

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

**ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ**  
ОФИЦИАЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ • СОРОК ЧЕТВЕРТАЯ СЕССИЯ  
ДОПОЛНЕНИЕ № 44 (A/44/44)



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

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

**ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ**  
ОФИЦИАЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ • СОРОК ЧЕТВЕРТАЯ СЕССИЯ  
ДОПОЛНЕНИЕ № 44 (A/44/44)



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**  
Нью-Йорк • 1990

#### ПРИМЕЧАНИЕ

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

Настоящий документ был также представлен Совету Безопасности под условным обозначением S/20926.

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
Препроводительное письмо .....		iv
I. ВВЕДЕНИЕ .....	1 - 14	1
II. СЛУШАНИЯ ПО ВОПРОСУ ОБ ЭМБАРГО НА ПОСТАВКИ НЕФТИ ЮЖНОЙ АФРИКЕ .....	15 - 26	5
III. ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ И ДРУГИЕ МЕРЫ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ЭМБАРГО НА ПОСТАВКИ НЕФТИ ЮЖНОЙ АФРИКЕ .....	27 - 32	9
IV. СЛУЧАИ ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ НАРУШЕНИЙ .....	33 - 38	11
V. КОНТРОЛЬ ЗА СЛУЧАЯМИ ЗАХОДА В ПОРТЫ ЮЖНОЙ АФРИКИ .....	39 - 45	13
VI. ИНОСТРАННЫЕ КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В НЕФТЯНУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ЮЖНОЙ АФРИКИ, ПЕРЕДАЧА ТЕХНОЛОГИИ И РОЛЬ НЕФТЯНЫХ КОМПАНИЙ .....	46 - 51	15
VII. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ .....	52 - 64	17
A. Выводы .....	52 - 60	17
B. Рекомендации .....	61 - 64	18

ПРИЛОЖЕНИЯ

I. A. Суда и компании, которые, по имеющимся сведениям, участвовали в 1987 году в поставках нефти в Южную Африку .....	21
B. Переписка между правительствами и Межправительственной группой, касающаяся случаев, о которых сообщалось в 1987 году .....	25
II. A. Суда и компании, которые, по имеющимся сведениям, участвовали в 1988 году в поставках нефти в Южную Африку .....	27
B. Переписка между правительствами и Межправительственной группой, касающаяся случаев, о которых сообщалось в 1988 году .....	34
III. Резюме случаев предполагаемых нарушений, о которых было сообщено в 1989 году .....	37

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

26 октября 1989 года

Ваше Превосходительство,

Имею честь в соответствии с пунктом 5 резолюции 43/50 J Генеральной Ассамблеи от 5 декабря 1988 года препроводить настоящим доклад Межправительственной группы по контролю за поставками и перевозками нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, который был единогласно принят 26 октября 1989 года.

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

Примите, Ваше Превосходительство, заверения в самом высоком уважении.

Набила АЛЬ-МУЛЛА  
Исполняющая обязанности Председателя  
Межправительственной группы по контролю  
за поставками и перевозками нефти и  
нефтепродуктов в Южную Африку

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

## I. ВВЕДЕНИЕ

1. Межправительственная группа по контролю за поставками и перевозками нефти и нефтепродуктов в Южную Африку была учреждена Генеральной Ассамблеей 10 ноября 1986 года в соответствии с ее резолюцией 41/35 F. Ее мандат возобновлялся дважды, последний раз в соответствии с резолюцией 43/50 J Ассамблеи от 5 декабря 1988 года. В состав Межправительственной группы входят следующие государства-члены: Алжир, Германская Демократическая Республика, Индонезия, Куба, Кувейт, Нигерия, Никарагуа, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания и Украинская Советская Социалистическая Республика. На своем первом заседании в нынешнем году Межправительственная группа вновь избрала своим Председателем г-на Тома-Эрика Врольсена (Норвегия), заместителем Председателя г-жу Набилу аль-Мулли (Кувейт) и Докладчиком г-на Уильберта К. Чагулу (Объединенная Республика Танзания).
2. На заседаниях Межправительственной группы по-прежнему присутствуют в качестве наблюдателей представители освободительных движений Южной Африки, а именно Африканского национального конгресса Южной Африки (АНК) и Панафриканского конгресса Азии (ПАК). С момента своего образования Межправительственная группа также стремится к тесному сотрудничеству с Организацией африканского единства (ОАЕ) и другими межправительственными и неправительственными организациями.
3. С момента представления своего доклада Генеральной Ассамблее на ее сорок третьей сессии Межправительственная группа продолжала осуществлять контроль за поставками и перевозками нефти и нефтепродуктов в Южную Африку. Она поддерживала контакты с правительствами и соответствующими организациями. Она рассматривала полученную информацию о конкретных случаях якобы имевших место нарушений, а также таких видах торговой и морской деятельности, которые связаны с возможными поставками нефти и нефтепродуктов в Южную Африку. Она уделяла особое внимание рассмотрению тех случаев, когда обстоятельства явно свидетельствовали о возможных нарушениях эмбарго на поставки нефти в Южную Африку, отчасти путем запроса разъяснений у правительств, которые, как предполагалось, были в состоянии представить ключевую информацию по каждому конкретному случаю, частично путем проведения своих собственных исследований. В рамках публичных слушаний, проведенных в апреле 1989 года, она попыталась собрать экспертов, лиц, ответственных за принятие решений, а также представителей соответствующих групп, оказывающих поддержку борьбе против апартеида, с тем чтобы они могли обмениваться информацией, передавать Межправительственной группе накопленные ими конкретные практические знания и повышать осведомленность общественности по данному вопросу. Межправительственная группа продолжает создавать свою информационную базу данных, которая укрепит ее возможности по глобальному контролю всех аспектов эмбарго на поставки нефти в Южную Африку. Благодаря этому Межправительственная группа уже имеет возможность рассматривать больше случаев, делая это в более оперативном порядке. Межправительственная группа утвердила настоящий доклад 26 октября 1989 года.
4. За прошедший год произошли воодушевляющие и, следует надеяться, решающие события в плане решения вопроса о независимости для Намибии. Однако Межправительственная группа вновь подтверждает мнение, что эти события никоим образом не смягчают характера системы апартеида, которая поддерживается непримиримым режимом, готовым подавить любое сопротивление, оказываемое непрерывно осуществляемой им практикой. Таким образом, основной мандат Межправительственной группы, заключающийся в оказании - хотя и мирными средствами - решительного

давления на режим Претория в целях содействия ликвидации апартеида благодаря эффективному эмбарго на поставки нефти, по-прежнему сохраняет свою чрезвычайную важность.

5. Международное сообщество придает эмбарго на поставки нефти особое значение в связи с тем, что Претория в своих потребностях почти полностью зависит от внешних источников нефти и внешней помощи в ее приобретении и доставке. В предыдущих ежегодных докладах Межправительственной группы в общих чертах рассматривались сильные и слабые стороны эмбарго на поставки нефти. На основе некоторых тенденций, более отчетливо проявившихся за последний год, можно предположить, что Южной Африке будет все сложнее действовать в обход эмбарго на поставки нефти, в то время как оценить другие тенденции с точки зрения их окончательной значимости для этого вопроса непросто. В любом случае эти последние тенденции должны быть упомянуты и проанализированы, поскольку это поможет Межправительственной группе, другим организациям международного сообщества и национальным правительствам в разработке эффективных стратегий эмбарго на поставки нефти.

6. Прекращение боевых действий в районе Залива привело к восстановлению там нормального судоходства и упростило задачу Межправительственной группы по контролю за движением танкеров. Организации производителей нефти вновь добились повышения точности контроля в своей деятельности по обеспечению соблюдения квот на производство нефти, благодаря чему количество "неофициальной" нефти, поступающей на мировой рынок, уменьшается. Тот же эффект будет иметь и незначительное улучшение положения в области спроса/предложения в пользу производителей. Обе тенденции приведут к уменьшению количества нефти, доступной для Южной Африки, и увеличению ее расходов на приобретение имеющейся нефти. Как показывает прошлый опыт, при увеличении цен на нефть выплачиваемая Южной Африкой надбавка за тайные поставки нефти возрастает еще больше.

7. Кроме того, ввиду распространения на рынке новой практики продажи сырой нефти уменьшилось количество нефти, проходящей через рынки наличного товара. Поскольку Южная Африка приобретает основную часть своей нефти на рынках наличного товара, это еще более ограничит круг имеющихся источников нефти, за счет которых она может осуществлять свои поставки. В этой связи Межправительственная группа с удовлетворением отмечает, что 15 сентября 1989 года правительство Сингапура объявило о мерах по запрещению экспорта нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, а также перевозку таких грузов на судах, зарегистрированных в Сингапуре. Ожидается, что эти меры окажут серьезное негативное воздействие на деятельность тайной сети поставок нефти в Южную Африку.

8. Стремясь избежать эмбарго на поставки нефти, Претория широко использовала целый ряд индивидуальных торговцев нефтью, которые стали играть важную роль на международных нефтяных рынках в начале 80-х годов. Однако в настоящее время их число вновь уменьшается, а их функции в определенной степени переходят к трем рыночным агентам нового типа: нефтяным компаниям, интегрированным брокерским фирмам и крупным торговым фирмам, все из которых в настоящее время имеют отделения и штаты, постоянно занимающиеся вопросами торговли нефтью. Пока не совсем ясно, будет эта тенденция благоприятной или неблагоприятной для Южной Африки, однако правила гибкой стратегии требуют ее учета.

9. В более долгосрочной перспективе в результате так называемой диверсификации деятельности производителей нефти в направлении вторичных производств произойдет перемещение некоторой части производства и/или контроля нефтепродуктов в страны-

производители, которые уже наложили запрет на их экспорт в Южную Африку. В любом случае Межправительственная группа считает, что глобальный подход к выполнению поставленной перед ней задачи требует также уделять внимание вопросу нефтепродуктов. Наконец, следует отметить и тенденцию к транспортировке в Европу все большего объема ближневосточной нефти по трубопроводам, терминалы которых расположены в средиземноморских портах. Это приведет к соответствующему уменьшению интенсивности движения танкеров, огибающих южную оконечность Африки.

10. Можно ожидать, что изменение условий в судоходстве будет иметь для Южной Африки отрицательные последствия. Постепенная ликвидация избыточного танкерного тоннажа, восстановление стабильных фрахтовых ставок и частичный возврат нефтяных компаний к использованию танкерного рынка еще больше затруднит для Претории поиск судоходных компаний, готовых действовать в обход эмбарго.

11. По мнению Межправительственной группы, в настоящее время она следит за перевозками нефти или нефтепродуктов в Южную Африку, осуществляемыми в нарушение эмбарго на поставки нефти, в большинстве случаев. Она надеется, что ей удастся увеличить степень обнаружения. Благодаря непрерывным усилиям по координации обмена информацией о случаях нарушений и лазейках, позволяющих их допускать, а также благодаря выработке рекомендаций по исправлению положения в целях предотвращения нарушений Межправительственная группа должна получить возможность и далее ограничивать имеющиеся у режима апартеида возможности выбора в этом отношении.

12. Во исполнение своего мандата Межправительственная группа самостоятельно собирает соответствующую информацию. За прошедший год Группа заслушала большое количество сообщений экспертов, свидетельствующих о закупках нефти Южной Африкой. Таким образом, Межправительственная группа располагает более широкими возможностями, чтобы в общих чертах обрисовать используемые процедуры и задействованные объемы.

13. Согласно оценкам, около 80 процентов нефти, импортируемой Южной Африкой, доставляется в сыром виде с помощью танкеров. Хотя большинство танкеров загружается в странах-производителях или экспортерах, в некоторых случаях взаимосвязь между первоначальным производителем/экспортером и конечным потребителем оказывается трудноразличимой, а иногда ее невозможно проследить вообще. Используемая стратегия вполне очевидна - доставлять нефть в Южную Африку в танкерах наибольшего тоннажа в условиях максимальной скрытности. Тактика, применяемая в целях сохранения в тайне опознавательных знаков кораблей и их пункта назначения, соблюдается неукоснительно. За прошедший год из ряда источников поступили сведения о том, что на подходе к Южной Африке такие танкеры обычно прекращают использование присвоенных им радиопозывных и маскируют свои опознавательные знаки, закрывая или закрасивая название корабля. Кроме того, эти танкеры разгружаются на рейдовых причалах на некотором удалении от берега, где за ними непросто вести наблюдение с суши. Уже на протяжении ряда лет неоднократно поступают сообщения о фактах перегрузки, осуществляемой в открытом море. Южноафриканские власти также предпринимают всевозможные усилия для того, чтобы об этих перевозках не стало известно фирмам, занимающимся сбором коммерческой информации в области судоходства. В прошлом большинство таких поставок нефти раскрывалось после установления расхождений в маршрутах судов.

14. Остальные 20 процентов нефти, импортируемой Южной Африкой, доставляются в южноафриканские воды либо в виде продуктов нефтепереработки на судах значительно меньшего тоннажа, либо в виде сырой нефти на средних танкерах или комбинированных



судах, направляющихся в порты Салданья или Ричардс Бэй для загрузки экспортируемой руды. В последнем случае суда могут разгрузить свою нефть, став на якорь в прибрежной зоне недалеко от Дурбана, прежде чем заходить в порт Ричардс-Бей. И в этих случаях сохранять тайный характер операций либо очень трудно, либо южноафриканские власти меньше заинтересованы в его сохранении, и о многих поставках становится широко известно в рамках международного судоходного сообщества. Эти поставки, по-видимому, осуществляются также из самых разнообразных источников как с географической, так и функциональной точек зрения. При этом власти Претории, возможно, преследуют тактику "диверсификации" или "рассредоточения" в целях уменьшения своей зависимости от источников непосредственно в странах-производителях. Они добиваются этого путем получения нефти из портов, специализирующихся на ее транспортной обработке или импорте, а не от экспортеров. Кроме того, они, как представляется, стремятся максимально использовать порты, в которых имеются вольные гавани, экспортные зоны или другие зоны с льготным налоговым режимом. Как указывалось в отношении сырой нефти, в этом случае взаимосвязь между первоначальным производителем/экспортером и конечным потребителем оказывается неопределенной. В обоих случаях одна и та же цель может быть достигнута путем продажи и неоднократной перепродажи грузов, в результате чего они проходят через многие руки, прежде чем в конечном итоге достигают Южной Африки.

