



Assemblée générale Conseil de sécurité

Distr.
GENERALE

A/46/44
S/23126
9 octobre 1991
FRANCAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

ASSEMBLEE GENERALE
Quarante-sixième session

CONSEIL DE SECURITE
Quarante-sixième année

**RAPPORT DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL CHARGE DE SURVEILLER
LA FOURNITURE ET LA LIVRAISON DE PETROLE ET DE PRODUITS
PETROLIERS A L'AFRIQUE DU SUD***

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
LETTRE D'ENVOI		3
I. INTRODUCTION	1 - 10	4
II. EMBARGO PETROLIER CONTRE L'AFRIQUE DU SUD	11 - 20	6
III. ACTIVITES DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL	21 - 46	8
A. Cas de violations présumées de l'embargo pétrolier signalés entre 1987 et 1991	25 - 30	9
B. Etude des cas d'escales en Afrique du Sud signalés en 1990 et 1991	31 - 33	10

* Le présent document est une version ronéotypée du rapport du Groupe intergouvernemental chargé de surveiller la fourniture et la livraison de pétrole et de produits pétroliers à l'Afrique du Sud. Il paraîtra ultérieurement sous sa forme définitive en tant que Supplément No 44 aux Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-sixième session (A/46/44).

TABLE DES MATIERES (suite)

	Paragraphes	Page
C. Possibilité de falsification des pièces justificatives	34 - 40	11
D. Auditions relatives à l'état de l'embargo pétrolier	41 - 46	12
IV. LOI TYPE POUR L'APPLICATION EFFECTIVE DE L'EMBARGO PETROLIER CONTRE L'AFRIQUE DU SUD	47 - 61	13
V. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	62 - 68	16
A. Conclusions	62 - 67	16
B. Recommandations	68	17

ANNEXES

I. A. Navires et compagnies maritimes présumés avoir participé à la fourniture de pétrole à l'Afrique du Sud entre 1987 et 1990 ...	19
B. Correspondance échangée entre les gouvernements concernés et le Groupe intergouvernemental au sujet des cas de violations présumées signalés entre 1987 et 1990	31
II. Récapitulation des cas de violations présumées signalés en 1991 ...	33
III. Escales de pétroliers dans des ports sud-africains - cas signalés en 1990 et restant à éclaircir	48
IV. Escales de pétroliers dans des ports sud-africains - cas signalés en 1991 et restant à éclaircir	55

LETTRE D'ENVOI

Le 13 septembre 1991

Monsieur le Secrétaire général,

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint, conformément au paragraphe 6 de la résolution 45/176 F de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1990, le rapport du Groupe intergouvernemental chargé de surveiller la fourniture et la livraison de produits pétroliers à l'Afrique du Sud. Ce rapport a été adopté à l'unanimité le 13 septembre 1991.

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

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

Le Président du Groupe intergouvernemental
chargé de surveiller la fourniture et
la livraison de pétrole et de produits
pétroliers à l'Afrique du Sud

(Signé) Anthony B. NYAKYI

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

I. INTRODUCTION

1. Le Groupe intergouvernemental chargé de surveiller la fourniture et la livraison de produits pétroliers à l'Afrique du Sud a été créé par l'Assemblée générale aux termes de sa résolution 41/35 F en date du 10 novembre 1986. Depuis, l'Assemblée a toujours approuvé son action, la dernière fois aux termes de sa résolution 45/176 H en date du 19 décembre 1990. Depuis sa création, le Groupe intergouvernemental est composé des Etats Membres suivants : Algérie, Cuba, Indonésie, Koweït, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Ukraine et République-Unie de Tanzanie. Le Groupe intergouvernemental, à sa réunion du 22 mars 1991, a élu M. Anthony B. Nyakyi (République-Unie de Tanzanie) président, Mme Naheela Al-Mulla (Koweït) vice-présidente et M. Sverre Bergh-Johansen (Norvège) rapporteur, pour l'année en cours.

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

3. Depuis son rapport à la quarante-cinquième session 1/ de l'Assemblée générale, le Groupe intergouvernemental a poursuivi ses travaux dans la voie tracée les années précédentes. Il a examiné les informations reçues au sujet de violations présumées de l'embargo, ainsi que les cas d'escale en Afrique du Sud de navires pouvant transporter du pétrole et des produits pétroliers. Désireux de conclure son enquête sur des cas constatés par le passé, le Groupe intergouvernemental a adressé aux gouvernements en cause une ultime note relative à des affaires datant de 1987 à 1989, afin qu'ils aient l'occasion de présenter les résultats de leurs investigations. Ces cas sont recensés dans l'annexe II du rapport précédent du Groupe intergouvernemental.

4. Le Groupe intergouvernemental reste en contact avec les gouvernements et les organisations intergouvernementales et non gouvernementales pour toutes les questions qui relèvent de son mandat. Les contributions des groupes non gouvernementaux ont été particulièrement utiles aux travaux du Groupe. Le Groupe entretient d'étroites relations de coopération avec le Comité spécial contre l'apartheid, principal organe de l'Organisation des Nations Unies pour toutes les questions relatives à l'apartheid.

5. Le Groupe intergouvernemental a pris acte du rapport intérimaire du Comité spécial contre l'apartheid (A/AC.115/L.675) qui fait apparaître combien le régime sud-africain est incapable ou peu désireux de prendre des mesures impartiales et efficaces pour maîtriser la situation de violence qui a contribué à créer un climat de méfiance et d'agitation dans le pays. Dans ces circonstances, peu de progrès ont été faits ces dernières années pour instaurer un climat propice aux négociations en vue de l'adoption d'une constitution démocratique, et ce malgré l'abrogation des principaux textes législatifs relatifs à l'apartheid. L'apaisement des violences, la libération

de tous les prisonniers politiques et l'abrogation de l'appareil juridique répressif sont, parmi d'autres, considérés comme des préalables aux négociations de fond. La communauté internationale devrait encourager, par son influence et par son aide, le processus de négociations en vue d'une nouvelle constitution et veiller à ce qu'une société unie, non raciale et démocratique s'édifie au plus tôt en Afrique du Sud.

6. Le Groupe intergouvernemental a pour mission de veiller au respect de l'embargo sur la fourniture et la livraison de pétrole et de produits pétroliers à l'Afrique du Sud. Il continue par conséquent à assister les gouvernements à appliquer leurs mesures d'embargo, et d'autres restrictions. Il s'est aussi efforcé de sensibiliser l'opinion publique à cette question, de persuader les Etats Membres de prendre des mesures et/ou des dispositions législatives pour élargir l'embargo, et de les aider à resserrer les dispositifs existants. Etant donné que l'objet des sanctions en général, et de l'embargo pétrolier en particulier, est d'exercer des pressions sur l'Afrique du Sud pour qu'elle mette un terme à l'apartheid, et que les mesures d'interdiction frappant le pétrole et les produits pétroliers sont considérées comme un moyen de pression essentielle, le Groupe intergouvernemental estime que l'embargo pétrolier est d'une extrême importance. L'Assemblée générale a jugé l'année dernière qu'il devait être maintenu jusqu'à ce que des changements profonds et irréversibles interviennent en Afrique du Sud. Ces changements seront réels lorsque les Sud-Africains, sans distinction de couleur, de race ni d'origine ethnique, maîtriseront leur destin et exerceront librement leur volonté dans le cadre d'un système de gouvernement démocratique et non racial.

7. Souhaitant prendre l'avis d'experts et d'organisations non gouvernementales sur la question de l'embargo pétrolier et ses perspectives, le Groupe intergouvernemental a entendu le 15 août 1991 des universitaires et des représentants d'organisations non gouvernementales.

8. Le Groupe intergouvernemental a aussi recommandé que l'Assemblée générale soumette à tous les Etats, à sa quarante-cinquième session, le projet de loi type relatif à l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud. Après l'approbation de cette recommandation et l'adoption de la résolution 45/176 F par l'Assemblée générale, le Président du Groupe intergouvernemental a transmis aux gouvernements le projet de loi type et leur a demandé des informations sur les dispositions qu'ils avaient prises. La présentation de ce texte donne à espérer au Groupe intergouvernemental que les gouvernements prendront des mesures efficaces pour empêcher l'exportation de pétrole et de produits pétroliers de leur pays et/ou le transport de ces produits par des navires arborant leur pavillon ou affrétés ou exploités par des compagnies relevant de leur juridiction. La loi type prévoit des clauses pénales en cas de violation de l'embargo pétrolier.

9. Le Groupe intergouvernemental avait eu à connaître des violations présumées de l'embargo pétrolier, mais les affaires avaient finalement été classées faute de preuves. Cette année, il a reçu de nouveaux éléments d'information relatifs à d'éventuelles falsifications de documents déjà

déposés, ce qui a conduit à rouvrir certains dossiers. L'état d'avancement des travaux sur la question est indiqué à la section C du chapitre III du présent rapport.

10. Le présent rapport a été adopté par le Groupe intergouvernemental à sa 12e séance, le 13 décembre 1991.

II. EMBARGO PETROLIER CONTRE L'AFRIQUE DU SUD

11. En créant le Groupe intergouvernemental chargé de surveiller la fourniture et la livraison de pétrole et de produits pétroliers à l'Afrique du Sud par sa résolution 41/35 F du 10 novembre 1986, l'Assemblée générale a, pour la première fois dans l'histoire des Nations Unies, constitué un mécanisme chargé de contrôler l'application de sanctions facultatives, c'est-à-dire de surveiller les livraisons de pétrole à l'Afrique du Sud et de faire enquêter les gouvernements sur les ventes ou les livraisons de pétrole et de produits pétroliers. A quelques exceptions près, les Etats Membres ont répondu positivement aux demandes du Groupe intergouvernemental.

12. Si certains Etats Membres n'ont pas coopéré avec le Groupe intergouvernemental, ils n'en ont pas moins agi pour interrompre les livraisons de pétrole à l'Afrique du Sud; c'est le cas, par exemple, de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis d'Amérique. Les deux premiers l'ont fait en tant que membres de la Communauté européenne, et le dernier dans le cadre de la loi générale anti-apartheid des Etats-Unis (1986). L'embargo pétrolier a récemment été levé par les Etats-Unis, Israël et la Finlande.

13. Le Groupe intergouvernemental a pris acte de la déclaration des Ministres des affaires étrangères des pays nordiques sur la situation en Afrique du Sud, adoptée lors de leur réunion du 20 août 1991. Il y est dit que les ministres ont décidé de surveiller de près la situation en Afrique du Sud pour déterminer, le cas échéant, s'il est possible de lever les sanctions encore en vigueur dans les pays nordiques.

14. Le Groupe intergouvernemental a pris acte de la déclaration de la réunion du 29 juillet 1991 du Comité ad hoc sur l'Afrique australe de l'OUA qui a constaté que les sanctions avaient été une arme puissante, faisant partie intégrante de la stratégie de lutte contre l'apartheid. Ces sanctions avaient beaucoup contribué à élever le coût de l'apartheid et à contraindre le régime à accepter le principe des négociations. Moyen de pression efficace, elles devaient être maintenues pour amener le régime d'apartheid à la table de négociations et l'empêcher de revenir sur les changements en cours. Le Comité spécial de l'OUA a pas conséquent félicité les pays qui n'avaient pas encore levé les sanctions, et les a invités à les maintenir afin de continuer à faire pression sur le régime et d'assurer ainsi une modification de la Constitution. Il a également exhorté les pays qui avaient levé certaines sanctions à maintenir les autres et à utiliser leur influence sur le régime sud-africain pour l'inciter à accélérer le changement constitutionnel.

15. Le Groupe intergouvernemental a pris acte de la déclaration finale de la réunion du Comité des ministres des affaires étrangères du Commonwealth pour l'Afrique australe, tenue en février 1990, dont les auteurs ont jugé que la manière la plus efficace d'assurer l'élimination de l'apartheid était de maintenir les sanctions selon un régime modulé, c'est-à-dire en les assouplissant en fonction de l'adoption de mesures réelles et pratiques de démantèlement de l'apartheid. Le Comité des ministres des affaires étrangères du Commonwealth a arrêté a) que les mesures actuelles seraient maintenues jusqu'à ce que les obstacles aux négociations soient surmontés, et éliminés les piliers législatifs du système d'apartheid; b) que les sanctions commerciales et économiques ne seraient pas modifiées tant qu'on n'aurait pas vraiment avancé sur la voie de la réforme constitutionnelle, en convenant par exemple d'un processus de refonte de la Constitution; et c) que l'embargo sur les armes ne serait pas levé avant que ne soit fermement établie la nouvelle Afrique du Sud d'après l'apartheid.

16. En dépit des nombreuses protestations de la plupart des pays exportateurs de pétrole en faveur de l'embargo pétrolier, le pétrole et les produits pétroliers n'ont cessé d'affluer en Afrique du Sud, même si c'est à un prix élevé. Un certain nombre d'Etats ont adopté des mesures législatives interdisant les livraisons de pétrole à l'Afrique du Sud. Mais, à quelques exceptions près, la majorité des Etats transporteurs n'ont pas pris de mesures. Le World-Wide Shipping Group, qui a son siège à Hong-kong, reste l'un des principaux transporteurs de pétrole à destination de l'Afrique du Sud. Les annexes au présent rapport donnent une idée des sources possibles de pétrole ainsi que des compagnies de navigation qui ont approvisionné l'Afrique du Sud en pétrole.

17. Il semblerait que, depuis février 1990, des gouvernements, dont certains africains, qui avaient volontairement interdit les livraisons de pétrole et de produits pétroliers à l'Afrique du Sud, soient en train de reconsidérer leur décision. L'abrogation du Group Areas Act (loi sur les zones d'habitation) et du Land Act (loi sur la propriété des terres) et de l'amendement au Population Registration Act (loi sur la classification raciale de la population) ainsi que d'autres mesures prises par les autorités sud-africaines, ont servi de justifications à certains gouvernements et les ont incités à lever leur embargo volontaire. Mais jusqu'à présent, cette mesure n'a été officiellement annoncée que par les Etats-Unis, Israël et la Finlande. D'autre part, le Groupe intergouvernemental a pris note d'informations sur les pourparlers de plus en plus nombreux menés entre certains Etats africains producteurs de pétrole et de hauts fonctionnaires sud-africains et des représentants de sociétés pétrolières sur les modalités d'une éventuelle coopération dans la fourniture de pétrole à l'Afrique du Sud.

18. A la fin d'avril 1991, le Président de l'Afrique du Sud, M. De Klerk, a déclaré que les sanctions et les menaces de sanctions avaient contraint l'Afrique du Sud à investir une partie de son épargne dans des réserves stratégiques, et notamment dans le pétrole. Il a admis que cette mesure avait été une forme d'investissement très peu productif et donc préjudiciable à la croissance économique de l'Afrique du Sud et à la création d'emplois dans ce pays. En outre, il a été décidé officiellement de réduire ces réserves pour

2 milliards de rand. Ce sont évidemment les réalités économiques qui ont déclenché cette vente. L'embargo pétrolier a imposé des coûts massifs à l'économie de l'Afrique du Sud. L'Afrique du Sud aurait été contrainte de dépenser, au bas mot, entre 25 et 30 milliards de dollars des Etats-Unis ces 12 dernières années pour compenser les effets de l'embargo pétrolier. Cela a mis en évidence le coût élevé du maintien de l'apartheid.

19. La levée prématurée de l'embargo pétrolier serait préjudiciable au processus de paix en Afrique du Sud. Au début de septembre 1991, les négociations n'avaient pas encore commencé et aucun accord n'était intervenu sur les premières mesures à prendre sur la voie d'une nouvelle constitution. La communauté internationale est instamment priée de maintenir l'embargo pétrolier et de continuer ainsi à exercer des pressions efficaces sur l'Afrique du Sud, sur les plans économique et politique.

20. Le Groupe intergouvernemental déclare qu'il continuera à surveiller la fourniture et la livraison de pétrole et de produits pétroliers à l'Afrique du Sud tant qu'il n'aura pas de preuves convaincantes de transformations profondes et irréversibles, dans le sens de la Déclaration sur l'apartheid et ses conséquences destructrices en Afrique australe (résolution S-16/1 du 14 décembre 1989 de l'Assemblée générale), notamment de l'adoption d'une constitution non discriminatoire et démocratique.

III. ACTIVITES DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL

21. La majeure partie des activités du Groupe intergouvernemental consiste à recueillir des données sur les voyages de navires à destination de l'Afrique du Sud, qui laissent à penser qu'il y a bien eu livraison de pétrole ou de produits pétroliers à ce pays. Le Groupe sollicite auprès des gouvernements et des organisations non gouvernementales des informations sur les mouvements de navires qui ont pu violer l'embargo. Par souci de rigueur et de commodité, les données recueillies sur chaque voyage sont évaluées et classées sous un numéro de cas. Il est demandé aux gouvernements concernés de fournir des informations afin que le Groupe puisse décider s'il est justifié de réclamer un complément d'information. Une fois la réponse reçue, le Groupe intergouvernemental examine de près toutes les informations ainsi mises à sa disposition. Depuis 1987, le Groupe intergouvernemental a classé un certain nombre de cas de violations présumées, en se fondant sur les critères suivants : 1) si l'attestation de déchargement confirme que la livraison de pétrole a été effectuée dans des ports autres que ceux de l'Afrique du Sud; 2) s'il n'existe pas d'installations de chargement de pétrole dans le port concerné; et 3) s'il est certifié que le navire en question n'est pas équipé pour transporter du pétrole ou des produits pétroliers.

22. En 1989, un nouveau domaine d'enquête a été ajouté pour appuyer et accélérer la mise en oeuvre des mesures relatives à l'embargo pétrolier. Le Groupe intergouvernemental a commencé à recueillir des informations et à examiner celles dont il disposait sur les escales qui auraient permis de livrer du pétrole à l'Afrique du Sud, initiative qui est venue compléter les informations importantes données à ce sujet par des gouvernements et des organisations non gouvernementales.

23. En 1991, le Groupe intergouvernemental a organisé de nouveau des auditions sur l'état de l'embargo pétrolier. Il a également élargi le champ de son enquête en se renseignant sur la possibilité de falsification de documents.

24. On trouvera ci-après un résumé des diverses activités du Groupe.

A. Cas de violations présumées de l'embargo pétrolier
signalés entre 1987 et 1991

25. Le Groupe intergouvernemental a poursuivi l'examen des cas de violations présumées en prenant contact avec les gouvernements concernés afin de demander leur concours pour réunir des informations sur les cas qui les concernaient, le but étant en l'occurrence d'obtenir des précisions susceptibles de confirmer l'exactitude des renseignements fournis.

26. En 1991, le Groupe intergouvernemental a enquêté sur 77 cas de violations présumées qui se seraient produits essentiellement au cours des 12 derniers mois. Dans 74 cas, il s'agissait de pétroliers représentant une capacité totale de port en lourd de plus de 18 millions de tonnes, les trois autres cas étant ceux de transporteurs mixtes, représentant une capacité totale de port en lourd de plus de 300 000 tonnes. Dans la plupart des cas, les Etats mis en cause étaient des producteurs de pétrole.

27. Le 10 mai 1991, le Groupe a décidé d'adresser un rappel final aux gouvernements concernés, à propos de cas où il avait été signalé que des navires et des compagnies avaient fourni du pétrole à l'Afrique du Sud entre 1987 et 1989. Les informations concernant ces cas figurent à l'annexe II du rapport établi l'année dernière par le Groupe intergouvernemental. Depuis le précédent rapport, des réponses sur le fonds ont été reçues respectivement des missions de la République islamique d'Iran le 28 janvier 1991, de l'Italie le 1er juillet 1991, et de la République arabe d'Egypte le 10 juillet 1991. On trouvera un résumé des communications reçues des gouvernements de ces pays dans la section B de l'annexe I du présent rapport. En règle générale, les cas sont définitivement classés quand des éléments de preuve suffisants dont dispose le Groupe dissipent les allégations selon lesquelles les cargaisons de pétrole avaient été livrées à l'Afrique du Sud. Par conséquent, à la différence des autres cas, ces cas ne figurent plus dans les annexes du rapport du Groupe.

