

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

ASAMBLEA GENERAL

**DOCUMENTOS OFICIALES: CUADRAGESIMO SEXTO PERIODO DE SESIONES
SUPLEMENTO No. 44 (A/46/44)**



NACIONES UNIDAS

Nueva York, 1992

NOTA

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

Este documento también se presentó al Consejo de Seguridad con la firma S/23126.

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
CARTA DE ENVIO		iv
I. INTRODUCCION	1 - 10	1
II. SITUACION DEL EMBARGO DE PETROLEO CONTRA SUDAFRICA	11 - 20	3
III. ACTIVIDADES DEL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL	21 - 46	6
A. Casos de presuntas violaciones del embargo de petróleo notificadas entre 1987 y 1991	25 - 30	6
B. Examen de las escalas portuarias notificadas en 1990 y 1991	31 - 33	8
C. Posibilidad de falsificación de la documentación	34 - 40	8
D. Audiencias sobre la situación del embargo de petróleo	41 - 46	10
IV. LEY TIPO DE APLICACION EFICAZ DEL EMBARGO DE PETROLEO CONTRA SUDAFRICA	47 - 61	11
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	62 - 68	13
A. Conclusiones	62 - 67	13
B. Recomendaciones	68	14

Anexos

I. A. Buques y empresas que presuntamente han participado en el abastecimiento de petróleo a Sudáfrica entre 1987 y 1990	15
B. Comunicaciones entre los gobiernos y el Grupo Intergubernamental en relación con casos de presuntas violaciones notificados entre 1987 y 1990	32
II. Resumen de los casos de presuntas violaciones notificados en 1991	34
III. Casos no aclarados de escalas de buques cisterna en puertos sudafricanos notificados en 1990	48
IV. Casos no aclarados de escalas de buques cisterna en puertos sudafricanos notificados en 1991	56

CARTA DE ENVIO

13 de septiembre de 1991

Excelentísimo Señor:

Tengo el honor de transmitir adjunto, de conformidad con el párrafo 6 de la resolución 45/176 F de la Asamblea General, de 19 de diciembre de 1990, el informe del Grupo Intergubernamental encargado de vigilar el abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica, aprobado por unanimidad el 13 de septiembre de 1991.

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

Sírvase aceptar, Excelentísimo Señor, las seguridades de mi consideración más distinguida.

(Firmado) Anthony B. NYAKYI
Presidente del Grupo Intergubernamental
encargado de vigilar el abastecimiento
y el transporte de petróleo y productos
derivados a Sudáfrica

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

I. INTRODUCCION

1. El Grupo Intergubernamental encargado de vigilar el abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica fue establecido por la Asamblea General en su resolución 41/35 F, de 10 de noviembre de 1986. Desde entonces, la labor del Grupo Intergubernamental ha recibido el apoyo de la Asamblea General, la última vez en la resolución 45/176 F de la Asamblea, de 19 de diciembre de 1990. El Grupo Intergubernamental está integrado por los siguientes Estados Miembros: Argelia, Cuba, Indonesia, Kuwait, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, la República Unida de Tanzania y Ucrania. En su reunión celebrada el 22 de marzo de 1991, el Grupo Intergubernamental reeligió Presidente al Sr. Anthony B. Nyakyi (República Unida de Tanzania), Vicepresidenta a la Sra. Nabeela Al-Mulla (Kuwait) y Relator al Sr. Sverre Bergh-Johansen (Noruega) para el año en curso.
2. Han participado en las reuniones del Grupo Intergubernamental, en calidad de observadores, representantes de los movimientos de liberación de Sudáfrica, a saber, el Congreso Nacional Africano de Sudáfrica (ANC) y el Congreso Parafricanista de Azania (PAC). Desde su creación, el Grupo Intergubernamental ha cooperado con la Organización de la Unidad Africana (OUA) y otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.
3. Desde que presentó su informe a la Asamblea General en su cuadragésimo quinto período de sesiones 1/, el Grupo Intergubernamental ha seguido trabajando según lo establecido en años anteriores. Ha examinado la información recibida sobre presuntas violaciones y escalas portuarias en Sudáfrica de buques con capacidad para transportar petróleo y productos derivados. En su empeño por concluir la investigación de casos notificados en el pasado, el Grupo Intergubernamental envió un recordatorio final a los gobiernos interesados en relación con los casos notificados en los años 1987 a 1989 a fin de brindar a los gobiernos la oportunidad de presentar las conclusiones de investigaciones que se hubieran realizado con respecto a los casos. Estos casos aparecen en el anexo II del informe anterior antes mencionado del Grupo Intergubernamental.
4. El Grupo Intergubernamental mantiene contactos con gobiernos, organizaciones intergubernamentales y grupos no gubernamentales sobre todas las cuestiones que incumben a su mandato. Los aportes de los grupos no gubernamentales han resultado especialmente valiosos para la labor del Grupo. Se mantienen estrechas relaciones de cooperación entre el Grupo y el Comité Especial contra el Apartheid, que es el órgano de coordinación central de todas las cuestiones relativas al apartheid en las Naciones Unidas.
5. El Grupo Intergubernamental ha tomado nota del informe provisional del Comité Especial contra el Apartheid (A/AC.115/L.675), que puso de relieve la incapacidad o la falta de disposición del régimen de Sudáfrica para adoptar medidas imparciales y eficaces a fin de someter a control una situación de violencia que ha contribuido a un clima de desconfianza y agitación en el país. En dichas circunstancias son limitados los avances logrados en el período reciente en pro de la creación de un clima conducente a negociaciones para la aprobación de una constitución democrática, a pesar de la derogación de la legislación principal sobre el apartheid. El fin de la violencia, la liberación de todos los presos políticos y la derogación de todas las estructuras jurídicas represivas se consideraron como algunas de las medidas necesarias para abrir el camino a negociaciones sustantivas. La tarea de la

comunidad internacional debe ser la de fomentar, mediante presión y asistencia, el proceso de negociaciones sobre una nueva constitución y velar por que se cree cuanto antes una sociedad unida, no racial y democrática en Sudáfrica.

6. Se ha encomendado al Grupo Intergubernamental que vele por un embargo eficaz contra el abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica. Por consiguiente, continúa adoptando medidas para cooperar con los gobiernos en la plena aplicación de sus embargos o políticas comparables. También se ha empeñado en promover la sensibilidad pública del embargo y persuadir a los Estados Miembros a que adopten medidas o disposiciones legislativas que amplíen el alcance del embargo y contribuyan a cerrar las escapatorias existentes. Puesto que el objetivo de las sanciones en general, y el embargo de petróleo en particular, es ejercer presión sobre Sudáfrica a fin de acabar con el apartheid, y puesto que la prohibición del petróleo y los productos derivados se considera indispensable para mantener la presión sobre Sudáfrica, el Grupo Intergubernamental considera que el embargo de petróleo reviste importancia vital. La Asamblea General consideró el año pasado que el embargo de petróleo debería mantenerse hasta que se produjeran cambios profundos e irreversibles en ese país. Se lograrán dichos cambios en Sudáfrica cuando su población, independientemente del color, la raza o el origen étnico, sea dueña de su propio destino y determine libremente sus asuntos en un sistema democrático y no racial de gobierno.

7. Con objeto de celebrar consultas con expertos y organizaciones no gubernamentales sobre la cuestión del embargo de petróleo y sus perspectivas, el Grupo Intergubernamental celebró audiencias sobre la situación del embargo de petróleo el 15 de agosto de 1991 con participación de profesores universitarios y representantes de organizaciones no gubernamentales.

8. El Grupo Intergubernamental también recomendó que la Asamblea General en su cuadragésimo quinto período de sesiones considerara la posibilidad de recomendar al proyecto de ley tipo sobre el embargo de petróleo contra Sudáfrica a todos los Estados. Con ocasión de la aprobación de esa recomendación y de la resolución 45/176 F de la Asamblea General, el Presidente del Grupo Intergubernamental transmitió el proyecto de ley tipo a los gobiernos y pidió información sobre las medidas que se hubiesen adoptado sobre el particular. El Grupo Intergubernamental al presentar esta ley tipo, expresa la esperanza de que los gobiernos adopten medidas eficaces para impedir la exportación de su petróleo y sus productos derivados o el transporte de dichos productos en buques que enarboles su pabellón o sean fletados o administrados por empresas sometidas a su jurisdicción. La ley tipo contiene disposiciones relativas a sanciones a las violaciones del embargo del petróleo.

9. El Grupo Intergubernamental se había ocupado anteriormente de casos de posibles violaciones del embargo de petróleo que finalmente habían dejado de examinarse debido a la falta de pruebas. En el presente año se presentó nueva información al Grupo Intergubernamental relativa a posibles falsificaciones de la documentación aceptada anteriormente. Esto dio lugar a que se reabrieran ciertos casos. La situación actual de esta labor se expone en la sección C del capítulo III del presente informe.

10. El presente informe fue aprobado por el Grupo Intergubernamental en su 12a. sesión, celebrada el 13 de septiembre de 1991.

II. SITUACION DEL EMBARGO DE PETROLEO CONTRA SUDAFRICA

11. La Asamblea General, al crear el Grupo Intergubernamental encargado de vigilar el abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica en virtud de su resolución 31/35 F, de 10 de noviembre de 1986, por primera vez en la historia de las Naciones Unidas ha instituido un mecanismo para vigilar la aplicación de medidas de sanción voluntarias. Esto comprende la vigilancia de los envíos de petróleo a Sudáfrica y solicitudes a los gobiernos para que investiguen la venta o los envíos de crudo y derivados del petróleo. Con pocas excepciones, los Estados Miembros han respondido positivamente a consultas del Grupo Intergubernamental.

12. Si bien ciertos Estados Miembros no han brindado su cooperación al Grupo Intergubernamental, sí han adoptado medidas para poner fin al abastecimiento de petróleo a Sudáfrica; por ejemplo, los Estados Unidos de América, Francia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. El primero de esos Estados adoptó disposiciones de dicha índole con arreglo a su Ley General contra el apartheid de 1986, mientras que los otros dos las adoptaron en calidad de miembros de la Comunidad Europea. Recientemente los Estados Unidos, Israel y Finlandia han suspendido las prohibiciones de los suministros de petróleo.

13. El Grupo Intergubernamental tomó nota de la declaración de los Ministros de Relaciones Exteriores de los países nórdicos sobre la situación en Sudáfrica aprobada en la reunión que celebraron el 20 de agosto de 1991. En la declaración se afirmaba que los Ministros habían convenido en vigilar atentamente la situación en Sudáfrica a fin de evaluar cuándo se podía presentar la posibilidad de una derogación de las sanciones que aún seguían vigentes en los países nórdicos.

14. El Grupo Intergubernamental tomó nota de la declaración formulada en el Comité Especial sobre el Africa Meridional de la Organización de la Unidad Africana (OUA) en su reunión celebrada el 29 de julio de 1991, en que observaba que las sanciones habían sido un arma poderosa y una parte integrante de la estrategia de la lucha contra el apartheid. En gran medida, habían sido de importancia crítica para elevar el costo del apartheid y obligar al régimen a que aceptara el principio de la negociación. Como poderosa forma de presión, las sanciones seguían siendo necesarias para llevar al régimen del apartheid a la mesa de negociaciones y para obligarlo a que no cesara en su consagración al proceso de cambio. En consecuencia, el Comité Especial de la OUA encomiaba a los países que aún no habían suspendido las sanciones y les pedía que las mantuvieran como forma de ejercer presión para garantizar el cambio constitucional. Instaba asimismo a los países que habían suspendido algunas de las sanciones a que mantuvieran las sanciones restantes y a que utilizaran su ascendiente sobre el régimen de Sudáfrica a fin de acelerar el proceso de cambio constitucional.

15. El Grupo Intergubernamental tomó nota de la declaración de clausura de la reunión del Comité de Ministros de Relaciones Exteriores del Commonwealth sobre el Africa Meridional, celebrada en febrero de 1990, en la que se convenía en que la forma más eficaz de asegurar la eliminación del apartheid consistiría en que la presión de las sanciones se mantuviese mediante un enfoque de gestión programada, que relacionase los cambios en la aplicación de las sanciones con la adopción de medidas auténticas y prácticas tendientes a

la destrucción del apartheid. El Comité del Commonwealth convino en que: a) se mantuvieran las medidas existentes hasta que se superaran los obstáculos a las negociaciones y se derogaran los principales pilares legislativos; b) no se modificaran las sanciones comerciales y económicas hasta tanto no se hubiera logrado un avance apreciable en la senda de la reforma constitucional, como por ejemplo un proceso convenido de redacción de una constitución; y c) no se levantara el embargo de armamentos hasta que se estableciese firmemente la nueva Sudáfrica posterior al apartheid.

16. A pesar de repetidas declaraciones de apoyo y de observancia del embargo de petróleo contra Sudáfrica de la mayoría de los Estados exportadores de petróleo, han seguido fluyendo petróleo y productos derivados a Sudáfrica, aunque a un precio alzado. Varios Estados han aprobado legislación por la que se prohíbe el transporte de petróleo a Sudáfrica. Sin embargo, con pocas excepciones, los principales Estados navieros no han adoptado medidas sobre el particular. El World-Wide Shipping Group, con sede en Hong Kong, sigue siendo un importante proveedor de petróleo a Sudáfrica. Un estudio de los anexos del presente informe indicará las posibles fuentes de petróleo así como las empresas navieras que quizá hayan participado en el comercio de petróleo con Sudáfrica.

17. Desde febrero de 1990, los informes indican que algunos gobiernos, incluidos algunos en Africa, que habían adoptado una prohibición voluntaria del abastecimiento de petróleo y productos derivados a Sudáfrica, estaban reconsiderando sus decisiones. La derogación de las leyes de zonas de grupo y de tierras y la enmienda a la Ley sobre inscripción de la población, al igual que otras medidas adoptadas por las autoridades sudafricanas, alentaron a ciertos gobiernos y les sirvieron de justificación para poner fin a su prohibición voluntaria del abastecimiento de petróleo y productos derivados a Sudáfrica. Sin embargo, ningún Estado ha declarado oficialmente dichas suspensiones del embargo del petróleo, con excepción de los Estados Unidos, Israel y Finlandia. Por otra parte, el Grupo Intergubernamental ha tomado nota de informes sobre el número cada vez mayor de conversaciones que se están entablando entre algunos Estados productores de petróleo en Africa, funcionarios sudafricanos y representantes de empresas productoras de productos energéticos sobre la posible cooperación en el abastecimiento de petróleo a Sudáfrica.