## II. СЛУШАНИЯ ПО ВОПРОСУ ОБ ЭМБАРГО НА ПОСТАВКИ НЕФТИ ЮЖНОЙ АФРИКЕ

15. В своей резолюции 43/50 J Генеральная Ассамблея поручила Межправительственной группе в сотрудничестве со Специальным комитетом против апартеида провести слушания по этому вопросу. Была учреждена Целевая группа под председательством г-жи Набилы аль-Муллы (Кувейт) в составе представителей Ганы (заместитель Председателя), Германской Демократической Республики, Индонезии, Нигерии, Норвегии, Перу и Украинской Советской Социалистической Республики, на которую была возложена ответственность за организацию слушаний. Целевая группа также обеспечила надлежащее информационное освещение слушаний и справочные материалы для их проведения.

16. По просьбе Целевой группы г-н Поль Конлон подготовил справочный документ (А/АС.234/4). В нем г-н Конлон осуществил обзор положения в мировой нефтедобывающей и танкерной промышленности с точки зрения обеспечения Южной Африки нефтью, а также проследил развитие энергетического сектора в Южной Африке, в частности за последние 15 лет, т.е. после того, как нефтедобывающие страны стали вводить эмбарго на поставки нефти Южной Африке. Он кратко изложил историю вопроса об эмбарго на поставки нефти и осветил некоторые связанные с ним правовые вопросы. Он привел краткое описание южноафриканских портов, нефтеперерабатывающих заводов, трубопроводов, нефтехранилищ, предприятий по производству синтетического топлива, а также привел различные оценки в отношении потребления нефтепродуктов. На основе информации, содержащейся в документе А/АС.234/4, картографическая группа Департамента по обслуживанию конференций Секретариата составила карту (№ 3542), озаглавленную "Инфраструктура нефтяной/топливной промышленности Южной Африки", которая приводится в качестве приложения к указанному документу. Эта карта была также распространена во время слушаний; это первый за более чем десятилетний период случай, когда в документе, доступном общественности, приведены данные о трубопроводах и нефтехранилищах в Южной Африке.

17. Коллегия собралась 12 апреля 1989 года до начала слушаний и избрала г-на Абделазица Альваттари, Генерального секретаря Организации арабских стран-экспортеров нефти (ОАПЕК), Председателем Коллегии; генерал-лейтенанта Питера Динги Зузе, Постоянного представителя Замбии при Организации Объединенных Наций, - заместителем Председателя и г-на Ойстейна Мейланда, советника министра иностранных дел Норвегии по политическим вопросам, - Докладчиком. В Коллегию вошли также: г-н Соломон Гомес, сотрудник по специальным политическим вопросам ОАЕ, г-н Сухейл Нассер, советник министра нефтяной промышленности Кувейта; г-н Юрий Г. Самсонов, директор треста "Дальнефть" Всесоюзного внешнеторгового объединения "Союзнефтьэкспорт" Союза Советских Социалистических Республик, и г-н Альберто Валеро, директор международного отдела министерства энергетики и горнорудной промышленности Венесуэлы. Председатель Межправительственной группы г-н Том Эрик Врольсен (Норвегия) и Председатель Специального комитета г-н Джозеф Н. Гарба (Нигерия) вошли в состав Коллегии в силу занимаемых должностей.

18. Слушания состоялись 12-13 апреля 1989 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке под председательством г-на Альваттари. С показаниями выступили следующие свидетели: г-н Палло Джордан, член Национального исполнительного комитета АНК; г-н Ахмед Гора Эбрахим, секретарь по иностранным делам Панафриканского конгресса Азании; г-н Кальвин Макхаленг и г-н Род Кромптон, соответственно председатель и генеральный секретарь профсоюза работников химической промышленности Южной Африки; г-н Манене Самела, представитель работников химической промышленности Южной Африки; г-н Яап Вольдендорп, директор

Амстердамского бюро по научным исследованиям в области судоходства, Нидерланды; г-н Питер Слуйтер, представитель Ассоциации западноевропейских парламентариев против апартеида; г-жа Донна Катцин, директор Нью-Йоркского межрелигиозного центра по вопросам корпоративной ответственности; г-н Дэвид Крейн, Эмбарго, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии; г-н Мартин Бейли, газета "Обсервер", Лондон; г-н Бернанд Риверс, экономист, Нью-Йорк; г-н Кеннет Зинн, заместитель Администратора Объединенного профсоюза работников горнорудной промышленности Америки, Вашингтон, О.К.; г-н Ричард Найт, Американский комитет по Африке, Нью-Йорк; профессор Ричард Лиллич, Виргинский университет, г. Шарлотсвилль, Виргиния; г-жа Кейт Пфурдрешер, Трудовой комитет против апартеида, Нью-Йорк, и профессор Бешкер Ваши, Гемпширский колледж.

19. К заслуживающим внимания фактам, которые выявились благодаря свидетельским показаниям, относились, в частности, оценки, согласно которым Южная Африка потребляет 280 000 баррелей нефтепродуктов в день, из которых только 20 процентов производится внутри страны на заводах по переработке угля в жидкое топливо, остальная же часть покрывается за счет импорта. Был описан процесс разгрузки нефти в южноафриканских портах, предусматривавший маскировку опознавательных знаков танкеров при заходе их в воды Южной Африки. Внимание участников было также привлечено к так называемым "тайным перегрузкам" в открытом море. Один из конкретных случаев подобного рода - случай с танкером "Альмаре Терца", - которым Межправительственная группа занималась в 1988 году 2/, был детально проанализирован и дал возможность постичь суть практики посредничества третьих стран и избежания санкций, за которой закрепился термин "бумажная карусель".

20. Неоднократно приводились свидетельства того, что законодательные меры, принятые в некоторых странах, оказались недостаточными, в других же странах не принимались вообще. Несколько основных стран-экспортеров нефти, которые запретили экспорт нефти в Южную Африку, не приняли в связи с этим никаких соответствующих законодательных актов. Один из свидетелей внес предложение о том, чтобы Межправительственная группа рассмотрела вопрос о разработке примерного закона применительно к данной проблеме. Еще одним из крупных недостатков, о котором упоминали несколько свидетелей, является то, что национальные меры по запрещению поставок нефти Южной Африке часто не распространяются на зоны с льготным пошлинным режимом и на филиалы третьих стран. В отношении случая с "Альмаре Терца" было заявлено, что законодательство страны-экспортера, касающееся эмбарго на поставки нефти, не обеспечивало эффективных ограничений на поставки нефти Южной Африке третьей стороной. Один из свидетелей конкретно рекомендовал, чтобы призыв Генеральной Ассамблеи к государствам запретить поставки нефти Южной Африке был распространен и на иностранные филиалы компаний, подпадающие под их юрисдикцию.

21. Доминирующая в показаниях точка зрения заключалась в том, что транснациональные корпорации и, в частности, основные нефтяные компании все-таки участвуют в поставках нефти Южной Африке, хотя точный характер взаимосвязи между транснациональными корпорациями и поставками нефти оставался неясным. Другие свидетели рассказали о действиях, предпринятых группами, выступающими против апартеида, с тем чтобы убедить крупные нефтяные компании не оставаться в Южной Африке, а также о все большем успехе таких действий, часто заключающихся в угрозе бойкота и собственно бойкотировании их филиалов.

22. Коллегия по проведению слушаний обобщила заслушанные показания в своем докладе Межправительственной группе и Специальному комитету против апартеида (А/44/279-S/20634, приложение). В большинстве показаний подчеркивалась уязвимость

южноафриканского режима к нефтяному эмбарго и содержался настоятельный призыв отдать приоритет эмбарго на поставки нефти, а также призыв к Совету Безопасности ввести обязательное эмбарго на эти поставки. Кроме того, имелось много свидетельств недостаточности мер, предпринимаемых государствами, занимающимися добычей, перевозкой и обработкой нефти, а также свидетельств недостаточной координации действий и сотрудничества в этом вопросе. Было высказано мнение, что отсутствие или неадекватность законодательных мер лишили нефтяное эмбарго основы для обеспечения его успешного осуществления и эффективного контроля за ним. Обсужденные методы по обеспечению соблюдения эмбарго включали в себя такие меры, как возбуждение уголовных дел в отношении отдельных нарушителей эмбарго, внесение компаний-нарушителей в "черный список", принятие договорных санкций и придание случаев нарушения широкой огласке.

23. Большое внимание было уделено вопросу о контроле за назначением грузов, особенно путем проверки разгрузочных свидетельств; показания отразили общее мнение о том, что наблюдение за такими документами по контролю за направлением грузов и проверка их ведутся недостаточно строго. Было также высказано общее мнение о желательности более широкого сотрудничества и координации между всеми заинтересованными сторонами, включая Межправительственную группу, национальные правительства и соответствующие международные организации. Хотя действия ОАПЕК получили высокую оценку, будут предприняты усилия для достижения более тесного сотрудничества между этой Организацией и Межправительственной группой. Группа будет также стремиться заострить внимание на важном значении вопроса об эмбарго на поставки нефти в своих контактах с Организацией стран-экспортеров нефти (ОПЕК).

24. Была подчеркнута роль транснациональных корпораций, включая основные нефтяные компании. Особо подчеркивалась важность внешних факторов, которые помогают режиму апартеида выжить и избежать последствий эмбарго на поставки нефти; они заключаются в том, что иностранные транснациональные корпорации оказывают помощь в области обмена технологией, жизненно важной для нефтехимической промышленности, а также в области финансирования и поддержки торговли. В связи с этим последним аспектом Межправительственной группе было предложено изучить вопрос о возможных коллизиях правовых норм в соглашениях о кредитах и страховании, которые вытекают из обстоятельств, при которых нефть поставляется Южной Африке в обход нефтяного эмбарго и в нарушение экспортных ограничений стран-экспортеров нефти.

25. Коллегия сообщила о семи следующих выводах: введение Советом Безопасности эмбарго на поставки нефти в соответствии с главой VII Устава Организации Объединенных Наций было бы наиболее подходящим средством, которое дополняло бы уже существующее обязательное эмбарго на поставки оружия; Южная Африка в большой мере зависит от импортируемой нефти и добровольное эмбарго на поставки нефти очень дорого обошлось Южной Африке; эффективное эмбарго на поставки нефти в значительной степени усилит давление на Южную Африку; до принятия обязательных санкций следует предпринять усилия на национальном, региональном и многостороннем уровнях для поддержки эмбарго на поставки нефти и повышения его эффективности; всесторонний подход к эмбарго на поставки нефти должен был бы включить поставки, транспортировку и транспортную обработку нефти для Южной Африки, а также капиталовложения в ее нефтяную промышленность. Коллегия призвала к введению конкретного и детально разработанного законодательства в качестве основы для эффективного и скоординированного осуществления эмбарго на поставки нефти и приветствовала результаты, достигнутые Межправительственной группой, а также другими организациями.

26. Коллегия представила шесть рекомендаций. Она рекомендовала Совету Безопасности использовать главу VII Устава и ввести обязательное эмбарго на поставки нефти Южной Африке. Она рекомендовала, чтобы все государства, в особенности государства, занимающиеся экспортом, перевозкой и обработкой нефти, приняли законодательные или аналогичные меры с этой же целью и чтобы Межправительственная группа предприняла изучение существующего законодательства с целью достижения большего единообразия; Коллегия рекомендовала государствам: а) предпринять шаги по обеспечению применения ограничительных мер в отношении пунктов назначения, в особенности мер, связанных со строгим контролем за свидетельствами о разгрузке; б) государствам следует расширить меры по обеспечению соблюдения эмбарго путем введения мер наказания для его нарушителей; Коллегия рекомендовала государствам и с) сотрудничать между собой в рамках межправительственных и международных организаций и осуществлять полномасштабное сотрудничество с Межправительственной группой; она также рекомендовала государствам широко обнародовать случаи нарушения эмбарго и случаи, когда виновные понесли соответствующее наказание.

### III. ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ И ДРУГИЕ МЕРЫ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ЭМБАРГО НА ПОСТАВКИ НЕФТИ ЮЖНОЙ АФРИКЕ

27. В силу своей твердой приверженности мирным и организованным способам оказания давления на режим апартеида Межправительственная группа всегда уделяла пристальное внимание правовым аспектам эмбарго на поставки нефти. Относительно скромные результаты эмбарго на поставки нефти Южной Африке объясняются в немалой степени отсутствием эффективных законодательных или аналогичных мер во многих государствах. Такие законодательные меры должны не только предусматривать запрет на поставки и перевозки нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, но также и оговаривать санкции за нарушения эмбарго.

28. В 1987 и 1988 годах Межправительственная группа распространила среди государств-членов вопросник 3/ и запросила информацию о законодательных и аналогичных мерах обеспечения соблюдения эмбарго на поставки нефти. Полученные ответы 4/ продемонстрировали общую приверженность предоставивших ответы государств целям эмбарго на поставки нефти. Некоторые государства считают достаточным тот факт, что они одобрили резолюции или заявления, касающиеся эмбарго на поставки нефти Южной Африке. В некоторых ответах излагались всеобъемлющие и хорошо спланированные стратегии осуществления эмбарго на поставки нефти. Однако для ряда других ответов был более общий подход, в рамках которого эмбарго на поставки нефти рассматривается лишь как часть более общей программы действий против апартеида. Некоторые государства выразили мнение, что в связи с их незначительной ролью в производстве, перевозке или транспортировке нефти они не видят необходимости в разработке специального законодательства. Другие сослались на то, что они автоматически присоединяются к мерам по эмбарго на поставки нефти, принятым международными организациями, членами которых они являются.

29. Хотя Межправительственная группа и приветствует тот факт, что в столь многих ответах говорится о поддержке эмбарго на поставки нефти Южной Африке, тем не менее существует мнение, что эффективное его осуществление требует детально разработанных законодательных или аналогичных мер, учитывающих все возможные последствия эмбарго на поставки нефти, включая, в частности, вопросы, касающиеся учетной документации на разгрузочные работы, санкции за нарушения, а также положения о проверке и предотвращении этих нарушений. В частности, Межправительственной группе стали известны случаи, когда страны, лишь в небольших масштабах занимающиеся добычей, перевозкой или обработкой нефти, использовались в качестве посредников при сделках на поставку нефти в Южную Африку. Были также отмечены проблемы осуществления эмбарго, возникающие в тех случаях, когда выполнение государствами решений международных организаций не подкреплено на национальном уровне конкретными законами об осуществлении эмбарго.

30. Слушания в еще большей степени продемонстрировали важность этого вопроса. Коллегия в своем докладе заявила (A/44/279-S/20634, приложение, пункт 9):

"Была подчеркнута важность принятия таких законодательных мер, которые бы носили однозначный и обязательный характер. В некоторых выступлениях особое внимание было уделено вопросу о статусе большинства законов об эмбарго на поставки нефти, которые, по мнению выступивших, являются нечеткими, недостаточно стандартизированными и неэффективно осуществляются. Поставки нефти в Южную Африку должны рассматриваться как нарушение внутригосударственного права, ибо в противном случае эффективный контроль и обеспечение соблюдения эмбарго будут невозможны".