28. Le 30 avril 1991, le Groupe intergouvernemental a adressé des rappels aux gouvernements concernés à propos des cas signalés en 1990. Depuis le précédent rapport, des réponses sur le fond ont été reçues respectivement des missions de l'Espagne le 17 décembre 1990, du Qatar le 4 février 1991, de Chypre le 15 février 1991, de la Grèce le 27 août 1991 et de la République islamique d'Iran le 29 août 1991. On trouvera un résumé des communications reçues des gouvernements de ces pays dans la section B de l'annexe I du présent rapport. Les pièces reçues ont été examinées et les cas pour lesquels on disposait d'éléments de preuve suffisants pour dissiper les allégations selon lesquelles les cargaisons de pétrole en question avaient été

probablement livrées à l'Afrique du Sud ont été classés. Par conséquent, ces cas ne figurent plus à l'annexe I du présent rapport. Les autres cas, pour lesquels ces éléments de preuve n'avaient pas été fournis, figurent à l'annexe I de la section A du présent rapport, laquelle contient 230 cas.

29. Le 29 mai 1991, des notes verbales ont été adressées aux gouvernements concernés, les informant de 64 cas de violations présumées signalés en 1991 et leur demandant de vérifier la véracité des informations en question ou de fournir les pièces les démentant. Le 18 juillet 1991, des notes verbales ont été adressées aux gouvernements concernés à propos de 13 cas supplémentaires de violations présumées, ce qui a porté à 77 le nombre de cas de violations présumées signalés en 1991 et impliquant 38 navires. Des demandes d'information ont été adressées à 22 Etats Membres. Des réponses sur le fond ont été reçues respectivement des missions de Bahreïn le 10 juillet 1991 et de la République islamique d'Iran le 29 août 1991. On trouvera les résumés des cas Nos 91-026, 91-39 et 91-056 à l'annexe II du présent rapport. Les rappels nécessaires ont été adressés le 2 août 1991. Les détails des cas en question figurent à l'annexe II du présent rapport.

30. Certaines réponses ayant mentionné le mouillage de Fujairah dans le golfe Persique, comme étant le dernier port d'escale d'où les navires seraient partis à destination de l'Afrique du Sud ont été supprimées des rapports du Groupe, sur la base d'informations reçues du Gouvernement des Emirats arabes unis, précisant qu'il n'existait pas de port pétrolier ou d'autre port pour charger ou transporter le pétrole au mouillage de Fujairah. Toutefois, d'autres éléments d'enquête ont indiqué que les navires en question auraient pu quitter Fujairah pour se rendre dans un ou plusieurs pays exportateurs de pétrole non identifiés situés dans le golfe Persique, ou charger du pétrole transporté par de petits navires venant d'autres régions du Golfe. Une fois chargés, ces navires auraient navigué à destination de l'Afrique du Sud. Classer définitivement des cas au vu de ces arguments reviendrait à exclure la possibilité que les escales faites dans le golfe Persique par un navire n'aient pas été toutes signalées. Aussi le Groupe intergouvernemental a-t-il décidé de rouvrir trois dossiers concernant les navires Fidius, Rafio et Ethnic. Ces cas avaient été retirés des rapports du Groupe, du fait qu'avant la livraison présumée, le mouillage de Fujairah avait été le dernier port d'escale connu. A la lumière de ce qui précède, le Président du Groupe intergouvernemental a adressé aux gouvernements concernés des communications leur demandant si du pétrole avait été livré à l'Afrique du Sud. Les détails concernant ces trois cas figurent à l'annexe I de la section A du présent rapport.

B. Etude des cas d'escales en Afrique du Sud signalés en 1990 et 1991

31. En 1990, le Groupe intergouvernemental a adressé aux gouvernements concernés des demandes de renseignements sur un total de 246 cas d'escale effectuées au cours de l'année précédente, et a classé 39 cas après avoir reçu des gouvernements des informations dont il ressortait clairement qu'il ne pouvait y avoir eu livraison de pétrole ou de produits pétroliers. Durant

l'année 1991, le Groupe intergouvernemental a classé 48 autres cas après avoir reçu des informations des gouvernements. En 1991, il a recueilli des informations sur 227 autres voyages concernant 157 navires et dont la plupart avaient eu lieu pendant l'année civile 1990.

32. Comme l'année précédente, il s'agissait dans la majorité des cas de navires immatriculés dans ce que le Groupe intergouvernemental appelle de manière générale les "Etats transporteurs de pétrole". L'un de ces Etats a été prié de fournir des renseignements sur 54 cas, un deuxième sur 53 cas, et un troisième sur 43 cas. Douze cas ont été classés après que les gouvernements concernés ont fourni des éclaircissements. Dans 134 des cas restants, il s'agissait de pétroliers au sens strict du terme, dont la plupart transportaient normalement des produits pétroliers. La capacité totale de port en lourd de ces pétroliers était d'environ 3,5 millions de tonnes. L'étude des cas s'est étalée sur une période correspondant approximativement à 12 mois, ce qui permet d'établir des comparaisons intéressantes avec d'autres statistiques recueillies sur une base annuelle. Dans 188 des 215 cas restants, soit 82 % du tonnage, il s'agissait de navires battant pavillon d'Etats transporteurs de pétrole. Des 215 voyages signalés à ce propos, 97 avaient été effectués à destination de l'Afrique du Sud à partir de pays importateurs de pétrole et 47 de pays exportateurs de pétrole. Il y avait 79 cas de transporteurs mixtes, représentant une capacité totale de port en lourd inférieure à 12 millions de tonnes.

33. Le 29 avril 1991, le Président du Groupe intergouvernemental a adressé aux gouvernements de 48 Etats des notes verbales concernant ces cas. Le Groupe intergouvernemental a également adressé les rappels nécessaires le 2 août 1991. Les détails concernant les cas restants figurent à l'annexe IV du présent rapport.

C. Possibilité de falsification des pièces justificatives

34. Conformément à la pratique établie, le Groupe intergouvernemental a décidé, sur le vu des éléments de preuve communiqués, de ne pas examiner plus avant certains cas, qui ne figurent donc plus dans son rapport. Toutefois, le Groupe a reçu de nouvelles informations concernant certains cas qui avaient été antérieurement classés, selon lesquelles les cargaisons de pétrole n'auraient pas été livrées dans les ports indiqués dans les pièces justificatives. Selon les indications fournies au Groupe, un nouvel examen de ces cas se justifierait. Il ressort de ces indications que certains des documents communiqués aux gouvernements, notamment à des gouvernements d'Etats exportateurs de pétrole, puis au Groupe intergouvernemental, pourraient avoir été falsifiés.

35. Le Groupe intergouvernemental reconnaît que les nouvelles informations n'impliquent en aucune façon un jugement quant à l'auteur de la falsification. Si le fait de mettre à jour une falsification ne permet pas de déterminer laquelle des parties impliquées dans le transport s'est rendue coupable de cette falsification ni à quel moment du transport celle-ci a été commise, il autorise cependant à soupçonner la possibilité d'une livraison de pétrole à l'Afrique du Sud.

36. Répondant aux questions du Groupe intergouvernemental sur les cas où une falsification des pièces justificatives aurait pu se produire, un Etat a fait valoir qu'un certain nombre de ces cas ne concernaient pas des navires relevant de sa juridiction. Les autres livraisons présumées faisaient l'objet d'investigations de la part de l'Etat concerné, lequel a cependant indiqué que ces livraisons avaient été effectuées avant l'adoption de la législation nationale relative aux livraisons de pétrole à l'Afrique du Sud. Le Groupe intergouvernemental a pris note de cette réponse et s'efforce d'obtenir de plus amples renseignements.

37. Eu égard à la nécessité de renforcer les mécanismes de surveillance, notamment en ce qui concerne les certificats communiqués aux Etats exportateurs de pétrole par les acheteurs de pétrole, le Groupe intergouvernemental considère qu'un réexamen éventuel de certains cas se justifie.

38. Le Groupe intergouvernemental a reçu récemment de nouvelles informations concernant des cas qui avaient été classés antérieurement sur le vu d'attestations de déchargement indiquant que les navires en question avaient livré du pétrole dans des ports situés hors de l'Afrique du Sud. Il ressort de ces informations que les livraisons de pétrole n'ont en fait pas été effectuées dans les ports indiqués dans les pièces justificatives. En conséquence, le Groupe a décidé de réexaminer ces cas. Le 29 juillet 1991, il a envoyé des demandes de renseignements aux gouvernements intéressés en les priant de l'aider à trancher la question de l'authenticité des documents incriminés.

39. Le cas des navires énumérés ci-après va être réexaminé : Beatrice, Berge Enterprise, Berge King, Berge Prince, Biscaya, Ethnic, Evita, Fidius, Gentle Breeze, Philippine Obo 3 et Singa Star.

40. Le Groupe intergouvernemental sait gré de leur précieuse contribution aux organisations non gouvernementales, en particulier au Shipping Research Bureau ayant son siège à Amsterdam et à EMBARGO établi à Londres. Il salue également la persévérance d'un certain nombre d'Etats exportateurs de pétrole qui n'ont cessé d'exiger que les compagnies maritimes et les négociants en pétrole fournissent des attestations de déchargement.

D. Auditions relatives à l'état de l'embargo pétrolier

41. Le 15 août 1991, le Groupe intergouvernemental a tenu des auditions sur l'état de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud. Ces auditions avaient essentiellement pour but d'examiner l'état de l'embargo pétrolier et l'incidence de l'évolution enregistrée récemment en Afrique du Sud sur la position des gouvernements quant à cet embargo, d'encourager la coopération des gouvernements et de renforcer le respect international de l'embargo jusqu'à l'élimination complète de l'apartheid, d'étudier les moyens de renforcer la coopération entre le Groupe et les organisations intergouvernementales et non gouvernementales, et d'examiner à quel moment ou moyennant quelles conditions l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud pourrait être levé.

42. En ouvrant les auditions, le Président du Groupe intergouvernemental, S. E. M. Anthony B. Nyakyi (République-Unie de Tanzanie), a déclaré que l'expérience récente avait clairement démontré que la communauté internationale avait les moyens et la volonté politique d'imposer ses décisions. Une application stricte des sanctions, assortie d'une surveillance étroite, pouvait contribuer sensiblement à la réalisation des objectifs poursuivis. Le régime sud-africain avait été en mesure d'importer les quantités de pétrole et de produits pétroliers dont il avait besoin, mais il avait dû y mettre le prix. Il fallait espérer que les pays qui avaient levé les sanctions contre l'Afrique du Sud, après avoir pourtant souscrit à la Déclaration sur l'apartheid adoptée par l'Assemblée générale, reconsidéreraient leur position.

43. Le Président du Comité spécial, S. E. M. Ibrahim A. Gambari (Nigéria), a souligné que l'embargo pétrolier, qui continuait d'être un élément nécessaire de la pression à exercer sur Pretoria, devait être maintenu. Selon lui, la levée prématurée de certaines des sanctions par certains gouvernements avait nui au déroulement du processus pacifique en Afrique du Sud.

44. M. Godwin Mutale S. Mfula, parlant au nom du Président des Etats de première ligne, a fait valoir que le processus de changement amorcé en Afrique du Sud n'était pas encore irréversible et que le système d'apartheid continuait d'infliger à la majorité noire des souffrances et des injustices insupportables. Les sanctions, notamment l'embargo pétrolier, avaient beaucoup contribué au fil des années à préparer l'avènement de la situation que l'Afrique du Sud connaissait actuellement. Elles continuaient donc d'être nécessaires pour contraindre le régime à mettre un terme à l'apartheid.

45. Les personnes indiquées ci-après ont participé aux auditions : M. Solomon Gómez, Observateur de l'Organisation de l'unité africaine; soeur Betsy Clark, Présidente de la Philadelphia Area Coalition for Responsible Investment et membre du Conseil d'administration de l'Interfaith Center on Corporate Responsibility; M. Richard Hengeveld, Directeur du Shipping Research Bureau; M. Wellington Nyangoni, professeur à la Brandeis University, et M. Richard Lillich, professeur de droit à la Virginia University. On trouvera des extraits de leurs déclarations dans le No 18/91 de Notes et documents publié par le Centre contre l'apartheid.

46. Le Président du Groupe intergouvernemental a conclu en soulignant que les auditions avaient abouti à un consensus selon lequel l'embargo pétrolier ne devrait pas être levé aussi longtemps que des changements profonds et irréversibles n'auraient pas été effectués en Afrique du Sud, compte tenu que l'objectif poursuivi était l'adoption d'une constitution non raciale et démocratique.

IV. LOI TYPE POUR L'APPLICATION EFFECTIVE DE L'EMBARGO PETROLIER CONTRE L'AFRIQUE DU SUD

47. L'Assemblée générale a demandé à plusieurs reprises à tous les Etats d'adopter des mesures ou des dispositions législatives efficaces en vue d'élargir la portée de l'embargo pétrolier, afin d'assurer la cessation

complète de la fourniture et de la livraison de pétrole et de produits pétroliers à l'Afrique du Sud. Cette question fait l'objet de résolutions de l'Assemblée générale depuis 1975. Dans l'accomplissement de son mandat, le Groupe intergouvernemental a adressé à chaque Etat Membre et non membre un questionnaire où il demandait entre autres : "quelles sont les mesures que votre Gouvernement a prises dans les domaines législatif, technique et administratif, pour interdire aux sociétés pétrolières et compagnies de transport maritime, nationales ou étrangères, qui exercent des activités dans votre pays, de fournir ou de livrer du pétrole et des produits pétroliers à l'Afrique du Sud..." 2/.

48. Les réponses des gouvernements figurent dans les annexes aux rapports que le Groupe intergouvernemental a présentés à l'Assemblée générale à ses quarante-deuxième 3/ et quarante-troisième sessions 4/. A l'issue des auditions relatives à l'embargo tenues le 12 avril 1989, le Président du Groupe intergouvernemental a déclaré que tous les textes de lois, règlements et mesures seraient étudiés et serviraient à mettre au point une loi type qui serait soumise à l'examen des gouvernements. Cette loi type renforcerait l'embargo pétrolier en aidant les Etats Membres à resserrer les mailles du dispositif mis en place et en permettant un suivi et une surveillance plus efficaces de l'embargo. Le renforcement de l'embargo pétrolier contribuerait en outre à éliminer de façon pacifique et non violente l'apartheid en Afrique du Sud.

49. On se souviendra que le Groupe intergouvernemental a présenté le projet de loi type à l'Assemblée générale à sa quarante-cinquième session. Dans sa résolution 45/176 F, l'Assemblée générale a recommandé à l'attention des Etats le projet de loi type pour l'application effective de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud et les a invités à envisager d'inclure les principes généraux du projet dans leurs pratiques juridiques propres.

50. En application de la résolution 45/176 F de l'Assemblée générale, en date du 19 décembre 1990, le Groupe intergouvernemental a présenté, le 23 avril 1991, un exemplaire du projet de loi type à tous les Etats Membres, pour qu'ils envisagent d'en adopter les principes en les adaptant à leurs pratiques juridiques propres, et les a priés de l'informer des mesures prises à cet effet. Soucieux de faire mieux connaître au public l'embargo pétrolier, le Centre contre l'apartheid a publié le projet de loi type, ainsi que des déclarations des experts juridiques qui ont participé à sa rédaction (Centre contre l'apartheid, notes et documents No 10/91).

51. Le 16 mai 1991, le Gouvernement norvégien a répondu qu'il avait déjà fourni une documentation abondante concernant la législation norvégienne, susceptible de servir de base à la loi type relative à l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud. Cette documentation a été communiquée au Groupe intergouvernemental dans une note du 9 février 1990. Ainsi qu'il ressort de ces documents, la fourniture de pétrole et de produits pétroliers norvégiens, à l'Afrique du Sud et le transport de brut par des armateurs norvégiens à destination de l'Afrique du Sud sont, entre autres, interdits par la loi depuis 1987.

52. Le 24 mai 1991, le Gouvernement néo-zélandais a déclaré, dans une note verbale adressée au Groupe, qu'une action appropriée avait été déjà engagée en Nouvelle-Zélande pour imposer l'embargo pétrolier par des mesures diverses dont les détails ont déjà été communiqués au Secrétaire général, en réponse aux demandes d'information concernant l'application des résolutions pertinentes de l'Assemblée générale.

53. Le 5 juillet 1991, le Gouvernement des Emirats arabes unis a déclaré qu'il acceptait le projet de loi type.

54. Le 26 août 1991, le Gouvernement chinois a adressé au Groupe une note dans laquelle il déclarait qu'il appliquait rigoureusement la résolution de l'Assemblée générale relative à la politique d'apartheid de l'Afrique du Sud et qu'il avait cessé toute relation politique, économique, commerciale, scientifique ou militaire avec le Gouvernement de ce pays.

55. Le Gouvernement finlandais a déclaré, dans une note verbale datée du 28 août 1991, qu'il avait décidé de lever progressivement, à compter du 1er juillet 1991, les sanctions imposées aux échanges commerciaux avec l'Afrique du Sud. En conséquence, il ne lui semblait pas indiqué de faire des observations sur le projet de loi type.

56. Le Gouvernement de la République islamique d'Iran s'est référé, dans une note verbale datée du 30 août 1991, aux règles restrictives que la National Iranian Oil Company (compagnie pétrolière iranienne) applique dans ses contrats avec ses clients. Il a envoyé une copie de ces règles où sont spécifiées les restrictions concernant l'Afrique du Sud.

57. Le Représentant permanent de la Suède a déclaré dans une note verbale datée du 3 septembre 1991 et adressée au Président du Groupe que la Suède appréciait grandement le travail de mise au point d'un modèle de loi type relative à l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud effectué par le Groupe. Toutefois, tous les échanges commerciaux entre la Suède et l'Afrique du Sud sont déjà interdits par la loi (ordonnance sur l'interdiction des échanges avec l'Afrique du Sud et la Namibie 1987 : 477).

58. La Mission permanente du Danemark a fait savoir au Président du Groupe, dans une note verbale datée du 6 septembre 1991, que "tout échange et transport de pétrole et de produits pétroliers à destination et en provenance de l'Afrique du Sud sur des navires battant pavillon danois est interdit par la loi No 289 du 4 juin 1986, loi interdisant les échanges avec la République sud-africaine..."

59. Le 2 mai et le 15 août 1991, les Gouvernements de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et de l'Indonésie ont accusé réception de la note verbale envoyée par le Groupe intergouvernemental.

60. Le Groupe intergouvernemental apprécie à leur juste valeur les mesures prises par plusieurs gouvernements, mais note qu'il a reçu à ce jour moins de réponses qu'il n'espérait. Aussi, le Président du Groupe a-t-il envoyé le 14 août 1991 des notes de rappel à tous les Etats qui n'avaient pas répondu à sa note du 23 avril 1991.

61. Le Groupe demande de nouveau instamment à tous les Etats qui ne l'ont pas encore fait d'adopter des dispositions législatives et des mesures analogues visant à faire appliquer avec succès l'embargo pétrolier et de faciliter la coordination entre gouvernements du contrôle et de l'application de l'embargo.

V. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

A. Conclusions

62. Depuis que le Groupe intergouvernemental a soumis l'année dernière son rapport à l'Assemblée générale, des événements importants - et parfois positifs - ont eu lieu en Afrique du Sud. Toutefois, la violence persiste et on n'a guère enregistré de progrès dans la libération des prisonniers politiques et dans l'instauration d'un climat propice à des négociations; la situation s'est récemment encore aggravée lorsqu'on a appris que les autorités sud-africaines finançaient secrètement certaines organisations. Au début de septembre 1991, personne ne pouvait dire quand commenceraient les négociations sur la nouvelle constitution.

63. Le Groupe intergouvernemental, prenant en considération les faits exposés ci-dessus et se fondant sur les principes énoncés dans la Déclaration sur l'apartheid et ses conséquences destructrices en Afrique australe que l'Assemblée générale a adoptée par consensus en décembre 1989, tient à souligner que l'apartheid ne sera éliminé que lorsqu'une nouvelle constitution sera en place et qu'il est indispensable pour parvenir à cette fin de maintenir la pression sur l'Afrique du Sud, pression dont l'embargo pétrolier est un des aspects les plus importants.

64. En conséquence, le Groupe intergouvernemental estime qu'il n'est pas opportun de lever l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud. On pourra envisager de le faire lorsqu'il apparaîtra clairement que des changements profonds et irréversibles se sont produits en Afrique du Sud, en ayant présents à l'esprit les objectifs de la Déclaration sur l'apartheid.

65. Dans ce contexte, le Groupe souligne à nouveau l'importance du projet de loi type pour l'application effective de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud et de toute autre mesure garantissant une application stricte de l'embargo.