18. A fines de abril de 1991, el Presidente de Sudáfrica, de Klerk, afirmó que las sanciones y las amenazas de sanciones habían obligado a Sudáfrica a invertir parte de sus economías en reservas estratégicas, incluido el petróleo. Admitió que ello había sido una forma muy improductiva de inversión que tenía efectos perniciosos sobre el crecimiento económico y la creación de empleos en Sudáfrica. Además, se anunció una decisión de reducir la reserva estratégica a fin de recaudar hasta 2.000 millones de rand. Evidentemente fueron las realidades económicas las que impulsaron a una venta de esa índole. El embargo de petróleo ha impuesto ingentes costos sobre la economía sudafricana. Estimaciones moderadas indican que Sudáfrica ha tenido que gastar entre 25.000 y 30.000 millones de dólares de los EE.UU. durante los últimos 12 años a fin de superar los efectos del embargo de petróleo. Esto ha puesto de relieve los altos costos de mantener el apartheid.

19. El levantamiento prematuro del embargo de petróleo sería contraproducente para el proceso de cambio pacífico en Sudáfrica. A principios de septiembre de 1991 aún no se habían iniciado negociaciones y no se había logrado un

acuerdo sobre las disposiciones transitorias para la redacción de una nueva constitución. Se exhorta a la comunidad internacional a que continúe el embargo de petróleo a fin de mantener un ascendiente económico y político eficaz sobre Sudafrica mediante la presión internacional.

20. El Grupo Intergubernamental renueva su adhesión a la vigilancia del abastecimiento y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica hasta que haya pruebas claras de cambios profundos e irreversibles, teniendo presentes los objetivos de la Declaración sobre el apartheid y sus consecuencias destructivas para el África meridional (resolución S-16/1 de la Asamblea General, anexo, de 14 de diciembre de 1989), incluida en particular la aprobación de una constitución no racial y democrática.

III. ACTIVIDADES DEL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL

21. La mayor parte de la labor del Grupo Intergubernamental consiste en la reunión de datos sobre travesías marítimas a Sudáfrica que son indicación bastante sólida de una entrega de petróleo o productos derivados a ese país. El Grupo reúne información sobre el movimiento de buques que quizás hayan violado el embargo entre gobiernos y organizaciones no gubernamentales. Los datos reunidos se evalúan y a cada travesía se asigna un número de caso para garantizar la exactitud y para facilidad de referencia. Se envían consultas a los gobiernos afectados a fin de recabar información que permita al Grupo decidir si existe un caso prima facie que justifique mayor información. Una vez que se recibe una respuesta, el Grupo Intergubernamental examina atentamente toda la información de que dispone. Desde 1987 el Grupo Intergubernamental ha dejado de seguir examinando varios casos de presuntas violaciones ateniéndose a cualquiera de los criterios siguientes: 1) cuando el certificado de descarga presentado confirme la entrega de petróleo en puertos que no sean los de Sudáfrica; 2) cuando no haya una instalación de carguío de petróleo en el puerto en cuestión; y 3) cuando se certifique que el buque en cuestión no tiene la capacidad para transportar petróleo o productos derivados.

22. En 1989 se concibió una nueva esfera de investigación para afianzar y acelerar los esfuerzos en pro de un embargo de petróleo eficaz. El Grupo Intergubernamental comenzó a reunir y examinar su propia información sobre escalas portuarias que pudieran haber dado lugar a posibles entregas de petróleo a Sudáfrica. Esta iniciativa complementó los importantes aportes hechos por gobiernos y organizaciones no gubernamentales sobre el particular.

23. En 1991 el Grupo Intergubernamental nuevamente celebró audiencias sobre la situación del embargo de petróleo. También amplió sus investigaciones examinando la posibilidad de falsificación de la documentación.

24. A continuación se presentan en forma resumida las diversas actividades del Grupo.

A. Casos de presuntas violaciones del embargo de petróleo notificadas entre 1987 y 1991

25. El Grupo Intergubernamental ha seguido examinando casos de presuntas violaciones comunicándose con los gobiernos interesados y solicitando su cooperación para reunir información con el objetivo de cerciorarse mejor de la exactitud de la información relativa a cada caso.

26. En 1991, el Grupo Intergubernamental investigó 77 casos de presuntas violaciones que habían ocurrido principalmente durante los 12 meses anteriores. Hubo 74 casos que afectaban a buques cisterna con un tonelaje de capacidad de peso muerto total de más de 18 millones de toneladas, además de otros tres casos que involucraban a cargueros mixtos con un tonelaje de capacidad de peso muerto total de más de 300.000 toneladas. La mayoría de los casos interesaban a Estados productores de petróleo.

27. El 10 de mayo de 1991, el Grupo decidió enviar un recordatorio final a los gobiernos interesados en relación con casos que involucraban a buques y empresas que presuntamente habían intervenido en el abastecimiento de petróleo

a Sudáfrica entre 1987 y 1989. Estos casos se incluyeron en el anexo II del informe del Grupo Intergubernamental del año anterior. Desde el informe anterior, se recibieron respuestas sustantivas de las misiones de la República Islámica del Irán, el 28 de enero de 1991, de Italia, el 1º de julio de 1991, y de Egipto, el 10 de julio de 1991, respectivamente. En la sección B del anexo I del presente informe se incluyen resúmenes de las comunicaciones recibidas de esos gobiernos. Como política general, se dejan de seguir examinando los casos cuando se reciben suficientes pruebas y documentación para disipar las sospechas de que se habían entregado envíos de petróleo a Sudáfrica. Estos casos posteriormente se suprimen de los anexos del informe del Grupo. Los restantes casos se mantienen en el anexo.

28. El 30 de abril de 1991, el Grupo Intergubernamental envió recordatorios a los gobiernos interesados en relación con casos notificados en 1990. Desde el informe anterior, se recibieron respuestas sustantivas de las misiones de España, el 17 de diciembre de 1990, de Qatar, el 4 de febrero de 1991, de Chipre, el 15 de febrero de 1991, de Grecia, el 27 de agosto de 1991, y de la República Islámica del Irán, el 29 de agosto de 1991, respectivamente. En la sección B del anexo I del presente informe figuran resúmenes de las comunicaciones recibidas de esos Gobiernos. Se examinó la documentación recibida y se dieron por cerrados los casos en que existían suficientes pruebas para disipar las sospechas de que los envíos de petróleo en cuestión probablemente se habían entregado a Sudáfrica. Los casos posteriormente se suprimieron del anexo I del presente informe. Los casos restantes, en que no se han recibido suficientes pruebas, se han incluido en la sección A del anexo I del presente informe. Dicha sección contiene 230 casos.

29. El 29 de mayo de 1991, se enviaron notas verbales a los gobiernos interesados en que se les informaba de 64 casos de presuntas violaciones notificadas en 1991 y se les pedía que verificasen la información o presentasen documentación que indicase lo contrario. El 18 de julio de 1991, se enviaron notas verbales a los gobiernos interesados sobre otros 13 casos de presuntas violaciones, que hicieron ascender el total de casos de presuntas violaciones comunicadas en 1991 a 77, y que afectaban a 38 buques. Se enviaron consultas a 22 Estados Miembros. Se recibieron respuestas sustantivas de las misiones de Bahrein, el 10 de julio de 1991, y de la República Islámica del Irán, el 29 de agosto de 1991, respectivamente. En el anexo II del presente informe se incluyen resúmenes relativos a los casos 91-026, 91-39 y 91-056. Cuando procedía, se enviaron recordatorios el 2 de agosto de 1991. Los pormenores de los casos se incluyen en el anexo II del presente informe.

30. Varios casos en que se mencionaba el fondeadero de Fujairah en el Golfo Pérsico como la última escala portuaria conocida antes de que el buque presuntamente se hubiera dirigido a Sudáfrica se suprimieron de los informes del Grupo. Las supresiones obedecieron a información recibida del Gobierno de los Emiratos Arabes Unidos en que se afirmaba que no había un puerto petrolero ni ninguna otra instalación para la carga y el transporte de petróleo en el fondeadero de Fujairah. Sin embargo, investigaciones ulteriores demostraron que los buques en cuestión podían haber zarpado del fondeadero a uno o más países exportadores de petróleo no conocidos en el Golfo Pérsico, o quizás hubieran recibido petróleo de pequeños buques que procedían de otras partes del Golfo. Después de cargar petróleo, los buques presuntamente zarparon a Sudáfrica. Dar por cerrados los casos en estas condiciones sería pasar por alto la posibilidad de que no se hubieran comunicado todas las escalas hechas

por un buque en la región del Golfo Pérsico. Por consiguiente, el Grupo Intergubernamental decidió reabrir tres casos que involucraban a los buques **Fidius**, **Rafiq** y **Ethnic**. Estos casos se habían suprimido de los informes del Grupo en razón del hecho de que la última escala portuaria conocida antes de la presunta entrega había sido el fondeadero de Fujairah. Habida cuenta de lo anterior, el Presidente del Grupo Intergubernamental envió consultas a los gobiernos interesados en que les solicitaba información respecto de si se había entregado petróleo a S. África. En la sección A del anexo I del presente informe figuran detalles de los tres casos.

B. Examen de las escalas portuarias notificadas en 1990 y 1991

31. Durante 1990 el Grupo Intergubernamental envió consultas a los gobiernos interesados en relación con un total de 246 casos de escalas portuarias que habían tenido lugar el año anterior, y dejó de seguir examinando 39 casos luego de recibir información de los gobiernos que excluía la posibilidad de una entrega de petróleo y productos derivados. Durante 1991, el Grupo Intergubernamental dejó de seguir examinando otros 48 casos tras recibir información de los gobiernos. En 1991, reunió información sobre otras 227 travesías efectuadas por 157 buques, la mayoría de las cuales habían tenido lugar en el año civil 1990.

32. Al igual que el año pasado, en la mayoría de los casos se trataba de buques matriculados en los que el Grupo Intergubernamental ha denominado en general "Estados que transportan petróleo". Se pidió información a un Estado sobre 54 casos, a otro sobre 53 casos y a un tercero sobre 43 casos. Se dejaron de seguir examinando 12 casos luego de haberse recibido aclaración de los gobiernos interesados. De los casos restantes, 134 se trataban de buques cisterna en el sentido más estrecho del término, la mayoría de los cuales normalmente transportan derivados del petróleo. El tonelaje total de capacidad de peso muerto de estos buques cisterna era de alrededor de 3,5 millones de toneladas. Los períodos en este examen comprenden el equivalente de un año cronológico. Así pues, es razonable comparar estas cifras con otras estadísticas reunidas con periodicidad anual. De los 215 casos restantes, 188, que representaban el 82% de la capacidad de tonelaje, correspondían a buques que enarbolaban el pabellón de Estados que transportaban petróleo. Del total de las 215 travesías registradas en estos casos, 97 habían zarpado hacia Sudáfrica desde países importadores de petróleo y 47 desde países exportadores. Hubo 79 casos de cargueros mixtos con un tonelaje de peso muerto total de menos de 12 millones de toneladas.

33. El 29 de abril de 1991, el Presidente del Grupo Intergubernamental envió notas verbales a los gobiernos de 48 Estados en relación con los casos. Cuando procedía, el Grupo de Trabajo Intergubernamental envió recordatorios el 2 de agosto de 1991. Los restantes casos se adjuntan al anexo IV del presente informe.

C. Posibilidad de falsificación de la documentación

34. Como práctica establecida, el Grupo Intergubernamental ha dejado de seguir examinando casos basándose en las pruebas presentadas, y estos casos se han suprimido del informe del Grupo. Sin embargo, en ciertos casos el Grupo ha recibido nueva información en el sentido de que los embarques de petróleo

no habían sido entregados en los puertos indicados en la documentación en relación con varios casos que se habían dejado de seguir examinando en el pasado. Las pruebas sugerían que estaría justificado un nuevo examen de esos casos por el Grupo. Información facilitada al Grupo apunta al hecho de que cierta documentación presentada a los gobiernos, especialmente de Estados exportadores de petróleo, que a su vez se había presentado al Grupo Intergubernamental, quizás se hubiera falsificado.

35. El Grupo Intergubernamental reconoce el hecho de que la nueva información de ninguna manera entraña un juicio crítico respecto de quién ha perpetrado la falsificación. Identificar una falsificación no entraña de por sí una aseveración respecto de cuál de las partes que intervinieron en el envío debería asumir la responsabilidad de ella, o en qué etapa del envío se produjo la falsificación. Sin embargo, brinda una base firme para sospechar una posible entrega de petróleo a Sudáfrica.

36. Como resultado de averiguaciones del Grupo Intergubernamental relativas a casos en que pudiera haber ocurrido falsificación de la documentación, un Estado ha señalado a la atención del Grupo el hecho de que en varios de esos casos no se trataba de buques sometidos a la jurisdicción de ese Estado. El Estado interesado está examinando los demás presuntos embarques; sin embargo, dicho Estado ha señalado que habían tenido lugar antes de que se aprobara la legislación nacional relativa a los envíos de petróleo a Sudáfrica. El Grupo Intergubernamental tomó nota de esta respuesta y está realizando averiguaciones con miras a obtener mayor información.

37. Teniendo presente la necesidad de fortalecer los mecanismos de vigilancia, especialmente en lo que se refiere a los certificados presentados a los Estados exportadores de petróleo por los compradores de petróleo, el Grupo Intergubernamental estima que se justifica un posible nuevo examen de casos.

38. El Grupo Intergubernamental recientemente ha recibido nueva información relativa a varios casos que se habían dejado de seguir examinando en el pasado. Esto se había hecho atendiendo a la recepción de certificados de descarga que indicaban que los buques en cuestión habían entregado petróleo a puertos fuera de Sudáfrica. La nueva información indica que los cargamentos de petróleo en realidad no se habían entregado en los puertos indicados en la documentación. Por consiguiente, el Grupo decidió reabrir los casos en cuestión. El 29 de julio de 1991, el Grupo Intergubernamental envió consultas a los gobiernos interesados con miras a solicitar asistencia a fin de determinar si la documentación era auténtica.

39. Los siguientes buques están sujetos a nuevo examen: Beatrice, Berge Enterprise, Berge King, Berge Prince, Biscaya, Ethnic, Evita, Fidius, Gentle Breeze, Philippine Obo 3 y Singa Star.

40. El Grupo Intergubernamental reconoce el inestimable aporte de organizaciones no gubernamentales, particularmente la Oficina de Investigación del Transporte Marítimo con sede en Amsterdam y EMBARGO con sede en Londres. También reconoce los esfuerzos de varios Estados exportadores de petróleo que han sido persistentes en sus exigencias de que las empresas navieras y los comerciantes en petróleo proporcionen certificados de descarga.

D. Audiencias sobre la situación del embargo de petróleo

41. El 15 de agosto de 1991, el Grupo Intergubernamental celebró audiencias sobre la situación del embargo de petróleo contra Sudáfrica. El objetivo principal de las audiencias era examinar la situación del embargo del petróleo y los efectos de los acontecimientos recientes en Sudáfrica sobre las posiciones de los gobiernos con respecto al embargo del petróleo; alentar la cooperación de los gobiernos y afianzar la adhesión internacional al embargo hasta que el apartheid se hubiera erradicado por completo; estudiar medios y arbitrios para fortalecer la cooperación entre el Grupo Intergubernamental y las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, y examinar el momento oportuno o las condiciones apropiadas para levantar el embargo de petróleo contra Sudáfrica.