31. Коллегия рекомендовала также Межправительственной группе провести исследование существующих законодательных мер с целью достижения большего единообразия. Председатель Межправительственной группы информировал постоянных представителей и постоянных наблюдателей, аккредитованных при Организации Объединенных Наций, о планах подготовки новейшего сборника законов, правил и аналогичных мер, принятых государствами, и просил их предоставить копии своих национальных законов, связанных с этой проблемой. Такой сборник будет охватывать вопросы экспорта, перевозки и обработки нефти и нефтепродуктов в Южную Африку.

32. Председатель заявил также, что эти законы, правила и меры будут подвергнуты анализу с целью оказания помощи при подготовке типового закона, который будет представлен для рассмотрения правительствам. Группа представит доклад об этом типовом законе на сорок пятой сессии Генеральной Ассамблеи.

#### IV. СЛУЧАИ ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ НАРУШЕНИЙ

33. Межправительственная группа в рамках продолжения рассмотрения случаев предполагаемых нарушений обратилась к правительствам с настоятельным призывом к сотрудничеству в расследовании случаев, имеющих отношение к их правительствам, с целью дальнейшей проверки объективности информации по каждому из этих случаев.
34. Несколько государств предоставили в своих ответах сертификаты о разгрузке нефти, а от некоторых государств ответов не поступило. Ряд государств отметили, что сведения о нарушениях проверяются, и Межправительственная группа ожидает результатов этой проверки.
35. Межправительственная группа решила направить последнее напоминание заинтересованным соответствующим правительствам в отношении случаев предполагаемых нарушений, сообщения о которых поступили в 1987 году 5/. К правительствам была обращена просьба о представлении документации, в которой подтверждалась бы достоверность информации по каждому случаю. Были проверены сертификаты о разгрузке, полученные Межправительственной группой, и случаи, по которым была предоставлена достаточная информация, опровергающая утверждения о том, что указанные поставки нефти якобы были осуществлены в Южную Африку, больше не рассматривались и впоследствии были исключены из приложения I настоящего доклада. Сведения об остальных случаях, по которым не было представлено достаточных доказательств, опровергающих утверждения о том, что указанные поставки нефти якобы были осуществлены в Южную Африку, по-прежнему содержатся в том же приложении. Содержание переписки между правительствами и Межправительственной группой в отношении случаев, о которых поступили сообщения в 1987 году, кратко излагается в разделе В приложения I.
36. В связи со случаями, о которых поступили сообщения в 1988 году 6/, Межправительственная группа направила 18 мая 1989 года напоминание правительствам, имеющим отношение к случаям предполагаемых нарушений. 23 августа 1989 года Межправительственная группа направила еще одно напоминание правительствам, которые все еще не ответили на вербальные ноты, и вновь запросила информацию. Были проверены сертификаты разгрузки, полученные Межправительственной группой, и случаи, по которым были представлены достаточные доказательства, опровергающие утверждения о том, что указанные поставки нефти якобы были осуществлены в Южную Африку, больше не рассматривались и были впоследствии исключены из приложения II настоящего доклада. Сведения об остальных случаях, по которым таких доказательств не было представлено, по-прежнему содержатся в этом приложении. Содержание переписки между правительствами и Межправительственной группой кратко излагается в разделе В приложения II.
37. Большинство случаев, о которых поступили сообщения в 1989 году, были связаны с деятельностью базирующейся в Гонконге транспортной компании "Уорлд-уайд шиппинг груп". После того, как Дания и Норвегия, соответственно, в 1986 и 1987 годах приняли законы, запрещающие перевозку нефти в Южную Африку, участие "Уорлд-уайд шиппинг груп", как утверждается, в поставках нефти в Южную Африку заметно расширилось. За период с октября 1986 года по декабрь 1988 года, как утверждается, тайные поставки нефти этой компанией составили по меньшей мере 4,7 млн. тонн сырой нефти, или около 14 процентов потребностей Южной Африки в импортируемой сырой нефти за этот период. На протяжении этого же периода эта компания организовала и другие весьма подозрительные рейсы, конечным пунктом которых, вероятно, была Южная Африка. В связи с этим объем доставленной в указанный период в Южную Африку нефти



мог достигнуть 7,6 млн. тонн. Подробная информация о якобы имевших место рейсах и переписке между правительствами и Межправительственной группой приводится в приложении III настоящего доклада. Для удобства пользования справочными материалами и обеспечения их точности случаи, рассмотренные Межправительственной группой, были пронумерованы (89-001 до 89-048 и 89-523 до 89-531).

38. Межправительственная группа в настоящее время рассматривает и проверяет полученные ответы. Тем не менее она находит необходимым вновь подчеркнуть, что факт опубликования случаев в приложении III настоящего доклада ни в коей мере не влечет за собой обвинения или вынесения решения в отношении отдельных соответствующих государств или компаний, находящихся в сфере их юрисдикции.

## V. КОНТРОЛЬ ЗА СЛУЧАЯМИ ЗАХОДА В ПОРТЫ ЮЖНОЙ АФРИКИ

39. В 1989 году в рамках одного из новых направлений расследования, ориентированного на укрепление и активизацию усилий по обеспечению эффективного эмбарго на поставки нефти в Южную Африку, Межправительственная группа приступила к сбору и оценке своей собственной информации о тех случаях захода в порты, которые, по всей вероятности, приводили к возможным скрытым поставкам нефти в Южную Африку. Эта инициатива будет иметь большое значение и дополнит важный вклад правительств и неправительственных организаций в дело решения этого вопроса. Информация, предоставляемая правительствами и неправительственными организациями о движении судов, перевозящих нефть и нефтепродукты, будет и впредь находиться в центре внимания Межправительственной группы.

40. В рамках этой новой инициативы Межправительственная группа приняла решение собирать данные о рейсах всех судов, о которых было известно, что они заходили в период с начала 1988 года до начала 1989 года в те или иные порты Южной Африки и могли перевозить один или несколько видов грузов, подпадающих под действие эмбарго на поставки нефти. Сюда относились также суда, которые могли перевозить другие виды грузов, т.е. комбинированные суда, способные перевозить как нефть, так и руду. Таким образом, этот обзор охватывает нефтеналивные суда, танкеры для перевозки нефтепродуктов, танкеры для перевозки нефтепродуктов и химикалий, суда для перевозки сжиженных газов, а также два различных вида комбинированных судов. В целом в обзор вошли 180 судов следующих категорий:

Танкеры общего назначения	20
Комбинированные суда для перевозки руды, массовых грузов и нефти	53
Танкеры для перевозки нефтепродуктов и химикалий	77
Нефтерудовозы	16
Суда для перевозки сжиженных нефтяных газов	14

41. В 1988 году эти суда совершили в Южную Африку в общей сложности 250 рейсов. Было также установлено, что за два предыдущие календарные года эти же суда совершили 224 дополнительных рейса, а также небольшое количество рейсов в начале календарного 1989 года. Общее количество случаев из этого обзора, принятых для рассмотрения Межправительственной группой в 1989 году, составило 474 случая.

42. Рассмотрение Межправительственной группой этих случаев по-прежнему находится на начальном этапе. 28 июля 1989 года Межправительственная группа разослала различным правительствам письма с просьбой о предоставлении информации, которая помогла бы ей определить: занимались ли какие-либо соответствующие суда перевозкой нефти или нефтепродуктов в Южную Африку. Межправительственная группа хорошо понимает, что некоторые суда заходят в порты Южной Африки по причинам, не связанным с торговлей нефтью, например, в случае аварийного ремонта, пополнения запасов, смены экипажей, приема на борт грузов, доставки других грузов и т.д. Однако тот факт, что они способны перевозить нефть, потребовал сбора дальнейшей информации. Межправительственная группа примет любую информацию, которая позволит исключить эти случаи из дальнейшего рассмотрения.

43. Межправительственная группа, двигаясь в этом новом направлении расследования, касающемся случаев захода в порты, осознает как трудность, так и важность получения подтверждающей информации, которая бы позволила ей решить, имеется ли на первый взгляд случай захода, требующий дальнейшего рассмотрения. Отсутствие ответа со стороны правительств в указанных обстоятельствах может само по себе справедливо рассматриваться как основание для предположения наличия такого случая. Поэтому она настоятельно призывает правительства как можно скорее и в более полной форме представить ответы, содержащие информацию о движении судов, на которые было обращено их внимание. В соответствии с установленной практикой и процедурами Межправительственная группа будет направлять письменные напоминания тем правительствам, которые не ответят на призыв о предоставлении информации, содержащийся в письме от 28 июля 1989 года.

44. По получении ответов и в свете материала, полученного из других источников, Межправительственная группа внимательно изучит всю информацию, находящуюся в ее распоряжении. Через шесть месяцев после представления настоящего доклада Межправительственная группа намерена представить Генеральной Ассамблее на ее сорок четвертой сессии доклад о ходе ее работы по рассмотрению указанных 474 случаев и, прежде всего, тех из них, в отношении которых, по ее оценкам, имеются достаточные основания считать, что поставки нефти в Южную Африку осуществлялись в нарушение эмбарго. По получении ответов от государств Межправительственная группа примет решение о последующих действиях в свете ее заключений.

45. Межправительственная группа считает, что расширение рамок ее деятельности будет способствовать выполнению неотложной задачи по устранению лазеек, которые делают возможным продолжение поставок нефти, а также сохранение системы апартеида.

## VI. ИНОСТРАННЫЕ КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В НЕФТЯНУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ЮЖНОЙ АФРИКИ, ПЕРЕДАЧА ТЕХНОЛОГИИ И РОЛЬ НЕФТЯНЫХ КОМПАНИЙ

46. Ранее Межправительственная группа обращала внимание Генеральной Ассамблеи на роль транснациональных корпораций в оказании помощи режиму апартеида в вопросах удовлетворения его энергетических потребностей. Несмотря на утверждения противоположного характера, Группа по-прежнему считает, что присутствие в Южной Африке транснациональных нефтяных корпораций содействует попыткам режима удовлетворить свои энергетические потребности. Что касается крупных нефтяных компаний, то компания "Шелл ойл" еще раз заявила о том, что не намерена уходить из Южной Африки, а "Бритиш петролеум", "Калтекс" и "Тотал" по-прежнему осуществляют свою деятельность в этой стране. Компания "Мобил ойл" приняла решение покинуть Южную Африку и распродала свои активы.

47. Еще одним важным вопросом, связанным с деятельностью нефтяных компаний, является отсутствие четко сформулированного запрета на использование их судов, включая суда, зафрахтованные другими компаниями, при поставках и отгрузке нефти и нефтепродуктов в Южную Африку. Межправительственная группа приветствовала бы принятие в этих целях более жестких мер как со стороны правительств, так и самих компаний.

48. Как сообщалось в предыдущем докладе за прошлый год 7/ 27 мая 1988 года Председатель Межправительственной группы направил Постоянному представителю Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций письмо в связи с участием ряда английских фирм в разработке газовых месторождений в прибрежных водах Южной Африки. Сообщалось, что две фирмы - "Крофорд энд Рассел интернешнл" (филиал инженерно-конструкторской фирмы Джона Брауна) и "Хамфриз энд Глазго" - осуществляют вербовку рабочих, ранее работавших в Северном море, для проведения работ в бухте Мосселбай. Кроме того, сообщалось, что "Бритиш Дэйви корпорейшн", а также фирмы "БОК", "Афрокс" и "НЕИ Африка" принимают участие в различных видах работ по этому проекту.

49. 23 августа 1989 года Постоянному представителю Соединенного Королевства Великобритании при Организации Объединенных Наций была направлена памятная записка. К моменту представления настоящего доклада ответа по данному вопросу не получено.

50. Как указывалось в предыдущем докладе 8/, 27 мая 1988 года Председатель Межправительственной группы направил также письма постоянным представителям Франции и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций, а 18 июня 1988 года - постоянным представителям Бельгии и Нидерландов в связи с участием французской компании "ФОРАМЕР", английской компании "Крофорд энд Рассел", английского банка "Хилл Сэмюель", бельгийской компании "Акерманс эн ван Харен Н.В." и голландской компании "Индустриэл ханделс комбинаций" в разработке газового месторождения Куду в Намибии. Хотя Межправительственная группа понимает, что Намибия стоит на пороге достижения независимости, она сочла, что постоянным представителям соответствующих стран следует направить памятные записки с целью получения информации об этих компаниях, которые, как утверждается, оказывают помощь режиму апартеида. В этой связи 23 августа 1989 года им были направлены памятные записки. Однако к моменту представления настоящего доклада ответов Группа не получила.

51. В течение отчетного периода Межправительственная группа получила информацию об участии нидерландской компании "Олсиз инжиниринг БВ" в осуществлении в Мосселбае проекта получения топлива из газа. Согласно этой информации, "Олсиз инжиниринг БВ" получила от южноафриканской государственной компании по разведке залежей нефти в южных районах "СОЕКОР", лимитед, право на прокладку с находящейся в море платформы на побережье Мосселбая двух 85-километровых трубопроводов. Эти трубопроводы будут использоваться для подачи газа из Мосселбая на завод по сжижению газа, который будет построен на побережье. Ориентировочная стоимость контракта составляет около 70 млн. гульденов, или около 32 млн. долл. США. В связи с этим 28 июля 1989 года исполняющая обязанности Председателя направила Постоянному представителю Нидерландов при Организации Объединенных Наций вербальную ноту. К моменту представления настоящего доклада ответа по данному вопросу Группа не получила.

## VII. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

### A. Выводы

52. Несмотря на позитивные и долгожданные изменения в Намибии по мере ее продвижения к независимости, в самой Южной Африке положение по-прежнему остается серьезным. Межправительственная группа считает, что положение в Южной Африке чревато опасностями вследствие политики апартеида, проводимой режимом, который по-прежнему угнетает черное большинство и лишает его основных прав человека, одновременно упорно продолжая политику дестабилизации по отношению к "прифронтовым" государствам. Сейчас, как никогда, важно, чтобы международное сообщество продолжало оказывать давление на режим в Южной Африке в целях ликвидации апартеида. В этой связи следует ужесточить санкции и расширить масштабы их применения, с тем чтобы ускорить в Южной Африке ликвидацию апартеида.