66. Le Groupe intergouvernemental est convaincu que les gouvernements des Etats où les navires concernés sont immatriculés seraient à même de contribuer de manière décisive aux enquêtes sur les cas de violations présumées de l'embargo et d'escales en Afrique du Sud, et par conséquent, d'aider le Groupe dans les efforts qu'il déploie pour resserrer l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud. Le Groupe intergouvernemental, après avoir consacré plus de deux ans à enquêter sur des cas d'escales en Afrique du Sud, a considéré que ces enquêtes sont un des aspects fondamentaux de la tâche qui lui incombe, car elles permettent d'aider les gouvernements à appliquer leurs politiques visant à faire cesser la fourniture de pétrole et de produits pétroliers à l'Afrique du Sud en supprimant une des principales lacunes de l'embargo. Tout navire

pouvant transporter du pétrole qui a fait escale dans un port sud-africain doit faire l'objet d'une enquête pour déterminer s'il y a eu ou non violation de l'embargo pétrolier. Le Groupe intergouvernemental demande donc une fois de plus aux gouvernements de réagir rapidement et de façon positive en lui fournissant des renseignements sur ces cas.

67. Dans la mesure où la communauté internationale est concernée, le moyen le plus efficace d'appliquer l'embargo pétrolier serait, de l'avis du Groupe intergouvernemental, que le Conseil de sécurité impose un embargo obligatoire en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies.

3. Recommandations

68. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe intergouvernemental recommande à l'Assemblée générale d'envisager les mesures ci-après :

a) En attendant la preuve évidente de changements profonds et irréversibles en Afrique du Sud, et compte tenu des objectifs de la Déclaration sur l'apartheid, engager les Etats à maintenir et à appliquer les mesures existantes interdisant la fourniture et la livraison de pétrole et de produits pétroliers à l'Afrique du Sud et à appliquer rigoureusement l'embargo pétrolier ou des mesures comparables interdisant la fourniture et la livraison de pétrole et de produits pétroliers à l'Afrique du Sud;

b) Recommander à nouveau à l'attention des Etats le projet de loi type et leur recommander de s'efforcer de veiller à l'application efficace de l'embargo pétrolier en adoptant les principes généraux de la loi type et en les adaptant à leurs pratiques juridiques propres;

c) Prier à nouveau tous les Etats de coopérer pleinement avec le Groupe intergouvernemental, en particulier pour les enquêtes sur les violations présumées de l'embargo pétrolier ou sur les escales de navires pouvant transporter du pétrole ou des produits pétroliers, y compris, si besoin est, en éliminant les obstacles juridiques entravant cette coopération;

d) Engager tous les gouvernements à faire en sorte que les navires pouvant transporter du pétrole ou des produits pétroliers qui font partie de leur flotte ou qui appartiennent à des sociétés ou des particuliers relevant de leur juridiction, ou sont gérés par eux, ne servent pas à violer l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud;

e) Approuver les activités du Groupe intergouvernemental telles qu'elles sont exposées dans le présent rapport et doter le Groupe des ressources nécessaires pour qu'il puisse s'acquitter de son programme de travail.

Notes

1/ Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-cinquième session, Supplément No 43 (A/45/43).

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

3/ Ibid., annexe II.

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

ANNEXE I

A. Navires et compagnies maritimes présumés avoir participé à la fourniture de pétrole à l'Afrique du Sud entre 1987 et 1993

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Gérant	Autres compagnies en cause	Port/port de départ (date d'appareillage)
1987	<u>Actor</u> (Libéria)	Actor Maritime Corp. (Libéria)	Ascevoid Shipping Co. (Norvège)	Federal Motorship Corp. (Etats-Unis d'Amérique)		Terminal de Fateh (Emirate arabe uni) (9 avril, 15 mai et 10 novembre 1986)
	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Mine al Fahal (Oman) (11 avril 1986)
1988	<u>Actor</u> (Libéria)	Actor Maritime Corp. (Libéria)	Ascevoid Shipping Co. (Norvège)	Federal Motorship Corp.		Ile de Sirri (République islamique d'Iran) (21 juillet 1988)
	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Terminal de Fateh, (Emirate arabe uni) (9 septembre 1988)
	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Golfe Persique (juin 1988)
1988	<u>Ahasita</u> (Libéria)	Dominus Shipping Corp.	Uplands Rederi A/S (Norvège)	Uplands Rederi A/S (Norvège)		Singapour (21 février 1988)
90-060	<u>Alki</u> (Chypre)	Presia Navigation Co. Ltd. (Chypre)	Seasland Shipping Management (Autriche)	Seasland Shipping Management (Autriche)	African Middle East Petroleum (Monaco, Suisse)	Terminal de Zeir Bay (Egypte) (17 novembre 1989)
90-061	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Ile de Zorku (Emirate arabe uni) (20 juin 1988)
90-062	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Terminal de Fateh (Emirate arabe uni) (8 septembre 1988)
90-063	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Ile de Uma (Emirate arabe uni) (17 décembre 1988)
90-077	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Terminal de Fateh (Emirate arabe uni) (2 mai 1989)
90-078	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Ile de Zorku (Emirate arabe uni) (4 août 1989)
90-079	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Mine al Fahal (Oman) (13 septembre 1989)
1988	<u>Almare Sottina</u> (Italie)	Almare di Navigazione SpA (Italie)	Almare di Navigazione SpA (Italie)	Almare di Navigazione SpA (Italie)		Djedda (Arabie saoudite) (3 décembre 1988)
1988	<u>Almare Tessa</u> (Italie)	Almare di Navigazione SpA (Italie)	Almare di Navigazione SpA (Italie)	Almare di Navigazione SpA (Italie)	Sumitomo (Japon)	Sullom Voe (Royaume-Uni) (10 mars 1988)
90-059	<u>Ambia Pair</u> (Bahamas)	Ambia Pair Inc. (Bahamas)	Lief Hoegh and Co. A/S (Norvège)	Lief Hoegh and Co. A/S (Norvège)		Agiol Theodoroi (Grèce) (date inconnue) Suez (Egypte) (3 octobre 1989)
90-041	<u>ARVIO</u> (Libéria)	Auro Shipping Co. (Libéria)	Marimpex (Allemagne)	Alpha Tankershipper- Betellignungs- Gesellschaft (Suisse)	Marimpex (Allemagne)	Terminal d'Ormuz (République islamique d'Iran) (30 décembre 1987)
90-042	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Port non identifié (République islamique d'Iran) (27 mars 1988)
90-043	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Terminal d'Ormuz (République islamique d'Iran) (27 mars 1988)
1988	<u>Battica</u> (Philippines)	Monet Shipping Corp. (Libéria)	Uplands Rederi A/S (Norvège)	Uplands Rederi A/S (Norvège)		Yemen (16 mai 1988)
1987	<u>Berge Bred</u>	Sig. Bergesen d.y. and Co. (Norvège)	Sig. Bergesen d.y. and Co. (Norvège)	Sig. Bergesen d.y. and Co. (Norvège)		Khor Fakkan, (Emirate arabe uni) (20 juillet 1985)
1987	<u>Berge Chief</u> (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)	Transworld Oil (Paye-Bas)		Mine al Fahal (Oman) (18 mars 1987)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Gérant	Autres compagnies en cause	Port, ports de départ (date d'appareillage)
1988	<u>Berge Chief</u> (Norvège)	Bergesen d.y. A/S Co., Blornated CIES (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)		Mina al Fahal (Oman) (28 juin 1988) Terminal de Fater (Emirats arabes unis) (1er juillet 1988)
1987	<u>Berge Enterprise</u> (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Marubeni (Japon) British Petroleum (Afrique du Sud)	Mina al Fahal (Oman) (25 mai 1987)
1987	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		- <u>Id.</u> -	Marubeni (Japon)	Ile de Das (Emirats arabes unis) (11 avril 1987)
1987	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		- <u>Id.</u> -		Mina al Fahal (Oman) (25 mai 1987)
1987	<u>Berge King</u> (Norvège)	Sig. Bergesen D.Y. & Co. (Norvège)	Sig. Bergesen D.Y. & Co. (Norvège)	Sig. Bergesen D.Y. & Co. (Norvège)	Marimpex (Allemagne)	Ruepoort Rotterdam (Pays-Bas) (7 juillet 1987)
1987	<u>Berge Pioneer</u> (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)		Mina al Fahal (Oman) (24 avril 1987)
1987	<u>Berge Prince</u> (Libéria)	General Ore International Corp. (Norvège/Lichtenstein)	General Ore International Corp. ou Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)		Terminal de Fater (Emirats arabes unis) (17 décembre 1984) Port de Ras Misalla (Egypte) (26 janvier 1985)
1987	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Port de Suez (Egypte) (25 janvier 1985)
1987	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Terminal de Fater (Emirats arabes unis) (17 décembre 1984)
1987	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Ras Misalla (Egypte) (26 janvier 1985)
1987	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Terminal de Fater (Emirats arabes unis) (14 mars 1986)
1987	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Norouz (République islamique d'Iran) (1er avril 1987)
1988	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Terminal de Fater (Emirats arabes unis) (28 avril 1986) Mina Al Fahal (Oman) (2 mai 1986) Golfe Persique (17 juin 1986) Terminal de Fater (Emirats arabes unis) (10 septembre 1986)
1988	<u>Biscaya</u> (Royaume-Uni)	Antarctic, Ltd. (Gibraltar)	Groupe John Fredriksen c/o Lancaster M. (Royaume-Uni/Norvège)	Marine Management A/S (Norvège)	Marimpex (Allemagne)	Bahrein (4 mai 1986)
90-076	<u>Boni</u> (Chypre)	Sasashien Marine Ltd. (Chypre)	Groupe Themariss (Grèce)	Themariss (Ship Management) (Grèce)		Port non identifié (République islamique d'Iran) (11 février 1988)
90-055	<u>Brail</u> (Norvège)	R/S A/S Bill Brail (Norvège)	L. Gill-Johannessen A/S (Norvège)	Bulkhandling (Norvège)	Fobil (Kenya) et Marc Rich and Co. AG (Suisse)	Nairobi (Kenya) (29 janvier 1989)
1988	<u>Brimmer</u> (Norvège)	A/S Westfal-Larsen and Co. (Norvège)		Odjell-Westfal-Larsen Tankers A/S and Co. (Norvège)		Malvis Bay (Mauricie) (rescale en 1985)
90-080	<u>Brittany</u> (Panama)	Pine Shipping Co. S.A. (Panama)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)	African Middle East Petroleum (Monaco, Suisse)	Terminal de Zeit Bay (Egypte) (10 décembre 1988)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Gérant	Autres compagnies en cause	Port/Port de départ (date d'appareillage)
90-001	<u>Cali</u> (Libéria)	Danetron Co. Ltd. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Terminal de Fater (Emirate arabes unis) (15 juillet 1988)
90-002	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Terminal de Fater (Emirate arabes unis) (13 juin 1989)
90-003	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Ile de Zorku (Emirate arabes unis) (5 mai 1989)
1988	<u>Captain G.P. Livorno</u> (Grèce)	Elcapitaine Inc. (Libéria)	G.P. Livorno/Ceres Group c/o Unisa (Grèce)	Ceres Hellenic Shipping Enterprise (Grèce)	Transworld Oil (Pays-Bas et Bermudes) Nero Rich and Co. AG (Suisse)	Jebel Ghannir (Emirate arabes unis) (19 juillet 1988) Ile de Zorku (Emirate arabes unis) (20 juillet 1988) Ile de Oms (Emirate arabes unis) (22 juillet 1988)
90-019	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	Volero Refining Co. (State-Unis)	Terminal de Fater (Emirate arabes unis) (22 avril 1988)
90-040	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	African Middle East Petroleum (Monaco, Suisse)	Djedda (Arabie saoudite) (2 janvier 1989)
90-038	<u>Champion</u> (Libéria)	Oceanides Shipping Corp (Libéria)	Groupe Ravano (Monaco)	Société d'études et de gestion (Monaco)		Der ee-Shiam (République-Unie de Tanzanie) (8 janvier 1988)
1988	<u>Cielo di Salerno</u> (Italie)	D'Amico Società di Navigazione SpA				Malvin Bay (Namibie) (7 octobre 1985)
89-331	<u>Dagli</u> (Norvège)	Jaspeda Shipping		JFF Shipping	Baltic Chartering Union (Suisse)	Odesa (Union soviétique) (21 septembre 1989)
90-034	<u>Dorian</u> (Nigéria)	Dorian Navigation Corp. (Libéria)	Marimex (Allemagne)	Pearley and Sper A/S (Norvège)	Marimex (Allemagne)	Mouillage de Fujairah (Golfe Persique) (6 avril 1987)
90-035	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Mouillage de Fujairah (Golfe Persique) (7 décembre 1987)
90-036	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Mouillage de Fujairah (Golfe Persique) (9 janvier 1988)
90-037	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Mouillage de Fujairah (Golfe Persique) (27 septembre 1988)
89-001	<u>Eastern Promise</u> (Libéria)		World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Mouillage de Fujairah (Golfe Persique) (13 novembre 1987)
89-002	- <u>Id.</u> -		- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Ile de Zorku (Golfe Persique) (14 décembre 1988)
89-003	<u>Eastern Strang</u> (Libéria)		World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Ile de Zorku (Golfe Persique) (17 août 1988)
89-004	- <u>Id.</u> -		- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Terminal de Fater, Ile de Zorku (Emirate arabes unis) (28 septembre 1988)
1987	<u>Elimia</u> (Grèce)	Marine Industrial Transports Ltd. (Libéria)		Themaria Ship Management Inc. (Grèce)	Nero Rich and Co. AG (Suisse) Shell (Brunei Darussalam) Marubeni (Japon)	Seria (Brunei Darussalam) (24 août 1988)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Gérant	Autres compagnies en cause	Port de destination (date d'arrivée)
1988	<u>Brahm</u> (Grèce)	Nocnlight Shipping Company S.A. (Panama)	C. N. Lemis & Company Ltd. (Royaume-Uni)	Marous Shipping S.A. (Grèce)		Mira al Fatah (Oman) (12 mars 1988) Ile de Malé (Maldives) (25 juin 1988) Terminal de Fatah (Emirats arabes unis) (28 juin 1988)
1988	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Mouillage de Pujairah (Oulte Perougue) (17 novembre 1988)
90-006	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Mira al Fatah (Oman) (19 mars 1988)
90-007	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Terminal de Fatah (Emirats arabes unis) (21 juin 1988)
90-008	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Ile de Zuhur (Emirats arabes unis) (24 juillet 1988)
90-009	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Terminal de Fatah (Emirats arabes unis) (21 août 1988)
90-010	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Marc Rich and Co. AG (Suisse)	Ile de Halul (Qatar) (date inconnue)
90-011	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Ile de Zuhur (Emirats arabes unis) (7 mars 1989)
1987	<u>Evita</u> (Norvège)	Uglands Rederi A/S (Norvège)	Uglands Rederi A/S (Norvège)	Uglands Rederi A/S (Norvège)		Ras Tanura (Arabie saoudite) (20 mars 1985)
90-004	<u>Paroship L.</u> (Grèce)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce)	Groupe G. P. Livanos/Carras (Royaume-Uni, Grèce)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce)		Ile de Kharg (République islamique d'Iran) (16 octobre 1986)
905	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Ras Tanura (Arabie saoudite) (16 octobre 1987)
90-011	<u>Fellowship L.</u> (Libéria)	Elgrandiosa Inc. (Libéria)	Groupe G. P. Livanos/Carras (Royaume-Uni, Grèce)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce)		Port non identifié (République islamique d'Iran) (26 juillet 1987)
90-012	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Ile de Qas (Emirats arabes unis) (2 septembre 1987)
90-013	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Port non identifié (République islamique d'Iran) (15 avril 1987)
1987	<u>Fidius</u> (Royaume-Uni)		Canadian Pacific (Bermudes) Ltd. (Bermudes)	Canadian Pacific Bulkship Services Ltd.		Mouillage de Pujairah (Oulte Perougue) (8 mars 1987)
1988	- <u>id.</u> -	Will Reef Shipping Ltd. (Royaume-Uni)	- <u>id.</u> -	Barter Ship Management (Hong-kong)		République islamique d'Iran (fin juin 1987)
90-028	<u>Fortuneship L.</u> (Libéria)	Elregina Inc. (Libéria)	Groupe G. P. Livanos/Carras (Royaume-Uni)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce)		Port non identifié (Qatar) (15 avril 1987)
90-029	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Port non identifié (République islamique d'Iran) (15 mai 1987)
90-030	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Yam Said (Qatar) (17 juin 1987)
1988	<u>Freedomship L.</u> (Grèce)	Caroline Rev. Inc. (Libéria)	Groupe G. P. Livanos/Carras c/o Unisea (Grèce et Royaume-Uni)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce)		Terminal de Fatah (Emirats arabes unis) (12 juillet 1988)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Gérant	Autres compagnies en cause	Port/ports de départ (date d'appareillage)
90-022	<u>Freedomship L.</u> (Libéria)	Elfontana Inc. (Libéria)	- id. -	- id. -	Marc Rich & Co. AG (Suisse)	Ras Tanura (Arabie saoudite) (10 octobre 1988)
90-024	<u>Friendship L.</u> (Libéria)	Elfontana Inc. (Libéria)	Groupe G. P. Livanos/ Carrias (Royaume-Uni, Grèce)	Ceres Maritime Shipping Enterprises (Grèce)		Mina al Fahal (Oman) (4 janvier 1989)
90-025	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal d'Ormuz (République islamique d'Iran) (28 mars 1988)
90-026	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Port non identifié (République islamique d'Iran) (15 avril 1988)
1988	<u>Gentle Breeze</u> (Royaume-Uni)	Gentle Breeze Ltd. (Hong-kong)	Compagnie inconnue c/o Wallen Shipman Ltd. (Hong-kong)	Wallen Shipmanagement Ltd. (Hong-kong)		Mina Saud (Koweït) (21 février 1988)
99-524	<u>Grand</u> (Etats-Unis)	TF Grand (Etats-Unis)				Louisiana Offshore Oil Port (Etats-Unis) (après 27 janvier 1989)
89-078	<u>Cyprien</u> (Chypre)	Marros Shipping Co. Ltd. (Chypre)	Thalassic Steamship Agency Inc. (Grèce)	Thalassic Steamship Agency Inc. (Grèce)		Mouillage de Fujairah (golfe Persique) (8 septembre 1988)
90-085	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Amsterdam (Pays-Bas) (15 juin 1989)
90-086	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Las Palmas (Espagne) (5 janvier 1990)
1987	<u>Marillian Monarch</u> (Libéria)	East Pacific Carriers Inc. (Libéria)	Groton Pacific Carriers Inc. (Etats-Unis)	Groton Pacific Carriers (Etats-Unis)	Marc Rich and Co. AG (Suisse) Shell (Brunéi Darussalam) Marubeni (Japon)	Brunéi Darussalam (25 mai 1988)
90-086	<u>Moegh Foss</u> (Bahamas)	Lief Moegh and Co. A/S (Norvège)		Lief Moegh and Co. A/S (Norvège)	Marc Rich and Co. AG (Suisse)	Amsterdam (Pays-Bas) (10 novembre 1989)
90-087	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Constanza (Roumanie) (12 septembre 1989) Suez (Egypte) (19 septembre 1989)
90-085	<u>Moegh Fountain</u> (Bahamas)	Lief Moegh and Co. A/S (Norvège)		Lief Moegh and Co. A/S (Norvège)	Inter-Mediterranean Petroleum (Royaume-Uni)	Amsterdam (Pays-Bas) (6 septembre 1989)
1987	<u>Jahre Transporter</u> (Libéria)	Beatty Shipping Ltd. (Libéria)	Wallen Shipmanagement Ltd. (Hong-kong)	Wallen Shipmanagement (Hong-kong)	Marc Rich and Co. AG (Suisse) Shell (Brunéi Darussalam) Marubeni (Japon)	Brunéi Darussalam (31 mai 1988)
1988	<u>John Stove</u> (Panama)	Peter Panama Ltd. (Panama)	Lorentzens Rederi Co. (Norvège)	E/S Lorentzens Skibe A/S (Norvège)		Terminal de Pateh (Emirate arabe unie) (26 janvier 1986)
1987	<u>Jenniche</u> (Norvège)	E/S A/S Norman Tankers (Norvège)	Elceters Rederi A/S (Norvège)	Norman International A/S (Norvège)		Terminal de Pateh (Emirate arabe unie) (1er mars 1986)
1988	<u>Jenniche</u> (Norvège)	- id. -	Perincopus A/S (Norvège)	- id. -		Terminal de Pateh (Emirate arabe unie) (21 mars 1986)
1988	<u>Jane Stove</u> (Norvège)	E/S Lorentzens Skibe (Norvège)	Lorentzens Rederi (Norvège)	E/S Lorentzens Skibe A/S (Norvège)		Terminal de Pateh (Emirate arabe unie) (18 février 1986)
1987	<u>Leipethorn</u> (Libéria)	Trade Ventures, Inc. (Libéria)	Trade and Transport, Inc. (Grèce)	Brokerage and Management Corp. (Etats-Unis)	Marc Rich and Co. AG (Suisse) Shell (Brunéi Darussalam)	Brunéi Darussalam (date inconnue) Singapore Roads (Singapour) (5 octobre 1986)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Gérant	Autres compagnies en cause	Port ports de départ (date d'appareillage)
1987	<u>Liberator</u> (Grèce)	New World Shipping Corp. (Libéria)	Stenasas Shipping Corp. (Royaume-Uni)	Diamantis Pateras Ltd. (Royaume-Uni)	Ward Rich and Co. AG (Suisse) Sveil (Brund) Derussalam Marubeni (Japon)	Suez (Brund) Derussalam (21 avril 1985)
1988	<u>Lionne Chêne</u> (Libéria)	Longcross Carriers Inc. (Libéria)	Compagnie générale maritime et financière (France)	Seatramp (U.K.) Ltd. (Royaume-Uni)		Terminal d'Humayr (République islamique d'Iran) (fin janvier 1987)
1988	<u>Louisiana</u> (Bahamas)	Exellin SA (Panama)	Nadipeteras Group c/o Peninsular Mar. (Grèce/Royaume-Uni)	Dorian (Mellas) SA (Grèce)		Ile de Zuck (Emirats arabes unis) (24 octobre 1986)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal de Pateh (Emirats arabes unis) (11 octobre 1986)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal de Joymah (Arabie saoudite) (11 février 1987)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) (11 juin 1987)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal de Pateh (Emirats arabes unis) (15 juin 1987)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Ile de Zuck (Emirats arabes unis) (27 juin 1987)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Ile de Das (Emirats arabes unis) (11 juillet 1987)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Ile de Zuck (Emirats arabes unis) (1er août 1987)
90-057	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Port non identifié (République islamique d'Iran) (8 septembre 1987)
90-058	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Bahrain (7 mars 1988)
1988	<u>Luminette</u> (Royaume-Uni)	Cunard Steamship Co. Plc. (Royaume-Uni)		Cunard Shipping Services Ltd. (Royaume-Uni)		Malvin Ray (Namibie) (2 navires en 1985 et 12 en 1986)
1987	<u>Manhattan Viscount</u> (Royaume-Uni)	Leop Commerce Ltd. (Libéria)	Senko Kisen K.K. (Japon)	Pearnley and Soper A/S (Norvège)		Brund Derussalam (septembre 1983)
1988	<u>Micelflor</u> (Libéria)	Easton Shipping Corp. (Libéria)	Marimex (RPA)	Pearnley and Soper A/S (Norvège)	German Oil Club (RPA)	Ile de Sirri (République islamique d'Iran) (21 juin 1985)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Ile de Sirri (République islamique d'Iran) (23 août 1985)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Golfe Persique (novembre 1985)
1987	<u>Mongevia</u> (Grèce)	Metropolitan Navigation Corp. (Libéria)	Metropolitan Shipping Ltd. (Grèce)	Metropolitan Shipping (Grèce)	Ward Rich and Co. AG (Suisse)	Brund Derussalam (4 décembre 1985)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Singapore Anada (Singapour) (9 décembre 1985)
1988	<u>Morning Cloud</u> (Libéria)	Seavixen Maritime Inc. (Libéria)	Reliance Pacific Shipping Ltd.	Reliance Pacific Shipping Ltd. (Hong-kong)		Mina el Fahal (Oman) (18 décembre 1985)
1987	<u>Moscliff</u> (Norvège)	Mosvold Shipping Co. A/S (Norvège)	Mosvold Shipping Co. A/S (Norvège)	Mosvold Shipping Co. A/S (Norvège)		Golfe Persique (fin mars 1985)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Ile de Sirri (République islamique d'Iran) (9 juin 1985)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Gérant	Autres compagnies en cause	Port de départ (date d'appareillage)
1987	<u>Mospoint</u> (Norvège)	K. S. A/S Mospoint (Norvège)	Mosvold Rederi A/S (Norvège)	Mosvold Rederi A/S (Norvège)		Ras Shushair (Egypte) (14 janvier 1988)
1987	<u>Neptune Orient</u> (Singapour)		Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Marc Rich and Co. AG (Suisse) Shell (Brunéi Darussalam) Marubeni (Japon)	Seria Port (Brunéi Darussalam) (26 septembre 1985) Singapore Roads (Singapour) (19 septembre 1986)
1987	<u>Neptune Pavo</u> (Singapour)	Neptune IOTA Lines Pte. Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines (Singapour)	Marc Rich and Co. AG (Suisse) Shell (Brunéi Darussalam) Marubeni (Japon)	Seria (Brunéi Darussalam) (8 août 1985 et 2 mars 1986)
1987	<u>Neptune Regatta</u> (Singapour)	Neptune IOTA Lines Pte. Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines (Singapour)	Marc Rich and Co. AG (Suisse) Shell (Brunéi Darussalam) Marubeni (Japon)	Seria Port (Brunéi Darussalam) (27 juillet et 27 décembre 1985)
1988	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	Neptune Orient Lines (Singapour)	Neptune Orient Lines (Singapour)		Seria (Brunéi Darussalam) (7 novembre 1986)
1987	<u>Neptune Subaru</u> (Singapour)		Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Marc Rich and Co. AG (Suisse) Shell (Brunéi Darussalam) Marubeni (Japon)	Brunéi Darussalam (10 juillet 1986) Singapore Roads (Singapour) (12 juillet 1986)
1988	<u>Obo Baron</u> (Bahamas)	B. and N. Shipping Associates VII L.P. (Etats-Unis)	Sigurd Berlofson and Co. A/S (Norvège)	Sigurd Berlofson and Co. A/S (Norvège)		Umm Said (Qatar) (27 février 1987) Ras Tanura (Arabie saoudite) (7 mars 1987) Mouillage de Khor Fakkan (Emirats arabes unis) (14 mars 1987)
90-084	<u>Obo Vega</u> (Turquie)	Emar Deniz Tasimciligi AS (Turquie)	Marti Shipping and Trading Co. (Turquie)	Marti Shipping and Trading Co. (Turquie)		Amsterdam (Pays-Bas) (15 juin 1989)
99-080	<u>Ocean Carrier</u> (Chypre)	Amelia Navigation		Columbia Ship- management	Ruo Inter- national Oil Ltd. (Hong-kong)	Singapour (16 décembre 1988)
1988	<u>Oranienburg</u>	South African Comp'y Unicorn Lines Pty. Ltd.				
89-523	<u>Orpheum</u> (Panama)	Mill Operating Corp.	Pas d'informations disponibles			Angra dos Reis (Brésil) (26 janvier 1989)
90-068	<u>Pacificos</u> (Chypre)	Gibbon Shipping Ltd. (Chypre)	Groupe Kuludunlia (Royaume-Uni)	Saipan 98 Corp./ Kasos Maritime (Grèce)		Terminal de Paten, (Emirats arabes unis) (15 juillet 1987)
90-069	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>		Port non identifié (date inconnue)
90-070	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>		Terminal de Zeit Bay (Egypte) (27 octobre 1988)
90-071	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>		Port non identifié (15 décembre 1988)
90-072	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>		Port non identifié (15 janvier 1989)
90-073	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>		Port non identifié (15 février 1989)
90-074	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>		Port non identifié (15 mars 1989)
90-075	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>	<u>Id. -</u>		Port non identifié (9 juin 1989)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Départ	Autres compagnies en cause	Port ports de départ (date d'appareillage)
1987	<u>Patriotic</u> (Grèce)	Mooneet Shipping Co. SA (Panama)	Merous Shipping SA (Grèce)	Merous Shipping SA (Grèce)		Jebel Dhanna (Emirate arabes unis) (12 avril 1987)
1988	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	M. Lewis and Company Ltd. (Royaume-Uni)	- <u>id.</u> -		Golfe Persique (fin novembre 1988)
						Terminal de Fateh (Emirate arabes unis) (11 décembre 1986)
						Ile de Malul (Qatar) (début janvier 1987)
90-002	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Terminal de Fateh (Emirate arabes unis) (14 mars 1989)
90-003	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Ile de Malul (Qatar) (date inconnue)
1988	<u>Philippine</u> (Bo.) (Philippines)	Philippine Trans- marine Carriers Inc. (Philippines)	Philippine Trans- marine Carriers Inc. (Philippines)	Ugland Management Co. A/S (Norvège)		Aden (Yémen) (15 mai 1985)
1988	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Aden (Yémen) (14 octobre 1985)
1988	<u>Port Hawkesbury</u> (Royaume-Uni)	Canadian Pacific (Bermude) Ltd (Bermude)	Canadian Pacific Bulkship Services Ltd (Royaume-Uni)			Bullen Bay (Antilles néerlandaises) (21 janvier 1986)
90-054	<u>Probo Gull</u> (Singapour)	New Cosmos Ship Pte. Ltd (Singapour)	A/S Navtor Management (Norvège)	Bulkhandling (Norvège)		Aden (Yémen) (date inconnue)
90-044	<u>Québec</u> (Bahamas)	Laguna Shipping Corp. (Gibraltar)	Groupe Vlassov (Monaco)	V. Ship (Monaco)	Marc Rich and Co. AG (Suisse)	Amsterdam (Pays-Bas) (25 mai 1989)
1988	<u>Rafio</u> (Libérie)	Rafio Shipping Corp. (Libérie)	Marimpex (Allemagne)	Fearnley and Beer A/S (Norvège)		Terminal de Fateh (Emirate arabes unis) (21 janvier 1985)
1988	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Mouillage de Fujairah (golfe Persique) (14 juillet 1986)
90-016	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Marimpex (Allemagne)	Port non identifié (République islamique d'Iran) (date inconnue)
90-017	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Port non identifié (République islamique d'Iran) (11 août 1987)
90-018	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Mouillage de Fujairah (golfe Persique) (19 décembre 1987)
90-019	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Mouillage de Fujairah (golfe Persique) (27 décembre 1987)
90-020	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Port non identifié (République islamique d'Iran) (date inconnue)
90-021	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Terminal d'Ormuz (République islamique d'Iran) (date inconnue)
90-022	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Port non identifié (République islamique d'Iran) (date inconnue)
90-023	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Port non identifié (République islamique d'Iran) (date inconnue)
90-024	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Marimpex (Allemagne)	Mouillage de Fujairah (golfe Persique) (18 mars 1989)