42. El Presidente del Grupo Intergubernamental, Excmo. Sr. Anthony B. Nyakyi (República Unida de Tanzania), inauguró las audiencias declarando que la experiencia reciente había demostrado claramente que la comunidad internacional tenía los medios y la voluntad política para imponer sus decisiones. Las sanciones, si se vigilaban atentamente y se aplicaban a cabalidad, podían ser un importante instrumento para asegurar los objetivos perseguidos. El régimen de Sudáfrica había podido importar sus necesidades de petróleo y productos derivados, pero a un elevado precio. A continuación dijo que expresaba la esperanza de que los países que habían levantado las sanciones contra Sudáfrica, a pesar de su apoyo a la Declaración sobre el apartheid de la Asamblea General, reconsiderarían su posición.

43. El Presidente del Comité Especial contra el Apartheid, Excmo. Sr. Ibrahim A. Gambari (Nigeria), insistió en que el embargo de petróleo aún era un elemento necesario de la presión que había que ejercer sobre Pretoria y, por consiguiente, debía mantenerse. Dijo que el levantamiento prematuro de ciertas sanciones por algunos gobiernos había sido contraproducente para el proceso de cambio pacífico en Sudáfrica.

44. El Sr. Godwin Mutale S. Mfula, hablando en nombre del Presidente de los Estados de primera línea, destacó que el proceso de cambio en Sudáfrica aún no era irreversible y que la mayoría negra seguía padeciendo angustia e injusticia intolerables bajo el sistema de apartheid. Agregó que era indiscutible que las sanciones, especialmente el embargo de petróleo, habían contribuido en forma apreciable a lo largo de los años a que se produjera la actual situación en Sudáfrica. Por consiguiente, las sanciones seguían siendo necesarias para obligar al régimen a poner fin al apartheid.

45. Participaron en las audiencias las siguientes personas: el Sr. Solomon Gómez, Observador de la Organización de la Unidad Africana; Sor Betsy Clark, Presidenta de la Coalición Local de Filadelfia en pro de las Inversiones Responsables y miembro de la Junta Directiva del Centro Interreligioso sobre Responsabilidad de las Sociedades; el Sr. Richard Hengeveld, Director de la Oficina de Investigación del Transporte Marítimo; el Sr. Wellington Nyangoni, Profesor de la Universidad Brandeis, y el Sr. Richard Lillich, Profesor de derecho de la Universidad de Virginia. Se pueden consultar extractos de las declaraciones en Notes and Documents No. 18/91 del Centro contra el Apartheid.

46. El Presidente del Grupo Intergubernamental clausuró las audiencias haciendo hincapié en el consenso que había surgido durante ellas de que no debía levantarse el embargo de petróleo antes que hubieran ocurrido cambios profundos e irreversibles en Sudáfrica, teniendo presente el objetivo de la aprobación de una constitución no racial y democrática.

IV. LEY TIPO DE APLICACION EFICAZ DEL EMBARGO DE PETROLEO
CONTRA SUDAFRICA

47. La Asamblea General ha instado repetidamente a todos los Estados a que adopten medidas o disposiciones legislativas efectivas para ampliar el alcance del embargo de petróleo a fin de lograr la completa cesación del suministro y el transporte de petróleo y productos derivados a Sudáfrica. La cuestión ha sido tema de resoluciones de la Asamblea General desde 1975. En cumplimiento de su mandato, el Grupo Intergubernamental ha dirigido un cuestionario a todos los Estados Miembros y no miembros en que se pide información entre otras cosas, respecto de "qué medidas, incluso legislativas, técnicas y administrativas, ha adoptado su Gobierno ... para impedir que las empresas petroleras y navieras, ya sean nacionales o extranjeras, que operan en su país suministren o transporten petróleo y productos derivados del petróleo a Sudáfrica ..." 2/.

48. Las respuestas recibidas de los gobiernos se han incluido en los anexos de los informes del Grupo Intergubernamental a la Asamblea General en sus periodos de sesiones cuadragésimo segundo 3/ y cuadragésimo tercero 4/. El Presidente del Grupo Intergubernamental, al concluir las audiencias sobre el embargo de petróleo celebradas el 12 de abril de 1989, afirmó que se analizarían todas las leyes, reglamentaciones y medidas a fin de utilizarlas como contribución a la formulación de una ley tipo que se presentaría a los gobiernos para su consideración. Esta ley tipo fortalecería el embargo de petróleo al ayudar a los Estados Miembros en sus esfuerzos por cerrar las escapatorias existentes así como administrar y vigilar el embargo con mayor eficacia. El fortalecimiento del embargo de petróleo contribuiría además a que se pusiera fin en forma pacífica y no violento al apartheid en Sudáfrica.

49. Cabe recordar que el Grupo Intergubernamental presentó el proyecto de ley tipo a la Asamblea General en su cuadragésimo quinto período de sesiones. En su resolución 45/176 F, la Asamblea General señaló a la atención de los Estados el proyecto de ley tipo de aplicación eficaz del embargo de petróleo contra Sudáfrica, entre otras cosas para que consideraran la posibilidad de adoptar los principios generales del proyecto en el contexto y el marco de su propia práctica jurídica.

50. En cumplimiento de la resolución 45/176 F de la Asamblea General, de 19 de diciembre de 1990, el Grupo Intergubernamental presentó, el 23 de abril de 1991, una copia del proyecto de ley tipo a todos los Estados Miembros para que consideraran la posibilidad de adoptar sus principios en el contexto y el marco de su propia práctica jurídica, junto con la solicitud de informar al Grupo respecto de las medidas pertinentes que se adoptasen. En sus esfuerzos por promover la sensibilidad pública ante el embargo, el Centro contra el Apartheid publicó el proyecto de ley tipo al igual que declaraciones hechas por jurisperitos que habían contribuido a su formulación (Centro contra el Apartheid, Notes and Documents No. 10/91).

51. El 16 de mayo de 1991, el Gobierno de Noruega respondió afirmando que dicho Gobierno ya había presentado extensa documentación sobre la legislación noruega como antecedente al proyecto de ley tipo sobre el embargo de petróleo contra Sudáfrica. La documentación pertinente se había remitido al Grupo Intergubernamental con nota de envío de 9 de febrero de 1990. Como se describía en esa documentación, el suministro de petróleo y productos derivados noruegos, entre otras cosas, a Sudáfrica y el transporte de crudo por armadores noruegos a Sudáfrica habían estado prohibidos por ley estatutaria de 1987.

52. El 24 de mayo de 1991, el Gobierno de Nueva Zelandia, en una nota verbal dirigida al Grupo, afirmó que en el contexto de Nueva Zelandia ya se habían adoptado diversas medidas nacionales pertinentes para aplicar un embargo de petróleo. Ya se había presentado en el pasado información al Secretario General sobre esas medidas en respuesta a solicitudes de información formuladas en aplicación de resoluciones pertinentes de la Asamblea General.

53. El 5 de julio de 1991, el Gobierno de los Emiratos Arabes Unidos afirmó que aceptaba el proyecto de ley tipo.

54. El 26 de agosto de 1991, el Gobierno de China dirigió una nota al Grupo en que afirmaba que acataba estrictamente las resoluciones de las Naciones Unidas relativas a la política de apartheid de Sudáfrica y se abstenía de toda relación política, económica, comercial, científica o militar con las autoridades sudafricanas.

55. El Gobierno de Finlandia, en una nota verbal de fecha 28 de agosto de 1991, afirmó que había decidido levantar paulatinamente sus sanciones al comercio con Sudáfrica, a partir del 1º de julio de 1991. Como resultado, se había considerado improcedente formular observaciones sobre el proyecto de ley tipo.

56. El Gobierno de la República Islámica de Irán, en una nota verbal de fecha 30 de agosto de 1991, se refirió a normas restrictivas que la Empresa Nacional del Petróleo Iraní estaba cumpliendo en convenio mutuo con sus clientes. También adjuntaba una copia de esas normas que contenían restricciones con respecto a Sudáfrica.

57. El Representante Permanente de Suecia, en una nota verbal de fecha 3 de septiembre de 1991 dirigida al Presidente del Grupo, afirmó que se reconocía sobremedida la labor del Grupo sobre un proyecto de ley tipo relativa al embargo de petróleo contra Sudáfrica. Sin embargo, todo el comercio entre Suecia y Sudáfrica ya estaba prohibido por la legislación (Ordenanza sobre la prohibición de comercio con Sudáfrica y Namibia 1987:477).

58. La Misión Permanente de Dinamarca, en una nota verbal de fecha 6 de septiembre de 1991, informó al Presidente del Grupo de que todo el comercio y el transporte de petróleo mineral y derivados del petróleo mineral a Sudáfrica y desde este país en buques de propiedad danesa estaban prohibidos por la Ley No. 289, de 4 de junio de 1986, Ley sobre prohibición del comercio con la República de Sudáfrica.

59. El 2 de mayo y el 15 de agosto de 1991, los Gobiernos de Papua Nueva Guinea e Indonesia, respectivamente, acusaron recibo de la nota verbal enviada por el Grupo Intergubernamental.

60. Si bien el Grupo Intergubernamental reconoce el valor de las medidas adoptadas por diversos gobiernos, observa que el número de respuestas recibidas hasta el momento ha sido menor de lo esperado. Por consiguiente, el Presidente del Grupo Intergubernamental envió el 14 de agosto de 1991 recordatorios a todos los Estados que no habían respondido a su nota de 23 de abril de 1991.

61. El Grupo insta una vez más a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que adopten medidas legislativas y otras medidas comparables para la aplicación eficaz del embargo de petróleo y para facilitar la coordinación de la vigilancia y el cumplimiento del embargo entre los gobiernos.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A. Conclusiones

62. Desde el informe del Grupo Intergubernamental a la Asamblea General correspondiente al año pasado 1/, han acaecido importantes acontecimientos en Sudáfrica, algunos de ellos positivos. Sin embargo, la persistente violencia, así como lo limitado de los avances en la cuestión de la liberación de los presos políticos y la creación de un clima conducente a negociaciones, se vieron exacerbados aún más por las recientes revelaciones sobre la financiación encubierta de organizaciones por las autoridades sudafricanas. Para principios de septiembre de 1991 aún no había indicaciones respecto de cuándo se iniciarían las negociaciones sobre una nueva constitución.

63. El Grupo Intergubernamental, teniendo en cuenta lo anterior, y basándose en los principios enumerados en la Declaración sobre el apartheid y sus consecuencias destructivas para el Africa meridional, que fue aprobada por consenso por la Asamblea General en diciembre de 1989, desea recalcar que el apartheid sólo se eliminará cuando se instaure una nueva constitución y que es necesario seguir ejerciendo presión sobre Sudáfrica para lograr este objetivo. El embargo de petróleo se considera uno de los elementos importantes de dicha presión.

64. Por consiguiente, el Grupo Intergubernamental estima que no es oportuno levantar el embargo de petróleo contra Sudáfrica. Podría considerarse la posibilidad de levantarlo cuando haya pruebas claras de cambios profundos e irreversibles en Sudáfrica, teniendo presentes los objetivos de la Declaración sobre el apartheid.

65. En este contexto, el Grupo reitera la importancia del proyecto de ley tipo de aplicación eficaz del embargo de petróleo contra Sudáfrica y todas las demás medidas que garanticen la aplicación escrupulosa del embargo.

66. El Grupo Intergubernamental está convencido de que los gobiernos de los Estados en que están matriculados los buques en cuestión podrían contribuir enormemente a la tarea de investigar los casos de presuntas violaciones y las escalas portuarias, cooperando de este modo con el Grupo Intergubernamental en sus esfuerzos por hacer más estricto el embargo de petróleo contra Sudáfrica. El Grupo Intergubernamental, tras pasar más de dos años investigando casos de escalas portuarias, consideró que esta tarea era parte imprescindible de su trabajo, que ayuda a los gobiernos en la aplicación de sus políticas para lograr la cesación del suministro de petróleo y productos derivados a Sudáfrica al cerrar un importante resquicio legal en el embargo. Es preciso investigar todo buque con capacidad para transportar petróleo que haya hecho escala en algún puerto sudafricano para determinar si ha ocurrido o no una violación al embargo de petróleo. Por consiguiente, se insta una vez más a los gobiernos a que respondan expedita y positivamente brindando información al Grupo sobre estos casos.

67. En lo que se refiere a la comunidad internacional, la manera más eficaz de poner en práctica el embargo de petróleo, a juicio del Grupo Intergubernamental, sigue siendo la imposición por parte del Consejo de Seguridad de un embargo obligatorio con arreglo al Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas.

B. Recomendaciones

68. Habida cuenta de lo que antecede, el Grupo Intergubernamental recomienda a la Asamblea General las siguientes medidas:

a) Hasta tanto no haya pruebas claras de cambios profundos e irreversibles en Sudáfrica, teniendo presentes los objetivos de la Declaración sobre el apartheid, instar a los Estados para que mantengan y pongan en vigor las medidas existentes por las que se prohíbe el abastecimiento y el envío de petróleo y productos derivados a Sudafrica y apliquen estrictamente el embargo de petróleo o políticas comparables sobre la prohibición del suministro y el envío de petróleo y productos derivados a Sudáfrica;

b) Señalar una vez más a la atención de los Estados el proyecto de ley tipo para que lo estudien y recomendarles que traten de hacer eficaz el embargo de petróleo adoptando los principios generales de la ley tipo en el contexto y el marco de su propia práctica jurídica;

c) Pedir una vez más a todos los Estados que colaboren plenamente con el Grupo Intergubernamental, especialmente en sus investigaciones de las circunstancias de presuntas violaciones del embargo de petróleo o de escalas portuarias de buques con capacidad para transportar petróleo o productos derivados y que, cuando sea necesario, los gobiernos eliminen los obstáculos jurídicos que se oponen a esa colaboración;

d) Pedir a todos los gobiernos que exhorten a los buques con capacidad para transportar petróleo o productos derivados y figuren en sus matrículas nacionales, o bien sean de propiedad o administración de empresas o particulares bajo su jurisdicción, a que se abstengan de participar en actividades que den origen a violaciones del embargo de petróleo contra Sudáfrica;

e) Apoyar las actividades que se describen en el presente informe y suministrarle los recursos necesarios para que ejecute su programa de trabajo.

Notas

1/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo quinto período de sesiones, Suplemento No. 43 (A/45/43).

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

3/ Ibid., anexo II.