53. Эмбарго на поставки нефти по-прежнему считается самым эффективным средством, которое международное сообщество в состоянии использовать в целях содействия переменам в Южной Африке мирным путем. Нефть представляет собой единственный стратегический товар, в котором Южная Африка испытывает недостаток. Примерно 80 процентов ее потребностей в нефти покрываются за счет импорта. Нет сомнения в том, что эффективное осуществление эмбарго на поставки нефти в Южную Африку является наиболее приемлемой мерой. Его осуществление зависит от принудительных мер со стороны государств, занимающихся добычей, перевозкой и обработкой нефти, а также от координации этих мер путем активного участия Межправительственной группы и других соответствующих межправительственных и неправительственных организаций.

54. В целях обеспечения полной эффективности эмбарго на поставки нефти в Южную Африку Совету Безопасности следует рассмотреть вопрос о применении главы VII Устава Организации Объединенных Наций. Такая мера была бы дополнением к эмбарго на поставки оружия, введенного Советом Безопасности в его резолюции 418 (1977). Введя обязательное эмбарго на поставки нефти в Южную Африку, Совет мог бы содействовать урегулированию нынешнего кризиса в южной части Африки, который имеет серьезные последствия для международного мира и безопасности. Такая мера содействовала бы также государствам, которые занимаются экспортом, перевозкой и обработкой нефти и которые уже ввели эмбарго на поставки нефти или проводят в отношении Южной Африки аналогичную политику.

55. Помимо сделанной Совету Безопасности рекомендации ввести обязательное эмбарго на поставки нефти в Южную Африку, Межправительственная группа хотела бы подчеркнуть, что имеются возможности для сотрудничества региональных и других организаций, таких, как Африканская, Карибская и Тихоокеанская группа, Ассоциация стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Карибское сообщество, Совет Экономической Взаимопомощи (СЭВ), Европейское экономическое сообщество (ЕЭС), Совет сотрудничества стран Залива, Международная морская организация (ИМО), Лига арабских государств (ЛАГ), Движение неприсоединившихся стран, Организация африканского единства (ОАЕ), Организация американских государств, Организация арабских стран-экспортеров нефти (ОАПЕК), Организация Исламская конференция и Организация стран-экспортеров нефти (ОПЕК). Межправительственная группа была бы признательна, если бы от этих организаций поступили предложения относительно повышения действенности эмбарго на поставки нефти, а также относительно других форм сотрудничества между Группой и этими организациями.

56. Необходимо разработать положение, предусматривающее предъявление разгрузочных сертификатов и использование других методов в целях предотвращения уклонения от соблюдения эмбарго и обеспечения сотрудничества между правительствами и Межправительственной группой для более эффективного осуществления эмбарго на поставки нефти в Южную Африку.

57. Выражая признательность правительствам за политическую поддержку в вопросах эффективного осуществления эмбарго на поставки нефти в Южную Африку, Межправительственная группа настоятельно просит их обеспечить, чтобы пунктом конечного назначения их нефти и нефтепродуктов не была Южная Африка. Нарушителей эмбарго на поставки нефти следует подвергать наказанию и предавать гласности случаи вынесения обвинительного приговора в соответствии с национальным законодательством. В нынешних, а также будущих законоположениях, касающихся эмбарго на поставки нефти, должно быть четко определено, что нарушение эмбарго на поставки нефти Южной Африке является наказуемым преступлением согласно уголовным кодексам соответствующих стран. Такие законоположения должны быть доведены до сведения всех, кто прямо или косвенно участвует в торговле нефтью, а также до сведения широкой общественности. Помимо создания дополнительных факторов сдерживания для самих нарушителей, такие меры способствовали бы также созданию основы для различного рода действий третьих сторон.

58. Межправительственная группа полна решимости непрерывно повышать свои возможности для осуществления контроля. В этом отношении она полагается на сотрудничество, которое осуществляют с ней государства-члены, а также межправительственные и неправительственные организации. Она стремится к совершенствованию этих возможностей в целях более строгого соблюдения эмбарго на поставки нефти. По достоинству оценивая сотрудничество, которое осуществляет с ней большинство правительств, Межправительственная группа выражает сожаление в связи с тем, что ряд правительств не отвечает на ее запросы о расследовании случаев предполагаемых нарушений. Кроме того, Группа надеется, что государства будут сотрудничать с ней в ее усилиях по сбору информации о законодательных и других мерах, которые уже приняты, с целью координации направляемой правительствам помощи в осуществлении санкций, которые они ввели добровольно и независимо от других.

59. Необходимо, чтобы международное сообщество не только сотрудничало с Межправительственной группой в осуществлении эмбарго на поставки нефти, но и препятствовало доступу Южной Африки к технологии и материалам, использование которых позволяет ей ослабить эффективность эмбарго на поставки нефти.

60. В ходе расследования нарушений эмбарго на поставки нефти Межправительственная группа отметила преимущественно транснациональный характер такой торговли. Обычно нарушения касаются юрисдикции ряда различных государств, а зачастую - также внегосударственных коммерческих учреждений и коммерческих эксклавов. Ввиду такого положения нельзя надеяться на эффективность исключительно национальных мер, которые обычно осуществляются в области таможенного контроля и контроля за экспортом. Поэтому необходимо международное сотрудничество.

#### В. Рекомендации

61. Межправительственная группа вновь выражает свою уверенность в том, что обязательное эмбарго на поставки нефти в Южную Африку крайне необходимо для оказания помощи народу Южной Африки в его борьбе за ликвидацию апартеида, и в этой связи вновь рекомендует Генеральной Ассамблее просить Совет Безопасности

рассмотреть вопрос о применении главы VII Устава Организации Объединенных Наций с целью введения обязательного эмбарго на поставки и перевозки нефти и нефтепродуктов в Южную Африку.

62. Межправительственная группа рекомендует также, чтобы Генеральная Ассамблея до принятия Советом Безопасности решения предложила государствам принять в целях обеспечения более эффективного осуществления данного эмбарго следующие или аналогичные меры:

а) ускорить осуществление законодательных или аналогичных мер с целью введения эмбарго на поставки и перевозку нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, а также недопущения передачи финансовых ресурсов, оказания любой технической помощи и передачи других видов технологий Южной Африке в области энергетики, и в первую очередь в отраслях промышленности, занимающихся получением топливных продуктов из угля и газа, в области разведки и разработки углеводородных ресурсов и хранения нефти;

б) осуществлять сотрудничество с Межправительственной группой в деле расследования ею случаев поставки и перевозки нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, а также предоставления ей человеческих, финансовых ресурсов и технологии в области энергетики в целом;

в) укреплять их сотрудничество путем расширения взаимного обмена информацией в целях выявления и предупреждения случаев нарушения эмбарго на поставки нефти Южной Африке и принятия совместных мер в отношении нарушителей;

г) осуществлять широкое распространение информации среди учреждений и отдельных лиц в их странах о случаях нарушения эмбарго на поставки нефти Южной Африке, а также путях и методах предупреждения таких нарушений;

е) принять законы, четко определяющие, что перевозки нефти и нефтепродуктов в Южную Африку или оказание ей любой помощи, или же осуществление сотрудничества в этом отношении является наказуемым преступлением с точки зрения уголовного права страны, и предавать гласности случаи вынесения обвинительного приговора в соответствии с их национальными законами;

ф) осуществлять сотрудничество с региональными и местными правительственными и неправительственными организациями, которые принимают участие в осуществлении соответствующих мер, направленных на выявление случаев нарушения эмбарго на поставки нефти Южной Африке.

63. Межправительственная группа рекомендует Генеральной Ассамблее одобрить ее деятельность, включая контакты с правительствами, межправительственными и неправительственными организациями, с целью обеспечения эффективного соблюдения всех аспектов эмбарго на поставки нефти Южной Африке, а также в сотрудничестве с соответствующими органами Организации Объединенных Наций и другими организациями обеспечить более широкую гласность в данном вопросе.

64. Межправительственная группа рекомендует Генеральной Ассамблее настоятельно призвать правительства и организации к сотрудничеству с ней, а также выделить ей необходимые ресурсы для осуществления деятельности в области контроля и мероприятий по широкому освещению случаев нарушения эмбарго.



Примечания

- 1/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок третья сессия, Дополнение № 44 (А/43/44).
- 2/ Там же, приложение III, пункты 21 и 22.
- 3/ Там же, сорок вторая сессия, Дополнение № 45 (А/42/45), приложение I.
- 4/ Там же, приложение II; и там же, сорок третья сессия, Дополнение № 44 (А/43/44), приложение I.
- 5/ Там же, сорок вторая сессия, Дополнение № 45 (А/42/45), приложение III.
- 6/ Там же, сорок третья сессия, Дополнение № 44 (А/43/44), приложение III.
- 7/ Там же, Дополнение № 44 (А/43/44), пункты 16-18 и 22.
- 8/ Там же, пункт 23.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

А. Суды и компании, которые по имеющимся сведениям, участвовали в 1987 году в поставках нефти в Южную Африку а/

Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициар	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
"Актор" (Либерия)	"Актор мари тайм корп." (Либерия)	"Мосволд шипинг ко. А/С" (Норвегия) Б/	"Федерал моторшип корп." (Соединенные Штаты Америки)		терминал Фатех, Объединенные Арабские Эмираты (9 апреля; 15 мая и 30 ноября 1986 года)
"Берге энтерпрайз" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)	"Марубени" (Япония) "Бритиш петролеум" (Южная Африка)	Мина-эль-фахль, Оман (11 апреля 1986 года)
"Берге пионер" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)		Мина-эль-фахль, Оман (24 апреля 1985 года)
"Берге чиф" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. А/С" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. А/С" (Норвегия)	"Трансуорлд ойл" (Нидерланды)		Мина-эль-фахль, Оман (18 марта 1987 года)
"Берге принс" с/ (Либерия)	"Дженерал ор интернейшл корп." (Лихтенштейн)	"Дженерал ор интернейшл корп." (Лихтенштейн)	"Бергесен А/С" (Норвегия)		Ормуз, Исламская Республика Иран (10 марта 1987 года)
"Берге принс" с/ (Либерия)	"Дженерал ор интернейшл корп." (Норвегия/Лихтенштейн)	"Дженерал ор интернейшл корп." или "Бергесен А/С" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)		терминал Фатех, Объединенные Арабские Эмираты (17 декабря 1984 года)
"Берге брад" (Норвегия)	"Сиг. Бергесен Д.и. энд Ко." (Норвегия)	"Сиг. Бергесен Д.и. энд Ко." (Норвегия)	"Сиг. Бергесен Д.и. энд Ко." (Норвегия)		порт Суэц, Египет д/ (25 января 1985 года); порт Рас Мисала д/, Египет (26 января 1985 года)
					Хор Факкан, Объединенные Арабские Эмираты (20 июля 1985 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициар	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
"Элмина" (Греция)	"Марин индустриал транспортс, лтд" (Либерия)	Не имеется	"Тенамарис шипс менеджмент инк." (Греция)	"Марк Рич энд Ко. А.Г." (Швейцария); "Шелл" (Бруней); "Марубени" (Япония)	Сериа, Бруней-Даруссалам (26 августа 1986 года)
"Гавайан монарк" (Либерия)	"Ист Пасифик керриерс, инк." (Либерия)	"Тротон Пасифик керриерс, инк." (Соединенные Штаты Америки)	"Тротон Пасифик керриерс, инк." (Соединенные Штаты Америки)	"Марк Рич энд Ко. А.Г." (Швейцария); "Шелл" (Бруней); "Марубени" (Япония)	Бруней-Даруссалам (25 мая 1986 года)
"Джаре транспортер" (Либерия)	"Витти шиппинг, лтд." (Либерия)	"Валлем шипменеджмент, лтд." (Гонконг)	"Валлем шипменеджмент." (Гонконг)	"Марк Рич энд Ко. А.Г." (Швейцария); "Шелл" (Бруней); "Марубени" (Япония)	Бруней-Даруссалам (31 мая 1985 года)
"Дженник" (Норвегия)	"К/А А/С Норман тенкерс" (Норвегия)	"Клостерс редери А/С" (Норвегия)	"Норман интернэшл А/С" (Норвегия)	терминал фатех, Объединенные Арабские Эмираты (1 марта 1986 года);	
"Лоберхорн" (Либерия)	"Трейд венчерс, инк." (Либерия)	"Трейд энд транспорт, инк." (Греция)	"Брокеридж энд менеджмент корп." (Соединенные Штаты Америки)	"Марк Рич энд Ко. А.Г." (Швейцария); "Шелл" (Бруней); "Марубени" (Япония)	Бруней-Даруссалам (дата неизвестна); Сингапур Роудз, Сингапур (5 октября 1985 года)
"Либерейтор" (Греция)	"Нью Уорлд шиппинг корп." (Либерия)	"Стенакас шиппинг корп." (Соединенное Королевство)	"Диамантис Патерас, лтд." (Соединенное Королевство)	"Марк Рич энд Ко. А.Г." (Швейцария); "Шелл" (Бруней); "Марубени" (Япония)	Сериа, Бруней-Даруссалам (21 апреля 1985 года)
"Манхэгтен вайкаунт" (Сингапур)	"Лаго коммерс, лтд." (Либерия)	"Санко Кизен К.К." (Япония)	"Ферли энд Эгер А/С" (Норвегия)	Бруней-Даруссалам (сентябрь 1983 года)	