Année numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Gérant	Autres compagnies en cause	Port ports de départ (date d'appareillage)
90-088	<u>Id.</u>	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	Mouillage de Fajairah (golfe Persique) (27 octobre 1988)
90-090	<u>Id.</u>	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	Port non identifié (15 décembre 1988)
89-211	<u>Sea Victory</u> (Libéria)	Sea Victory Maritime (Libéria)	European Navigation Inc. (Grèce)	European Navigation Inc. (Grèce)		Mouillage de Fajairah (golfe Persique) (28 octobre 1988)
89-212	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Port non identifié (République islamique d'Iran)
1988	<u>Singapore Star</u> (Singapour)	Singapore Shipping Pte. Ltd (Singapour)	Singapore Ship Management Private Ltd (Royaume-Uni)	Singapore Ship Management Private Ltd (Royaume-Uni)		Mina el Bour (Koweït) (15 septembre 1988)
90-094	<u>South Star</u> (Philippines)	Ocean Queen Maritime (Philippines)		European Navigation Inc. (Grèce)		Port non identifié (République islamique d'Iran) (23 octobre 1988)
89-014	<u>Palm Star</u> (Indonésie)	Palm Star Lines	Pas d'informations disponibles	Pas d'informations disponibles		Serie Brunel (Géorgie) (14 octobre 1988)
89-015	<u>Synetos</u> (Grèce)	Synetos Shipping	Pas d'informations disponibles	Pas d'informations disponibles		Singapour (22 décembre 1988)
90-053	<u>Tenacity</u> (Singapour)	Transpetrol Carriers Pte. Ltd (Singapour)	Transpetrol Services BV (Belgique)	Malles Shipmanagement Ltd (Hong-kong)	Canadian Pacific (Canada)	New Orleans (Etats-Unis) (3 juin 1987)
1987	<u>Themaria S.</u> (Malte)	Ocean Voice Shipping Ltd (Malte)		Themaria Ship Management (Grèce)		Brunel (Géorgie) (Janvier-février 1988)
90-054	<u>The Omen</u> (Chypre)	Tankertrade Marine Ltd (Chypre)	Polembros Shipping Ltd (Royaume-Uni)	Polembros Shipping Ltd (Royaume-Uni)		Doha (Qatar) (date inconnue)
1987	<u>Thor Dahl</u> (Norvège)	Thor Dahl Svelf A/S-A/S Odd and Omen (Norvège)	Thor Dahl A/S (Norvège)	Thor Dahl A/S (Norvège)		Juaymah (Arabie saoudite) (9 février 1987)
1988	<u>Thor Dahl</u> (Norvège)	Thor Dahl Svelf A/S-A/S Odd and Omen (Norvège)	A/S Thor Dahl (Norvège)	A/S Thor Dahl (Norvège)		Mina el Fahal (Oman) (début janvier 1988)
	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (7 juillet 1985)
						Iles de Sukko (Emirats arabes unis) (8 juillet 1985)
1988	<u>Thor Dahl</u> (Norvège)	Thor Dahl Svelf A/S-A/S Odd and Omen (Norvège)	A/S Thor Dahl (Norvège)	Thor Dahl A/S (Norvège)		Juaymah (Arabie saoudite) (9 avril 1985)
90-001	<u>Ugland Obo One</u> (Norvège)	Obo Freight S. A. (Panama)	Andreas Ugland (Norvège)	Ugland Management Co. /S (Norvège)		Terriffe (Espagne) (23 mars 1987)
90-052	<u>World Admiral</u> (Libéria)	Liberian Prosperity Transports (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		Port non identifié (15 août 1988)
89-001	<u>World Ambassador</u> (Libéria)	Liberian Prosperity Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		Suez (Egypte) (22 février 1988)
	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Djeddah (Arabie saoudite) (25 février 1988)
90-050	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (27 septembre 1988)
90-051	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Ile de Sukko (Emirats arabes unis) (8 novembre 1988)
89-004	<u>World Beyond</u> (Libéria)	Liberian Prosperity Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		Pala (Bhoutan) (28 août 1987)
						République islamique d'Iran (date inconnue)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Gérant	Autres compagnies en cause	Port/porte de départ (date d'appareillage)
89-007	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Ras Tanura (Arabie saoudite) (2 novembre 1987)
89-008	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Mouillage Fujairah (Golfe Persique) (13 décembre 1987)
89-009	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Mouillage Fujairah (Emirate arabes unies) (16 avril 1988)
89-010	<u>World Regalia</u> (Libéria)	Liberian Bison Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		Terminal de Fatch (Emirate arabes unies) (18 octobre 1988)
89-011	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Terminal de Juaymah (Arabie saoudite) (10 décembre 1988)
89-012	<u>World Champion</u> (Panama)		World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		Terminal de Juaymah, Ras Tanura (Arabie saoudite) (24 mars 1988)
90-01	- <u>Id.</u> -	Golden Pine Co. S. A. (Panama)	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	Africa Middle East Petroleum (Monaco, Suisse)	Djedda (Arabie saoudite) (27 avril 1989)
89-013	<u>World Eminence</u> (Libéria)	Liberian Titan Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		Pos (France) (26 février 1988)
89-014	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Golfe Persique (juillet 1987 et 24 septembre 1987)
89-015	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Jebel Dhanna (Emirate arabes unies) (27 novembre 1987)
						Ile de Das, Mouillage de Fujairah (1er décembre 1987)
89-016	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Mina el Fahal (Oman) (2 avril 1988)
89-017	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Golfe Persique (mai 1988)
89-018	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Port inconnu (octobre 1988)
90-046	<u>World Harmony</u> (Panama)	Canwood Co. S. A. (Panama)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		Mina el Fahal (Oman) (27 avril 1988)
90-047	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Mina el Fahal (Oman) (10 septembre 1988)
90-048	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Mouillage de Fujairah (Golfe Persique) (7 octobre 1988)
89-019	<u>World Nitechi</u> <u>Zosen</u> (Libéria)	Solstice Co. Ltd. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		Saït Bay (Egypte) (19 juin 1988)
89-020	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Umm Said (Qatar) (30 juillet 1988)
90-044	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	African Middle East Petroleum (Monaco, Suisse)	Baie de Suez (Egypte) (25 janvier 1989)
90-045	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Terminal de Fatch (Emirate arabes unies) (5 mars 1989)
90-021	<u>World Nissaki</u> (Libéria)		World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		Europort (Pays-Bas) (19 janvier 1987)
89-022	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -	- <u>Id.</u> -		Jebel Dhanna, Terminal de Fatch (Emirate arabes unies) (5 avril 1987)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Gérant	Autres compagnies en cause	Mer, ports de départ (date d'appareillage)
89-023	World Progress (Libéria)	Liberian Begonia Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)		Terminal de Fateh (Emirate arabes unies) (21 novembre 1986)
89-024	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal de Fateh (Emirate arabes unies) (26 décembre 1986)
89-025	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Jebel Dhanna, Ile de Oua (Emirate arabes unies) (19 juin 1987)
89-026	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Total (France)	Jebel Dhanna (Emirate arabes unies) (1er août 1987)
89-027	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Jebel Dhanna, Terminal de Fateh (Emirate arabes unies) (17 novembre 1987)
89-028	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Ras Shukheir, Selt Bay (Egypte)
						Djedda (Arabie saoudite) (11 mai 1988)
89-029	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Ras Shukheir, Selt Bay (Egypte) (23 juillet 1988)
89-030	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Inconnu (septembre 1988)
89-031	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Jebel Dhanna, Terminal de Fateh (Emirate arabes unies) (22 novembre 1988)
1988	World Renown (Libéria)	Liberian Jaguar Transports Inc. (Hong-kong)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)	Sigmoil (Royaume-Uni)	Golfe Persique (11 mai 1987)
89-032	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Terminal de Juaymah (Arabie saoudite) (16 mars 1987)
89-033	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Golfe Persique (mai 1987)
89-034	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal de Fateh (Emirate arabes unies)
						Mina el Fahal (Oman) (24 janvier 1988)
89-035	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Ras Charib (Egypte) (5 mai 1988)
90-014	- id. -	Liberian Jaguar Transports Inc. (Libéria)	- id. -	- id. -		Mina el Fahal (Oman) (5 juillet 1989)
90-015	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	African Middle East Petroleum (Monaco, Suisse)	Ras Shukheir (Egypte) (23 octobre 1989)
89-037	World Summit (Libéria)	Liberian Serenity Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		
89-038	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Ile de Larak (République islamique d'Iran)
1988	World Symphony (Libéria)	Chiswell Shipping Ltd (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)	Marubeni (Japon) Marc Rich and Co. Ag. (Suisse)	Ile de Surbu (Emirate arabes unies) (26 septembre 1988)
	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Ile de Balul (Qatar) (date inconnue)
						Ile de Surbu (Emirate arabes unies) (fin (avril-début mars 1987)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Gérant	Autres compagnies en cause	Port/ports de départ (date d'appareillage)
89-039	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Marc Rich and Co. AG (Suisse)	Ile de Zurku, Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (1er octobre 1986)
89-040	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Ile de Zurku (Emirats arabes unis) (21 février 1987)
89-041	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	Inconnu
1988	<u>World Truth</u> (Libéria)	Liberian Haven Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		Singapore Roads (Singapour) (24 juin 1985)
89-042	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (7 juillet 1987)
89-043	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Singapore Roads (Singapour) (19 septembre 1987)
89-044	<u>World Victory</u> (Libéria)	Brightness Co. S. A. (Panama)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		Movic (Iles Vierges américaines) (26 mars 1987)
89-045	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		République islamique d'Iran (août 1987)
1988	<u>World Kanadu</u> (Libéria)	Liberian Courage Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong)		Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) Mine al Fahal (Oman) (27 octobre 1986)
89-046	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (16 octobre 1986)
89-047	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Jebel Dhanna, Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (10 décembre 1987)
89-048	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Ile de Zurku, Ile de Das (Emirats arabes unis) (12 décembre 1987)
90-012	- <u>id.</u> -	Liberian Courage Transports Inc. (Libéria)	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (7 septembre 1987)
90-013	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -	- <u>id.</u> -		Port non identifié (République islamique d'Iran) (date inconnue)