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

Anexo I

A. Buques y empresas que pragmentamente han participado en el abastecimiento de petróleo a Sudáfrica entre 1987 y 1990

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (Fecha de partida)
1987	Acton (Liberia)	Acton Maritime Corporation (Liberia)	Mosvold Shipping Company (Noruega)	Federal Motorship Corporation (Estados Unidos)		Terminal de Faten, Emiratos Arabes Unidos (19 de abril, 13 de mayo y 10 de noviembre de 1986)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Wina al Fawal, Omán (11 de abril de 1986)
1988	Acton (Liberia)	Acton Maritime Corporation	Mosvold Shipping Company (Noruega)	Federal Motorship Corporation		Isia de Sirri, República Islámica del Irán (21 de julio de 1985)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Faten, Emiratos Arabes Unidos (9 de septiembre de 1985)
1988	Atarita (Liberia)	Dominus Shipping Corporation	Oglands Rederi A/S (Noruega)	Islands Rederi A/S (Noruega)		Golfo Pérsico (julio de 1986)
90-060	Alki (Chipre)	Frestia Navigation Co. Ltd. (Chipre)	Sealand Shipping Management (Austria)	Sealand Shipping Management (Austria)	African Middle East Petroleum (Ghana), Suiza	Terminal de la caña de Zeil, Chipre (17 de noviembre de 1989)
90-061	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isia de Zirku, Emiratos Arabes Unidos (20 de junio de 1989)
90-062	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Faten, Emiratos Arabes Unidos (8 de septiembre de 1988)
90-063	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isia de Das, Emiratos Arabes Unidos (17 de diciembre de 1988)
90-077	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Faten, Emiratos Arabes Unidos (2 de mayo de 1989)
90-078	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isia de Zirku, Emiratos Arabes Unidos (14 de agosto de 1989)
90-079	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Wina al Fawal, Omán (13 de septiembre de 1989)
1988	Almare Settina (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)		Yeddah, Arabia Saudita (2 de diciembre de 1985)
1988	Almare Terna (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)	Almare di Navigazione SpA (Italia)		Sullom Våg, Reino Unido (10 de marzo de 1986)

Año o número	Nombre del buque (matrícula)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
90-059	<u>Abbia Fair</u> (Bahamas)	Abbia Fair Inc. (Bahamas)	Lief Røegh and Co. A/S (Noruega)	Lief Røegh and Co. (Noruega)		Avioi Theodoroi, Grecia (se ignora la fecha). Suez, Egipto (3 de octubre de 1989).
90-041	<u>Asuro</u> (Liberia)	Asuro Shipping Co. (Liberia)	Marimpex (Alemania)	Alpha Tankerscheffahrt-Gesellschaft (Suiza)	Marimpex (Alemania)	Terminal de Ormuz, República Islámica del Irán (30 de diciembre de 1987)
90-C 2	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Puerto desconocido, República Islámica del Irán (27 de marzo de 1988)
90-043	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Terminal de Ormuz, República Islámica del Irán (27 de marzo de 1988)
1988	<u>Beatrice</u> (Filipinas)	Monet Shipping Corp. (Liberia)	Uglands Rederi A/S (Noruega)	Uglands Rederi A/S (Noruega)		Yemen (16 de mayo de 1986)
1987	<u>Berge Bragd</u>	Sig. Bergesen d.y. and Company (Noruega)	Sig. Bergesen d.y. and Company (Noruega)	Sig. Bergesen d.y. and Company (Noruega)		Khôr Fakkan, Emiratos Árabes Unidos (20 de julio de 1985)
1987	<u>Berge Chief</u> (Noruega)	Bergesen d.y. A/S (Noruega)	Bergesen d.y. A/S (Noruega)	Transworld Oil (Países Bajos)		Mina al Fahal, Omán (18 de marzo de 1987)
1988	<u>Berge Chief</u> (Noruega)	Bergesen d.y. A/S Company/Norstad CIFES (Noruega)	Bergesen d.y. A/S (Noruega)	Bergesen d.y. A/S (Noruega)		Mina al Fahal, Omán (22 de junio de 1986)
1987	<u>Berge Enterprise</u> (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Marubeni (Japón) British Petroleum (Sudafrica)	Terminal de Zareh, Emiratos Árabes Unidos (11 de julio de 1986)
1987	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Mina al Fahal, Omán (25 de mayo de 1987)
1987	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Isla de Das, Emiratos Árabes Unidos (11 de abril de 1987)
1987	<u>Berge King</u> (Noruega)	Sig. Bergesen d.y. and Co. (Noruega)	Sig. Bergesen d.y. and Co. (Noruega)	Sig. Bergesen d.y. and Co. (Noruega)	Marimpex (Alemania)	Europoort/Rotterdam, Países Bajos (7 de julio de 1985)
1987	<u>Berge Pioneer</u> (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)		Mina al Fahal, Omán (24 de abril de 1985)
1987	<u>Berge Prince</u> (Liberia)	General Ore International Corporation (Noruega/Liechtenstein)	General Ore International Corporation (Noruega)	Bergesen A/S (Noruega)		Terminal de Faten, Emiratos Árabes Unidos (17 de diciembre de 1984)
						Puerto de Ras Misaila, Egipto (26 de enero de 1985)

Año o número	Nombre del buque (jabelón)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
1987	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Puerto de Suez, Egipto (25 de enero de 1985)
1987	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Patch, Emiratos Árabes Unidos (17 de diciembre de 1984)
1987	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Sas Misalia, Egipto (26 de enero de 1985)
1987	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Patch, Emiratos Árabes Unidos (14 de marzo de 1986)
1987	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Dumuz, República Islámica del Irán (1 de abril de 1987)
1988	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Patch, Emiratos Árabes Unidos (29 de abril de 1986)
						Minas al Bahal, Orán (2 de mayo de 1986)
						Golfo Pérsico (17 de junio de 1986)
						Terminal de Patch, Emiratos Árabes Unidos (10 de septiembre de 1986)
1988	<u>Bice/2</u> (Reino Unido)	Antarctic, Ltd. (Gibraltar)	John Fredriksen Group a/c Lancaster M. (Reino Unido/Noruega)	Marine Management A/S (Noruega)	Ma-imex (Alemania)	Bahrein (1 de mayo de 1986)
90-076	Boni (Chile)	Sesam Marine Ltd. (Chile)	Thenamaris Group (Grecia)	Thenamaris (Ships Management) (Grecia)		Puerto desconocido, República Islámica del Irán (23 de febrero de 1988)
90-055	Brall (Noruega)	K/S A/S Bill Brall (Noruega)	L. Gill-Johannessen A/S (Noruega)	Bulkhandling (Noruega)	MOBIL (Kenya) y Marc Rich and Co. AG (Suiza)	Mombasa, Kenya (29 de enero de 1989)
1988	Brinsinger (Noruega)	A/S Westfal-Larsen and Co. (Noruega)		Odjell-Westfal-Larsen Tankers A/S and Co. (Noruega)		Walvis Bay, Namibia (hizo escala en 1985)
90-080	Brittany (Panamá)	Pine Shipping Co. S.A. (Panamá)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)	African Wildlife East Petroleum (Mónaco, Suiza)	Terminal de la banja Zeit, Egipto (10 de diciembre de 1989)
90-081	Calli (Liberia)	Donetton Co. Ltd. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Terminal de Patch, Emiratos Árabes Unidos (15 de julio de 1989)

Año o número	Nombre del buque (patente)	Propiedad de matrícula	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
90-002	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos (13 de junio de 1989)
90-003	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Isla de Zorku, Emiratos Arabes Unidos (5 de mayo de 1989)
1988	Captain G.P. Livanos (Grecia)	G.P. Livanos/Carras Group s/c Unisea (Grecia)	Ceres Hellenic Shipping Enterprise (Grecia)	Transworld Oil (Países Bajos y Las Bermudas)	Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos (18 de julio de 1986)
				Marc Rich and Company AG (Suiza)	Isla de Zorku, Emiratos Arabes Unidos (20 de julio de 1986)
90-039	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Isla de Das, Emiratos Arabes Unidos (2 de julio de 1986)
90-040	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos (22 de abril de 1988)
90-038	Champion (Liberia)	Oceanides Shipping Corp. (Liberia)	Ravano Group (Mónaco)	Volero Refining Co. (Estados Unidos de América)	Yeddah, Arabia Saudita (2 de enero de 1988)
1988	Cleto di Salerno (Italia)	D'Amico Società di Navigazione SpA		African Middle East Petroleum (Mónaco, Suiza)	Dar es Salam, República Unida de Tanzania (8 de enero de 1988)
89-531	Dejli (Noruega)	Jaspidea Shipping			Walvis Bay, Namibia (hizo escala siete veces en 1985)
90-034	Dorian (Nigeria)	Dorian Navigation Corp. (Liberia)		Baltic Chartering Union (Suiza)	Odessa, URSS (21 de septiembre de 1989)
90-035	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Pondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (6 de abril de 1987)
90-036	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Pondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (7 de diciembre de 1987)
90-037	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Pondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (9 de enero de 1988)
					Pondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (2 de septiembre de 1988)
89-001	Eastern Promise (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Pondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (13 de noviembre de 1987)
89-002	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Isla de Zorku, Golfo Pérsico (14 de diciembre de 1988)
89-003	Eastern Strength (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Isla de Zorku, Golfo Pérsico (17 de agosto de 1988)

Número	Nombre del buque (patellón)		Propiedad de matrícula		Propiedad efectiva		Empresa administradora		Empresas participantes		Puerto o puertos de partida (fecha de partida)	
	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem		
89-004	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Terminal de Patch, Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (28 de septiembre de 1988)	
1987	Elaina (Grecia)	Marine Industrial Transporte Ltd. (Liberia)	Idem	Idem	Idem	Idem	Thenamarcis Ships Management Inc. (Grecia)	Idem	Idem	Idem	Seria, Brunei Darussalam (26 de agosto de 1986)	
1988	Elthnic (Grecia)	Moonlight Shipping Company S.A. (Panamá)	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Shell (Brunei Darussalam)	
1988	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Mina al Fahal, Omán (12 de marzo de 1986)	
90-006	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Isla de Halul, Qatar (25 de junio de 1986)	
90-007	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Terminal de Patch, Emiratos Arabes Unidos (28 de junio de 1986)	
90-008	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Pondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (1 ^o de noviembre de 1986)	
90-009	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Mina al Fahal, Omán (10 de marzo de 1986)	
90-010	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Terminal de Patch, Emiratos Arabes Unidos (3 de junio de 1988)	
90-011	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (24 de julio de 1988)	
1987	Evita (Noruega)	Uglands Rederi A/S (Noruega)	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Terminal de Patch, Emiratos Arabes Unidos (23 de agosto de 1988)	
90-004	Paroship L. (Grecia)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia)	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Isla de Halul, Qatar (se ignora la fecha)	
90-005	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (7 de marzo de 1989)	
90-031	Yellowship L. (Liberia)	Elgrandiosa Inc. (Liberia)	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	Ras Tanura, Arabia Saudita (20 de marzo de 1985)	
											Isla de Quray, República Islámica del Irán (6 de octubre de 1986)	
											Pas Tanura, Arabia Saudita (6 de octubre de 1987)	
											Puerto desconocido, República Islámica del Irán (28 de julio de 1987)	