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициар	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
"Монемвазия" (Греция)	"Метрополитэн навигейшн корп." (Либерия)	"Метрополитэн шиппинг, лтд." (Греция)	"Метрополитэн шиппинг" (Греция)	"Марк Рич энд Ко. А.Г." (Швейцария); "Шелл" (Бруней); "Марубени" (Япония)	Бруней-Даруссалам (4 декабря 1985 года); Сингапур Роудз, Сингапур (9 декабря 1985 года)
"Моспойнт" (Норвегия)	"К/С А/С Мос-пойнт" (Норвегия)	"Мосволд редери А/С" (Норвегия)	"Мосволд редери А/С" (Норвегия)		Рас-Шухейр, Египет (14 января 1986 года)
"Нептун Пегасус" (Сингапур)	"Нептун ЕТА лайнз пте, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз" (Сингапур)	"Марк Рич энд Ко. А.Г." (Швейцария); "Шелл" (Бруней); "Марубени" (Япония)	порт Сериа, Бруней-Даруссалам (27 июля и 27 декабря 1985 года)
"Нептун отом" (Сингапур)	Неизвестен	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Марк Рич энд Ко. А.Г." (Швейцария); "Шелл" (Бруней); "Марубени" (Япония)	порт Сериа, Бруней-Даруссалам (26 сентября 1986 года); Сингапур Роудз, Сингапур (29 сентября 1986 года)
"Нептун Субару" (Сингапур)	Неизвестен	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Марк Рич энд Ко. А.Г." (Швейцария); "Шелл" (Бруней); "Марубени" (Япония)	Бруней-Даруссалам (10 июля 1986 года), Сингапур Роудз, Сингапур (12 июля 1986 года)
"Нептун паво" (Сингапур)	"Нептун ИОТА лайнз пте пти" (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз" (Сингапур)	"Марк Рич энд Ко. А.Г." (Швейцария); "Шелл" (Бруней); "Марубени" (Япония)	Сериа, Бруней-Даруссалам (8 мая 1985 года и 2 марта 1986 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициар	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
"Пэтриотик" (Греция)	"Мунсет шиппинг ко. СА" (Панама)	"Нереус шиппинг СА" (Греция)	"Нереус шиппинг СА" (Греция)		Джебел-Дханна, Объединенные Арабские Эмираты (12 апреля 1987 года)
"Таннасис М." (Мальта)	"Оушн Войс шиппинг, лтд." (Мальта)	Не имеется	"Тенамарис шипс менеджмент" (Греция)		Бруней-Даруссалам (январь-февраль 1983 года)
"Торсхольм" (Норвегия)	"Тор Далс Хвалф А/С-А/Д Орд энд Орнен" (Норвегия)	"Тор Дал А/С" (Норвегия)	"Тор Дал А/С" (Норвегия)		Джуайма, Саудовская Аравия (9 февраля 1987 года)

a/ Переписка в отношении этих случаев между Межправительственной группой и соответствующими правительствами содержится в докладе Межправительственной группы Генеральной Ассамблеи на ее сорок третьей сессии (Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок третья сессия, Дополнение № 44 (А/43/44)). Остальная переписка по поводу этих случаев, которая имела место после опубликования этого доклада, содержится в разделе В приложении к настоящему докладу.

b/ Межправительственная группа отметила тот факт, что случаи, перечисленные выше в отношении норвежских компаний, имели место до принятия Норвегией закона об экономическом бойкоте Южной Африки, который вступил в силу 20 июля 1987 года, после чего норвежским судам была запрещена перевозка нефти в Южную Африку и Намибию или ее вывоз из этих стран.

c/ См. раздел В, пункт 4 настоящего приложения.

d/ См. раздел В, пункт 1 настоящего приложения.

e/ См. пункт 7 настоящего доклада.

В. Переписка между правительствами и Межправительственной группой, касающаяся случаев, о которых сообщалось в 1987 году

1. 20 сентября 1988 года правительство Египта проинформировало Межправительственную группу о том, что дополнительное расследование указывает на то, что на судне "Берге принс" египетская сырая нефть не перевозилась. Межправительственная группа получила дополнительную информацию, в которой говорится о том, что египетская нефть на этом же судне не доставлялась в Южную Африку.

2. 31 октября 1988 года Постоянный представитель Объединенных Арабских Эмиратов в вербальной ноте, направленной в Организацию Объединенных Наций и касающейся якорной стоянки в порту Эль-Фуджайра, заявил, что "следует поставить в известность о том, что в Эль-Фуджайре нет не только никакого нефтяного порта, но и вообще какого-либо порта для загрузки и транспортировки нефти. В соответствии с этим в Эль-Фуджайре невозможно было никоим образом загрузить нефть". Межправительственная группа получила информацию, подтверждающую отсутствие каких-либо нефтяных сооружений в порту Эль-Фуджайра. Исходя из этого, прекращается рассмотрение предполагаемых случаев поставок нефти в Южную Африку через Эль-Фуджайру в качестве порта отгрузки и они исключены из приложения I, так как имеются достаточно убедительные доказательства, опровергающие утверждения о том, что указанные поставки нефти якобы были осуществлены в Южную Африку.

3. В своей вербальной ноте в адрес Организации Объединенных Наций Постоянный представитель Исламской Республики Иран 31 марта 1989 года приложил документы, касающиеся случаев с судами "Берге кинг" и "Берге принс". В этой ноте Группа уведомляется о том, что эти суда были разгружены в Роттердаме, Нидерланды, 25 июня 1985 года и в Сингапуре 30 марта 1986 года, соответственно. В связи с этим обвинения в поставках нефти в Южную Африку на судах "Берге принс" и "Берге кинг" в июне 1985 года и марте 1986 года были сняты и более не фигурируют в приложении I; были получены достаточные свидетельства, отвергающие предположения о том, что эти данные грузы с нефтью были доставлены в Южную Африку.

4. В вербальной ноте от 18 мая 1989 года, направленной Постоянному представительству Исламской Республики Иран при Организации Объединенных Наций Председатель заявил о том, что информация, полученная от правительства Княжества Лихтенштейн, подтверждает поставку нефти Южной Африке судами "Берге принс" и "Берге принсес" (предполагаемые поставки имели место в феврале 1985 года и марте 1987 года, соответственно). Председатель попросил довести до сведения правительства Ирана результаты расследования с целью принятия им надлежащих мер.

5. В своей вербальной ноте от 3 сентября 1989 года Постоянный представитель Исламской Республики Иран при Организации Объединенных Наций информировал Межправительственную группу о том, что:

"... заявление Временного Поверенного в делах Постоянного представительства Исламской Республики Иран при Организации Объединенных Наций от 13 апреля 1989 года по поводу слушаний по вопросу об эмбарго на поставки нефти режима апартеида по-прежнему отражает основополагающую позицию правительства Исламской Республики Иран, которое всегда поддерживало обязательные и всеобъемлющие санкции и принятую Генеральной Ассамблеей резолюция об эмбарго на поставки нефти Южной Африке".

6. В своей вербальной ноте от 30 июля 1989 года Постоянный представитель Норвегии при Организации Объединенных Наций отметил:

"Что касается случаев предполагаемых поставок нефти, о которых сообщалось Межправительственной группой в 1987 году, то можно отметить, что они имели место до вступления в силу закона Норвегии об экономическом бойкоте Южной Африки и Намибии. Поэтому эти деяния в соответствии с норвежскими законами не могут считаться наказуемыми. Как ранее уже был проинформирован Председатель Межправительственной группы, соответствующие норвежские судовладельцы были ознакомлены с материалами, касающимися случаев предполагаемых поставок нефти норвежскими танкерами в Южную Африку и Намибию.

В ноте Председателя Межправительственной группы от 18 мая 1989 года не содержится никакой информации о поставках нефти норвежскими танкерами после 20 июля 1987 года. Не получало правительство Норвегии также никакой подобной информации и из других источников. Поэтому Постоянный представитель Норвегии с удовлетворением заявляет о том, что закон Норвегии, запрещающий подобную деятельность, оказался эффективным. Вместе с тем в случае получения сообщений о каких-либо нарушениях все заявления будут тщательно расследованы и нарушители наказаны. Если это произойдет, то Председатель Межправительственной группы будет об этом проинформирован".

7. В своей вербальной ноте от 29 августа 1989 года Постоянный представитель Омана при Организации Объединенных Наций отметил:

"... неизменной политикой Омана являлось выполнение различных резолюций Лиги арабских государств и Организации Объединенных Наций, касающихся торговли с Южной Африкой. В соответствии с этим во всех контрактах Омана на продажу нефти имеется конкретное положение, ограничивающее круг портов назначения. Однако после отгрузки нефти трудно установить за пределами султаната конечный порт назначения груза в силу сложности структуры мировой торговли нефтью, частоты сделок и свободы, которая позволяет покупателям удовлетворить свои потребности на открытом рынке".

8. За рассматриваемый период Межправительственная группа провела сбор информации и расследования по 33 случаям, о которых было сообщено в 1987 году. После получения информации, относительно ряда случаев, рассмотрение материалов по трем из них было прекращено, а остальные 30 случаев приводятся в разделе А настоящего приложения.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

А. Суда и компании, которые, по имеющимся сведениям, участвовали в 1988 году в поставках нефти в Южную Африку а/

Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициар	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
"Акарита" (Либерия)	"Домнус шиппинг корп."	"Угланс редери А/С" (Норвегия) В/	"Угланс редери А/С" (Норвегия)		Сингапур (23 февраля 1986 года) С/
"Актор" (Либерия)	"Актор мари тайм корп."	"Мосволд шиппинг ко." (Норвегия)	"Федерал моторшип корпорейшн" (США)		остров Сирри, Иран С/ (21 июля 1985 года) терминал фатех, ОАЭ (9 сентября 1985 года)
"Берге чиф" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. энд компани/Ви-орнстад СИЕС" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. А/С" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. А/С" (Норвегия)		Персидский залив (июнь 1986 года) МИНА-эль-фахль, Оман д/ (28 июня 1986 года)
"Альмаре сеттима" е/ (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А." (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А." (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А." (Италия)		терминал фатех, ОАЭ (1 июля 1986 года) Джида, Саудовская Аравия ф/ (3 декабря 1985 года)
"Альмаре терца" е/ (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А." (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А." (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А." (Италия)	"Сумитомо" (Япония)	Саллом Во, Соединенное Королевство (10 марта 1986 года)
"Берге Принс" (Либерия)	"Дженерал ор ин-тернешнл корп. (Ликтенштейн) (Норвегия)	"Дженерал ор ин-тернешнл корп. и Бергесен Д.и. А/С"	"Бергесен Д.и. А/С" (Норвегия)		терминал фатех, ОАЭ (28 апреля 1986 года) терминал фатех, ОАЭ (28 апреля 1986 года) МИНА-эль-фахль, Оман (2 мая 1986 года) Персидский залив (17 июня 1986 года)



ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец-бенефициар	Управляющая компания	Другие участвую- щие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
"Кэптин Г.П. Ливанос" (Греция)	"Элькапитэн, инк." (Либерия)	"Г.П. Ливанос"/ "Каррас груп" к/о "Юниси" (Греция)	"Серес гелленик шиппинг энтерпрайз" (Греция)	"Трансуорлд ойл" (Индерлан- ды и Бермудские острова) "Марк Рич энд Ко. А.Г. (Швейцария)	Абу-эль-Бухуш, ОАЭ (дата неизвестна)  терминал Фатех, ОАЭ (30 сентября 1986 года)  Джебел-Дханна, ОАЭ (19 июля 1986 года)  остров Зурку, ОАЭ (20 июля 1986 года)  остров Дас, ОАЭ (22 июля 1986 года)
"Этник" (Греция)	"Мунлайт шиппинг ко. С.А." (Панама)	"С.М. Лемас энд Ко., лтд." (Соединенное Королевство)	"Нереус шиппинг С.А." (Греция)		Мина-эль-Фохль, Оман (12 мая 1986 года)  остров Халуль, Катар (дата неизвестна)  терминал Фатех, ОАЭ (28 июня 1986 года)
"Фридомшип Л." (Греция)	"Каролайн нав., инк." (Либерия)	"Г.П. Ливанос"/ "Каррас груп" для "Юниси" (Греция и Соединенное Королевство)	"Серес гелленик шиппинг энтерпрайз" (Греция)		терминал Фатех, ОАЭ (12 июля 1986 года)
"Френдшип Л." (Греция)	"Эльфонтана, инк." (Либерия)	"Г.П. Ливанос"/ "Каррас груп" для "Юниси" (Греция и Соединенное Королевство)	"Серес гелленик шиппинг энтерпрайз" (Греция)		терминал Фатех, ОАЭ (14 сентября 1986 года)
"Джейн Стоув (1)" (Норвегия)	"К/С Лорентзенс скибс А/С" (Норвегия)	"Лорентзенс ре- дери" (Норвегия)	"К/С Лорентзенс скибс А/С" (Норвегия)		терминал Фатех, ОАЭ (18 февраля 1986 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец-бенефициар	Управляющая компания	Другие участвую- щие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
"Дженник" (Норвегия)	"К/С А/С Норман тенкерс" (Норвегия)	"Перископус А/С" (Норвегия)	"Норман интернэшнл А/С" (Норвегия)		терминал Фатех, ОАЭ (21 мая 1986 года)
"Жос. Стоув (1)" (Панама)	"Патер Панама, лтд." (Панама)	Лорентзенс редери ко." (Норвегия)	"К/С Лорентзенс скибс А/С" (Норвегия)		терминал Фатех, ОАЭ (24 января 1986 года)
"Ликорне осеане" (Либерия)	"Лангросс кер- риерс, инк." (Либерия)	Компани женераль маритим э финан- сьер (Франция)	"Ситрамп (Соединен- ное Королевство), лтд." (Соединенное Королевство)		терминал Ормуз, Исламская Республика Иран (конец января 1987 года)
"Луизиана" (Багамские острова)	"Эгалите С.А." (Панама)	"хаджипатерас груп" к/о "Пенинсулар мар." (Греция/ Соединенное Королевство)	"Дориан (Геллас) С.А." (Греция)		остров Зурку, ОАЭ (28 октября 1986 года)
					терминал Фатех, ОАЭ (31 октября 1986 года)
					терминал Джуайма, Саудов- ская Аравия (11 февраля 1987 года)
					Джебел-Дханна, ОАЭ (13 июня 1987 года)
					терминал Фатех, ОАЭ (15 июня 1987 года)
					остров Зурку, ОАЭ (27 июля 1987 года)
					остров Дас, ОАЭ (31 июля 1987 года)
					остров Зурку, ОАЭ (августа 1987 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец-бенефициар	Управляющая компания	Другие участвую- щие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
"Мирафiori" (Либерия)	"Кестон шиппинг корп." (Либерия)	"Маримпекс" (Федеративная Республика Германия)	"Фернли энд Эгер А/С" (Норвегия)	"Джерман ойл ГМБХ" (Феде- ративная Республика Германия)	остров Сирри, Исламская Республика Иран (23 июня 1985 года)
"Рафис" (Либерия)	"Рафисо шиппинг корп." (Либерия)	"Маримпекс" (Федеративная Республика Германия) 9/	"Фернли энд Эгер А/С" (Норвегия)		остров Сирия, Исламская Республика Иран (23 августа 1985 года)
"Морнинг клауд" (Либерия)	"Сивиксен мари- тайм, инк." (Либерия)	"Рилаянс пасифик шиппинг, ЛТД." (Гонконг)	"Рилаянс пасифик шиппинг, ЛТД." (Гонконг)		Персидский залив (ноябрь 1985 года)
"Москлифф" (Норвегия)	"Мосволд шип- пинг ко. А/С" (Норвегия)	"Мосволд шиппинг ко. А/С" (Норвегия)	"Мосволд шиппинг ко. А/С" (Норвегия)		терминал Фатех, ОАЭ (конец августа 1986 года)
"Нептун Пегасус" (Сингапур)	"Нептун эта лайнз пте, ЛТД." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, ЛТД." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, ЛТД." (Сингапур)		Мина-эль-Фахль, Оман (9 октября 1985 года)
"Обо барон" (Багамские Острова)	"Б. энд Х шиппинг ассоушитс" VII Л.П." (США)	"Сигурд Херлоф- сон энд ко. А/С" (Норвегия)	"Сигурд Херлофсон энд ко. А/С" (Норвегия)		Персидский залив (во второй половине марта 1985 года)
					остров Сирри, Исламская Республика Иран (9 июня 1985 года)
					Сериа, Бруней-Даруссалам (7 ноября 1986 года)
					Умм-Саид, Катар (27 февраля 1987 года)
					Рас-Таннура, Саудовская Аравия (7 марта 1987 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец-бенефициар	Управляющая компания	Другие участвую- щие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
"Патристик" (Греция) года	"Монсет шиппинг ко., С.А." (Панама)	"С.М. Лемос энд Ко., лтд." (Соединенное Королевство)	"Нереус шиппинг С.А." (Греция)		якорная стоянка Хор- Фанкан, ОАЭ (14 марта 1987 года)  Персидский залив (в конце ноября 1986 года)
"Порт хокесбери" (Соединенное Королевство)	"Канадиен пасифик (Бермудские ост- рова), лтд." (Бер- мудские острова)		"Канадиен пасифик балтишп сервисиз, лтд." (Соединенное Королевство)		терминал Фатех, ОАЭ (31 декабря 1986 года)  остров Халуль, Катар (в начале января 1987 года)
"Торсага" (Норвегия)	"Тор Делс Хвалф. А/С-А/С Одд энд Орнен" (Норвегия)	"А/С Тор Дал" (Норвегия)	"А/С Тор Дал" (Норвегия)		Булен-Вей, Нидерланды Антильские острова (23 января 1985 года)
"Торскольм" (Норвегия)	"Тор Делс Хвалф. А/С-А/С Одд энд Орнен" (Норвегия)	"А/С Тор Дал" (Норвегия)	"А/С Тор Дал" (Норвегия)		терминал Джуайма, Саудовская Аравия (9 апреля 1985 года)  Мина-эль-фахль, Оман (в начале января 1985 года)
"Уорлд симфони" (Либерия)	"Чизуэлл шиппинг, лтд." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Марубени" (Япония) "Марк Рик энд Ко. А.Г." (Швейцария)	терминал Фатех, ОАЭ (7 июля 1985 года)  остров Зурку, ОАЭ (8 июля 1985 года)  остров Зурку, ОАЭ (26 сентября 1986 года)  остров Халуль, Катар (дата неизвестна)
					остров Зурку, ОАЭ (во второй половине февраля/ начале марта 1987 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ II (продолжение)

Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициар	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (дата выхода)
"Уорлд трус" (Либерия)	"Либериян хейвн транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	Рейд порта Сингапур (25 июня 1985 года)
"Уорлд реноун" (Либерия)	"Либериян джагуар транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Сигмойл" (Соединенное Королевство)	Персидский залив (11 мая 1987 года)
"Уорлд ксанеду" (Либерия)	"Либериян каридж транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		терминал Фатех, ОАЭ (24 октября 1986 года) Мина-эль-Фахль, Оман (27 октября 1986 года)
Суда, осуществлявшие поставки нефти из Африки в Намибию в 1985 и 1986 годах:					
"Бримангер" (Норвегия)	"А/С Вестфаль-Ларсен энд Ко." (Норвегия)	-	"Одфель-Вестфаль-Ларсен тенкерс А/С энд Ко." (Норвегия)		Уолфиш-Бей, Намибия (заходило в 1985 году)
"Челло Ди Салерно" (Италия)	"Д'Амико сочиета ди навигационе СИА"	-	-		Уолфиш-Бей, Намибия (сделало 7 заходов в 1985 году)
"Луминетта" (Соединенное Королевство)	"Кунард стившип Ко. Лтд" (Соединенное Королевство)	-	"Кунард шиппинг сервисиз, лтд." (Соединенное Королевство)		Уолфиш-Бей, Намибия (сделало 2 захода в 1985 году и 12 заходов в 1986 году)
"Ораджемонд" (Панама)	"Саус Эффрикан компани юникорн лайнз (пропрайтари), лтд."	-	-		

а/ Переписка в отношении этих случаев между Межправительственной группой и соответствующими правительствами содержится в докладе Межправительственной группы Генеральной Ассамблеи на ее сорок третьей сессии (Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок третья сессия, Дополнение № 44 (A/43/44)). Остальная переписка по поводу этих случаев, которая имела место после опубликования этого доклада, содержится в разделе В этого настоящего приложения.

(См. прод. сноска к приложению II на след. стр.)

b/ Межправительственная группа отметила тот факт, что случаи, перечисленные в отношении норвежских компаний, имели место до введения Норвегией в действие закона об экономическом бойкоте Южной Африки 20 июля 1987 года, после чего норвежским судам была запрещена перевозка нефти в Южную Африку и Намибию или ее вывоз из этих стран.

c/ См. пункт 7 настоящего доклада.

d/ См. приложение I, раздел В, пункт 7.

e/ См. раздел В, пункт 2 настоящего приложения.

f/ См. раздел В, пункт 3 настоящего приложения.

g/ См. раздел В, пункт 13 настоящего приложения.

В. Переписка между правительствами и Межправительственной группой, касающаяся случаев, о которых сообщалось в 1988 году

1. В своей вербальной ноте от 10 октября 1988 года Постоянный представитель Федеративной Республики Германии при Организации Объединенных Наций подтвердил, что зарегистрированные суда этой страны не принимали участия в поставках нефти Южной Африке. Однако в отношении рассматриваемых случаев не было представлено никакой конкретной информации.

2. 17 октября 1988 года Постоянный представитель Италии при Организации Объединенных Наций проинформировал Межправительственную группу о том, что руководство компании "Сочиета альмаре" приняло меры для включения во все контракты о поставках нефти положения, запрещающего заходы в порты Южной Африки.

3. Можно напомнить, что Постоянное представительство Саудовской Аравии ранее заявило о том, что это судно "Альмаре Сеттима" не перевозило ни сырую нефть, ни нефтепродукты. Однако в своей вербальной ноте от 18 мая 1989 года Председатель Межправительственной группы сообщил Постоянному представительству Саудовской Аравии о том, что Межправительственная группа получила информацию, дающую серьезные основания полагать, что в декабре 1988 года в Дурбан, Южная Африка, на судне "Альмаре Сеттима" была доставлена нефть, и далее просил также, чтобы эта информация была доведена до сведения правительства Саудовской Аравии с целью принятия им надлежащих мер.

4. Кроме того, Межправительственная группа в ноте попросила Постоянное представительство Саудовской Аравии представить информацию, а также соответствующие документы по поводу случаев со следующими судами: "Торскольм", "Луизиана", "Торсага", "Обо барон" и "Уорлд Бразилия".

5. В своей вербальной ноте от 18 октября 1988 года Постоянный представитель Багамских Островов сослался на предыдущую ноту, которая сопровождалась ответами на вопросник, а также заявлением с изложением позиции правительства Багамских островов по поводу политики и практики по отношению к правительству Южной Африки.

6. В ответ на вербальную ноту Межправительственной группы, в которой содержалась просьба о предоставлении информации, касающейся предполагаемых заходов в южноафриканские порты судна "Берге принс", 31 октября 1988 года управление иностранных дел Княжества Лихтенштейн проинформировало Группу о том, что суда, зарегистрированные под флагом Лихтенштейна, "действительно заходили в порты Южной Африки". Эти заходы были осуществлены "в соответствии с полномочиями, предоставляемыми чартерным соглашением о найме судна без экипажа".

7. В двух вербальных нотах от 9 ноября 1988 года Постоянный представитель Катара при Организации Объединенных Наций представил документы, которые свидетельствуют о том, что суда "Рафио" и "Берге энтерпрайз" разгрузили в Сингапуре 25 июня 1986 года и 27 апреля 1987 года, соответственно. В связи с этим рассмотрение материалов, касающихся этих случаев, считается завершенным. В связи с этим выдвигаемые обвинения в отношении случаев с судами "Рафио" и "Берге Энтерпрайз" в июне 1986 года и в апреле 1987 года были сняты и более не включаются в приложение II. Были получены достаточные свидетельства, отвергающие предположения о том, что данные грузы с нефтью, по всей вероятности, были доставлены в Южную Африку.

8. В своей вербальной ноте в адрес Межправительственной группы от 21 марта 1989 года Постоянный представитель Катара проинформировал о том, что в соответствии с традиционной политикой Катара, изложенной в декрете № 140, принятом в 1973 году, Катар объявил о разрыве всех экономических, торговых и культурных связей с Южной Африкой. Этому декрету предшествовал декрет № 130, принятый в 1973 году, запретивший экспорт катарской нефти в Южную Африку. Далее в ноте говорилось о том, что Катар строго выполняет все соответствующие резолюции Организации арабских стран-экспортеров нефти (ОАПЕК).

9. В своей вербальной ноте от 29 ноября 1988 года Постоянный представитель Канады при Организации Объединенных Наций отметил по поводу судна "Порт Хокесбери" компании "Канадиан пасифик, лтд", которое в январе 1985 года якобы осуществило поставки нефти Южной Африке, что судно "было зарегистрировано в Соединенном Королевстве и должно было бы действовать в соответствии с законами и политикой этой страны". Впоследствии это судно было продано иностранным филиалам компании "Канадиан пасифик, лтд".

10. В своей вербальной ноте от 24 января 1989 года Постоянный представитель Исламской Республики Иран представил документы, которые свидетельствуют о том, что суда "Филиппин Обо" и "Беатрис" доставили свой груз в Роттердам, Нидерланды, 23 мая 1985 года и Геную, Италия, 30 мая 1986 года, соответственно. Исходя из этого, рассмотрение материалов, касающихся этих случаев, считается завершенным. В связи с этим выдвигаемые обвинения в отношении поставок нефти в Южную Африку на судах "Филиппин Обо" и "Беатрис" в мае 1985 года и мае 1986 года были сняты и более не включаются в приложение II. Были получены достаточные свидетельства, отвергающие предположения о том, что данные грузы с нефтью, по всей вероятности, были доставлены в Южную Африку.

11. В своей вербальной ноте от 18 мая 1989 года Постоянному представителю Японии Председатель заявил о том, что информация, полученная Центром против апартеида, дает веские основания говорить о сопричастности японской компании "Сумитомо" в связи со случаем с судном "Альмаре терца", которое подозревается в осуществлении поставок нефти Южной Африке в марте 1986 года. Председатель также просил довести до сведения правительства Японии эту информацию с целью дальнейшего расследования этого дела и принятия соответствующих мер.

12. В своей вербальной ноте от 30 июля 1989 года Постоянный представитель Норвегии при Организации Объединенных Наций отметил:

"В ноте Председателя Межправительственной группы от 18 мая 1989 года не содержится никакой информации относительно использования норвежских судов для таких поставок в период после 20 июля 1987 года. Правительство Норвегии не получало такой информации и из других источников. Поэтому Постоянный представитель Норвегии с удовлетворением отмечает, что закон Норвегии, запрещающий такую деятельность, соблюдается эффективно. Тем не менее, если поступят сообщения о каких-либо нарушениях, по ним будет проведено расследование и нарушители будут привлечены к ответственности. Если это произойдет, Председатель Межправительственной группы будет поставлен в известность".

13. В своей вербальной ноте от 2 августа 1989 года Постоянный представитель Федеративной Республики Германии при Организации Объединенных Наций сообщил Межправительственной группе, что:



"... Федеративная Республика Германии не имеет возможности представить дополнительную информацию по поводу этого случая помимо того, что уже было сообщено в ее нотах за № 317/87 и 367/88 от 27 августа 1987 года и 10 октября 1988 года, соответственно.

Поскольку не было установлено, что отправка указанных грузов нефти была произведена из портов Федеративной Республике Германии или что их доставка была осуществлена на судах, плавающих под ее флагом, правительство Федеративной Республики Германии располагает весьма ограниченными возможностями для представления доказательств в подтверждение обвинений, выдвинутых против двух замешанных в этом деле компаний. Федеральное правительство сделало все возможное в данных обстоятельствах, для того чтобы разобраться в предъявленных обвинениях, и изложило результаты этого расследования в предыдущих нотах".

14. За рассматриваемый период Межправительственная группа провела расследование по 66 случаям, о которых было сообщено в 1988 году. После получения информации, касающейся ряда случаев, рассмотрение материалов по шести из них было прекращено, а остальные 60 случаев перечислены в разделе А настоящего доклада.