B. Correspondance échangée entre les gouvernements concernés et le Groupe intergouvernemental au sujet des cas de violations présumées signalés entre 1987 et 1990

1. Sous couvert d'une note verbale datée du 17 décembre 1990, la Mission permanente de l'Espagne a communiqué des renseignements concernant des cas de violations présumées signalés en 1990. Après examen, le Groupe intergouvernemental a décidé que l'Espagne n'avait plus rien à voir avec les cas du Nor Obo 1 (90-001) et du Griparion (90-086) et ne serait pas concernée par des enquêtes y relatives.
2. Sous couvert d'une note verbale que le Groupe intergouvernemental a reçue le 28 janvier 1991, le Représentant permanent de la République islamique d'Iran a envoyé copie des certificats de déchargement concernant les cas signalés entre 1987 et 1989. Après avoir examiné ces documents, le Groupe intergouvernemental a décidé de demander un complément d'information concernant les navires Actor, Mirafiori, Moscliff et World Victory.
3. Sous couvert d'une note verbale datée du 4 février 1991, le Représentant permanent du Qatar a communiqué des renseignements concernant les cas suivants : Freedomship L. (90-027), Fortuneship L. (90-028, 90-029); Theogennitor (90-056); World Xanadu (90-012); Pacificos (90-068); Ethnic (90-010); et Capt. G. P. Livanos (90-039). Après examen, le Groupe intergouvernemental a décidé de demander un complément d'information.
4. Sous couvert d'une note verbale datée du 15 février 1991, la Mission permanente de Chypre a communiqué des informations concernant un cas de violation présumée signalé en 1990. Après examen, le Groupe intergouvernemental a décidé de demander un complément d'information concernant le Boni (90-076).
5. Sous couvert d'une note verbale datée du 1er juillet 1991, la Mission permanente de l'Italie, se référant à sa précédente communication, a confirmé que les navires Cielo di Salerno, Almare Terza et Almare Settima avaient effectivement livré du pétrole à l'Afrique du Sud et que la compagnie maritime impliquée avait donné l'ordre à tous ses navires de cesser ces livraisons. Le Groupe intergouvernemental a pris note de ces renseignements et envoyé une note à la Mission pour la remercier de sa coopération.
6. Sous couvert d'une note verbale datée du 10 juillet 1991, la Mission permanente de l'Egypte a communiqué copie de renseignements concernant les navires ci-après : World Ambassador, World Hitachi Zosen, World Progress, World Renown, Capt. G. P. Livanos, World Champion, Alki et Pacificos. Le Groupe intergouvernemental, après avoir examiné ces documents ainsi que des renseignements complémentaires reçus par ailleurs, a décidé que ceux-ci devaient être communiqués à la Mission pour examen.

7. Dans deux notes verbales datées du 27 août 1991, la Mission de la Grèce a communiqué des renseignements et des documents concernant les navires Ethnic, Patriotic, Faroship L. et Capt. G. P. Livanos. Le Groupe intergouvernemental examine actuellement ces données.

8. Sous couvert d'une note verbale datée du 29 août 1991, la Mission de la République islamique d'Iran a communiqué des renseignements et des documents concernant les cas ci-après, qui font l'objet d'un examen par le Groupe intergouvernemental :

Sea Victory (89-212), South Star (89-496), Faroship L. (90-004), Rafio (90-016, 90-017, 90-019, 90-020, 90-021, 90-022, 90-023), Fellowship L. (90-031, 90-033, 90-087), Boni (90-076), World Karady (90-013), Friendship L. (90-087, 90-026), Fortuneship L. (90-028, 90-029, 90-030), Cotinga (90-034) et Knock Ville (90-041, 90-042, 90-043).

9. Sous couvert d'une note verbale datée du 5 septembre 1991, la Mission du Brésil a communiqué des renseignements concernant un cas de violation présumée signalé en 1989. Le Groupe intergouvernemental a décidé d'attendre que de nouveaux renseignements lui soient communiqués concernant l'exploitant et, éventuellement, le propriétaire effectif de l'Orpheum (89-523).

ANNEXE II

Récapitulation des cas de violations présumées signalés en 1991

La liste figurant dans la présente annexe n'implique nullement que des accusations ou jugements sont portés contre les Etats concernés ou les compagnies sous leur juridiction. Le Groupe intergouvernemental continue de vérifier les informations reçues et compte pour cela sur la coopération des gouvernements.

91-001

1. Le Britanny est un pétrolier de 233 348 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la Pine Shipping Co. SA (Panama) et son propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Il est géré par la World-Wide Shipping Agency Ltd (Hong-kong). Il a quitté le mouillage de Khor Fakkan à une date inconnue et fait escale au mouillage de Fujairah le 20 mai 1990, pour en repartir le lendemain. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Mina al Fahal (Oman) le 30 juillet 1990.

91-002

2. Ce même pétrolier a quitté Mina al Fahal (Oman) le 1er août 1990 et aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de mouiller au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 3 septembre 1990.

91-003

3. Ce pétrolier a ensuite quitté le terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 5 septembre 1990 et aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de mouiller au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 3 novembre 1990.

91-004

4. Ce même pétrolier a quitté le terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 5 novembre 1990 et aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de mouiller à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 16 décembre 1990.

91-005

5. L'Eastern Courage est un pétrolier de 267 807 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la firme Cainber, sous le couvert de la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong), et son propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Il est géré par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a franchi le canal de Suez le 1er août 1990 et fait escale dans un port non identifié du golfe Persique aux alentours du 15 août 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de mouiller à Khor Fakkan (Emirats arabes unis) le 23 septembre 1990. Le propriétaire de la cargaison était Marc Rich (Suisse).

91-006

6. L'Eastern Promise est un pétrolier de 268 050 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Norwick Co. Ltd. (Libéria) et son propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Il est géré par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a franchi le canal de Suez le 7 mars 1990 et fait escale dans un port non identifié du golfe Persique aux alentours du 15 mars 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de mouiller au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 26 avril 1990.

91-007

7. Ce même navire a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 6 juin 1990, et fait escale le même jour à l'île de Das (Emirats arabes unis) pour en repartir le lendemain. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de mouiller au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 13 juillet 1990.

91-008

8. Ce même pétrolier a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 29 octobre 1990 et fait escale au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 1er novembre 1990 pour en repartir le lendemain. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de mouiller au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 9 décembre 1990.

91-009

9. Le Graz est un pétrolier de 233 335 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la firme Ampleson, sous le couvert de la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong), et son propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Il est géré par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Ras Shukheir (Egypte) le 3 juillet 1990 et aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de mouiller à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) à une date non déterminée.

91-010

10. Le Lima est un pétrolier de 234 102 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la firme Jagonia, sous le couvert de la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong) et son propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Il est géré par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté le terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 12 mai 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de faire escale à Sidi Kerir (Egypte) à une date non déterminée et aurait mouillé à Malaga (Espagne) le 14 juillet 1990.

91-011

11. Ce même pétrolier a quitté le port de Ras Shukheir (Egypte) le 28 juillet 1990 et fait escale au terminal de la baie de Zeit (Egypte) le même jour, pour en repartir le lendemain. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de mouiller dans un port non identifié du golfe Persique, à une date non déterminée.

91-012

12. Le Pisa est un pétrolier de 267 762 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est le World-Wide Shipping Group (Hong-kong) et il est géré par la compagnie World-Wide Shipping Managers Ltd. (Bermudes). Il a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 4 février 1991 et a fait escale au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le même jour pour en repartir le lendemain. Il aurait par la suite livré du pétrole à l'Afrique du Sud.

91-013

13. Le World Admiral est un pétrolier de 237 311 tonnes de port en lourd, battant pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la compagnie Liberian Prosperity Transports (Libéria) et son propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Il est géré par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté le terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 25 avril 1990 et aurait par la suite livré du pétrole à l'Afrique du Sud.

91-014

14. Le World Ambassador est un pétrolier de 237 474 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la compagnie Liberian Wisteria Transports (Libéria) et son propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Il est géré par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté le terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 6 mars 1990 et aurait par la suite livré du pétrole à l'Afrique du Sud.

91-015

15. Ce même pétrolier a quitté le terminal de Fateh (Emirats arabes unis) aux alentours du 1er mars 1990 pour en repartir à une date non déterminée. Il aurait alors livré du pétrole à l'Afrique du Sud. Il a fait escale dans un port non identifié et aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de mouiller à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 30 juillet 1990.

91-016

16. Le même navire a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 9 septembre 1990, faisant escale au terminal de Fateh le 10 septembre 1990. Il en est parti le 16 septembre 1990 et aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 2 novembre 1990.

91-017

17. Le World Bermuda est un pétrolier de 271 580 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Le propriétaire déclaré est Pengrandy, sous le couvert de la World-Wide Agency Ltd. (Hong-kong), le propriétaire effectif étant le World-Wide Shipping Group (Hong-kong) et le gérant est la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Le navire a quitté la baie de Zeit (Egypte) le 13 janvier 1990, faisant escale à Ras Shukheir (Egypte) le même jour. Il en est reparti le 15 janvier 1990 et aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié du golfe Persique vers le 15 février 1990. La cargaison appartenait à African Middle East Petroleum (Suisse).

91-018

18. Le World Brasilia est un pétrolier de 283 761 tonnes de port en lourd immatriculé au Panama. Le propriétaire déclaré est Eastomo, sous couvert de la World-Wide Agency Ltd. (Hong-kong), le propriétaire effectif étant le World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Le navire est exploité par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté St.-Eustache (Antilles néerlandaises) le 21 septembre 1990 et a fait escale dans un port non identifié à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah, dans le golfe Persique.

91-019

19. Le même navire est parti de Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 12 janvier 1991 et a fait escale au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 13 janvier 1991, d'où il est reparti le 14 janvier 1991. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 12 février 1991.

91-020

20. Il a de nouveau quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 13 février 1991 et a fait escale au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 16 février 1991. Il en est reparti le 17 février 1991 et aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud.

91-021

21. Le World Champion est un pétrolier de 273 117 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien. Le propriétaire déclaré en est Necomark, sous le couvert de la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong), le propriétaire effectif est le World-Wide Shipping Group (Hong-kong) et le gérant est la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Ce pétrolier a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 30 janvier 1990, faisant escale à l'île de Zirku (Emirats arabes unis) le même jour pour en repartir le 1er février 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 26 mars 1990.

91-022

22. Le même navire a passé Suez (Egypte) le 15 août 1990 et a fait escale à Yanbu (Arabie saoudite) à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 27 septembre 1990.

91-023

23. Le même navire est arrivé à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 4 novembre 1990 pour en repartir le 7 novembre 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud.

91-024

* 24. Le World Harmony est un pétrolier de 259 596 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Le propriétaire déclaré est le Canwood Co. SA (Panama), le propriétaire effectif étant le World-Wide Shipping Group (Hong-kong) et le gérant est la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Ce pétrolier a quitté Ras Shukheir (Egypte) le 29 janvier 1991 et, le même jour, a fait escale au terminal de Zeit (Egypte). Il en est parti le 31 janvier 1991 et a passé Suez (Egypte) le 1er février 1991. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud.

91-025

25. Le World Hitachi Zosen est un pétrolier de 268 904 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Le propriétaire déclaré est Saneon, sous le couvert de la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong) et le propriétaire effectif est le World-Wide Shipping Group (Hong-kong), le gérant étant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Ce navire a quitté un port non identifié du golfe Persique vers le 1er janvier 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 21 juillet 1990.

91-026

26. Il a quitté le mouillage de Fujairah le 22 juillet 1990, faisant escale à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 25 août 1990. [Note : Le 29 août 1991, la Mission permanente de la République islamique d'Iran a communiqué au sujet de ce cas des informations que le Groupe intergouvernemental examine actuellement.]

91-027

27. Le World Prelude est un pétrolier de 265 243 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Le propriétaire déclaré en est la Clover Company SA (Panama), le propriétaire effectif est le World-Wide Shipping Group (Hong-kong), et le gérant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Ce

pétrolier a quitté Singapour le 24 novembre 1990 et a fait escale dans un port non identifié du golfe Persique vers le 1er décembre 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 1er février 1991.

91-028

28. Le World Progress est un pétrolier de 237 285 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Le propriétaire déclaré est Liberian Begonia Transports (Libéria), le propriétaire effectif est le World-Wide Shipping Group (Hong-kong), le gérant étant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Le navire a quitté Singapour le 7 octobre 1990 et a mouillé dans un port non identifié du golfe Persique plus tard en octobre 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud.

91-029

29. Le World Renown est un pétrolier de 262 267 tonnes de port en lourd immatriculé au Panama. Le propriétaire déclaré en est Konease, sous le couvert de la World-Wide Shipping Agency (Hong-kong), le propriétaire effectif étant le World-Wide Shipping Group (Hong-kong) et le gérant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Ce navire a passé Suez (Egypte) le 28 février 1990 et a fait escale dans un port non identifié du golfe Persique en mars 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) à une date inconnue.

91-030

30. Le même navire est arrivé à Singapour le 27 avril 1990 et en est reparti le 3 mai 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 2 juillet 1990.

91-031

31. Le Hoegh Favour est un transporteur mixte de 82 460 tonnes de port en lourd immatriculé aux Bahamas. Leif Hoegh and Co. A/S (Norvège) est en le propriétaire-gérant. Le navire a quitté Amsterdam (Pays-Bas) le 16 août 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Anvers (Belgique) le 8 octobre 1990. La cargaison appartenait à Marc Rich (Suisse).

91- 32

32. Le Brali est un pétrolier de 48 581 tonnes de port en lourd immatriculé en Norvège (registre international). Le propriétaire déclaré est la K/S A/S Bill Brali (Norvège) et le propriétaire effectif la L. Gill-Johannsen A/S (Norvège), le gérant étant la Bulkhandling (Norvège). Il a quitté Amsterdam (Pays-Bas) le 19 juillet 1990 et il a passé le Pas de Calais le 19 juillet 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à la Plata (Argentine) le 27 août 1990. La cargaison appartenait à Marc Rich (Suisse).

91-033

33. Le St. Nikolai est un pétrolier de 45 574 tonnes de port en lourd battant pavillon allemand. Dampfschiff (Allemagne) en est le propriétaire-gérant. Le navire a quitté Amsterdam le 6 août 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Abidjan (Côte d'Ivoire) le 10 septembre 1990. La cargaison appartenait à Vital and Inter-Mediterranean (Pays-Bas, Suisse, Royaume-Uni).

91-034

34. Le Brittany est un pétrolier de 233 348 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Le propriétaire déclaré est la Pine Shipping Co. SA (Panama) et le propriétaire déclaré est la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong) qui en est également le gérant. Le navire est arrivé à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 2 juillet 1989 et en est reparti le 4 juillet 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 7 octobre 1989.

91-035

35. Le Captain G. P. Livanos est un pétrolier de 255 545 tonnes de port en lourd battant pavillon grec. Le propriétaire déclaré est Elcapitaine Inc. (Libéria), le propriétaire effectif G. P. Livanos/Carras Group (Royaume-Uni, Grèce) et le gérant Ceres Hellenic Shipping Ets (Grèce). Il est arrivé au mouillage de Khor Fakkan le 30 janvier 1989 et en est reparti à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) à une date inconnue. Il en est reparti le 7 juin 1989.

91-036

36. Le Chenki est un pétrolier de 140 900 tonnes de port en lourd immatriculé au Libéria. Le propriétaire déclaré est Chenki Navigation Ltd. (Libéria) et le propriétaire effectif est Seaarland Shippind Management (Autriche), qui en est également le gérant. Le navire a passé Suez (Egypte) le 28 janvier 1989 et a fait escale à un port non identifié du golfe Persique à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique avant d'arriver à Ras Tanura (Arabie saoudite), le 26 avril 1989.

91-037

37. Le Fortuneship L. est un pétrolier de 264 198 tonnes de port en lourd immatriculé en Grèce. Le propriétaire déclaré est Elregina Inc. (Libéria), le propriétaire effectif étant le G. P. Livanos/Carras Group (Royaume-Uni) et le gérant Ceres Hellenic Shipping Ets (Grèce). Le navire a quitté l'île de Das (Emirats arabes unis) le 28 octobre 1989 et a fait escale à l'île de Zirku (Emirats arabes unis) le 29 octobre 1989. Il en est reparti le lendemain. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Hamriyah (Emirats arabes unis) le 25 janvier 1990.

91-038

38. L'Indiana est un pétrolier de 300 029 tonnes de port en lourd battant pavillon bahamien. Le propriétaire déclaré est Indiana Transport Co (Libéria), le propriétaire effectif Hadjipateras, sous le couvert de Peninsular (Grèce, Royaume-Uni) et le gérant Dorian (Hellas) SA (Grèce). Il a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 7 février 1989 et, le même jour, a mouillé à l'île de Das (Emirats arabes unis). Il en est parti le 9 février 1989 pour le terminal de Fateh, d'où il est reparti le 12 février 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Dubaï (Emirats arabes unis) à une date inconnue. Il est arrivé à Barheïn le 7 avril 1989.

91-039

39. Le même navire a quitté Ain Sukhha (Egypte) le 12 septembre 1989. Il a fait escale à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) vers le 30 septembre 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) à une date inconnue. Il a mouillé à Europoort (Pays-Bas) le 20 décembre 1989. [Note : le 29 août 1991, la Mission permanente de la République islamique d'Iran a communiqué, au sujet de ce cas, des informations que le Groupe intergouvernemental examine actuellement.]

91-040

40. Le World Champion est un pétrolier de 273 117 tonnes de port en lourd immatriculé au Libéria. Le propriétaire déclaré est Necomark, sous le couvert de la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong), le propriétaire effectif est le World-Wide Shipping Group (Hong-kong) et le gérant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Okinawa (Japon) le 30 octobre 1988 et a fait escale à un port non identifié du golfe Persique vers le 15 novembre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver, à une date inconnue, à un port non identifié en Grèce. Il a passé Suez (Egypte) le 9 février 1989.

91-041

41. Le même navire a quitté un port non identifié vers le 30 mai 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) le 1er juillet 1989 et à Ain Sukhha (Egypte) le 21 juillet 1989.

91-042

42. Le même navire a passé Suez (Egypte) le 25 octobre 1989. Il est arrivé à un port inconnu du golfe Persique en novembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 29 janvier 1990.

91-043

43. Le World Eminence est un pétrolier de 261 729 tonnes de port en lourd immatriculé au Libéria. Le propriétaire déclaré est la Titan Transports Inc. (Libéria) et le propriétaire effectif la World-Wide Shippind Agency Ltd. (Hong-kong), qui en est également le gérant. Le navire a quitté Singapour le 21 juin 1989 pour arriver à Mina al Fahal (Oman) vers le 1er juillet 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 4 août 1989.

91-044

44. L'Aias est un pétrolier de 259 442 tonnes de port en lourd battant pavillon chypriote. Le propriétaire déclaré est Anole Marine Co. Ltd. (Chypre), le propriétaire effectif étant une société inconnue sous le couvert de Pleiades Shipping Agents (Grèce), et le gérant est Pegasus Ocean Services Ltd. (Royaume-Uni). Ce navire a quitté Singapour le 16 décembre 1988 et aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 30 mars 1989.

91-045

45. Le même navire a quitté Pulau Bukom (Singapour) le 24 octobre 1989 et a fait escale dans un port non identifié du golfe Persique vers le 1er novembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Mina al Ahmadi (Koweït) à une date inconnue et est passé par Port Said (Egypte) le 15 décembre 1989.

91-046

46. Le même navire a quitté Ain Sukhna (Egypte) le 25 juin 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Dubai (Emirats arabes unis) le 1er octobre 1989.