Año o número	Nombre del buque (paseión)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
90-022	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Das, Emiratos Arabes Unidos (2 de septiembre de 1987)
90-023	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Puerto desconocido, República Islámica del Irán (15 de abril de 1987)
1987	<u>Fidius</u> (Reino Unido)		Canadian Pacific (Bermudas) Ltd. Bermudas	Canadian Pacific Bulkship Services Ltd.		Pondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (8 de marzo de 1982)
1988	<u>Idem</u>	Mill Reef Shipping Ltd. (Reino Unido)	<u>Idem</u>	Barber Ship Management (Hong Kong)		República Islámica del Irán (fines de junio de 1987)
90-024	<u>Fortuneship L.</u> (Liberia)	Elregina Inc. (Liberia)	G.P. Livanos/Carras Group (Reino Unido)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia)		Puerto desconocido, Qatar (5 de abril de 1987)
90-025	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Puerto desconocido, República Islámica del Irán (15 de mayo de 1987)
90-030	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Damm Said, Qatar (17 de junio de 1987)
1988	<u>Freedomschip L.</u> (Grecia)	Caroline Navigation Inc. (Liberia)	G.P. Livanos/Carras Group a/c Unisea (Grecia y Reino Unido)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia)		Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos (1 de julio de 1986)
90-027	<u>Freedomschip L.</u> (Liberia)	Elfontana Inc. (Liberia)	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Maro Pacht & Co. AG (Suiza)	Ras Tanura, Arabia Saudita (20-23 octubre de 1988)
90-024	<u>Friendship L.</u> (Liberia)	Elfontana Inc. (Liberia)	G.P. Livanos/Carras Group (Reino Unido, Grecia)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grecia)		Mina al Fahal, Omán (4 de enero de 1987)
90-025	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Ormuz, República Islámica del Irán (23 de marzo de 1988)
90-026	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Puerto desconocido, República Islámica del Irán (15 de abril de 1988)
1988	<u>Gentle Breeze</u> (Reino Unido)	Gentle Breeze Ltd. (Hong Kong)	Compañía desconocida a/c Wallem Shipmanagement Ltd. (Hong Kong)	Wallem Shipmanagement Ltd. (Hong Kong)		Mina Saud, Kuwait (21 de febrero de 1986)
89-524	<u>Grand</u> (Estados Unidos de América)	TT Grand (Estados Unidos de América)				Puerto petrolero de Luisiana frente a la costa, Estados Unidos de América (después del 27 de enero de 1989)
89-078	<u>Gibraltar</u> (Chipre)	Thartos Shipping Co. Ltd. (Chipre)	Thalassic Steamship Agency Inc (Grecia)	Thalassic Steamship Agency Inc. (Grecia)		Pondeadero de Papairan, Golfo Pérsico (8 de septiembre de 1988)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
90-085	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Amsterdam, Países Bajos (5 de junio de 1989)
90-086	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Las Palmas, España (5 de enero de 1990)
1987	<u>Hawaiian Monarch (Liberia)</u>	<u>East Pacific Carriers Inc. (Liberia)</u>	<u>Groton Pacific Carriers Inc. (Estados Unidos)</u>	<u>Groton Pacific Carriers Inc. (Estados Unidos)</u>	<u>Marc Rich and Co. AG (Suiza)</u> <u>Shell (Brunei Darussalam)</u>	<u>Brunei Darussalam</u> (25 de mayo de 1986)
90-066	<u>Hoegh Foam (Bahamas)</u>	<u>Lief Hoegh and Co. A/S (Noruega)</u>	<u>Lief Hoegh and Co. A/S (Noruega)</u>	<u>Lief Hoegh and Co. A/S (Noruega)</u>	<u>Marubeni (Japón)</u> <u>Marc Rich and Co. AG (Suiza)</u>	<u>Amsterdam, Países Bajos</u> (10 de noviembre de 1989)
90-067	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Constanza, Rumania</u> (12 de septiembre de 1989)
90-065	<u>Hoegh Fountain (Bahamas)</u>	<u>Lief Hoegh and Co. A/S (Noruega)</u>	<u>Lief Hoegh and Co. A/S (Noruega)</u>	<u>Inter-Mediterranean Petroleum (Reino Unido)</u>	<u>Suez, Egipto</u> (19 de septiembre de 1989)	<u>Amsterdam, Países Bajos</u> (6 de septiembre de 1989)
1987	<u>Jahre Transporter (Liberia)</u>	<u>Beatty Shipping Ltd. (Liberia)</u>	<u>Wallem Shipmanagement Ltd. (Hong Kong)</u>	<u>Wallem Shipmanagement Ltd. (Hong Kong)</u>	<u>Marc Rich and Company AG (Suiza)</u> <u>Shell (Brunei Darussalam)</u> <u>Marubeni (Japón)</u>	<u>Brunei Darussalam</u> (31 de mayo de 1986)
1988	<u>John. Stove (Panamá)</u>	<u>Peter Panama Ltd. (Panamá)</u>	<u>Lorentzens Rederi Company (Noruega)</u>	<u>K/S Lorentzens Skibs A/S (Noruega)</u>		<u>Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos</u> (24 de enero de 1986)
1987	<u>Janniche (Noruega)</u>	<u>K/S A/S Norman Tankers (Noruega)</u>	<u>Klostors Rederi A/S (Noruega)</u>	<u>Norman International A/S (Noruega)</u>		<u>Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos</u> (1.º de marzo de 1986)
1988	<u>Janniche (Noruega)</u>	<u>Idem</u>	<u>Periscopos A/S (Noruega)</u>	<u>Idem</u>		<u>Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos</u> (2.º de marzo de 1986)
1988	<u>Jane Stove (Noruega)</u>	<u>K/S Lorentzens Skibs (Noruega)</u>	<u>Lorentzens Rederi (Noruega)</u>	<u>K/S Lorentzens Skibs A/S (Noruega)</u>		<u>Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos</u> (18 de febrero de 1986)
1987	<u>Lauh rhorn (Liberia)</u>	<u>Trade Ventures, Inc. (Liberia)</u>	<u>Trade and Transport, Inc. (Grecia)</u>	<u>Brokerage and Management Corp. (Estados Unidos)</u>	<u>Marc Rich and Company AG (Suiza)</u> <u>Shell (Brunei Darussalam)</u>	<u>Brunei Darussalam</u> (no se indica fecha)
						<u>Singapore Roads, Singapur</u> (5 de octubre de 1986)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
1987	<u>Liberator</u> (Grecia)	New World Shipping Corp. (Liberia)	Stenakos Shipping Corp. (Reino Unido)	Diamantis Pateras Ltd. (Reino Unido)	Marc Rich and Company AG (Suiza)	Serla, Brunei Darussalam (21 de abril de 1985)
1988	<u>Licorne Océane</u> (Liberia)	Angross Carriers Inc. (Liberia)	Compagnie générale maritime et financière (Francia)	Seatramp (U.K.) Ltd. (P. no Unido)		Terminal de Ormuz, República Islámica del Irán (fin de enero de 1987)
1988	<u>Louisiana</u> (Bahamas)	Egalité S.A. (Panamá)	Hadji Pateras Group s/c Pentavular Mar. (Grecia, Reino Unido)	Dorian (Hellas) S.A. (Grecia)		Isla de Zúrkú, Emiratos Árabes Unidos (28 de octubre de 1986)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Árabes Unidos (31 de octubre de 1986)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Árabes Unidos (13 de junio de 1987)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Juaymah, Arabia Saudita (11 de febrero de 1987)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Jebel Dhanna, Emiratos Árabes Unidos (13 de junio de 1987)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Árabes Unidos (15 de junio de 1987)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Zúrkú, Emiratos Árabes Unidos (27 de junio de 1987)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Das, Emiratos Árabes Unidos (31 de julio de 1987)
90-057	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Zúrkú, Emiratos Árabes Unidos (1.º de agosto de 1987)
90-058	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Puerto Desconocido, República Islámica del Irán (8 de septiembre de 1987)
1988	<u>Luminetta</u> (Reino Unido)	Cunard Steam-ship Co. Plc. (Reino Unido)		Cunard Shipping Services Ltd. (Reino Unido)		Bahrain (7 de marzo de 1988)
1987	<u>Manhattan Viscount</u> (Reino Unido)	Lago Commerce Ltd. (Liberia)	Sanko Kisen K.K. (Japón)	Fearnley and Eger A/S (Noruega)		Kalvis Bay, Namibia (cruzo escala dos veces en 1985 y 12 veces en 1986)
						Brunei Darussalam (septiembre de 1985)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
1980	<u>Mirafiori</u> (Liberia)	Reston Shipping Corp. (Liberia)	Marimpex (Alemania)	Pearlley and Eger A/S (Noruega)	German Oil GmbH (Alemania)	Isla de Sirri, República Islámica del Irán (23 de junio de 1985, Isla de Sirri, República Islámica del Irán (23 de agosto de 1985)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Golfo Pérsico (noviembre de 1985)
1987	<u>Monevasia</u> (Grecia)	Metropolitan Navigation Corp. (Liberia)	Metropolitan Shipping Ltd. (Grecia)	Metropolitan Shipping Ltd. (Grecia)	Marc Rich and Company AG (Suiza)	Brunei Darussalam (4 de diciembre de 1985) Singapore Roads, Singapur (9 de diciembre de 1985)
1980	<u>Morning Cloud</u> (Liberia)	Seavien Maritime Inc. (Liberia)	Reliance Pacific Shipping Ltd.	Reliance Pacific Shipping Ltd. (Hong Kong)		Mina al Bahal, Omán (9 de diciembre de 1985)
1980	<u>Moscliff</u> (Noruega)	Mosvold Shipping Company A/S (Noruega)	Mosvold Shipping Company A/S (Noruega)	Mosvold Shipping Company A/S (Noruega)		Golfo Pérsico (hacia fines de marzo de 1985)
1987	<u>Mospoint</u> (Noruega)	I/S A/S Mospoint (Noruega)	Mosvold Rederi A/S (Noruega)	Mosvold Rederi A/S (Noruega)		Isla de Sirri, República Islámica del Irán (9 de junio de 1985)
1987	<u>Neptune Oton</u> (Singapur)		Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Marc Rich and Company AG (Suiza)	Ras Shukheir, Egipto (14 de enero de 1986)
1987	<u>Neptune Zavo</u> (Singapur)	Neptune IORA Lines Pte. Pty. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines (Singapur)	Shell (Brunei Darussalam)	Puerto de Seria, Brunei Darussalam (26 de septiembre de 1986)
					Marubeni (Japón)	Singapore Roads, Singapur (29 de septiembre de 1986)
1987	<u>Neptune Regasus</u> (Singapur)	Neptune EFA Lines Pte. Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Marc Rich and Company AG (Suiza)	Seria, Brunei Darussalam (8 de mayo de 1985 y 2 de marzo de 1986)
					Shell (Brunei Darussalam)	Puerto de Seria, Brunei Darussalam (27 de julio y 27 de diciembre de 1985)
1980	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Seria, Brunei Darussalam (7 de noviembre de 1986)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
1987	Neptune Subaru (Singapur)		Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapur)	Marc Rich and Company AG (Suiza)	Brunei Darussalam (10 de julio de 1986)
					Shell (Brunei Darussalam)	Singapore Roads, Singapur (12 de julio de 1986)
1988	Obo Baron (Bahamas)	B. and R. Shipping Associates VII L.P. (Estados Unidos)	Sigurd Herlofson and Company A/S (Noruega)	Sigurd Herlofson and Company A/S (Noruega)	Varubeni (Japón)	Umm Said, Qatar (27 de febrero de 1987)
						Ras Tanura, Arabia Saudita (7 de marzo de 1987)
90-084	Obo Vega (Turquía)	Kmar Deniz Tasinaciligi AS (Turquía)	Marti Shipping and Trading Co. (Turquía)	Marti Shipping and Trading Co. (Turquía)		Pondeadero de Khor Pakkan, Emiratos Arabes Unidos (14 de marzo de 1987)
89-080	Ocean Carrier (Chipre)	Analia Navigation		Columbia Ship management	Kuo International Oil Ltd. (Hong Kong)	Singapur (16 de diciembre de 1988)
1988	Oranjesund	South African Company Unicorn Lines (Proprietary) Ltd.				Amsterlam, Países Bajos (15 de junio de 1988)
89-523	Orpheum (Panamá)	Bill Operating Corporation	----- No se dispone de información -----			Angra dos Reis, Brasil (26 de enero de 1989)
90-068	Pacificos (Chipre)	Gibson Shipping Ltd. (Chipre)	Kulukundis Group (Reino Unido)	Saipan SS Corp./Kassos Maritime (Grecia)		Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos (15 de julio de 1987)
90-069	Idem	Idem	Idem	Idem		Puerto desconocido (se ignora la fecha)
90-070	Idem	Idem	Idem	Idem		Terminal de la bahía de Zeit, Egipto (27 de octubre de 1988)
90-071	Idem	Idem	Idem	Idem		Puerto desconocido (15 de diciembre de 1988)
90-072	Idem	Idem	Idem	Idem		Puerto desconocido (15 de enero de 1989)
90-073	Idem	Idem	Idem	Idem		Puerto desconocido (15 de febrero de 1989)
90-074	Idem	Idem	Idem	Idem		Puerto desconocido (15 de marzo de 1989)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
90-075	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Puerto desconocido (9 de junio 1989)
1987	<u>Patriotic (Grecia)</u>	<u>Moonset Shipping Company SA (Panamá)</u>	<u>Nereus Shipping SA (Grecia)</u>	<u>Nereus Shipping SA</u>		Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos (12 de abril de 1987)
1988	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>M. Lemos and Co. Ltd. (Reino Unido)</u>	<u>Idem</u>		Golfo Pérsico (fines de noviembre de 1986)
						Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (31 de diciembre de 1986)
						Isla de Halul, Qatar (hacia principios de enero de 1987)
90-002	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (14 de marzo de 1988)
90-003	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Halul, Qatar (se ignora la fecha)
1988	<u>Philippine Oro 3 (Filipinas)</u>	<u>Philippine Transmarine Carriers Inc. (Filipinas)</u>	<u>Philippine Transmarine Carriers Inc. (Filipinas)</u>	<u>Ogland Management Co. A/S (Noruega)</u>		Adén, Yemen (5 de mayo de 1985)
1988	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Adén, Yemen (4 de octubre de 1985)
1988	<u>Pitt Hawesbury (Reino Unido)</u>	<u>Canadian Pacific (Bermuda) Ltd. (Bermudas)</u>	<u>Canadian Pacific (Bulkship Services Ltd.) (Reino Unido)</u>			Bullen Bay, Antillas Neerlandesas (23 de enero de 1986)
90-054	<u>Probo Gull (Singapur)</u>	<u>New Combo Ships Pte. Ltd. (Singapur)</u>	<u>A/S Havtor Management (Noruega)</u>			Adén, Yemen (se ignora la fecha)
90-064	<u>Quebec (Bahamas)</u>	<u>Laguna Shipping Corp. (Gibraltar)</u>	<u>V. Ships (Mónaco)</u>	<u>W. Rich and Co. AG (Suiza)</u>		Amsterdam, Países Bajos (25 de mayo de 1989)
1988	<u>Rufio (Liberia)</u>	<u>Rafio Shipping Corporation (Liberia)</u>	<u>Martimpex (Alemania)</u>	<u>Pearnley and Eger A/S (Noruega)</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (23 de enero de 1985)
1988	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Pondadero de Fujairah, Golfo Pérsico (14 de julio de 1986)
90-016	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Puerto desconocido, República Islámica del Irán (se ignora la fecha)
90-017	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Puerto desconocido, República Islámica de Irán (13 de agosto de 1987)

Núm.	Nombre del buque (pabellón)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
90-018	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Fondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (19 de diciembre de 1987)
90-019	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Fondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (27 de diciembre de 1987)
90-020	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Puerto desconocido, República Islámica del Irán (se ignora la fecha)
90-021	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Terminal de Ormuz, República Islámica del Irán (se ignora la fecha)
90-022	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Puerto desconocido, República Islámica del Irán (se ignora la fecha)
90-023	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Puerto desconocido, República Islámica del Irán (se ignora la fecha)
90-088	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Marimpex (Alemania)	<u>Idem</u>	Fondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (18 de marzo de 1989)
90-089	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Fondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (27 de octubre de 1989)
90-090	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Puerto desconocido (15 de diciembre de 1989)
89-211	<u>Sea Victory</u> (Liberia)	Sea Victory Maritime Pte. Ltd. (Singapur)	European Navigation Inc. (Grecia)	European Navigation Inc. (Grecia)	<u>Idem</u>	Fondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (28 de octubre de 1988)
89-212	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Puerto desconocido, República Islámica del Irán
1988	Singa Star (Singapur)	Singa Pride Shipping Pte. Ltd. (Singapur)	Singa Ship Singa Management Private Ltd. (Reino Unido)	Singa Ship Management Private Ltd. (Reino Unido)	<u>Idem</u>	Min al Zour, Kuwait (15 de septiembre de 1986)
90-496	South Star (Filipinas)	Ocean Queen Maritime (Filipinas)	European Navigation Inc. (Grecia)	European Navigation Inc. (Grecia)	<u>Idem</u>	Puerto desconocido, República Islámica del Irán (23 de octubre de 1988)
89-526	<u>Star Cherry</u> (Singapur)	Palm Star Lines	----- No se dispone de información -----			Seria, Brunei Darussalam (2 de octubre de 1988)
89-527	<u>Synetos</u> (Grecia)	Synetos Shipping	----- No se dispone de información -----			Singapur (22 de diciembre de 1988)
90-053	Tenacity (Singapur)	Transpetrol Carriers Pte. Ltd. (Singapur)	Transpetrol Services Walleem Shipmanagement NV (Bélgica)	Canadian Pacific (Canadá)	<u>Idem</u>	Nueva Orleans, Estados Unidos de América (3 de junio de 1987)