### ПРИЛОЖЕНИЕ III

#### Резюме случаев предполагаемых нарушений, о которых было сообщено в 1989 году

1. 26 июня, 3 июля и 28 июля 1989 года Межправительственная группа по контролю за поставками и перевозками нефти и нефтепродуктов в Южную Африку направила соответствующим постоянным представительствам и миссиям наблюдателей полученную информацию о 57 случаях предполагаемых нарушений эмбарго на поставки нефти Южной Африке.
2. Большинство случаев, о которых было сообщено в течение данного рассматриваемого периода, касалось судов, владельцем-бенефициарием которых является "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг), а управляющей компанией - "Уорлд-уайд эйдженси, лтд." (Гонконг).
3. Суда "Уорлд чемпион", "Уорлд виктори" и "Орфеум" были зарегистрированы под панамским флагом. Страны регистрации "Грэнд", "Кэпитол", "Стар черри", "Синетос", "Уорлд продиджи" и "Дагли" указываются ниже. Остальные суда были зарегистрированы под либерийским флагом.
4. Судно "Истерн промис" (случай № 89-001) прибыло на якорную стоянку в порт Эль-Фуджайра а/, Объединенные Арабские Эмираты, 3 ноября 1987 года и покинуло порт 13 ноября 1987 года. По утверждениям, до своего возвращения 15 декабря 1987 года на якорную стоянку в порт Эль-Фуджайра это судно в период с ноября по декабрь 1987 года доставило нефть в один из несколько южноафриканских портов.
5. Указанное судно (случай № 89-002) 12 декабря 1988 года прибыло на остров Зурку, Объединенные Арабские Эмираты, и 14 декабря 1988 года покинуло его. Согласно утверждениям, в период с декабря 1988 года по январь 1989 года оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.
6. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительствам Либерии, Объединенных Арабских Эмиратов и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Истерн промис".
7. Судно "Истерн стрент" (случай № 89-003), официальным владельцем которого является либерийская компания "Кэмбервуд компани лтд.", 15 августа 1988 года прибыло на остров Зурку, Объединенные Арабские Эмираты, и 17 августа 1988 года покинуло его. По утверждениям, в период с августа по сентябрь 1988 года оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов. Судно прибыло в порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, 25 сентября 1988 года. Владелец груза нефти была компания "Комит" Соединенного Королевства.
8. Указанное судно (случай № 89-004) покинуло порт Фатех, в тот же день оно прибыло на остров Зурку, Объединенные Арабские Эмираты, и оно покинуло его 28 сентября 1988 года. По утверждениям, до своего возвращения в порт Джуайма, Саудовская Аравия, 27 ноября 1988 года это судно в октябре 1988 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

9. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительствам Либерии, Объединенных Арабских Эмиратов и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Истерн стрент".
10. Судно "Уорлд амбассадор" (случай № 89-005), официальным владельцем которого является либерийская компания "Либериян уистерие транспортс, инк." прибыло в порт Суэц, Египет, 21 февраля 1988 года и покинуло его 22 февраля 1988 года. 25 февраля 1988 года оно прибыло в порт Джидда, Саудовская Аравия, а 26 февраля 1988 года покинуло его. По утверждениям, до своего возвращения в Джебель-Дханну, Объединенные Арабские Эмираты, 3 апреля 1988 года это судно в марте 1988 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.
11. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительствам Египта, Либерии, Саудовской Аравии и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд амбассадор".
12. Судно "Уорлд бермуда" (случай № 89-006), официальным владельцем которого является либерийская компания "Либериян улиссис транспортс, инк.", покинуло Палау Буком, Сингапур, 28 августа 1987 года и прибыло в Исламскую Республику Иран (дата неизвестна). По утверждениям, оно возвратилось в Рас-Таннуру, Саудовская Аравия, 1 ноября 1987 года и в период с сентября по октябрь 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.
13. Указанное судно (случай № 89-007) вышло из Рас-Таннуры 2 ноября 1987 года без указания пункта назначения. По утверждениям, до своего возвращения на якорную стоянку в порт Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, 13 декабря 1987 года оно в ноябре 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.
14. Указанное судно (случай № 89-008) покинуло якорную стоянку в порту Эль-Фуджайра в тот же день. По утверждениям, оно возвратилось в Бахрейн 15 января 1988 года и в период с декабря 1987 года по январь 1988 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов. Владелец груза нефти были компании "Рич" из Швейцарии и "Тигер Петролеум" из Соединенного Королевства.
15. Указанное судно (случай № 89-009) прибыло на якорную стоянку в порт Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, 16 апреля 1988 года и в тот же день покинуло его по рейсовому чартеру в неизвестном направлении. По утверждениям, оно возвратилось в порт Ормуз, Исламская Республика Иран, в середине мая 1988 года и в период с апреля по май 1988 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.
16. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительствам Исламской Республики Иран, Либерии, Объединенных Арабских Эмиратов, Сингапура и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций, а также миссии наблюдателя Швейцарии при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд бермуда".
17. Судно "Уорлд Бразилия" (случай № 89-010), официальным владельцем которого является либерийская компания "Либериян бизон транспорт, инк.", покинуло порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, 18 октября 1986 года и, по поступившим сообщениям, сделало остановку на остров Халуль, Катар, (дата неизвестна). По утверждениям, до своего возвращения на якорную стоянку в порт Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, 9 декабря 1986 года это судно в ноябре 1986 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

18. Указанное судно (случай № 89-011) покинуло порт Джуайма, Саудовская Аравия, 30 декабря 1986 года. По утверждениям, оно возвратилось на якорную стоянку в порт Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, 1 февраля 1987 года и в январе 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

19. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительствам Катара, Либерии, Объединенных Арабских Эмиратов, Саудовской Аравии и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд Бразилия".

20. Судно "Уорлд чемпион" (случай № 89-012) прибыло в порт Джуайма, Саудовская Аравия, 20 марта 1988 года и покинуло его 21 марта 1988 года. Оно прибыло в Рас-Таннуру, Саудовская Аравия, 23 марта 1988 года и покинуло этот порт 24 марта 1988 года без указания пункта своего назначения. Первое сообщение было 26 октября 1988 года, что оно сделало заход в Окинаву, Япония. В течение этого шестимесячного периода о месте пребывания этого судна не было известно, если не считать сообщения о его заходе на остров Харк, Исламская Республика Иран, без указания точной даты. В этот период оно вполне могло скрытно совершить до пяти рейсов с грузом нефти в Южную Африку.

21. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительствам Исламской Республики Иран, Панамы, Саудовской Аравии и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд чемпион".

22. Судно "Уорлд эминенс" (случай № 89-013), официальным владельцем которого является либерийская компания "Либериян титан транспортс, инк.", прибыло в порт Фос, Франция, 19 февраля 1986 года и покинуло его 26 февраля 1986 года с грузом нефти. После непродолжительной остановки в Гибралтаре оно проследовало через мыс Доброй Надежды в Персидский залив для того, чтобы принять на свой борт новый груз нефти. Взятая в Фосе нефть, по-видимому, была выгружена на отрезке его пути между Гибралтаром и островом Сирри, Исламская Республика Иран, куда оно прибыло 18 апреля 1986 года. По утверждениям, это судно в марте 1986 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

23. Указанное судно (случай № 89-014) прибыло в Персидский залив примерно 20 июля 1987 года и в этом же месяце покинуло его. По сообщениям, оно было зафрахтовано неизвестной компанией и 21 августа 1987 года отплыло из Персидского залива по рейсовому чартеру в западном направлении. Кроме того, по поступившим сведениям, оно было зафрахтовано еще одной компанией и 24 сентября 1987 года отплыло по рейсовому чартеру из Персидского залива в Японию. По утверждениям, в период с августа по октябрь 1987 года это судно два или три раза доставляло нефть в один или несколько южноафриканских портов. Судно возвратилось в Джебель-Дханну 26 ноября 1987 года.

24. Указанное судно (случай № 89-015) покинуло Джебель-Дханну, Объединенные Арабские Эмираты, 27 ноября 1987 года. Оно заходило на остров Дас и в порт Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, который оно покинуло 1 декабря 1987 года. Согласно утверждениям, до своего возвращения на якорную стоянку в порт Эль-Фуджайра 3 января 1988 года это судно в декабре 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

25. Указанное судно (случай № 89-016) 30 марта 1988 года прибыло в порт Мина-эль-Фахаль, Оман, и 2 апреля 1988 года покинуло его. Утверждают, что в апреле 1988 года оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов. Судно прибыло в Персидский залив в начале мая 1988 года.

26. Указанное судно (случай № 89-017), по утверждениям, в период с мая по июнь 1988 года вновь доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов, поскольку в судовом журнале не содержится никаких данных о его маршруте в течение примерно пяти недель после апреля 1988 года, когда это судно, по сообщениям, доставило нефть в Южную Африку и возвратилось в порт Джуайма, Саудовская Аравия, 16 июня 1988 года.

27. Указанное судно (случай № 89-018) 22 октября 1988 года покинуло Онсан, Корейская Республика. По утверждениям, в период с ноября по декабрь 1988 года оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов. Судно прибыло в порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, 3 января 1989 года.

28. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительствам Либерии, Объединенных Арабских Эмиратов, Омана, Соединенного Королевства и Франции при Организации Объединенных Наций, а также миссии наблюдателя Корейской Республики при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд эминенс".

29. Судно "Уорлд хитачи зосен" (случай № 89-019), официальным владельцем которого является либерийская компания "Солстис компани, лтд.", покинуло Рас-Гариб, Египет, и прибыло в терминал Зейт-Бэй, Египет, 19 июня 1988 года. По утверждениям, оно возвратилось на якорную стоянку в порт Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, 25 июля 1988 года и в июле 1988 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

30. Указанное судно (случай № 89-020) снялось с якоря в порту Эль-Фуджайра 25 июля 1988 года и прибыло в Умм-Саид, Объединенные Арабские Эмираты неустановленного числа. Оно покинуло Умм-Саид 30 июля 1988 года. По утверждениям, до своего возвращения на якорную стоянку в порт Эль-Фуджайра 16 сентября 1988 года оно в августе 1988 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

31. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительствам Египта, Либерии, Объединенных Арабских Эмиратов и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд хитачи зосен".

32. Судно "Уорлд ниссеки" (случай № 89-021) 19 января 1987 года покинуло без груза Европорт, взяв курс на Гибралтар. После того, как оно прошло Бриксем, Соединенное Королевство, в течение 65 дней о нем ничего не было известно. По утверждениям, оно могло заходить в один из портов отгрузки экспортной нефти в Западной Африке или Карибском море, а затем, до того как оно встало на якорь в порту Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, 26 марта 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

33. Указанное судно (случай № 89-022) прибыло в порт Джебель-Дханна, Объединенные Арабские Эмираты, 30 марта 1987 года и покинуло его 3 апреля 1987 года. Оно прибыло в порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, 4 апреля 1987 года и покинуло этот порт 5 апреля 1987 года. По утверждениям, оно возвратилось в порт Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, 30 мая 1987 года и в период с апреля по май 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

34. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным миссиям Либерии, Объединенных Арабских Эмиратов и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд ниссеки".

35. Судно "Уорлд прогресс" (случай № 89-023), официальным владельцем которого является либерийская компания "Либериян бегония транспортс, инк.", покинуло порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, 21 ноября 1986 года. По утверждениям, оно возвратилось в Джебель-Дханну, Объединенные Арабские Эмираты, 20 декабря 1986 года и в декабре 1986 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

36. Указанное судно (случай № 89-024) покинуло Джебель-Дханну 22 декабря 1986 года. Оно прибыло в порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, 23 декабря 1986 года и покинуло его 24 декабря 1986 года. 25 декабря 1986 года оно встало на якорь в порту Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, а 26 декабря 1986 года покинуло его. По утверждениям, оно прибыло на терминал острова Ормуз, Исламская Республика Иран, 28 января 1987 года и в январе 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

37. Указанное судно (случай № 89-025) прибыло в порт Джебель-Дханна, Объединенные Арабские Эмираты, 17 июня 1987 года и покинуло его 19 июня 1987 года. Оно прибыло на остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты, 19 июня 1987 года и покинуло этот остров 20 июня 1987 года. По утверждениям, до своего прибытия в Хор-Факкан, Объединенные Арабские Эмираты, неустановленного числа это судно в июле 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов. 31 июля 1987 года судно возвратилось в порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты.

38. Указанное судно (случай № 89-026) покинуло порт Фатех 1 августа 1987 года. Затем в течение 103 дней о нем ничего не было слышно, после чего оно вновь появилось в Джебель-Дханне, Объединенные Арабские Эмираты, 12 ноября 1987 года. По утверждениям, в течение этого периода оно заходило в Исламскую Республику Иран, однако дата захода не установлена. 1 августа 1987 года судно находилось в рейсовом чартере по доставке груза французской нефтяной компании "Тоталь". Сообщение об этом рейсовом чартере поступило 23 июля 1987 года. Судно должно было совершать рейсы с грузом по маршруту Объединенные Арабские Эмираты/Соединенное Королевство/континент/Средиземноморье. Никаких сообщений о заходе судна в какой-либо из этих пунктов назначения не поступило.

39. Указанное судно (случай № 89-027) прибыло в порт Джебель-Дханна, Объединенные Арабские Эмираты, 12 ноября 1987 года и покинуло его 14 ноября 1987 года. 15 ноября 1987 года оно прибыло в порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, а 17 ноября 1987 года покинуло его. По утверждениям, в период с ноября по декабрь 1987 года судно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов. 23 декабря 1987 года судно объявилось в Джебель-Али, Объединенные Арабские Эмираты.

40. Указанное судно (случай № 89-028) покинуло Рас-Шухейр, Египет, 26 мая 1988 года и прибыло в порт Зейт-Бэй, Египет, 27 мая 1988 года. 29 мая 1988 года оно покинуло его и 31 мая 1988 года прибыло в порт Джидда, Саудовская Аравия. Судно покинуло этот порт 1 июня 1988 года. По утверждениям, до своего возвращения в Рас-Шухейр, Египет, 19 июля 1988 года оно в июне 1988 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

41. Указанное судно (случай № 89-029) покинуло Рас-Шужейр, Египет, 21 июля 1988 года. В этот же день оно прибыло в порт Зейт-Бэй, Египет, который оно покинуло 23 июля 1988 года. По утверждениям, в августе 1988 года оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов, а в конце августа 1988 года проследовало в неустановленный пункт назначения.
42. Указанное судно (случай № 89-030) 23 июля 1988 года покинуло Красное море, направляясь, по-видимому, в Южную Африку, куда оно доставило нефть в августе 1988 года (см. пункт 41). По утверждениям, оно приняло на борт новый груз нефти для Южной Африки, который был доставлен туда в сентябре 1988 года. По сообщениям, оно прибыло в Сингапур в ноябре 1988 года из неизвестного порта.
43. Указанное судно (случай № 89-031) прибыло в порт Джебель-Джанна, Объединенные Арабские Эмираты, 19 ноября 1988 года и покинуло его 20 ноября 1988 года. 21 ноября 1988 года оно прибыло в порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, а 22 ноября 1988 года покинуло его, направляясь, по-видимому, в Сингапур. Никаких сообщений о заходе туда этого судна не поступило, и, по утверждениям, в декабре 1988 года оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов. Судно прибыло в порт Хамрия, Объединенные Арабские Эмираты, 19 декабря 1988 года.
44. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительствам Египта, Исламской Республики Иран, Либерии, Объединенных Арабских Эмиратов, Соединенного Королевства и Франции при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд прогресс".
45. Судно "Уорлд ринаун" (случай № 89-032), официальным владельцем которого является либерийская компания "Либериян ягуар транспортс, инк.", было зафрахтовано неизвестной компанией и 16 марта 1987 года отправилось в рейсовый чартер из порта Джуайма, Саудовская Аравия. По утверждениям, оно до своего возвращения в Персидский залив 7 мая 1987 года в апреле 1987 года доставило нефть в один или несколько африканских портов.
46. Указанное судно (случай № 89-033) в середине мая 1987 года, по сообщениям, покинуло Персидский залив по рейсовому чартеру. Утверждают, что оно возвратилось в порт Джуайма, Саудовская Аравия, 10 июля 1987 года и в период с мая по июнь 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.
47. Указанное судно (случай № 89-034) прибыло в порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, 17 января 1988 года и покинуло его 19 января 1988 года. 24 января 1988 года оно прибыло в порт Мина эль-Факаль, Оман, а 27 января 1988 года покинуло его, заявив в качестве порта назначения Сингапур. Никакого сообщения о заходе туда этого судна не поступило, и, как утверждают, в период с февраля по март 1988 года оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов. Судно прибыло в Могадишо, Сомали, 4 апреля 1988 года.
48. Указанное судно (случай № 89-035) прибыло в порт Рас-Шужейр, Египет, 24 апреля 1988 года и покинуло его 30 апреля 1988 года. В этот же день оно прибыло на терминал Зейт Бэй, Египет, а 4 мая 1988 года покинуло его. Оно прибыло в порт Рас-Гарип, Египет, 4 мая 1988 года и отбыло из этого порта 5 мая 1988 года с грузом сырой нефти, предположительно в Японию. Никаких сообщений о его прибытии туда не поступило, и, по-видимому, в мае 1988 года судно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов. Оно прибыло на терминал Ормуз, Исламская Республика Иран, в середине июня 1988 года.