91-047

47. Le Aurora Borealis est un pétrolier de 237 156 tonnes de port en lourd battant pavillon grec. Son propriétaire déclaré est la Aurora Borealis Maritime (Libéria) et son propriétaire effectif la Embiricos Shipping (Grèce, Royaume-Uni), le gérant en étant la Buenamar Compania Naviera SA. (Grèce). Il a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 4 septembre 1989 et a fait escale à l'île de Das (Emirats arabes unis) le 5 septembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Zirku (Emirats arabes unis) le 18 octobre 1989.

91-048

48. Le même navire a quitté Pulau Bukom (Singapour) le 6 novembre 1989 et a fait escale dans un port non identifié du golfe Persique vers le 30 novembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 28 décembre 1989.

91-049

49. Le Axon est un pétrolier de 219 287 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Brookstream Shipping Inc. (Libéria) et son propriétaire effectif une compagnie inconnue sous le couvert de la Pleiades Shipping (Grèce), le gérant en étant la Pegasus Ocean Services Ltd. (Royaume-Uni). Il a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 4 juin 1989 et a fait escale à l'île de Zirku (Emirats arabes unis) le 5 juin 1989 d'où il est reparti le lendemain. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) à une date inconnue et à Singapour le 4 août 1989.

91-050

50. Le Legro II est un transporteur mixte de 158 644 tonnes de port en lourd battant pavillon anaméen. Son propriétaire déclaré est la Conga Shipping Co. (Gibraltar) et son propriétaire effectif la Invest 2000 A/S (Norvège), le gérant en étant la P. D. Gramm et Co. (Norvège). Il a quitté Jebel Ali (Emirats arabes unis) le 19 février 1989. Il a fait escale à un port non identifié du golfe Persique avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 4 avril 1989 d'où il est reparti le même jour. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de passer par Istanbul (Turquie) le 20 mai 1989.

91-051

51. Le 3 Mai est un transporteur mixte de 59 930 tonnes de port en lourd battant pavillon maltais. Son propriétaire déclaré est la Samp Shipping Co. Ltd. (Malte), son propriétaire effectif étant la Scorpio Ship Management S. A.M. (Monaco), qui en est également le gérant. Il a quitté Trieste (Italie) le 7 mars 1989 et a fait escale au Pirée (Grèce) à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à La Spezia (Italie) le 9 mai 1989.

91-052

52. Le Anax est un pétrolier de 259 449 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Treasure Shipping et son propriétaire effectif une compagnie inconnue sous le couvert de la Pleiades Agents (Grèce). Il est exploité par la Pegasus Ocean Services Ltd. (Royaume-Uni). Il a quitté Singapour le 25 juillet 1989 et a fait escale à des ports non identifiés de la mer Rouge et du golfe Persique. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 16 octobre 1989.

91-053

53. Le Graz est un pétrolier de 233 335 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la Ampleson sous le couvert de la World-Wide Shipping Agency Ltd., et son propriétaire effectif le

World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Il est géré par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Batangas (Philippines) le 18 septembre 1989 et a fait escale à un port non identifié du golfe Persique à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Saint-Eustache (Antilles néerlandaises) le 18 décembre 1989.

91-054

54. Le Faroship L. est un pétrolier de 268 951 tonnes de port en lourd battant pavillon grec. Son propriétaire déclaré est la Elfilikon sous le couvert de la Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd. (Grèce) et son propriétaire effectif le G. P. Livanos/Carras Group (Royaume-Uni, Grèce). Il est exploité par la Ceres Hellenic Shipping Ets (Grèce). Il est arrivé au mouillage de Khor Fakkan le 12 février 1989 qu'il a quitté à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Das (Emirats arabes unis) le 21 juin 1989.

91-055

55. Le Fortuneship L. est un pétrolier de 264 198 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon grec. Son propriétaire déclaré est la Elregina Inc. (Libéria) et son propriétaire effectif le G. P. Livanos/Carras Group (Royaume-Uni), le gérant en étant la Ceres Hellenic Shipping Ets (Grèce). Il a quitté le mouillage de Khor Fakkan le 25 janvier 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Zirku (Emirats arabes unis) le 15 juin 1989.

91-056

56. Le Illinois est un pétrolier de 290 767 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Illinois Tanker Co. (Libéria), son propriétaire effectif étant la Hadjipateras agissant sous le couvert de la Peninsular (Grèce, Royaume-Uni). Il est exploité par la Dorian (Hellas) S/A (Grèce). Il a quitté Bahreïn le 19 avril 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) le 2 septembre 1989. [Note : le 10 juillet 1991, la Mission du Bahreïn a fourni au Groupe intergouvernemental des informations concernant cette affaire. Ce dernier examine celles-ci.]

91-057

57. Le Patriotic est un pétrolier de 253 998 tonnes de port en lourd battant pavillon grec. Son propriétaire déclaré est la Moonset Shipping Co. S/A (Panama) et son propriétaire effectif la C. M. Lemos (Royaume-Uni, Grèce), le gérant en étant la Nereus Shipping S/A (Grèce). Il a quitté le terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 3 décembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Mina al Ahmadi (Koweït) à une date inconnue. Il est arrivé à Mina Al Fahal (Oman) le 17 janvier 1990.

91-058

58. Le World Bermuda est un pétrolier de 271 580 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la Pengrandy sous le couvert de la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong) et son propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Il est exploité par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il est passé par Suez (Egypte) le 1er janvier 1989 et a fait escale à un port non identifié du golfe Persique en janvier 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Mina al Ahmadi (Koweït) à une date inconnue. Il est arrivé à l'île de Zirku (Emirats arabes unis) le 13 février 1989.

91-059

59. Le World Eminence est un pétrolier de 261 729 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Liberian Titan Transports Inc. (Libéria), son propriétaire effectif étant la World-Wide Shipping Group (Hong-kong), le gérant en étant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté le mouillage de Fujairah le 7 février 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 27 mars 1989.

91-060

60. Le World Harmony est un pétrolier de 259 595 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la Canwood Co. S. A. (Panama) et son propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong), le gérant en étant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Singapour le 27 juin 1989 et a fait escale à un port non identifié du golfe Persique à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite), le 26 septembre 1989.

91-061

61. Le même navire est arrivé au mouillage de Fujairah à une date inconnue et en est reparti le 22 novembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié du golfe Persique le 31 décembre 1989.

91-062

62. Le World Prelude est un pétrolier de 265 243 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la Clover Company S. A. (Panama) et son propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong), le gérant en étant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Le navire a quitté Singapour le 28 mars 1989 et a fait escale à Mina al Fahal (Oman) vers le 1er avril 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 8 mai 1989.

91-063

63. Le World Renown est un pétrolier de 262 267 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la Konease sous le couvert de la World-Wide Shipping Agency (Hong-kong) et son propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong), le gérant en étant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Ras Tanura (Arabie saoudite) le 19 mai 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 1er juillet 1989.

91-054

64. Le Aspra est un pétrolier de 253 953 tonnes de port en lourd battant pavillon italien. Son propriétaire déclaré est la Commissionaria Gen. Italiana (Italie), son propriétaire effectif étant la Navigazione Alta Italia SpA (Italie). Il a quitté Singapour le 22 août 1988 et a fait escale à un port non identifié du golfe Persique vers le 1er septembre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Zirku (Emirats arabes unis) le 5 octobre 1988.

91-299

65. Le même navire a quitté un port non identifié du golfe Persique le 27 septembre 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 16 novembre 1990.

91-300

66. Le World Harmony est un pétrolier de 259 596 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la Canwood Co. SA (Panama), son propriétaire effectif étant le World-Wide Shipping Group (Hong-kong), le gérant en étant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Ras Shukheir (Egypte) le 29 janvier 1991 et a fait escale au terminal de Zeit Bay (Egypte) le même jour. Il en est reparti le 31 janvier 1991 et est passé par Suez (Egypte) le 1er février 1991. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 5 mars 1991. Le propriétaire de la cargaison était la Gulf of Suez Petroleum Company/Suez Oil Company (Egypte).

91-301

67. Le Graz est un pétrolier de 233 335 tonnes de port en lourd battant pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la Ampleson, sous le couvert de la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong) et son propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong), le gérant en étant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il est arrivé au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 14 mars 1991, qu'il a quitté le 15 mars 1991. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud.

91-302

68. Le World Brasilia est un pétrolier de 265 243 tonnes de port en lourd immatriculé au Panama. Son propriétaire déclaré est la Clover Company S. A. (Panama), son propriétaire effectif étant le World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Il est géré par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Ras Shukeir (Egypte) le 22 février 1991. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 27 mars 1991.

91-303

69. Le même navire a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 30 mars 1991 et a fait escale à l'île de Zirku (Emirats arabes unis) le même jour. Il est reparti le 31 mars 1991 et aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud.

91-304

70. Le World Summit est un pétrolier de 260 064 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Liberian Serenity Transports (Libéria), son propriétaire effectif étant le World-Wide Shipping Group (Hong-kong), le gérant en étant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté le terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 10 mars 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver dans un port non identifié du golfe Persique le 15 avril 1989.

91-305

71. Le Anax est un pétrolier de 259 449 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Treasure Shipping et son propriétaire effectif une compagnie inconnue sous couvert de la Pleiades Agents (Grèce). Il est exploité par la Pegasus Ocean Services Ltd. (Royaume-Uni). Il est arrivé au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 22 mars 1989 et en est reparti le 23 mars 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 26 avril 1989.

91-306

72. Le Cali est un pétrolier de 236 425 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien. Le propriétaire déclaré en est la Denetton Co. Ltd. (Libéria) et le propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong), le gérant en étant la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 4 mai 1989 et a fait escale à l'île de Zirku le 5 mai 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 11 juin 1989.

91-307

73. Le Pacificos est un pétrolier de 246 050 tonnes de port en lourd battant pavillon chypriote. Le propriétaire déclaré en est la Gibbon Shipping Ltd. (Chypre) et le propriétaire effectif le Kulukundis Group (Royaume-Uni). Le navire est exploité par la Saipan SS Corp/Kassos Maritime (Grèce). Il a quitté l'île de Zirku (Emirats arabes unis) le 16 février 1990. Il est arrivé à Mina al Fahal (Oman) le 28 février 1990 d'où il est reparti le 1er mars 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié à une date inconnue.

91-308

74. Le Aurora Borealis est un pétrolier de 237 156 tonnes de port en lourd battant pavillon grec. Son propriétaire déclaré est la Aurora Borealis Maritime (Libéria) et son propriétaire effectif la Embiricos Shipping (Grèce/Royaume-Uni), le gérant en étant la Buenamar Compania Naviera S. A. (Grèce). Il est arrivé à Jebel Dhanu (Emirats arabes unis) le 24 mars 1990 d'où il est reparti le lendemain. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié à une date inconnue.

91-309

75. Le Aurora Astralis, actuellement dénommé le Chryssi, est un pétrolier de 227 440 tonnes de port en lourd battant pavillon grec. Son propriétaire effectif est la Embiricos Shipping (Royaume-Uni), le gérant en étant la Buenamar Compania Naviera S. A. (Grèce). Il est arrivé au terminal de Fateh le 29 juin 1990 et en est reparti le lendemain. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 28 juillet 1990.

91-310

76. Le Aurora Borealis est un pétrolier de 237 156 tonnes de port en lourd battant pavillon grec. Son propriétaire déclaré est la Aurora Borealis Maritime (Libéria) et son propriétaire effectif la Embiricos Shipping (Grèce, Royaume-Uni), le gérant en étant la Buenamar Compania Naviera S. A. (Grèce). Le navire est arrivé au terminal de Fateh le 27 août 1990 d'où il est reparti le 28 août 1990. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié à une date inconnue.

91-311

77. Le même navire a quitté le terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 9 février 1991 et a fait escale à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) le 10 janvier 1991. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 7 février 1991.

ANNEXE III

Escalles de pétroliers dans des ports sud-africains - cas signalés en 1990 et restant à éclaircir

Le fait qu'un navire soit inscrit sur la liste figurant dans la présente annexe n'implique pas qu'une accusation ou un jugement quelconque soit porté à l'égard des Etats intéressés ou des compagnies relevant de leur juridiction. Le Groupe intergouvernemental est encore en train de vérifier les renseignements reçus et compte toujours sur la coopération des gouvernements.

Número du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud a/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud b/
90-091	<u>Magic Sky</u>	Libéria	Rio Grande (Brésil)	Cape Town	24 décembre 1989 (escale précédente)
90-095	<u>El Omar</u>	Inconnu	Jeddah (Arabie saoudite)	Cape Town	23 septembre 1989
90-096	<u>Cosmas A</u>	Malte	Rio Grande (Brésil)	Durban	28 octobre 1989
90-097	<u>Singa Wilsons c/</u>	Bahamas	Maurice (Maurice)	Durban	5 novembre 1989
90-098	<u>Lucor Manor</u>	Libéria	Sainte-Hélène (Sainte-Hélène)	Durban	20 octobre 1989
90-100	<u>Bunga Sapanq</u>	Malaisie	Rio Grande (Brésil)	Cape Town	5 septembre 1989 (escale suivante)
90-101	<u>Magic Mercury</u>	Libéria	Bahia Blanca (Argentine)	Durban	4 septembre 1989
90-103	<u>Magi Mercury</u>	Libéria	Bahia Blanca (Argentine)	Durban	19 février 1989
90-104	<u>Kira</u>	Panama	Barcelone (Espagne)	Durban	9 janvier 1989
90-105	<u>Kira</u>	Panama	Rotterdam (Pays-Bas)	Durban	19 novembre 1988
90-106	<u>Kira</u>	Panama	Maputo (Mozambique)	Durban	27 juin 1989
90-107	<u>Kira</u>	Panama	Tenerife (Espagne)	Durban	13 avril 1989
90-108	<u>Kira</u>	Panama	Dakar (Sénégal)	Richards Bay	25 janvier 1989 (escale précédente)
90-109	<u>Championventure L c/</u>	Libéria	Maurice (Maurice)	Durban	20 avril 1989
90-110	<u>Mand Vishnu</u>	Bahamas	Buenos Aires (Argentine)	Durban	29 août 1989
90-111	<u>Mand Vishnu</u>	Bahamas	Colombo (Sri Lanka)	Durban	28 juin 1989 (escale suivante)
90-114	<u>Stolt Excellence</u>	Libéria	Houston (Etats-Unis)	Durban	30 septembre 1989
90-116	<u>Stolt Falcon</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	7 octobre 1989
90-117	<u>Stolt Falcon</u>	Libéria	Pasir Gudang (Malaisie)	Durban	21 août 1989
90-118	<u>Stolt Falcon</u>	Libéria	Jubail (Arabie saoudite)	Durban	9 mai 1989
90-119	<u>Stolt Grey</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	23 janvier 1989
90-120	<u>Stolt Hawk</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	7 août 1989
90-121	<u>Stolt Hawk</u>	Libéria	Mombasa (Kenya)	Durban	22 juin 1989
90-122	<u>Stolt Heron</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	9 novembre 1989 (escale suivante)
90-123	<u>Stolt Condor</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Durban	13 décembre 1989 (escale suivante)
90-124	<u>Stolt Condor</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	15 juin 1989
90-125	<u>Stolt Eagle</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	16 décembre 1989 (escale suivante)

Noméro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- triculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud a/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud b/
90-126	<u>Stolt Eagle</u>	Libéria	Jubail (Arabie saoudite)	Durban	27 octobre 1989
90-127	<u>Stolt Eagle</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	21 août 1989
90-128	<u>Stolt Eagle</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	3 avril 1989
90-129	<u>Chem Pioneer</u>	Panama	Pio Grande (Brésil)	Cape Town	24 août 1989 (escale suivante)
90-133	<u>Hassel</u>	Panama	Maputo (Mozambique)	Durban	18 novembre 1989
90-134	<u>Hegg</u>	Panama	Rotterdam (Pays-Bas)	Cape Town	25 mars 1989 (escale suivante)
90-141	<u>Nordanger/Bov Selene</u>	Norvège	Texas City (Etats-Unis)	Durban	5 janvier 1989
90-151	<u>Stolt Pride</u>	Libéria	Texas City (Etats-Unis)	Durban	13 mars 1989
90-152	<u>Stolt Integrity</u>	Libéria	Texas City (Etats-Unis)	Durban	28 juin 1989
90-153	<u>Stolt Spirit</u>	Libéria	Houston (Etats-Unis)	Cape Town	19 août 1989 (escale précédente)
90-154	<u>Stolt Spirit</u>	Libéria	Nouvelle-Orléans (Etats-Unis)	Durban	20 avril 1989
90-155	<u>Stolt Loyalty</u>	Libéria	Texas City (Etats-Unis)	Cape Town	26 janvier 1989 (escale précédente)
90-161	<u>Athenian Olympics</u>	Chypre	Aratu (Brésil)	Durban	18 octobre 1989
90-162	<u>Athenian X-nophon</u>	Chypre	Rio de Janeiro (Brésil)	Durban	11 août 1989
90-168	<u>Stolt Exporter</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	16 janvier 1989
90-171	<u>Auslander</u>	Norvège	Buenos Aires (Argentine)	Durban	23 avril 1989
90-173	<u>Stolt Luisa Pardo</u>	Espagne	Aratu (Brésil)	Durban	4 mars 1989
90-175	<u>Botany Troubadour</u>	Panama	Beira (Mozambique)	Durban	7 juin 1989
90-177	<u>Iran Behonar d/</u>	Iran, République islamique d'	Mombasa (Kenya)	Durban	26 mars 1989
90-183	<u>Aurum</u>	Norvège	Rotterdam (Pays-Bas)	Durban	30 août 1989
90-184	<u>Jo Cypress</u>	Pays-Bas	Las Palmas (Espagne)	Cape Town	9 janvier 1989 (escale précédente)
90-185	<u>Jo Cypress</u>	Pays-Bas	Tenerife (Espagne)	Cape Town	27 octobre 1989 (escale précédente)
90-186	<u>Jo Cypress</u>	Pays-Bas	Mombasa (Kenya)	Durban	30 janvier 1989
90-191	<u>Roxanne</u>	Bahamas	Mombasa (Kenya)	Durban	29 novembre 1989
90-192	<u>...enne</u>	Bahamas	Rio de Janeiro (Brésil)	Cape Town	15 septembre 1989 (escale précédente)
90-193	<u>Mercantil Parati</u>	Brésil	Rio Grande (Brésil)	Cape Town	5 décembre 1989 (escale précédente)
90-194	<u>Mercantil Parati</u>	Brésil	Bahia Blanca (Argentine)	Durban	1er mai 1989
90-196	<u>Atula</u>	Norvège	Rotterdam (Pays-Bas)	Richards Bay	1 février 1989 (escale suivante)
90-197	<u>Gogo Chemsun d/</u>	Panama	Bander Khomeini (Iran, République islamique d')	Richards Bay	24 août 1989