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto	Puestos de partida (fecha de partida)
1987	<u>Thymusis M.</u> (Malta)	Ocean Voice Shipping Ltd. (Malta)		Thenamaris Ships Management (Grecia)		Brindisi, Darussalam	Genova y febrero de 1983
90-056	<u>Thyssen</u> (Chile)	Tanktrade Marine Ltd. (Chile)	Polembros Shipping Ltd. (Reino Unido)	Polembros Shipping Ltd. (Reino Unido)		Umm Said, Qatar	(se ignora la fecha)
1987	<u>Thyrbolia</u> (Noruega)	Thor Dahls Hvalf. and A/S-V/O Odd and Ornen (Noruega)	Thor Dahl A/S (Noruega)	Thor Dahl A/S (Noruega)		Jaymah, Arabia Saudita	(5 de febrero de 1987)
1988	<u>Thyrbolia</u> (Noruega)	Thor Dahls Hvalf. A/S and A/S Odd and Ornen (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)		Mina al Fahal, Omán	(principios de enero de 1985)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos	(7 de julio de 1985)
1988	<u>Thyrbolia</u> (Noruega)	Thor Dahls Hvalf. A/S and A/S Odd and Ornen (Noruega)	A/S Thor Dahl (Noruega)	Thor Dahl A/S (Noruega)		Isia de Zurku, Emiratos Arabes Unidos	(8 de julio de 1985)
90-001	<u>Ugland Obo-One</u> (Panamá)	Obo Freight S.A. (Panamá)	Andreas Ugland (Noruega)	Ugland Management Co. A/S (Noruega)		Tenerife, España	(23 de marzo de 1987)
90-052	<u>World Admiral</u> (Liberia)	Liberian Prosperity Transports (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Puerto desconocido	(15 de agosto de 1985)
89-005	<u>World Ambassador</u> (Liberia)	Liberia Wisteria Transports Inc. (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Suez, Egipto	(22 de febrero de 1988)
90-050	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Yeddah, Arabia Saudita	(25 de febrero de 1988)
90-051	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos	(27 de septiembre de 1989)
89-006	<u>World Bermuda</u> (Liberia)	Liberian Ulysses Transports, Inc. (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Isia de Zurku, Emiratos Arabes Unidos	(8 de noviembre de 1989)
89-007	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Pulau Bukar, Singapur	(28 de agosto de 1987)
						República Islámica del Irán	(se ignora la fecha)
						Bas Tanura, Arabia Saudita	(2 de noviembre de 1987)

Año o número	Nombre del buque (patellón)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
89-008	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Fondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (13 de diciembre de 1987)
89-009	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Fondeadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos (16 de abril de 1986)
89-010	<u>World Brasilia (Liberia)</u>	Liberian Bison Transports Inc. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Terminal de Faten, Emiratos Arabes Unidos (18 de octubre de 1986)
89-011	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Juyman, Arabia Saudita (30 de diciembre de 1986)
89-012	<u>World Champion (Panamá)</u>		World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Terminal de Juyman, Ras Tanura, Arabia Saudita (24 de marzo de 1988)
90-049	<u>Idem</u>	Golden Pine Co. S.A. (Panamá)	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Africa Middle East Petroleum (Mónaco, Suiza)	Veddah, Arabia Saudita (27 de abril de 1989)
89-013	<u>World Eminence (Liberia)</u>	Liberian Titan Transports Inc. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Pos, Francia (26 de febrero de 1986)
89-014	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Golfo Pérsico (Julio de 1987 y 24 de septiembre de 1987)
89-015	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos (27 de noviembre de 1987)
89-016	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Das, fondeadero de Fujairah (1. de diciembre de 1987)
89-017	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Mina al Fahal, Omán (2 de abril de 1988)
89-018	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Golfo Pérsico (mayo de 1988)
90-046	<u>World Harmony (Panamá)</u>	Canwood Co. S.A. (Panamá)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Puerto desconocido (octubre de 1988)
90-047	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Mina al Fahal, Omán (27 de abril de 1988)
90-048	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Mina al Fahal, Omán (10 de septiembre de 1988)
						Fondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico (17 de octubre de 1988)

Año o número	Nombre del buque (paseillo)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	emp. sas participantes	Otras	Puerto o puertos de partida (Fecha de partida)
89-019	World Hitachi Zosen (Liberia)	Solstice Co. Ltd. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)			Bahía de Zeit, Egipto (19 de junio de 1988)
89-020	Idem	Idem	Idem	Idem			Jmm Saïd, Qatar (30 de julio de 1988)
90-014	Idem	Idem	Idem	Idem		African Middle East Petroleum (Mónaco, Suiza)	Bahía de Suez, Egipto (25 de enero de 1989)
90-015	Idem	Idem	Idem	Idem			Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos (5 de marzo de 1989)
89-021	World Nisseki (Liberia)		World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)			Europort, Países Bajos (19 de enero de 1987)
89-022	Idem		Idem	Idem			Jebel Dhanna, Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos (5 de abril de 1987)
89-023	World Progress (Liberia)	Liberian Begonia Transports Inc. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)			Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos (21 de noviembre de 1986)
89-024	Idem	Idem	Idem	Idem			Terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos (24 de diciembre de 1986)
89-025	Idem	Idem	Idem	Idem			Jebel Dhanna, isla de Das, Emiratos Arabes Unidos (19 de junio de 1987)
89-026	Idem	Idem	Idem	Idem		Total (Francia)	Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos (1 ^o de agosto de 1987)
89-027	Idem	Idem	Idem	Idem			Jebel Dhanna, terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos (17 de noviembre de 1987)
89-028	Idem	Idem	Idem	Idem			Ras Shukeir, Bahía de Zeit, Egipto, y Yediah, Arabia Saudita (31 de mayo de 1988)
89-029	Idem	Idem	Idem	Idem			Ras Shukeir, Bahía de Zeit, Egipto (21 de julio de 1988)
89-030	Idem	Idem	Idem	Idem			Puerto desconocido (septiembre de 1988)
89-031	Idem	Idem	Idem	Idem			Jebel Dhanna, terminal de Pateh, Emiratos Arabes Unidos (22 de noviembre de 1988)

Año o número	Nombre del buque (matrícula)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Otras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
1988	<u>World Renown</u> (Liberia)	Liberian Jaguar Transports Inc. (Hong Kong)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)	Sigmoll (Reino Unido)	Golfo Pérsico (1 de mayo de 1987)
89-032	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Terminal de Juaymah, Arabia Saudita (16 de marzo de 1987)
89-033	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Golfo Pérsico (mayo de 1987)
89-034	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, Mina al Fahal, Omán (24 de enero de 1988)
89-035	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Ras Charib, Egipto (5 de mayo de 1988)
90-014	<u>Idem</u>	Liberian Jaguar Transports Inc. (Liberia)	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Mina al Fahal, Omán (5 de julio de 1989)
90-015	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	African Middle East Petroleum (Mónaco, Suiza)	Ras Shukheir, Egipto (23 de octubre de 1989)
89-037	<u>World Summit</u> (Liberia)	Liberian Serenity Transports Inc. (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)	<u>Idem</u>	Golfo Pérsico (septiembre de 1987)
89-038	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Isla de Larak, República Islámica del Irán
1988	<u>World Symphony</u> (Liberia)	Chinwell Shipping Ltd. (Liberia)	World-Wide Shipping Group (Hong Kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)	Matubeni (Japón) Marc Rich & Company AG (Suiza)	Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (fines de febrero y principios de marzo de 1987)
	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Isla de Halul, Qatar (se ignora la fecha)
89-039	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (fines de febrero y principios de marzo de 1987)
89-040	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Marc Rich & Co. AG (Suiza)	Isla de Zurku, Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (1° de octubre de 1986)
89-041	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	Marc Rich & Co. AG (Suiza)	Isla de Zurku, Emiratos Arabes Unidos (21 de febrero de 1987)
					<u>Idem</u>	Puerto desconocido

Año o número	Nombre del buque (pabellón)	Propiedad de matrícula	Propiedad efectiva	Empresa administradora	Tras empresas participantes	Puerto o puertos de partida (fecha de partida)
1988	World Truth (Liberia)	Liberian Haven Transports Inc. (Hong Kong)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd.		Singapore Roads, Singapore (25 de junio de 1985)
89-042	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (7 de julio de 1987)
89-043	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Singapore Roads, Singapore (19 de septiembre de 1987)
789-044	World Victory (Liberia)	Brightness Co. S.A. (Panamá)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Hovic, Islas Vírgenes de los Estados Unidos (26 de marzo de 1987)
89-045	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		República Islámica del Irán (agosto de 1987)
1988	World Kanadu (Liberia)	Liberian Courage Transports Inc. (Liberia)	World-wide Shipping Group (Hong Kong)	World-wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong)		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, Mina al Fahal, Omán (27 de octubre de 1986)
89-046	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (26 de octubre de 1986)
89-047	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Jebel Dhanna, terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (10 de diciembre de 1987)
89-048	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Isla de Zurku, isla de Das, Emiratos Arabes Unidos (12 de diciembre de 1987)
90-012	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos (3 de septiembre de 1987)
90-013	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>	<u>Idem</u>		Puerto desconocido, República Islámica del Irán (se ignora la fecha)

**B Comunicaciones entre los gobiernos y el Grupo Intergubernamental
n relación con casos de presuntas violaciones notificados
entre 1987 y 1990**

1. En una nota verbal de fecha 17 de diciembre de 1990, la Misión Permanente de España transmitió información sobre casos de presuntas violaciones notificados en 1990. Después de examinar la información presentada, el Grupo Intergubernamental decidió que España había dejado de tener relación con los casos correspondientes a los buques Nor Obo 1 (90-001) y Griparion (90-086) y no será incluida en el futuro en ninguna investigación relativa a esos casos.

2. En una nota verbal recibida por el Grupo Intergubernamental el 28 de enero de 1991, el Representante Permanente de la República Islámica del Irán presentó copias de certificados de descarga relativos a los casos notificados entre 1987 y 1989. Después de examinar la documentación, el Grupo Intergubernamental decidió solicitar más información a fin de aclarar los casos relacionados con los buques Actor, Mirafiori, Moscliff y World Victory.

3. En una nota verbal de fecha 4 de febrero de 1991, el Representante Permanente de Qatar transmitió información sobre los siguientes casos: Freedomship L. (90-027), Fortuneship L. (90-028, 90-029), Theogennitor (90-056), World Xanadu (90-012), Pacificos (90-068), Ethnic (90-010) y Capt. G. P. Livanos (90-039). Después de examinar la documentación presentada, el Grupo Intergubernamental decidió solicitar información detallada para aclarar más a fondo los casos mencionados.

4. En una nota verbal de fecha 15 de febrero de 1991, la Misión Permanente de Chipre transmitió información sobre un caso de presunta violación notificado en 1990. Después de examinar la información transmitida, el Grupo Intergubernamental decidió recabar más información sobre el buque Boni (90-076).

5. En una nota verbal de fecha 1° de julio de 1991, la Misión Permanente de Italia hizo referencia a su anterior comunicación en el sentido de que los buques Cielo di Salerno, Almare Terza y Almare Settima realmente habían descargado petróleo en Sudáfrica y que la empresa naviera interesada había dado instrucciones a todos los buques de su propiedad para que dejaran de descargar petróleo en Sudáfrica. El Grupo Intergubernamental tomó nota de la información y envió una nota a la Misión de Italia agradeciéndole su cooperación.

6. En una nota verbal de fecha 10 de julio de 1991, la Misión Permanente de Egipto transmitió copias de conocimientos de embarque correspondientes a los casos en que se habían visto involucrados los siguientes buques: World Ambassador, World Hitachi, Zosen, World Progress, World Renown, Capt. G. P. Livanos, World Champion, Alki y Pacificos. El Grupo Intergubernamental examinó la documentación presentada, así como la nueva información que había recibido, y decidió que la nueva información debía ser transmitida a la Misión de la República Árabe de Egipto para su examen.

7. En dos notas verbales de fecha 27 de agosto de 1991, la Misión de Grecia transmitió información acompañada de documentación sobre los casos en que se habían visto involucrados los buques Ethnic, Patriotic, Paroship L. y Capt. G. P. Livanos. El Grupo Intergubernamental está examinando esa información.

8. En una nota verbal de fecha 29 de agosto de 1991, la Misión de la República Islámica del Irán remitió información acompañada de documentación relativa a los siguientes casos que el Grupo Intergubernamental está examinando:

Sea Victory (89-212), South Star (89-496), Faroship L. (90-004), Rafiq (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 Xanadu (90-013), Friendship L. (90-087, 90-026), Fortuneship L. (90-028, 90-029, 90-030), Cotinga (90-034), Knock Ville (90-041, 90-042, 90-043).

9. En una nota verbal de fecha 5 de septiembre de 1991, la Misión del Brasil transmitió información sobre un caso de presunta violación notificado en 1989. El Grupo decidió esperar a disponer de más información relativa al gestor naval y/o el propietario efectivo del buque Orpheum (89-523).

Anexo II

RESUMEN DE LOS CASOS DE PRESUNTAS VIOLACIONES NOTIFICADOS EN 1991

(La relación de buques que figuran en el presente anexo no entraña de modo alguno una acusación o juicio crítico respecto a los diversos Estados del caso y las empresas bajo su jurisdicción. El Grupo Intergubernamental todavía está verificando la información recibida, y sigue dependiendo de la cooperación que le presten los gobiernos.)

91-001

1. El Brittany es un buque cisterna de 233.348 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es la Pine Shipping Co. S.A. (Panamá) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió del fondeadero de Khor Fakkan en fecha desconocida y llegó al fondeadero de Fujairah el 20 de mayo de 1990. Partió el 21 de mayo de 1990 y presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Mina al Fahal, Oman, el 30 de julio de 1990.

91-002

2. El mismo buque partió de Mina al Fahal, Omán, el 1° de agosto de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 3 de septiembre de 1990.

91-003

3. El mismo buque partió de la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 5 de septiembre de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 3 de noviembre de 1990.

91-004

4. El mismo buque partió de la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 5 de noviembre de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Ras Tanura, Arabia Saudita, el 16 de diciembre de 1990.

91-005

5. El Eastern Courage es un buque cisterna de 267.807 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es Cainber, c/o World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong) y el propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). El buque atravesó el Canal de Suez, Egipto, el 1° de agosto de 1990 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico hacia el 15 de agosto de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Khor Fakkan, Emiratos Arabes Unidos, el 23 de septiembre de 1990. La carga era propiedad de Marc Rich (Suiza).

91-006

6. El Eastern Promise es un buque cisterna de 268.050 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Norwick Co. Ltd. (Liberia) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). El buque atravesó el Canal de Suez, Egipto, el 7 de marzo de 1990 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico hacia el 15 de marzo de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 26 de abril de 1990.

91-007

7. El mismo buque partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 6 de junio de 1990. El 6 de junio de 1990 hizo escala en la isla de Das, Emiratos Arabes Unidos, de donde partió al día siguiente. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 13 de julio de 1990.

91-008

8. El mismo buque partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 29 de octubre de 1990. El 1º de noviembre de 1990 hizo escala en la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, de donde partió al día siguiente. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 9 de diciembre de 1990.

