du Japon, du Libéria, du Qatar, de la République islamique d'Iran et du Royaume-Uni ainsi qu'à la Mission d'observation de la Suisse concernant le navire World Symphony.
58. Le navire World Truth (cas No 89-042), dont le propriétaire déclaré est la compagnie libérienne Liberian Haven Transports, Inc., est arrivé au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 6 juillet 1987 et en est reparti le 7 juillet 1987. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en juillet 1987, avant d'arriver au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 8 août 1987.
59. Le même navire (cas No 89-043) a appareillé d'une des rades de Singapour le 19 septembre 1987, sa destination déclarée étant le mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis). Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en septembre ou octobre 1987, avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 30 octobre 1987.
60. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes des Emirats arabes unis, du Libéria, du Royaume-Uni et de Singapour au sujet du navire World Truth.
61. Le navire World Victory (cas No 89-044), dont le propriétaire déclaré est la compagnie panaméenne Brightness Co., S. A., a appareillé de Hovic (îles Vierges américaines) le 26 mars 1987 et a disparu pendant 101 jours. Il a réapparu le 5 juillet 1987 à Ras al Khafji (Arabie saoudite) et le capitaine a refusé d'indiquer l'escale précédente. On soupçonne que le navire a fait escale dans un port pétrolier d'Afrique de l'Ouest ou des Caraïbes et a ensuite déchargé le pétrole en Afrique du Sud.
62. Le même navire (cas No 89-045) a appareillé de la République islamique d'Iran en août 1987 et aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en septembre 1987. Il est arrivé à l'île de Halul (Qatar) à la mi-octobre 1987.
63. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes des Etats-Unis, du Panama, de la République islamique d'Iran et du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire World Victory.

64. Le navire World Xanadu (cas No 89-046), dont le propriétaire déclaré est la compagnie libérienne Liberian Begonia Transports, Inc., a appareillé du terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 24 octobre 1986. Il est arrivé le 26 octobre 1986 à Mina al Fahal (Oman), d'où il est reparti le lendemain. Le navire aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en novembre 1986, et est arrivé dans le golfe Persique le 8 décembre 1986.

65. Le même navire (cas No 89-047) a appareillé de Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 7 décembre 1987. Il est arrivé au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 10 décembre 1987 et en est reparti le 12 décembre 1987. Le navire aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en décembre 1987 ou en janvier 1988 avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 29 janvier 1988. Le propriétaire de la cargaison de pétrole était la société Rich/Tiger Petroleum (Suisse et Royaume-Uni).

66. Le même navire (cas No 89-048) a appareillé de l'île de Zurku (Emirats arabes unis) le 24 octobre 1988. Il est arrivé à l'île de Das (Emirats arabes unis) le même jour et en est reparti le 26 octobre 1988. Le navire aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en novembre ou décembre 1988, avant d'arriver à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 31 décembre 1988.

67. Le Président a envoyé, le 3 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes des Emirats arabes unis, du Libéria, de l'Oman et du Royaume-Uni ainsi qu'à la Mission d'observation de la Suisse auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire World Xanadu.

68. Le même navire (cas No 89-530), dont le propriétaire actuel est la société Liberian Courage Transports, Inc., est arrivé à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 31 décembre 1988 et en est reparti le 6 janvier 1989. Il aurait pu décharger du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains entre janvier et mai 1989 avant d'arriver à Djebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 24 mai 1989.

69. Le Président a envoyé, le 28 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes de l'Arabie saoudite, du Libéria et du Royaume-Uni au sujet du navire World Xanadu.

70. Le navire Orpheum (cas No 89-523), qui est actuellement immatriculé sous pavillon panaméen et dont le propriétaire déclaré est la société Hill Operating Corporation, est arrivé à Angra dos Reis (Brésil) le 26 janvier 1989 et en est reparti le 2 février 1989. Il aurait pu décharger du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en février ou mars 1989 et est arrivé au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 9 avril 1989.

71. Le Président a envoyé, le 28 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes du Brésil et du Panama auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire Orpheum.

72. Le navire Grand (cas No 89-524), qui est actuellement immatriculé sous pavillon des Etats-Unis et dont le propriétaire déclaré est la société TT Grand, est arrivé au terminal Louisiana Offshore Oil Port (Etats-Unis) le 27 janvier 1989

et en est reparti à une date inconnue. Il aurait pu décharger du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en février ou mars 1989 avant d'arriver au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 7 avril 1989.

73. Le Président a envoyé, le 28 juillet 1989, une note verbale à la Mission permanente des Etats-Unis auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire Grand.

74. Le navire Capitol (cas No 89-525), qui est actuellement immatriculé sous pavillon bahamien et dont le propriétaire est la société TT Capitol, est arrivé au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 26 décembre 1988 et en est reparti le 29 décembre 1988. Il aurait pu décharger du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains entre janvier et mars 1989 avant d'arriver au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 9 avril 1989.

75. Le Président a envoyé, le 28 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes de l'Arabie saoudite et des Bahamas auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire Capitol.