Número du cas	Nom du navire	Pays d'imma- trication	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud g/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud b/
90-198	<u>Indio</u>	Allemagne	Mombasa (Kenya)	Durban	5 février 1989
90-201	<u>Global Macao</u>	Brésil	Buenos Aires (Argentine)	Cape Town	19 octobre 1989 (escale précédente)
90-203	<u>Global Rio</u>	Brésil	Necochea (Argentine)	Cape Town	15 janvier 1989 (escale précédente)
90-205	<u>Stolt Sapphire</u>	Libéria	Penang (Malaisie)	Durban	19 juin 1989
90-206	<u>Conny</u>	Libéria	Réunion (Réunion)	Durban	12 octobre 1989
90-207	<u>Conny</u>	Libéria	Buenos Aires (Argentine)	Durban	11 mai 1989
90-209	<u>Chloe II</u>	Panama	Tomasina (Madagascar)	Durban	15 novembre 1989
90-210	<u>Atlantic Sif</u>	Panama	Port inconnu (Malaisie)	Durban	29 novembre 1989 (escale suivante)
90-211	<u>Atlantic Sif</u>	Panama	Nacala (Mozambique)	Durban	17 juillet 1989
90-212	<u>Tenshun Maru</u>	Japon	Old Kilpatrick (Royaume-Uni)	Durban	28 mai 1989
90-213	<u>Bugas</u>	Allemagne	Santos (Brésil)	Durban	24 octobre 1989
90-214	<u>Tenhyaku</u>	Panama		Durban	18 mai 1989
90-215	<u>Tenhyaku</u>	Panama	Mombasa (Kenya)	Durban	15 mai 1989
90-216	<u>Ledegas</u>	Allemagne	Santos (Brésil)	Durban	3 août 1989
90-217	<u>Ledegas</u>	Allemagne	Santos (Brésil)	Durban	5 janvier 1989
90-219	<u>Calluna</u>	Pays-Bas	Der ee-Salaam (République-Unie de Tanzanie)	Durban	6 janvier 1990
90-220	<u>Calluna</u>	Pays-Bas	Mombasa (Kenya)	Durban	19 octobre 1989
90-221	<u>Calluna</u>	Pays-Bas	Sines (Portugal)	Durban	28 juillet 1989
90-222	<u>Calluna</u>	Pays-Bas	Der ee-Salaam (République-Unie de Tanzanie)	Richards Bay	10 mai 1989 (escale suivante)
90-224	<u>Golden Sunshine</u>	Panama	Abidjan (Côte d'Ivoire)	Durban	13 septembre 1989
90-225	<u>Stolt Alliance</u>	Panama	Rotterdam (Pays-Bas)	Durban	29 juin 1989
90-226	<u>Grasia</u>	Libéria	Der ee-Salaam (République-Unie de Tanzanie)	Durban	20 décembre 1989
90-227	<u>Grasia</u>	Libéria	Rio de Janeiro (Brésil)	Durban	6 octobre 1989
90-228	<u>Grasia</u>	Libéria	Nouvelle-Orléans (Etats-Unis)	Durban	22 mai 1989
90-230	<u>Stolt Crown</u>	Libéria	Yanbu (Arabie saoudite)	Durban	26 septembre 1989
90-232	<u>Box Transporter</u>	Bahamas	Kaohsiung (Taiwan) (province chinoise)	Richards Bay	25 mars 1989 (escale suivante)
90-233	<u>Champion g/</u>	Libéria	Umm Said (Qatar)	Durban	24 avril 1989
90-234	<u>Pinokt</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Richards Bay	24 septembre 1989 (escale suivante)
90-235	<u>Pinokt</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	23 juillet 1989 (escale suivante)
90-236	<u>Markshan</u>	Bahamas	Jubail (Arabie saoudite)	Richards Bay	15 novembre 1989 (escale suivante)

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- triculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud a/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud r/
90-237	<u>Ocean Sovereign</u>	Chypre	Rachsiung (Taiwan) (province chinoise)	Port non identifié	18 juillet 1989 (escale suivante)
90-238	<u>Ocean Sovereign</u>	Chypre	Rachsiung (Taiwan) (province chinoise)	Port non identifié	7 mai 1989 (escale suivante)
90-239	<u>Ocean Sovereign</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Port non identifié	14 mars 1989 (escale suivante)
90-240	<u>Ocean Sovereign</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Port non identifié	31 décembre 1988 (escale suivante)
90-241	<u>World Duality</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Richards Bay	14 avril 1989 (escale suivante)
90-242	<u>World Duality</u>	Libéria	Jubail (Arabie saoudite)	Richards Bay	23 février 1989 (escale suivante)
90-243	<u>World Duet</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Richards Bay	12 juillet 1989 (escale suivante)
90-245	<u>Sea Commander</u>	Chypre	Taichung (Taiwan) (province chinoise)	Port non identifié	11 janvier 1989 (escale suivante)
90-246	<u>Trade Fortitude</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	28 avril 1989
90-250	<u>Andros Aries</u>	Inconnu	Singapour (Singapour)	Richards Bay	28 août 1989 (escale suivante)
90-251	<u>Lady Sky</u>	Chypre	Tubarao (Brésil)	Saldanha Bay	8 novembre 1989 (escale suivante)
90-252	<u>Andros Atlas</u>	Inconnu	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	8 mai 1989 (escale suivante)
90-253	<u>Eibe Ore</u>	Libéria	Hampton Roads (Etats-Unis)	Richards Bay	4 janvier 1989 (escale suivante)
90-254	<u>Norman Merchant</u>	Norvège	Nouvelle-Orléans (Etats-Unis)	Richards Bay	26 avril 1989 (escale suivante)
90-256	<u>Batis</u>	Grèce	Das Island (Emirats arabes unis)	Port non identifié	4 décembre 1989 (escale suivante)
90-257	<u>Batis</u>	Grèce	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	7 septembre 1989 (escale suivante)
90-258	<u>Caucasus Maru</u>	Japon	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	20 avril 1989 (escale suivante)
90-259	<u>Blue Light</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Richards Bay	18 août 1989 (escale suivante)
90-260	<u>Blue Light</u>	Libéria	Hampton Roads (Etats-Unis)	Richards Bay	2 juillet 1989 (escale suivante)
90-261	<u>Blue Light</u>	Libéria	Jubail (Arabie saoudite)	Richards Bay	1er avril 1989 (escale suivante)
90-262	<u>World Recovery</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	26 février 1989 (escale suivante)
90-263	<u>Rugson Bay 1</u>	Panama	Jubail (Arabie saoudite)	Saldanha Bay	3 août 1989 (escale suivante)
90-264	<u>Amber</u>	Panama	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	26 novembre 1988 (escale suivante)
90-266	<u>Andros Antares</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	17 juin 1989 (escale suivante)

/...

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- triculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud g/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud b/
90-268	<u>Elite g/</u>	Panama	Umm Said (Qatar)	Richards Bay	9 février 1989 (escale suivante)
90-269	<u>Muwashi Spirit</u>	Panama	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	26 mars 1989 (escale suivante)
90-270	<u>Amazon Maru</u>	Japon	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	23 juillet 1989 (escale suivante)
90-275	<u>Rapana</u>	Ile de Man (Royaume-Uni)	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	13 septembre 1989
90-276	<u>Rapana</u>	Ile de Man (Royaume-Uni)	Seven Islands (Canada)	Saldanha Bay	16 juin 1989 (escale suivante)
90-278	<u>Ocean Monarch</u>	Inconnu	Kaohsiung (Taiwan) (province chinoise)	Richards Bay	9 avril 1989 (escale suivante)
90-279	<u>Hydrus</u>	Italie	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	27 août 1989 (escale suivante)
90-280	<u>Jarrah</u>	Libéria	Misushima (Japon)	Saldanha Bay	1er septembre 1989 (escale suivante)
90-281	<u>Jarrah</u>	Libéria	Kaohsiung (Taiwan) (province chinoise)	Saldanha Bay	29 avril 1989 (escale suivante)
90-282	<u>Berge Odel</u>	Norvège	Singapour (Singapour)	Richards Bay	3 septembre 1989
90-283	<u>Berge Odel</u>	Norvège	Kure (Japon)	Richards Bay	21 avril 1989 (escale suivante)
90-284	<u>Berge Odel</u>	Norvège	Sao Sebastiao (Brésil)	Richards Bay	12 février 1987
90-285	<u>Abant</u>	Turquie	Iskenderun (Turquie)	Saldanha Bay	21 mars 1989 (escale suivante)
90-286	<u>Abant</u>	Turquie	Iskenderun (Turquie)	Saldanha Bay	12 janvier 1989 (escale suivante)
90-288	<u>Capestan Nicolas</u>	Bahamas	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	14 septembre 1989
90-289	<u>Arapaho</u>	Hong-kong	Mobile (Etats-Unis)	Richards Bay	12 octobre 1989 (escale suivante)
90-290	<u>Arapaho</u>	Hong-kong	Mobile (Etats-Unis)	Richards Bay	6 juin 1989 (escale suivante)
90-291	<u>Thorshavn</u>	Norvège	Tubarao (Brésil)	Saldanha Bay	10 juillet 1989 (escale suivante)
90-292	<u>Choctaw</u>	Hong-kong	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	7 janvier 1989 (escale suivante)
90-293	<u>Thalassini Niki</u>	Chypre	Dar es-Salaam (République- Unie de Tanzanie)	Richards Bay	23 juin 1989 (escale suivante)
90-294	<u>Ocean Carrier</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	5 mai 1989 (escale suivante)
90-295	<u>Ocean Commander</u>	Chypre	Saint-Eustache (Antilles néerlandaises)	Richards Bay	27 juillet 1989 (escale suivante)
90-296	<u>Ocean Commander</u>	Chypre	Baltimore (Etats-Unis)	Richards Bay	31 octobre 1989 (escale suivante)
90-297	<u>Menden</u>	Hong-kong	Singapour (Singapour)	Richards Bay	10 mars 1989 (escale suivante)

Número du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud a/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud b/
90-298	<u>Mandan</u>	Hong-kong	Hampton Roads (Etats-Unis)	Richards Bay	1er octobre 1989 (escale suivante)
90-300	<u>Jahre Rose</u>	Norvège	Mobile (Etats-Unis)	Richards Bay	27 avril 1989 (escale suivante)
90-301	<u>Oslo</u>	Italie	Augusta (Italie)	Richards Bay	19 novembre 1989 (escale suivante)
90-302	<u>Oslo</u>	Italie	Fos (France)	Richards Bay	30 août 1989 (escale suivante)
90-303	<u>Oslo</u>	Italie	Augusta (Italie)	Richards Bay	2 juillet 1989 (escale suivante)
90-304	<u>Oslo</u>	Italie	Augusta (Italie)	Richards Bay	27 avril 1989 (escale suivante)
90-305	<u>Oslo</u>	Italie	La Spezia (Italie)	Richards Bay	16 février 1989 (escale suivante)
90-306	<u>Ocean Pioneer</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Richards Bay	17 juin 1989 (escale suivante)
90-307	<u>Ocean Pioneer</u>	Chypre	Hampton Roads (Etats-Unis)	Port non identifié	21 février 1989 (escale suivante)
90-308	<u>Rhine Ore</u>	Panama	Kisarazu (Japon)	Saldanha Bay	16 mai 1989 (escale suivante)
90-309	<u>Berge Athene</u>	Norvège	Villanueva (Philippine-)	Saldanha Bay	18 janvier 1989 (escale suivante)
90-311	<u>Jahre Pearl</u>	Norvège	Singapour (Singapour)	Richards Bay	24 mai 1989 (escale suivante)
90-312	<u>Aello</u>	Libéria	Mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis)	Richards Bay	21 septembre 1989 (escale suivante)
90-316	<u>Hoegh Fountain</u>	Bahamas	Amsterdam (Pays-Bas)	Richards Bay	9 octobre 1989 (escale précédente)
90-317	<u>Obo Hawk</u>	Norvège	Singapour (Singapour)	Richards Bay	3 mars 1989 (escale suivante)
90-320	<u>Oseo Cecilia</u>	Libéria	Tarragone (Espagne)	Richards Bay	13 mai 1988 (escale suivante)
90-321	<u>Oseo Cecilia</u>	Libéria	Tees (Royaume-Uni)	Richards Bay	21 mars 1988 (escale suivante)
90-322	<u>Kristina Cob</u>	Panama	Buenos Aires (Argentine)	Durban	16 mars 1989
90-324	<u>Jompa</u>	Norvège	Rotterdam (Pays-Bas)	Durban	10 septembre 1989
90-326	<u>Betula</u>	Norvège	Abidjan (Côte d'Ivoire)	Richards Bay	27 avril 1989 (escale suivante)
90-327	<u>Marigold</u>	Panama	Apapa/Lagos (Nigéria)	Durban	10 mai 1989
90-328	<u>Stolt Surf</u>	Libéria	Rio de Janeiro (Brésil)	Durban	23 février 1989
90-329	<u>Morgas Voyager</u>	Norvège	Houston (Etats-Unis)	Richards Bay	17 février 1989 (escale suivante)
90-330	<u>Tanktrader I</u>	Panama	Abidjan (Côte d'Ivoire)	Durban	28 octobre 1989
90-331	<u>Tanktrader I</u>	Panama	Maputo (Mozambique)	Durban	3 novembre 1989

(Voir notes page suivante)

/...

(Notes de l'annexe III)

a/ La dernière escale connue s'entend du dernier port où le navire aurait mouillé avant sa première escale dans un port sud-africain, d'après les sources d'information dont dispose le Groupe intergouvernemental. L'inclusion de ces renseignements ne signifie pas que le pétrole qui a pu être livré à l'Afrique du Sud dans le cas en question a été nécessairement chargé dans ce port.

b/ Dans les cas où la date de la première escale en Afrique du Sud n'est pas connue, la date indiquée est celle de l'escale précédente ou de l'escale suivante.

c/ La Mission de Maurice a fourni des informations. Le Groupe attend que l'Etat du pavillon lui communique des renseignements supplémentaires.

d/ La Mission de l'Iran a fourni des renseignements qui sont en cours d'examen par le Groupe.

e/ La Mission du Qatar a fourni des informations. Le Groupe attend que l'Etat du pavillon lui communique des renseignements supplémentaires.

ANNEXE IV

Escalade de pétroliers dans des ports sud-africains - cas signalés en 1991 et restant à éclaircir

Le fait qu'un navire soit inscrit sur la liste figurant dans la présente annexe n'implique pas qu'une accusation ou un jugement quelconque soit porté à l'égard des Etats intéressés ou des compagnies relevant de leur juridiction. Le Groupe intergouvernemental est encore en train de vérifier les renseignements reçus et compte toujours sur la coopération des gouvernements.

Número du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud g/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud h/
91-065	<u>Ambra Hawk</u>	Norvège	Ras Tanura (Arabie saoudite)	Saldanha Bay	19 juin 1990 (escale suivante)
91-066	<u>Ambra Hunter</u>	Norvège	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	25 juin 1990 (escale précédente)
91-067	<u>Ambra Hunter</u>	Norvège	Tubarao (Brésil)	Saldanha Bay	21 août 1990 (escale suivante)
91-068	<u>Andros Arles</u>	Grèce	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	13 mars 1990 (escale suivante)
91-069	<u>Arappho</u>	Hong-kong	Nouvelle-Orléans (Etats-Unis)	Richards Bay	23 mars 1990 (escale suivante)
91-070	<u>Arrow Combiner</u>	Norvège	Brixham (Royaume-Uni)	Saldanha Bay	3 mars 1990 (escale suivante)
91-071	<u>Astuta Maru</u>	Japon	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	9 mars 1990 (escale suivante)
91-072	<u>Astuta Maru</u>	Japon	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	26 septembre 1990 (escale suivante)
91-073	<u>Bakri Navigator</u>	Panama	Toamasina (Madagascar)	Durban	22 septembre 1990
91-074	<u>Bakri Navigator</u>	Panama	Toamasina (Madagascar)	Durban	5 janvier 1990
91-076	<u>Barberossa</u>	Italie	Rio Grande (Brésil)	Durban	25 janvier 1990
91-077	<u>Barberossa</u>	Italie	Pasir Gudang (Malaisie)	Durban	12 avril 1990
91-078	<u>Barberossa</u>	Italie	Maurice (Maurice)	Durban	6 octobre 1990
91-079	<u>Barberossa</u>	Italie	Bahia Blanca (Argentine)	Durban	18 novembre 1990
91-080	<u>Batie</u>	Grèce	Djibouti (Djibouti)	Saldanha Bay	27 février 1990 (escale suivante)
91-081	<u>Berge Odal</u>	Norvège	Mobile (Etats-Unis)	Richards Bay	3 mai 1990
91-082	<u>Berge Athene</u>	Norvège	Port Walcott (Australie)	Saldanha Bay	28 décembre 1990
91-083	<u>Bergebonds</u>	Norvège	Baltimore (Etats-Unis)	Richards Bay	28 mars 1990 (escale suivante)
91-084	<u>Bergebonds</u>	Norvège	Hampton Roads (Etats-Unis)	Richards Bay	14 janvier 1991
91-085	<u>Betula</u>	Norvège	Port Sudan	Port non identifié	5 février 1990 (escale suivante)
91-086	<u>Betula</u>	Norvège	Toamasina (Madagascar)	Durban	10 mai 1990
91-087	<u>Botany Triton</u>	Panama	Fremantle (Australie)	Durban	4 janvier 1991
91-088	<u>Botany Troubadour</u>	Panama	Albany (Australie)	Durban	31 mars 1990
91-089	<u>Botany Tradition</u>	Panama	Fremantle (Australie)	Durban	25 mai 1990

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud a/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud b/
91-090	<u>Botany Tradition</u>	Panama	Buenos Aires (Argentine)	Cape Town	6 août 1990 (escale précédente)
91-091	<u>Botany Tradition</u>	Panama	Fremantle (Australie)	Durban	18 septembre 1990
91-093	<u>Botany Tradition</u>	Panama	Fremantle (Australie)	Durban	7 janvier 1991
91-094	<u>Botany Trinity</u>	Panama	Adelaide (Australie)	Durban	5 mars 1991
91-095	<u>Bow Fortune</u>	Norvège	Penang (Malaisie)	Durban	13 janvier 1990
91-096	<u>Bow Fortune</u>	Norvège	Penang (Malaisie)	Durban	1er juin 1990
91-097	<u>Bow Fortune</u>	Norvège	Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie)	Durban	17 décembre 1990
91-098	<u>Bow Sun</u>	Norvège	Singapour (Singapour)	Durban	12 avril 1990
91-099	<u>Bow Sun</u>	Norvège	Mombasa (Kenya)	Durban	19 août 1990
91-100	<u>Bow Spring</u>	Norvège	Singapour (Singapour)	Durban	8 février 1990
91-101	<u>Bow Cedar</u>	Norvège	Buenos Aires (Argentine)	Durban	11 mars 1990
91-102	<u>Bow Cedar</u>	Norvège	Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie)	Durban	22 octobre 1990
91-103	<u>Bow Fighter</u>	Norvège	Penang (Malaisie)	Durban	12 mai 1990
91-104	<u>Bow Fighter</u>	Norvège	Mombasa (Kenya)	Durban	10 septembre 1990
91-105	<u>Bow Sky</u>	Norvège	Maurice (Maurice)	Durban	11 février 1990
91-106	<u>Bow Sky</u>	Norvège	Morehead City (Etats-Unis)	Durban	29 avril 1990
91-107	<u>Bow Star</u>	Norvège	Nouvelle-Orléans (Etats-Unis)	Durban	25 février 1990
91-108	<u>Bow Star</u>	Norvège	El Jorf Lasfar (Maroc)	Durban	1er décembre 1990
91-109	<u>Bow Sea</u>	Norvège	Morehead City (Etats-Unis)	Durban	8 août 1990
91-110	<u>Bow Sea</u>	Norvège	Texas City (Etats-Unis)	Durban	21 janvier 1990
91-112	<u>British Ranger</u>	Gibraltar	Kharq Island (Iran)	Walvis Bay, Namibie	19 février 1990
91-113	<u>Bubiyan c/</u>	Koweït	Koweït (Koweït)	Cape Town	1er juillet 1990
91-114	<u>Bunga Sepang</u>	Malaisie	Sao Francisco do Sul (Brésil)	Durban	21 avril 1990
91-115	<u>Celluna</u>	Pays-Bas	Nacala (Mozambique)	Durban	25 mai 1990
91-116	<u>Celluna</u>	Pays-Bas	Rotterdam (Pays-Bas)	Durban	5 août 1990
91-117	<u>Celluna</u>	Pays-Bas	Mombasa (Kenya)	Cape Town	24 octobre 1990 (escale suivante)
91-118	<u>Championventure L.</u>	Norvège	Santos (Brésil)	Durban	16 février 1990
91-119	<u>Chembulk Clipper</u>	Libéria	Buenos Aires (Argentine)	Durban	30 octobre 1990
91-120	<u>Chembulk Clipper</u>	Libéria	Maurice (Maurice)	Durban	15 novembre 1990
91-121	<u>Chem Pioneer</u>	Libéria	Puerto Bolivar (Colombie)	Cape Town	2 janvier 1991 (escale précédente)
91-122	<u>Chuy d/</u>	Brésil	Houston (Etats-Unis)	Durban	4 avril 1990
91-123	<u>Cielo di Roma e/</u>	Italie	Kandla (Inde)	Cape Town	1er janvier 1990 (escale suivante)