49. 3 июля 1988 года Председатель направил постоянным представительством Египта, Либерии, Объединенных Арабских Эмиратов, Омана, Саудовской Аравии и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд ринаун".

50. Судно "Уорлд саммит" (случай № 89-036), официальным владельцем которого является либерийская компания "Либериян серенити транспортс, инк.", покинуло Бильбао, Испания, 25 марта 1987 года без четкого указания пункта своего назначения. Позднее, согласно сообщениям, судно с баластом проследовало курсом на Кейптаун, Южная Африка. Восемьдесят девять дней о нем ничего не было слышно, затем оно вновь появилось на терминале Ормуз, Исламская Республика Иран, где-то до 22 июня 1987 года. По утверждениям, оно сделало заход в один из портов отгрузки экспортной нефти в Западной Африке или Карибском море, а позднее доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

51. Указанное судно (случай № 89-037) проследовало через Суэцкий канал 2 сентября 1987 года. В середине сентября 1987 года оно прибыло в Персидский залив и покинуло его. Согласно утверждениям, в октябре 1987 года оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов. Судно прибыло в Исламскую Республику Иран и покинуло его (дата неизвестна), взяв курс на Улсан, Корейская Республика, куда оно прибыло 28 декабря 1987 года.

52. Указанное судно (случай № 89-038) прибыло на остров Ларек, Исламская Республика Иран, и покинуло его в конце сентября 1988 года. По утверждениям, до того, как оно возвратилось в Персидский залив в конце октября 1988 года, это судно в октябре 1988 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

53. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительством Исламской Республики Иран, Испании, Либерии и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд саммит".

54. Судно "Уорлд симфони" (случай № 89-039), официальным владельцем которого является либерийская компания "Чисвелл шиппинг, лтд.", покинуло остров Зурку, Объединенные Арабские Эмираты, 26 сентября 1986 года. 29 сентября 1986 года судно сделало остановку в порту Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, а 1 октября 1986 года покинуло его. Оно прибыло на остров Халуль, Катар, и, как утверждают, покинув Катар, в период с октября по ноябрь 1986 года судно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов. Позднее оно прибыло на терминал Ормуз, Исламская Республика Иран, (дата неизвестна). По сообщениям, нефтяная компания "Марубени", Япония, перепродала нефть "Марк рич энд компани, А.Г." (Швейцария), которая поставила нефть Южной Африке.

55. Указанное судно (случай № 89-040) покинуло остров Зурку, Объединенные Арабские Эмираты, 21 февраля 1987 года. Оно покинуло Персидский залив по рейсовому чартеру, заключенному с "Марк рич энд компани" (Швейцария). По утверждениям, оно возвратилось в Мина-Сауд, Кувейт, 12 мая 1987 года и в марте 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

56. Указанное судно (случай № 89-041), как утверждается, до своего возвращения в Мина-Сауд, 12 мая 1987 года в апреле 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов (см. пункт 55 выше).



57. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительством Исламской Республики Иран, Либерии, Катара, Объединенных Арабских Эмиратов, Соединенного Королевства и Японии при Организации Объединенных Наций, а также миссии наблюдателя Швейцарии при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд симфони".

58. Судно "Уорлд трут" (случай № 89-042), официальным владельцем которого является либерийская компания "Либериян хейвен транспортс, инк.", прибыло в порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, 6 июля 1987 года и покинуло его 7 июля 1987 года. По утверждениям оно возвратилось в порт Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, 8 августа 1987 года, и в июле 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

59. Указанное судно (случай № 89-043) снялось с рейда в Сингапуре, 19 сентября 1987 года, указав пунктом своего назначения порт Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты. По утверждениям оно возвратилось в порт Джуайма, Саудовская Аравия, 30 октября 1987 года и в период с сентября по октябрь 1987 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

60. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительством Либерии, Объединенных Арабских Эмиратов, Сингапура и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд трут".

61. Судно "Уорлд виктори" (случай № 89-044), официальным владельцем которого является панамская компания "Брайтнесс Ко. С.А.", покинул Хоувик, Виргинские острова (Соединенные Штаты Америки), 26 марта 1987 года, и 101 день о нем ничего не было слышно. 5 июля 1987 года оно объявилось в Рас-эль-Хафджи, Саудовская Аравия, отказавшись сообщить о предыдущем порте захода. По утверждениям, оно совершило заход в один из портов отгрузки экспортной нефти в Западной Африке или Карибском море, а затем доставило нефть в Южную Африку.

62. Указанное судно (случай № 89-045) покинуло Исламскую Республику Иран в августе 1987 года и, по-видимому, доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов в сентябре 1987 года. Оно прибыло на остров Халуль, Катар, в середине октября 1987 года.

63. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительством Исламской Республики Иран, ~~Панамы~~, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд виктори".

64. Судно "Уорлд Ксанаду" (случай № 89-046), официальным владельцем которого является либерийская компания "Либериян бегония транспортс, инк.", покинуло порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, 24 октября 1986 года. 26 октября 1986 года оно прибыло в порт Мина-эль-Фахаль, Оман, и на следующий день покинуло его. По утверждениям, оно возвратилось в Персидский залив 8 декабря 1986 года и в ноябре 1986 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

65. Указанное судно (случай № 89-047) покинуло Джебель-Джанну, Объединенные Арабские Эмираты, 7 декабря 1987 года. 10 декабря 1987 года оно прибыло в порт Фатех, Объединенные Арабские Эмираты, а 12 декабря 1987 года покинуло его. По утверждениям, до своего возвращения в порт Джуайма, Саудовская Аравия, 29 января 1988 года это судно в период с декабря 1987 года по январь 1988 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов. Владельцами груза нефти являлись компании "Рич" из Швейцарии и "Тигер Петролеум" из Соединенного Королевства.

66. Указанное судно (случай № 89-048) покинуло остров Зурку, Объединенные Арабские Эмираты, 24 октября 1988 года. В тот же день оно прибыло на остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты, а 26 октября 1988 года покинуло его. По утверждениям, оно возвратилось в порт Рас-Таннура, Саудовская Аравия, 31 декабря 1988 года и в период с ноября по декабрь 1988 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

67. 3 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительством Либерии, Объединенных Арабских Эмиратов, Омана и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций, а также миссии наблюдателя Швейцарии при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд Ксанаду".

68. Указанное судно (случай № 89-530), которое в настоящее время принадлежит компании "Либернан каурэдж транспортс, инк.", прибыло в порт Рас-Таннура, Саудовская Аравия, 31 декабря 1988 года и покинуло его 6 января 1989 года. По-видимому, до своего возвращения в порт Джебель-Дханна, Объединенные Арабские Эмираты, 24 мая 1989 года оно в период с января по май 1989 года доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов.

69. 28 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительством Либерии, Саудовской Аравии и Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд Ксанаду".

70. Судно "Орфеум" (случай № 89-523), которое в настоящее время зарегистрировано под панамским флагом и официальным владельцем которого является компания "Хилл оперейтинг корпорейшн", прибыло в порт Ангра-дус-Рейс, Бразилия, 26 января 1989 года и покинуло этот порт 2 февраля 1989 года. Возможно, оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов в период с февраля по март 1989 года. Оно прибыло в порт Джуайма, Саудовская Аравия, 9 апреля 1989 года.

71. 28 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительством Бразилии и Панамы при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Орфеум".

72. Судно "Грэнд" (случай № 89-524), которое в настоящее время зарегистрировано под флагом Соединенных Штатов и официальным владельцем которого является компания "ТТ грэнд", прибыло к морскому нефтяному терминалу Луизианы, Соединенные Штаты, 27 января 1989 года и затем покинуло его (дата неизвестна). Возможно, оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов в период с февраля по март 1989 года до прибытия 7 апреля 1989 года на якорную стоянку в порт Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты.

73. 28 июля 1989 года Председатель направил представительству Соединенных Штатов при Организации Объединенных Наций вербальную ноту по поводу судна "Грэнд".

74. Судно "Кэпитол" (случай № 89-525), в настоящее время зарегистрированное под флагом Багамских Островов и принадлежащее компании "ТТ кэпитол", прибыло в порт Джуайма, Саудовская Аравия, 26 декабря 1988 года и покинуло его 29 декабря 1988 года. Возможно, оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов в период с января по март 1989 года. Оно прибыло на якорную стоянку в порт Эль-Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты, 9 апреля 1989 года.

75. 28 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительством Багамских Островов и Саудовской Аравии при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Кэпитол".

76. Судно "Стар черри" (случай № 89-526), в настоящее время зарегистрированное под флагом Сингапура и принадлежащее компании "Палм стар лайнз", прибыло в порт Сериа, Бруней-Даруссалам, 1 октября 1988 года и покинуло его 2 октября 1988 года. Возможно, оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов до прибытия 28 октября 1988 года в порт Рас-Таннура, Саудовская Аравия.

77. 28 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительством Бруней-Даруссалама и Сингапура при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Стар черри".

78. Судно "Синетос" (случай № 89-527), в настоящее время зарегистрированное под флагом Греции и принадлежащее компании "Синетос шиппинг", прибыло в Сингапур 20 декабря 1988 года и покинуло его 22 декабря 1988 года. Возможно, оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов до прибытия 13 февраля 1989 года в порт Техас-Сити, Техас, Соединенные Штаты.

79. 28 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительством Греции и Сингапура при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Синетос".

80. Судно "Неверита" (случай № 89-528), владельцем которого в настоящее время является компания "Солена шиппинг", после прибытия в порт Рас-Таннура, Саудовская Аравия (дата неизвестна), покинуло его 9 января 1989 года. Возможно, оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов до прибытия 30 января 1989 года в порт Сериа, Бруней-Даруссалам.

81. 28 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительством Либерии и Саудовской Аравии при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Неверита".

82. Судно "Уорлд проидджи" (случай № 89-529), в настоящее время зарегистрированное под флагом Греции и принадлежащее компании "Бэллард шиппинг", покинуло порт Веллингтон, Новая Зеландия, 18 июня 1988 года. Даты прибытия в порт Умм-Саид, Катар, и отбытия из него неизвестны. Это судно, возможно, доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов до прибытия 13 августа 1988 года в порт Апапа/Лагос, Нигерия.

83. 28 июля 1989 года Председатель направил постоянным представительством Греции, Новой Зеландии и Катара при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Уорлд проидджи".

84. Судно "Дагли" (случай № 89-531) в настоящее время зарегистрировано под флагом Норвегии. Его владельцем является компания "Яспидеа шиппинг", и оно находится в распоряжении "ЯШП Шиппинг". Это судно покинуло Одессу, Союз Советских Социалистических Республик, (дата неизвестна) и прибыло в Стамбул, Турция, 23 сентября 1988 года. Это судно покинуло Черное море и затем проследовало Гибралтар 29 сентября 1988 года. По-видимому, оно доставило нефть в один или несколько южноафриканских портов в октябре 1988 года до прибытия 6 ноября 1988 года в порт Мина-эль-Фахаль, Оман.

85. 26 июня 1989 года Председатель направил постоянным представительством Норвегии и Союза Советских Социалистических Республик при Организации Объединенных Наций вербальные ноты по поводу судна "Дагли".

86. В вербальной ноте от 9 августа 1989 года Постоянный представитель Норвегии при Организации Объединенных Наций, касаясь случая с судном "Дагли", заявил:

"Согласно имеющейся в настоящее время информации это судно осуществляло доставку нефтепродуктов, а не сырой нефти. Согласно законодательству Норвегии, запрещается лишь поставка сырой нефти.

Проводимое в настоящее время соответствующими норвежскими властями расследование, о котором говорится в ноте Председателя, касается якобы имевшего место случая, когда название судна было незаконно закрыто брезентом.

Предположительно, капитан действовал в соответствии с просьбой портовых властей Кейптауна.

Расследование этого случая предполагается завершить к середине этого месяца".

87. В вербальной ноте от 10 августа 1989 года Постоянный представитель Союза Советских Социалистических Республик при Организации Объединенных Наций по поводу случая с судном "Дагли" заявил:

"В результате проверки компетентными советскими организациями установлено, что танкер "Дагли", плавающий под норвежским флагом, 21 сентября 1988 года имел заход в порт Одесса; принятый мазут был продан В/О "Союзнефтеэкспорт" греческой компании "Грик Петролеум Г. Мамидакис", коносамент предусматривал выгрузку груза в портах Италии.

После получения запроса Председателя Межправительственной группы от 26 июля 1989 года советские компетентные организации связались с указанной фирмой "Грик Петролеум Г. Мамидакис", которая информировала, что она перепродала груз фирме "Манпетроль" (Швейцария). В свою очередь эта фирма перепродала этот груз фирме "Фалкрест коммодитиз" (Соединенное Королевство). Затем груз был закуплен фирмой "Балтик чартеринг" (Швейцария).

Греческой фирме не удалось получить от своего покупателя "Манпетроль" документы, подтверждающие порт выгрузки, так как в начале 1989 года эта фирма прекратила свои операции.

Пользуясь случаем Постоянное представительство вновь хотело бы подчеркнуть, что во всех контрактах объединения с иностранцами имеется оговорка о запрете поставки советских нефтетоваров в ЮАР".

#### Примечания

а/ В порту Эль-Фуджайра отсутствуют какие-либо технические средства для налива нефти.

---

### كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

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

### 如何购取联合国出版物

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

### HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

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

### COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

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

### КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

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

### COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

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

---