76. Le navire Star Cherry (cas No 89-526), qui est actuellement immatriculé sous pavillon singapourien et dont le propriétaire est la compagnie Palm Star Lines, est arrivé à Seria (Brunéi Darussalam) le 1er octobre 1988 et en est reparti le 2 octobre 1988. Il aurait pu décharger du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains avant d'arriver à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 28 octobre 1988.

77. Le Président a envoyé, le 28 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes du Brunéi Darussalam et de Singapour auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire Star Cherry.

78. Le navire Synetos (cas No 89-527), qui est actuellement immatriculé sous pavillon grec et dont le propriétaire est la compagnie Synetos Shipping, est arrivé à Singapour le 20 décembre 1988 et en est reparti le 22 décembre 1988. Il aurait pu décharger du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains avant d'arriver à Texas City (Texas, Etats-Unis) le 13 février 1989.

79. Le Président a envoyé, le 28 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes de la Grèce et de Singapour auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire Synetos.

80. Le navire Neverita (cas No 89-528), dont le propriétaire est la compagnie Solena Shipping, est arrivé à Ras Tanura (Arabie saoudite) à une date inconnue et en est reparti le 9 janvier 1989. Il aurait pu décharger du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains avant d'arriver à Seria (Brunéi Darussalam) le 30 janvier 1989.

81. Le Président a envoyé, le 28 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes de l'Arabie saoudite et du Libéria auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire Neverita.

82. Le navire World Prodigy (cas No 89-529), qui est actuellement immatriculé sous pavillon grec et dont le propriétaire est la compagnie Ballard Shipping, a appareillé de Wellington (Nouvelle-Zélande) le 18 juin 1988. Il est arrivé à Oum Saïd (Qatar) et en est reparti à des dates inconnues. Le navire aurait pu décharger du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains avant d'arriver à Apapa/Lagos (Nigéria) le 13 août 1988.

83. Le Président a envoyé, le 28 juillet 1989, des notes verbales aux Missions permanentes de la Grèce, de la Nouvelle-Zélande et du Qatar auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire World Prodigy.

84. Le navire Dagli (cas No 89-531) est actuellement immatriculé sous pavillon norvégien. Son propriétaire est la compagnie Jaspidea Shipping et son armateur la JPP Shipping. Le navire a appareillé d'Odessa (Union des Républiques socialistes soviétiques) à une date inconnue et est arrivé à Istanbul (Turquie) le 23 septembre 1988. Il a quitté la mer Noire et a ensuite traversé le détroit de Gibraltar le 29 septembre 1988. Il aurait déchargé du pétrole dans un ou plusieurs ports sud-africains en octobre 1988, avant d'arriver à Mina al Fahal (Oman) le 6 novembre 1988.

85. Le Président a envoyé, le 26 juin 1989, des notes verbales aux Missions permanentes de la Norvège et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques auprès de l'Organisation des Nations Unies au sujet du navire Dagli.

86. Le 9 août 1989, dans une note verbale concernant le cas du navire Dagli, le Représentant permanent de la Norvège a indiqué ce qui suit :

"Selon les informations dont on dispose actuellement, le navire a déchargé des produits pétroliers et non du pétrole brut. Seul le transport de pétrole brut est interdit par la loi norvégienne.

L'enquête mentionnée dans la note du Président, qui est menée actuellement par les autorités norvégiennes compétentes, porte sur l'utilisation présumée et illégale d'une bâche pour couvrir le nom du navire.

Le capitaine a indiqué qu'il avait pris cette mesure pour se conformer aux instructions des autorités portuaires du Cap.

On prévoit que l'enquête menée sur cette affaire prendra fin vers le milieu du mois."

87. Le 10 août 1989, dans une note verbale concernant le cas du navire Dagli, le Représentant permanent de l'Union des Républiques socialistes soviétiques a indiqué ce qui suit :

"Les vérifications effectuées par les organismes soviétiques compétents ont permis d'établir que le pétrolier Dagli, battant pavillon norvégien, est arrivé à Odessa le 21 septembre 1988; la cargaison de fuel lourd qu'il a embarquée avait été vendue par Soyuznefteexport à la compagnie grecque Greek Petroleum G. Mamidakis, et le connaissance indiquait que la cargaison serait déchargée dans des ports italiens.

Après avoir reçu la demande de renseignements du Président du Groupe intergouvernemental datée du 26 juin 1989, les organismes soviétiques compétents ont pris contact avec la société Greek Petroleum G. Mamidakis, qui leur a fait savoir qu'elle avait revendu la cargaison à la société Manpétrole (Suisse). Cette compagnie l'avait elle-même vendue à la société Falcrest Commodities (Royaume-Uni). La cargaison a ensuite été achetée par la société Baltic Chartering (Suisse).

La compagnie grecque n'a pas été en mesure d'obtenir des preuves documentaires au sujet du port de déchargement auprès de son client, la société Manpétrole, car cette dernière avait cessé ses opérations au début de 1989.

La Mission permanente trouve ici l'occasion de souligner une fois encore que tous les contrats passés par Soyuznefteexport avec des partenaires étrangers comportent une clause additionnelle interdisant la fourniture de produits pétroliers soviétiques à l'Afrique du Sud."

Note

a/ Il n'existe pas d'installations de chargement de pétrole au mouillage de Fujairah.

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 dirjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.