91-009

9. El Graz es un buque cisterna de 233.335 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es Ampleson, c/o World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong) y el propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Ras Shukheir, Egipto, el 3 de julio de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la isla de Kharg, República Islámica del Irán, en fecha desconocida.

91-010

10. El Lima es un buque cisterna de 234.102 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es Jagonia, c/o World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong) y el propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 12 de mayo de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de hacer escala en Sidi Kerir, Egipto, en fecha desconocida y de llegar a Málaga, España, el 14 de julio de 1990.

91-011

11. El mismo buque partió de Ras Shukheir, Egipto, el 28 de julio de 1990 y ese mismo día hizo escala en la terminal de la bahía de Zeit, Egipto. Partió el 29 de julio de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado del Golfo Pérsico en fecha desconocida.

91-012

12. El Pisa es un buque cisterna de 267.762 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong) y el gestor naval la World-Wide Shipping Managers Ltd. (Bermudas). Partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 4 de febrero de 1991 e hizo escala en la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, ese mismo día. Partió el 5 de febrero de 1991 y presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica.

91-013

13. El World Admiral es un buque cisterna de 237.311 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Liberian Prosperity Transports (Liberia) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 25 de abril de 1990 y presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica.

91-014

14. El World Ambassador es un buque cisterna de 237.474 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Liberian Wisteria Transports (Liberia) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 6 de marzo de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica.

91-015

15. El mismo buque llegó a la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, hacia el 1° de marzo de 1990. Partió en fecha desconocida y presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica. Hizo escala en un puerto no identificado y presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Ras Tanura, Arabia Saudita, el 30 de julio de 1990.

91-016

16. El mismo buque partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos el 9 de septiembre de 1990 e hizo escala en la terminal de Fateh el 10 de septiembre de 1990. Partió el 16 de septiembre de 1990 y presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 2 de noviembre de 1990.

91-017

17. El World Bermuda es un buque cisterna de 271.580 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es Pengrandy, c/o World-Wide Agency Ltd. (Hong Kong) y el propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de la bahía de Zeit, Egipto, el 13 de enero de 1990 e hizo escala en Ras Shukheir, Egipto, ese mismo día. Partió el 15 de enero de 1990 y presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a un puerto no identificado del Golfo Pérsico hacia el 15 de febrero de 1990. La carga era propiedad de la African Middle East Petroleum (Suiza).

91-018

18. El World Brasilia es un buque cisterna de 283.761 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es Eastomo, c/o World-Wide Agency Ltd. (Hong Kong) y el propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de St. Eustatius, Antillas Neerlandesas, el 21 de septiembre de 1990 e hizo escala en un puerto no identificado en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar al fondeadero de Fujairah en el Golfo Pérsico.

91-019

19. El mismo buque partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 12 de enero de 1991 e hizo escala en la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 13 de enero de 1991. Partió el 14 de enero de 1991. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 12 de febrero de 1991.

91-020

20. El mismo buque partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 13 de febrero de 1991 e hizo escala en la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 16 de febrero de 1991. Partió el 17 de febrero de 1991 y presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica.

91-021

21. El World Champion es un buque cisterna de 273.117 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es Necomark, c/o World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong) y el propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 30 de enero de 1990 e hizo escala en la isla de Zirku, Emiratos Arabes Unidos, ese mismo día. Partió el 1° de febrero de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 26 de marzo de 1990.

91-022

22. El mismo buque atravesó el Canal de Suez, Egipto, el 15 de agosto de 1990 e hizo escala en Yanbu, Arabia Saudita, en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de llegar a Ras Tanura, Arabia Saudita, el 27 de septiembre de 1990.

91-023

23. El mismo buque llegó a Ras Tanura, Arabia Saudita, el 4 de noviembre de 1990 y partió el 7 de noviembre de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica.

91-024

24. El World Harmony es un buque cisterna de 259.596 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es la Canwood Co. S.A. (Panamá) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Ras Shukheir, Egipto, el 29 de enero de 1991 e hizo escala en la terminal de la bahía de Zeit, Egipto, el 29 de enero de 1991. Partió el 31 de enero de 1991 y atravesó el Canal de Suez, Egipto, el 1° de febrero de 1991. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica.

91-025

25. El World Hitachi Zosen, es un buque cisterna de 268.904 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es Sameon, c/o World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong) y el propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de un puerto no identificado del Golfo Pérsico hacia el 1° de junio de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada al fondeadero de Fujairah, el 21 de julio de 1990.

91-026

26. El mismo buque partió del fondeadero de Fujairah el 22 de julio de 1990. Hizo escala en la isla de Kharg, República Islámica del Irán, en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 25 de agosto de 1990. [Nota: El 29 de agosto de 1991 la Misión Permanente de la República Islámica del Irán transmitió información relativa a este caso. El Grupo Intergubernamental está examinando esa información.]

91-027

27. El World Prelude es un buque cisterna de 265.243 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es la Clover Company S.A. (Panamá) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Singapur el 24 de noviembre de 1990 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico hacia el 1° de diciembre de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 1° de febrero de 1991.

91-028

28. El World Progress es un buque cisterna de 237.285 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es la Liberian Begonia Transports (Liberia) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). Su gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Singapur el 7 de octubre de 1990 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico en algún momento del mes de octubre de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica.

91-029

29. El World Renown es un buque cisterna de 262.267 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es Konease, c/o World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong) y el propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Atravesó el Canal de Suez, Egipto, el 28 de febrero de 1990 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico en marzo de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la isla de Kharg, República Islámica del Irán, en fecha desconocida.

91-030

30. El mismo buque llegó a Singapur el 27 de abril de 1990 y partió el 3 de mayo de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 2 de julio de 1990.

91-031

31. El Hoegh Favour es un carguero mixto de 82.460 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de las Bahamas. Su propietario y gestor naval es la Leif Hoegh & Co. A/S (Noruega). Partió de Amsterdam, Países Bajos, el 16 de agosto de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Amberes, Bélgica, el 8 de octubre de 1990. La carga era propiedad de Marc Rich (Suiza).

91-032

32. El Brali es un buque cisterna de 48.581 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Noruega (Registro Internacional). Su propietario es la K/S A/S Bill Brali (Noruega) y el propietario efectivo es la L. Gill-Johannsen A/S (Noruega). El gestor naval es la A/S Bulkhandling (Noruega). Partió de Amsterdam, Países Bajos, el 19 de julio de 1990 y atravesó el estrecho de Dover, Reino Unido, el 19 de julio de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a La Plata, Argentina, el 27 de agosto de 1990. La carga era propiedad de Marc Rich (Suiza).

91-033

33. El St. Nikolai es un buque cisterna de 45.574 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Alemania. Su propietario y gestor naval es la Hamburg-Sudam, Dampfschiff (Alemania). Partió de Amsterdam, Países Bajos, el 6 de agosto de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Abidján, Côte d'Ivoire, el 10 de septiembre de 1990. La carga era propiedad de Vital & Inter-Mediterranean (Países Bajos, Suiza, Reino Unido).

91-034

34. El Brittany es un buque cisterna de 233.348 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es la Pine Shipping Co. SA (Panamá) y el propietario efectivo la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Llegó a Ras Tanura, Arabia Saudita, el 2 de julio de 1989 y partió el 4 de julio de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 7 de octubre de 1989.

91-035

35. El Captain G. P. Livanos es un buque cisterna de 255.545 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario es la Elcapitaine Inc. (Liberia) y el propietario efectivo el G. P. Livanos/Carras Group (Reino Unido, Grecia). El gestor naval es la Ceres Hellenic Shipping Ets (Grecia). Llegó al fondeadero de Khor Fakkan el 30 de enero de 1989 y partió en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, en fecha desconocida. Partió de ese lugar el 7 de junio de 1989.

91-036

36. El Chenki es un buque cisterna de 140.900 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Chenki Navigation Ltd. (Liberia) y el propietario efectivo la Seaarland Shipping Management (Austria). El gestor naval es la Seaarland Shipping Management (Austria). Atravesó el Canal de Suez, Egipto, el 28 de enero de 1989 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Ras Tanura, Arabia Saudita, el 26 de abril de 1989.

91-037

37. El Fortuneship L. es un buque cisterna de 264.198 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario es la Elregina Inc. (Liberia) y el propietario efectivo el G. V. Livanos/Carras Group (Reino Unido). El gestor naval es la Ceres Hellenic Shipping Ets (Grecia). Partió de la isla de Das, Emiratos Arabes Unidos, el 28 de octubre de 1989 e hizo escala en la isla de Zirku, Emiratos Arabes Unidos, el 29 de octubre de 1989. Partió de allí al día siguiente. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la terminal de Hamriyah, Emiratos Arabes Unidos, el 25 de enero de 1990.

91-038

38. El Indiana es un buque cisterna de 300.029 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de las Bahamas. Su propietario es la Indiana Transport Co. (Liberia) y el propietario efectivo es Hadjipateras, c/o Peninsular (Grecia, Reino Unido). El gestor naval es la Dorian (Hellas) S.A. (Grecia). Partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 7 de febrero de 1989 e hizo escala en la isla de Das, Emiratos Arabes Unidos, en esa misma fecha. Zarpó con rumbo a la terminal de Fateh el 9 de febrero de 1989 y partió de ésta el 12 de febrero de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Dubai, Emiratos Arabes Unidos, en fecha desconocida. Llegó a Bahrein el 7 de abril de 1989.

91-039

39. El mismo buque partió de Ain Sukhha, Egipto, el 12 de septiembre de 1989. Hizo escala en la isla de Kharg, República Islámica del Irán, hacia el 30 de septiembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la isla de Kharg, República Islámica del Irán, en fecha desconocida. Llegó al Europoort, Países Bajos, el 20 de diciembre de 1989.

[Nota: El 29 de agosto de 1991 la Misión Permanente de la República Islámica del Irán transmitió información relativa a este caso. El Grupo Intergubernamental está examinando esa información.]

91-040

40. El World Champion es un buque cisterna de 273.117 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es Necomark, c/o World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong) y el propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Okinawa, Japón, el 30 de octubre de 1988 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico hacia el 15 de noviembre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a un puerto no identificado de Grecia en fecha desconocida. Atravesó el Canal de Suez, Egipto, el 9 de febrero de 1989.

91-041

41. El mismo buque partió de un puerto no identificado hacia el 30 de mayo de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la isla de Kharg, República Islámica del Irán, hacia el 1° de julio de 1989 y a Ain Sukhna, Egipto, el 21 de julio de 1989.

91-042

42. El mismo buque atravesó el Canal de Suez, Egipto, el 25 de octubre de 1989. Llegó a un puerto desconocido del Golfo Pérsico en noviembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 29 de enero de 1990.

91-043

43. El World Eminence es un buque cisterna de 261.729 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Liberian Titan Transports Inc. (Liberia) y el propietario efectivo la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Singapur el 21 de junio de 1989 y llegó a Mina al Fahal, Omán, hacia el 1° de julio de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 14 de agosto de 1989.

91-044

44. El Aias es un buque cisterna de 259.442 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Chipre. Su propietario es la Anole Marine Co. Ltd. (Chipre) y el propietario efectivo es una empresa desconocida c/o Fleiades Shipping Agents (Grecia). El gestor naval es la Pegasus Ocean Services Ltd. (Reino Unido). Partió de Singapur el 16 de diciembre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada al fondeadero de Fujairah el 30 de marzo de 1989.

91-045

45. El mismo buque partió de Pulau Bukom, Singapur, el 24 de octubre de 1989 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico hacia el 1° de noviembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Mina al Ahmadi, Kuwait, en fecha desconocida, y pasó por Port Said, Egipto, el 15 de diciembre de 1989.

91-046

46. El mismo buque partió de Ain Sukhna, Egipto, el 25 de junio de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Dubai, Emiratos Arabes Unidos, el 1° de octubre de 1989.

91-047

47. El Aurora Borealis es un buque cisterna de 237.156 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario es la Aurora Borealis Maritime (Liberia) y el propietario efectivo la Embiricos Shipping (Grecia, Reino Unido). El gestor naval es la Buenamar Compañía Naviera S.A. (Grecia). Partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 4 de septiembre de 1989 e hizo escala en la isla de Das, Emiratos Arabes Unidos, el 5 de septiembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la isla de Zirku, Emiratos Arabes Unidos, el 18 de octubre de 1989.

91-048

48. El mismo buque partió de Pulau Bukom, Singapur, el 6 de noviembre de 1989 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico hacia el 30 de noviembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 28 de diciembre de 1989.

91-049

49. El Axon es un buque cisterna de 219.287 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Brookstream Shipping Inc. (Liberia) y el propietario efectivo es una empresa desconocida c/o Pleiades Shipping (Grecia). El gestor naval es la Pegasus Ocean Services Ltd. (Reino Unido). Partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 4 de junio de 1989. Hizo escala en la isla de Zirku, Emiratos Arabes Unidos, el 5 de junio de 1989 y partió al día siguiente. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la isla de Kharg, República Islámica del Irán, en fecha desconocida y a Singapur el 4 de agosto de 1989.

91-050

50. El Legro II es un carguero mixto de 158.644 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es la Conga Shipping Co. (Gibraltar) y el propietario efectivo la Invest 2000 A/S (Noruega). El gestor naval es la P. D. Gram & Co (Noruega). Partió de Jebel Ali, Emiratos Arabes Unidos, el 19 de febrero de 1989. Hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico antes de su llegada al fondeadero de Fujairah el 4 de abril de 1989. Partió en esa misma fecha. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de pasar por Estambul, Turquía, el 20 de mayo de 1989.

91-051

51. El 3 Maj es un carguero mixto de 59.930 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Malta. Su propietario es la Samp Shipping Co. Ltd. (Malta). El propietario efectivo y gestor naval es la Scorpio Ship Management S. A. M. (Mónaco). Partió de Trieste, Italia, el 7 de marzo de 1989 e hizo escala en El Pireo, Grecia, en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a La Spezia, Italia, el 9 de mayo de 1989.

91-052

52. El Anax es un buque cisterna de 259.449 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Treasure Shipping y el propietario efectivo es una empresa desconocida c/o Pleiades Agents (Grecia). El gestor naval es la Pegasus Ocean Services Ltd. (Reino Unido). Partió de Singapur el 25 de julio de 1989 e hizo escalas en puertos no identificados del Mar Rojo y el Golfo Pérsico. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 16 de octubre de 1989.

91-053

53. El Graz es un buque cisterna de 233.335 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es Ampleson c/o World-Wide Shipping Agency Ltd. y el propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Batangas, Filipinas, el 18 de septiembre de 1989 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a St. Eustatius, Antillas Neerlandesas, el 18 de diciembre de 1989.