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- triculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud a/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud b/
91-124	<u>Combi Sun</u>	Norvège	Mombasa (Kenya)	Richards Bay	25 décembre 1990
91-125	<u>Conny</u>	Libéria	Mombasa (Kenya)	Durban	17 novembre 1990
91-126	<u>Cornelian</u>	Panama	Zeebrugge (Belgique)	Saldanha Bay	6 avril 1990 (escale suivante)
91-127	<u>Cornelian</u>	Panama	Amsterdam (Pays-Bas)	Saldanha Bay	11 octobre 1990 (escale précédente)
91-128	<u>Deborah</u>	Libéria	Port Walcott (Australie)	Saldanha Bay	15 avril 1990 (escale suivante)
91-129	<u>Diamond</u>	Norvège	Mombasa (Kenya)	Richards Bay	16 février 1990 (escale suivante)
91-130	<u>Dimini Star</u>	Panama	Mombasa (Kenya)	Durban	3 juillet 1990 (escale précédente)
91-131	<u>Dolares</u>	Norvège	Dar es-Salaam (République- Unie de Tanzanie)	Durban	17 décembre 1990
91-132	<u>E B Carrier</u>	Turquie	Hampton Roads (Etats-Unis)	Richards Bay	6 novembre 1990 (escale précédente)
91-133	<u>Elbe Ore</u>	Libéria	Seven Islands (Canada)	Saldanha Bay	13 avril 1990
91-135	<u>Essi Flora</u>	Norvège	Fremantle (Australie)	Durban	19 janvier 1990
91-136	<u>Essi Flora</u>	Norvège	Mombasa (Kenya)	Durban	22 juin 1990
91-137	<u>Essi Flora</u>	Norvège	Mombasa (Kenya)	Durban	19 novembre 1990
91-138	<u>Sternity f/</u>	Singapour	Cilacap (Indonésie)	Durban	12 février 1990
91-139	<u>Everton</u>	Panama	Puerto Cabello (Venezuela)	Durban	16 juillet 1990
91-140	<u>Falkanger f/</u>	Norvège	Cilacap (Indonésie)	Cape Town	7 février 1990
91-141	<u>Far Carrier</u>	Norvège	Rio Grande (Brésil)	Durban	29 mai 1990
91-142	<u>Fuji Breves</u>	Myanmar	Maurice (Maurice)	Durban	21 juin 1990
91-143	<u>Garden Green</u>	Libéria	Wakayama (Japon)	Saldanha Bay	19 mars 1990 (escale précédente)
91-144	<u>Garden Green</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	3 juillet 1990 (escale suivante)
91-145	<u>Global Star</u>	Grèce	Europoort (Pays-Bas)	Richards Bay	30 mai 1990 (escale suivante)
91-146	<u>Global Ling</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	22 septembre 1990 (escale suivante)
91-151	<u>Golden Unicorn</u>	Bahamas	Buenos Aires (Argentine)	Durban	26 mai 1990
91-152	<u>Golden Oak</u>	Panama	Dar es-Salaam (République- Unie de Tanzanie)	Durban	12 janvier 1990
91-153	<u>Grasia</u>	Libéria	Nouvelle Orléans (Etats-Unis)	Durban	21 octobre 1990
91-154	<u>Griperion</u>	Chypre	Las Palmas (Espagne)	Richards Bay	5 janvier 1990 (escale suivante)
91-157	<u>Hassel</u>	Panama	Huelva (Espagne)	Durban	3 février 1990
91-158	<u>Hoegh Falcon</u>	Bahamas	Amsterdam (Pays-Bas)	Richards Bay	10 mai 1990 (escale précédente)

Noméro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- trication	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud a/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud b/
91-159	<u>Hough Falcon</u>	Bahamas	Dar es-Salaam (République Unie de Tanzanie)	Richards Bay	28 novembre 1990 (escale suivante)
91-161	<u>Hudson Bay</u>	Panama	Zuopoot (Pays-Bas)	Saldanha Bay	25 juin 1990 (escale précédente)
91-162	<u>Hydrus</u>	Italie	Yeuiden (Pays-Bas)	Saldanha Bay	30 mars 1990
91-163	<u>Ireneas Destiny</u>	Grèce	Hampton Roads (Etats-Unis)	Richards Bay	1er avril 1990 (escale précédente)
91-164	<u>Ireneas Destiny</u>	Grèce	Singapour (Singapour)	Richards Bay	6 mai 1990 (escale suivante)
91-165	<u>Over Hawk</u>	Norvège	Rio Grande (Brésil)	Durban	1 juin 1990
91-166	<u>Jahle Rose</u>	Norvège	Hampton Roads (Etats-Unis)	Richards Bay	6 mars 1990 (escale suivante)
91-167	<u>Jo Beng</u>	Libéria	Sainte-Hélène (Sainte-Hélène)	Durban	8 octobre 1990
91-168	<u>Jo Ionn</u>	Pays-Bas	Morehead City (Etats-Unis)	Durban	17 février 1990
91-169	<u>Jo Rowan</u>	Norvège	Santos (Brésil)	Durban	31 janvier 1990
91-171	<u>Jo Cypress</u>	Pays-Bas	Dar es-Salaam (République- Unie de Tanzanie)	Richards Bay	23 mars 1990 (escale suivante)
91-172	<u>Jo Cypress</u>	Pays-Bas	Sainte-Hélène (Sainte-Hélène)	Cape Town	1er juillet 1990 (escale précédente)
91-173	<u>Jo Cypress</u>	Pays-Bas	Sainte-Hélène (Sainte-Hélène)	Durban	28 janvier 1991
91-174	<u>Jubilee Venture</u>	Libéria	Maceio (Brésil)	Durban	20 décembre 1990
91-175	<u>Kakugo Maru</u>	Japon	Dampier (Australie)	Cape Town	6 juin 1990
91-176	<u>Kaslee</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Port non identifié	10 janvier 1991 (escale suivante)
91-177	<u>Katerina P.</u>	Libéria	Dar es-Salaam (République- Unie de Tanzanie)	Durban	20 décembre 1990
91-178	<u>Kiko Maru</u>	Japon	Kakogawa (Japon)	Saldanha Bay	30 mai 1990 (escale précédente)
91-179	<u>Kilchen Baltic</u>	Bahamas	Dar es-Salaam (République- Unie de Tanzanie)	Durban	8 août 1990
91-181	<u>Kira</u>	Panama	Tenerife (Espagne)	Durban	16 mars 1990
91-182	<u>Kira</u>	Panama	Le Havre (France)	Durban	7 juin 1990
91-184	<u>Kira</u>	Panama	Muelo (Espagne)	Durban	14 août 1990
91-185	<u>Kira</u>	Panama	Rio de Janeiro (Brésil)	Durban	29 octobre 1990
91-186	<u>Linardos</u>	Malte	Las Palmas (Espagne)	Saldanha Bay	7 novembre 1990 (escale suivante)
91-187	<u>Maasdiik</u>	Norvège	Singapour (Singapour)	Durban	8 janvier 1991
91-188	<u>Magic Mercury</u>	Libéria	Buenos Aires (Argentine)	Cape Town	1er mars 1990 (escale précédente)
91-189	<u>Magic Mercury</u>	Libéria	Buenos Aires (Argentine)	Durban	16 avril 1990
91-190	<u>Magic Mercury</u>	Libéria	San Lorenzo (Argentine)	Durban	23 juin 1990

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- triculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud a/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud b/
91-191	<u>Magic Sky</u>	Libéria	Rio Grande (Brésil)	Durban	11 mai 1990
91-192	<u>Mandan</u>	Hong-kong	Nouvelle-Orléans (Etats-Unis)	Richards Bay	23 mai 1990 (escale précédente)
91-193	<u>Mandan</u>	Hong-kong	Hampton Roads (Etats-Unis)	Richards Bay	25 octobre 1990 (escale précédente)
91-195	<u>Marigole</u>	Italie	Tees (Royaume-Uni)	Durban	25 mai 1990
91-197	<u>Magic Lady</u>	Libéria	Rio Grande (Brésil)	Durban	23 mai 1990
91-198	<u>Mount Athos</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	5 avril 1990 (escale suivante)
91-199	<u>Mount Athos</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Richards Bay	14 octobre 1990 (escale suivante)
91-200	<u>NCC Yamanah</u>	Norvège	Algésiras (Espagne)	Durban	30 avril 1990
91-201	<u>NCC Madinah</u>	Norvège	Morehead City (Etats-Unis)	Cape Town	5 avril 1990
91-202	<u>NCC Madinah</u>	Norvège	Tampa (Etats-Unis)	Durban	17 septembre 1990
91-203	<u>NCC Tihama</u>	Norvège	Tees (Royaume-Uni)	Durban	9 août 1990
91-204	<u>NCC G'zan</u>	Norvège	Penang (Malaisie)	Durban	4 janvier 1991
91-205	<u>NCC Majran</u>	Norvège	Tenerife (Espagne)	Durban	9 janvier 1991
91-206	<u>NCC Baha</u>	Norvège	Kuantan (Malaisie)	Durban	21 novembre 1990
91-208	<u>NCC Jouf</u>	Norvège	Mombasa (Kenya)	Durban	12 mars 1990
91-209	<u>NCC Jouf</u>	Norvège	Dar es-Salaam (République- Unie de Tanzanie)	Durban	24 juillet 1990
91-210	<u>Norgas Voyager</u>	Norvège	Tees (Royaume-Uni)	Richards Bay	6 juillet 1990 (escale précédente)
91-211	<u>Norgas Runner</u>	Norvège	Terneuzen (Pays-Bas)	Durban	9 février 1990
91-212	<u>Obo Deniz</u>	Turquie	Hampton Roads (Etats-Unis)	Saldanha Bay	15 mars 1990 (escale suivante)
91-213	<u>Obo Engin</u>	Turquie	Amsterdam (Pays-Bas)	Saldanha Bay	9 août 1990 (escale précédente)
91-214	<u>Ocean Campaigner</u>	Province de Taiwan	Singapour (Singapour)	Durban	3 septembre 1990
91-215	<u>Ocean Campaigner</u>	Province de Taiwan	Singapour (Singapour)	Richards Bay	16 décembre 1990 (escale suivante)
91-216	<u>Ocean Carrier</u>	Chypre	Gênes (Italie)	Saldanha Bay	18 décembre 1990 (escale suivante)
91-217	<u>Ocean Merchant</u>	Chypre	Las Palmas (Espagne)	Saldanha Bay	18 décembre 1990 (escale suivante)
91-218	<u>Ocean Servant</u>	Libéria	Gijón (Espagne)	Saldanha Bay	28 septembre 1990 (escale précédente)
91-219	<u>Ocean Mandarin</u>	Province de Taiwan	Kakogawa (Japon)	Richards Bay	17 juin 1990 (escale précédente)
91-220	<u>Ocean Sovereign</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Richards Bay	21 février 1990 (escale suivante)
91-221	<u>Ocean Sovereign</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Port non identifié	12 juillet 1990 (escale suivante)

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- triculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud s/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud s/
91-222	<u>Ocean Sovereign</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Richards Bay	15 octobre 1990 (escale suivante)
91-223	<u>Owl Producer d/</u>	Norvège	Balikpapan (Indonésie)	Durban	2 mars 1990
91-224	<u>Pamtec</u>	Hong-kong	Nouvelle-Orléans (Etats-Unis)	Richards Bay	28 mai 1990 (escale suivante)
91-225	<u>Petrobulk Silvers</u>	Norvège	Buenos Aires (Argentine)	Durban	6 juillet 1990
91-226	<u>Pinoak</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Richards Bay	7 août 1990 (escale suivante)
91-227	<u>Pinoak</u>	Libéria	Hampton Roads (Etats-Unis)	Saldanha Bay	24 novembre 1990 (escale suivante)
91-228	<u>Shine Ore</u>	Panama	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	27 janvier 1990
91-229	<u>Shine Ore</u>	Panama	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	4 juin 1990
91-230	<u>Shine Ore</u>	Panama	Port Walcott (Australie)	Saldanha Bay	19 octobre 1990 (escale suivante)
91-231	<u>Rokko Sun</u>	Panama	Singapour (Singapour)	Richards Bay	23 janvier 1990 (escale précédente)
91-232	<u>Rokko Sun</u>	Panama	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	17 juillet 1990 (escale suivante)
91-233	<u>Rokko Sun</u>	Panama	Tenerife (Espagne)	Saldanha Bay	1 février 1991 (escale suivante)
91-234	<u>Roxanne</u>	Saharès	Houston (Etats-Unis)	Cape Town	6 juillet 1990 (escale précédente)
91-235	<u>Roxanne</u>	Saharès	Nairobi (Kenya)	Durban	17 janvier 1991
91-236	<u>Santo Cherry</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Port Elizabeth	14 novembre 1990 (escale suivante)
91-237	<u>Sea Brave</u>	Libéria	Karachi (Pakistan)	Durban	16 décembre 1990
91-238	<u>Sea Commander</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Richards Bay	2 février 1990 (escale suivante)
91-239	<u>Sea Commander</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Richards Bay	20 juillet 1990 (escale suivante)
91-240	<u>Sea Victory</u>	Libéria	Puerto Bolívar (Colombie)	Richards Bay	10 janvier 1991 (escale précédente)
91-241	<u>Sealark</u>	Norvège	Toamasina (Madagascar)	Durban	14 mars 1990
91-242	<u>Sealark</u>	Panama	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	23 mai 1990 (escale suivante)
91-243	<u>Sealark</u>	Panama	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	25 décembre 1990 (escale suivante)
91-244	<u>Sealark</u>	Panama	Nouvelle-Orléans (Etats-Unis)	Durban	19 mai 1990
91-245	<u>Sealark</u>	Panama	Nouvelle-Orléans (Etats-Unis)	Durban	31 août 1990
91-246	<u>Sealark</u>	Panama	New es-Salam, (République- Unie de Tanzanie)	Durban	23 novembre 1990
91-247	<u>Sealark</u>	Panama	New York (Etats-Unis)	Durban	24 février 1990
91-248	<u>Sealark</u>	Panama	Pointe Noire (Congo)	Durban	24 juin 1990

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- triculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud a/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud b/
91-250	<u>Stainless Leader</u>	Panama	Nouvelle-Orléans (Etats-Unis)	Durban	23 octobre 1990
91-251	<u>Stainless Duke</u>	Panama	Buenos Aires (Argentine)	Durban	6 août 1990
91-252	<u>Stainless Duke</u>	Panama	St. Anna Bay (Antilles néerlandaises)	Durban	2 décembre 1990
91-253	<u>Stainless Mariner</u>	Panama	Abidjan (Côte d'Ivoire)	Durban	13 avril 1990
91-254	<u>Stainless Mariner</u>	Panama	Mtwara (République-Unie de Tanzanie)	Durban	16 août 1990
91-255	<u>Stainless Mariner</u>	Panama	Port of Spain (Trinité-et Tobago)	Cape Town	2 janvier 1991 (escale précédente)
91-256	<u>Stainless Governor</u>	Panama	Las Palmas (Espagne)	Durban	20 mars 1990
91-257	<u>Stainless Governor</u>	Panama	Madre de Deus (Brésil)	Durban	1er juillet 1990
91-258	<u>Stainless Governor</u>	Panama	Lunda (Angola)	Durban	13 septembre 1990
91-259	<u>Stainless Governor</u>	Panama	Abidjan (Côte d'Ivoire)	Cape Town	5 décembre 1990 (escale précédente)
91-260	<u>Stainless Fighter</u>	Bahamas	Europoort (Pays-Bas)	Cape Town	22 octobre 1990 (escale précédente)
91-261	<u>Stainless Supporter</u>	Panama	Las Palmas (Espagne)	Durban	8 mars 1990
91-262	<u>Stainless Supporter</u>	Panama	Rotterdam (Pays-Bas)	Durban	24 juillet 1990
91-263	<u>Stainless Supporter</u>	Panama	Rio de Janeiro (Brésil)	Durban	23 novembre 1990
91-264	<u>Stainless Commander</u>	Panama	Lagos (Nigéria)	Durban	21 janvier 1990
91-265	<u>Star Delaware</u>	Bahamas	Tenerife (Espagne)	Saldanha Bay	21 août 1990
91-266	<u>Statrader</u>	Norvège	Khang Island (Iran)	Durban	14 janvier 1991
91-267	<u>Stolt Surf</u>	Libéria	Port Kelang (Malaisie)	Cape Town	18 janvier 1991 (escale précédente)
91-268	<u>Stolt Excellence</u>	Libéria	Sainte-Hélène (Sainte-Hélène)	Durban	25 janvier 1990
91-269	<u>Stolt Excellence</u>	Libéria	Morehead City (Etats-Unis)	Durban	6 septembre 1990
91-270	<u>Stolt Eagle</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	18 septembre 1990 (escale suivante)
91-271	<u>Stolt Eagle</u>	Libéria	Penang (Malaisie)	Durban	3 décembre 1990
91-272	<u>Stolt Eagle</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	4 janvier 1991 (escale suivante)
91-273	<u>Stolt Hern</u>	Libéria	Labuan (Malaisie)	Cape Town	2 février 1990 (escale suivante)
91-274	<u>Stolt Hawk</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Port non identifié	7 novembre 1990 (escale précédente)
91-275	<u>Stolt Hawk</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	29 novembre 1990 (escale suivante)
91-276	<u>Stolt Topaz</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	26 novembre 1990
91-277	<u>Stolt Alliance</u>	Panama	Monbasa (Kenya)	Richards Bay	1er avril 1990 (escale suivante)
91-278	<u>Stolt Resolute</u>	Libéria	Santos (Brésil)	Durban	1er décembre 1990

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud a/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud b/
91-279	<u>Svungen</u>	Panama	Mombasa (Kenya)	Durban	24 septembre 1990
91-280	<u>Thengennitor</u>	Chypre	Der es-Salaam (République-Unie de Tanzanie)	Saldanha Bay	20 octobre 1990 (escale suivante)
91-281	<u>Tenhico</u>	Panama	Lagos (Nigéria)	Durban	7 février 1990
91-282	<u>Tenhico</u>	Panama	Beira (Mozambique)	Durban	27 août 1990
91-283	<u>Tenhyaku</u>	Panama	Rosario (Argentine)	Durban	6 septembre 1990
91-284	<u>Tiber Ore</u>	Libéria	Zwiden (Pays-Bas)	Saldanha Bay	25 décembre 1990
91-285	<u>Trade Endeavor</u>	Libéria	Mobile (Etats-Unis)	Richards Bay	6 juin 1990 (escale précédente)
91-286	<u>USA Maru</u>	Japon	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	21 mars 1990 (escale suivante)
91-287	<u>Valiubhbhai Patel</u>	Inde	Tubarao (Brésil)	Saldanha Bay	23 juillet 1990 (escale suivante)
91-288	<u>Verazzano</u>	Italie	Pointe Noire (Congo)	Durban	17 avril 1990
91-289	<u>Vergo</u>	Grèce	Pujairah Anchorage (Golfe persique)	Richards Bays	24 août 1990 (escale suivante)
91-290	<u>Wind Spirit</u>	Norvège	Der es-Salaam (République-Unie de Tanzanie)	Durban	15 novembre 1990
91-291	<u>World Recovery</u>	Grèce	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	18 mai 1990 (escale suivante)
91-292	<u>Mr Id Duality</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Richards Bay	22 avril 1990 (escale suivante)
91-293	<u>World Duality</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	10 août 1990 (escale suivante)
91-295	<u>World Duet</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Richards Bay	8 juillet 1990 (escale suivante)
91-296	<u>Yuar</u>	Panama	Singapour (Singapour)	Durban	16 février 1991
91-297	<u>Zeus</u>	Grèce	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	25 février 1990 (escale suivante)
91-298	<u>Zeus</u>	Grèce	Tobata (Japon)	Saldanha Bay	22 juillet 1990 (escale suivante)

a/ La dernière escale connue s'entend du dernier port où le navire aurait mouillé avant sa première escale dans un port sud-africain, d'après les sources d'information dont dispose le Groupe intergouvernemental. L'inclusion de ces renseignements ne signifie pas que le pétrole qui a pu être livré à l'Afrique du Sud dans le cas en question a été nécessairement chargé dans ce port.

b/ Dans les cas où la date de la première escale en Afrique du Sud n'est pas connue, la date indiquée est celle de l'escale précédente ou de l'escale suivante.

c/ La Mission du Koweït a informé le Groupe que le navire avait fait escale dans un port d'Afrique du Sud pour des réparations d'urgence.

d/ La Mission du Brésil a informé le Groupe que le navire avait livré sa cargaison de tétramère de propylène à l'Indonésie.

e/ D'après la Mission de l'Inde, le navire a déchargé sa cargaison de gasoil au port de Kandla (Inde).

f/ La Mission de l'Indonésie a informé le Groupe que le navire avait livré du naphte aux Etats-Unis.