91-054

54. El Faroship L. es un buque cisterna de 268.951 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario es Elfilikon c/o Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd. (Grecia) y el propietario efectivo es el G. P. Livanos/Carras Group (Reino Unido, Grecia). El gestor naval es la Ceres Hellenic Shipping Ets. (Grecia). Llegó al fondeadero de Khor Fakkan el 12 de febrero de 1989 y partió en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la isla de Das, Emiratos Arabes Unidos, el 21 de junio de 1989.

91-055

55. El Fortuneship L. es un buque cisterna de 264.198 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario es la Elregina Inc. (Liberia) y el propietario efectivo es el G. P. Livanos/Carras Group (Reino Unido). El gestor naval es la Ceres Hellenic Shipping Ets. (Grecia). Partió del fondeadero de Khor Fakkan el 25 de enero de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la isla de Zirku, Emiratos Arabes Unidos, el 15 de junio de 1989.

91-056

56. El Illinois es un buque cisterna de 290.767 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Illinois Tanker Co. (Liberia) y su propietario efectivo es Hadjipateras, c/o Peninsular (Grecia, Reino Unido). El gestor naval es la Dorian (Hellas) S.A. (Grecia). Partió de Bahrein el 19 de abril de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la isla de Kharg, República Islámica del Irán, el 2 de septiembre de 1989. [Nota: El 10 de julio de 1991 la Misión de Bahrein transmitió información al Grupo Intergubernamental en relación con este caso. El Grupo está examinando esa información.]

91-057

57. El Patriotic es un buque cisterna de 253.998 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario es la Moonset Shipping Co. S.A. (Panamá) y el propietario efectivo es C. M. Lemos (Reino Unido, Grecia). El gestor naval es la Nereus Shipping S.A. (Grecia). Partió de la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 3 de diciembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Mina al Ahmadi, Kuwait, en fecha desconocida. Llegó a Mina al Fahal, Omán, el 17 de enero de 1990.

91-058

58. El World Bermuda es un buque cisterna de 271.580 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es Pengrandy, c/c World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong) y el propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Atravesó el Canal de Suez, Egipto, el 1º de enero de 1989 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico en enero de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Mina al Ahmadi, Kuwait, en fecha desconocida. Llegó a la isla de Zirku, Emiratos Arabes Unidos, el 13 de febrero de 1989.

91-059

59. El World Eminence es un buque cisterna de 261.729 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Liberian Titan Transports Inc. (Liberia) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió del fondeadero de Fujairah el 7 de febrero de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 27 de marzo de 1989.

91-060

60. El World Harmony es un buque cisterna de 259.596 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es la Canwood Co. S.A. (Panamá) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Singapur el 27 de junio de 1989 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico en fecha desconocida. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la terminal de Juaymah, Arabia Saudita, el 26 de septiembre de 1989.

91-061

61. El mismo buque llegó al fondeadero de Fujairah en fecha desconocida y partió el 22 de noviembre de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a un puerto no identificado del Golfo Pérsico el 31 de diciembre de 1989.

91-062

62. El World Prelude es un buque cisterna de 265.243 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es la Clover Company S.A. (Panamá) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Singapur el 28 de marzo de 1989 e hizo escala en Mina al Fahal, Omán, hacia el 1° de abril de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Ras Tanura, Arabia Saudita, el 8 de mayo de 1989.

91-063

63. El World Renown es un buque cisterna de 262.267 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es Konease, c/o World-Wide Shipping Agency (Hong Kong) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Ras Tanura, Arabia Saudita, el 19 de mayo de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 1° de julio de 1989.

91-064

64. El Asia es un buque cisterna de 253.953 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Italia. Su propietario es la Commissionaria Gen. Italiana (Italia) y el gestor naval la Navigazione Alta Italia SpA (Italia). Partió de Singapur el 22 de agosto de 1988 e hizo escala en un puerto no identificado del Golfo Pérsico hacia el 1° de septiembre de 1988. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la isla de Zirku, Emiratos Arabes Unidos, el 5 de octubre de 1988.

91-299

65. El mismo buque partió de un puerto no identificado del Golfo Pérsico el 27 de septiembre de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada al fondeadero de Fujairah el 15 de noviembre de 1990.

91-300

66. El World Harmony es un buque cisterna de 259.596 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es la Canwood Co. S.A. (Panamá) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Ras Shukheir, Egipto, el 29 de enero de 1991 e hizo escala en la terminal de la bahía de Zeit, Egipto, ese mismo día. Partió el 31 de enero de 1991 y atravesó el Canal de Suez, Egipto, el 1° de febrero de 1991. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Ras Tanura, Arabia Saudita, el 5 de marzo de 1991. La carga era de propiedad de la Gulf of Suez Petroleum Company/Suez Oil Company (Egipto).

91-301

67. El Graz es un buque cisterna de 233.335 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es Ampleson, c/o World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong) y el propietario efectivo es el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Llegó a la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 14 de marzo de 1991 y partió el 15 de marzo de 1991. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica.

91-302

68. El World Brasilia es un buque cisterna de 265.243 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Panamá. Su propietario es la Clover Company S.A. (Panamá) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Ras Shukheir, Egipto, el 22 de febrero de 1991. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a Ras Tanura, Arabia Saudita, el 27 de marzo de 1991.

91-303

69. El mismo buque partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 30 de marzo de 1991 e hizo escala en la isla de Zirku, Emiratos Arabes Unidos, en ese mismo día. Partió el 31 de marzo de 1991 y presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica.

91-304

70. El World Summit es un buque cisterna de 260.064 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Liberian Serenity Transports (Liberia) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 10 de marzo de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a un puerto no identificado del Golfo Pérsico el 15 de abril de 1989.

91-305

71. El Anax es un buque cisterna de 259.449 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Treasure Shipping y el propietario efectivo es una empresa desconocida c/o Pleiades Agents (Grecia). El gestor naval es la Pegasus Ocean Services Ltd. (Reino Unido). Llegó a la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 22 de marzo de 1989 y partió el 23 de marzo de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada al fondeadero de Fujairah el 26 de abril de 1989.

91-306

72. El Calli es un buque cisterna de 236.425 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Liberia. Su propietario es la Denetton Co. Ltd. (Liberia) y el propietario efectivo el World-Wide Shipping Group (Hong Kong). El gestor naval es la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong Kong). Partió de Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 4 de mayo de 1989 e hizo escala en la

isla de Zirku el 5 de mayo de 1989. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 11 de junio de 1989.

91-307

73. El Pacificos es un buque cisterna de 246.050 toneladas de peso muerto registrado bajo el pabellón de Chipre. Su propietario es la Gibbon Shipping Ltd. (Chipre) y el propietario efectivo el Kulukundis Group (Reino Unido). El gestor naval es la Saipan SS Corp/Kassos Maritime (Grecia). Partió de la isla de Zirku, Emiratos Arabes Unidos, el 16 de febrero de 1990. Llegó a Mina al Fahal, Omán, el 28 de febrero de 1990 y partió el 1° de marzo de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a un puerto no identificado en fecha desconocida.

91-308

74. El Aurora Borealis es un buque cisterna de 237.156 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario es la Aurora Borealis Maritime (Liberia) y el propietario efectivo la Embiricos Shipping (Grecia, Reino Unido). El gestor naval es la Buenamar Compañía Naviera S.A. (Grecia). Llegó a Jebel Dhanna, Emiratos Arabes Unidos, el 24 de marzo de 1990 y partió el día siguiente. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a un puerto no identificado en fecha desconocida.

91-309

75. El Aurora Astralis, que en la actualidad recibe el nombre de Chryssi, es un buque cisterna de 227.440 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario efectivo es la Embiricos Shipping (Reino Unido). El gestor naval es la Buchamar Compañía Naviera S.A. (Grecia). Llegó a la terminal de Fateh el 29 de junio de 1990 y partió el día siguiente. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 28 de julio de 1990.

91-310

76. El Aurora Borealis es un buque cisterna de 237.156 toneladas de peso muerto registrado bajo pabellón de Grecia. Su propietario es la Aurora Borealis Maritime (Liberia) y el propietario efectivo la Embiricos Shipping (Grecia, Reino Unido). El gestor naval es la Buenamar Compañía Naviera S.A. (Grecia). Llegó a la terminal de Fateh el 27 de agosto de 1990 y partió el 28 de agosto de 1990. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada a un puerto no identificado en fecha desconocida.

91-311

77. El mismo buque partió de la terminal de Fateh, Emiratos Arabes Unidos, el 9 de febrero de 1991 e hizo escala en la isla de Kharg, República Islámica del Irán, el 10 de enero de 1991. Presuntamente descargó petróleo en Sudáfrica antes de su llegada al fondeadero de Fujairah el 7 de febrero de 1991.

Anexo III

CASOS NO ACLARADOS DE ESCALAS DE BUQUES CISTERNA EN PUERTOS SUDAFRICANOS NOTIFICADOS EN 1990

La lista de buques que figura en el presente anexo no entraña en modo alguno una acusación o juicio crítico respecto de los diversos Estados del caso y las empresas bajo su jurisdicción. El Grupo Intergubernamental todavía está verificando la información recibida y sigue dependiendo de la cooperación que le prestan los gobiernos.

Número del caso	Buque	País de matrícula	Ultima escala conocida a/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica b/	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
90-091	<u>Magic Sky</u>	Liberia	Rio Grande, Brasil	Ciudad del Cabo	24 de diciembre de 1989 (antes)
90-095	<u>El Omar</u>	No se conoce	Yeddah, Arabia Saudita	Ciudad del Cabo	23 de septiembre de 1989
90-096	<u>Cosmas A</u>	Malta	Rio Grande, Brasil	Durban	28 de octubre de 1989
90-097	<u>Singa Wilmona c/</u>	Bahamas	Mauricio, Mauricio	Durban	5 de noviembre de 1989
90-098	<u>Lucor Manor</u>	Liberia	Santa Elena, Santa Elena	Durban	20 de octubre de 1989
90-100	<u>Bunga Sepatu</u>	Malasia	Rio Grande, Brasil	Ciudad del Cabo	5 de septiembre de 1989 (después)
90-101	<u>Magic Mercury</u>	Liberia	Bahía Blanca, Argentina	Durban	4 de septiembre de 1989
90-103	<u>Magic Mercury</u>	Liberia	Bahía Blanca, Argentina	Durban	19 de febrero de 1989
90-104	<u>Kira</u>	Panamá	Barcelona, España	Durban	9 de enero de 1990
90-105	<u>Kira</u>	Panamá	Rotterdam, Países Bajos	Durban	19 de noviembre de 1989
90-106	<u>Kira</u>	Panamá	Maputo, Mozambique	Durban	27 de junio de 1989
90-107	<u>Kira</u>	Panamá	Tenerife, España	Durban	13 de abril de 1989
90-108	<u>Kira</u>	Panamá	Dakar, Senegal	Richards Bay	25 de enero de 1989 (antes)
90-109	<u>Championventure L c/</u>	Liberia	Mauricio, Mauricio	Durban	20 de abril de 1989
90-110	<u>Nand Vishnu</u>	Bahamas	Buenos Aires, Argentina	Durban	29 de agosto de 1989
90-111	<u>Nand Vishnu</u>	Bahamas	Colombo, Sri Lanka	Durban	28 de junio de 1989 (después)
90-114	<u>Stolt Excellence</u>	Liberia	Houston, Estados Unidos	Durban	30 de septiembre de 1989
90-116	<u>Stolt Falcon</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	7 de octubre de 1989
90-117	<u>Stolt Falcon</u>	Liberia	Pasir Gudang, Malasia	Durban	21 de agosto de 1989
90-118	<u>Stolt Falcon</u>	Liberia	Jubail, Arabia Saudita	Durban	9 de mayo de 1989
90-119	<u>Stolt Osprey</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	23 de enero de 1989

Número del curso	Buque	País de matrícula	Ultima escala conocida a/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
90-120	<u>Stolt Hawk</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	7 de agosto de 1989
90-121	<u>Stolt Hawk</u>	Liberia	Mombasa, Kenya	Durban	22 de junio de 1989
90-122	<u>Stolt Heron</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	9 de noviembre de 1989 (después)
90-123	<u>Stolt Condor</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Durban	13 de diciembre de 1989 (después)
90-124	<u>Stolt Condor</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	15 de junio de 1989
90-125	<u>Stolt Eagle</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	16 de diciembre de 1989 (después)
90-126	<u>Stolt Eagle</u>	Liberia	Jubail, Arabia Saudita	Durban	27 de octubre de 1989
90-127	<u>Stolt Eagle</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	21 de agosto de 1989
90-128	<u>Stolt Eagle</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	3 de abril de 1989
90-129	<u>Chem Pioneer</u>	Panamá	Río Grande, Brasil	Ciudad del Cabo	24 de agosto de 1989 (después)
90-133	<u>Hasseel</u>	Panamá	Maputo, Mozambique	Durban	18 de noviembre de 1989
90-134	<u>McGill</u>	Panamá	Rotterdam, Países Bajos	Ciudad del Cabo	25 de marzo de 1989 (después)
90-141	<u>Mordanger/Bow Solene</u>	Noruega	Texas City, Estados Unidos	Durban	5 de enero de 1989
90-151	<u>Stolt Pride</u>	Liberia	Texas City, Estados Unidos	Durban	13 de marzo de 1989
90-152	<u>Stolt Integrity</u>	Liberia	Texas City, Estados Unidos	Durban	28 de junio de 1989
90-153	<u>Stolt Spirit</u>	Liberia	Houston, Estados Unidos	Ciudad del Cabo	19 de agosto de 1989 (antes)
90-154	<u>Stolt Spirit</u>	Liberia	Nueva Orleans, Estados Unidos	Durban	20 de abril de 1989
90-155	<u>Stolt Loyalty</u>	Liberia	Texas City, Estados Unidos	Ciudad del Cabo	26 de enero de 1989 (antes)
90-161	<u>Athenian Olympics</u>	Chipre	Aratu, Brasil	Durban	18 de octubre de 1989
90-162	<u>Athenian Xenophon</u>	Chipre	Río de Janeiro, Brasil	Durban	11 de agosto de 1989
90-168	<u>Stolt Exporter</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	16 de enero de 1989
90-171	<u>Austanger</u>	Noruega	Buenos Aires, Argentina	Durban	23 de abril de 1989

Número del caso	Buque	País de matrícula	Ultima escala conocida a/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica b/	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
90-173	<u>Stolt Luisa Pardo</u>	España	Aratu, Brasil	Durban	4 de marzo de 1989
90-175	<u>Botany Troubadour</u>	Panamá	Beira, Mozambique	Durban	7 de junio de 1989
90-177	<u>Iran Bahonar d/ del Irán</u>	República Islámica del Irán	Mombasa, Kenya	Durban	16 de marzo de 1989
90-183	<u>Aurum</u>	Noruega	Rotterdam, Países Bajos	Durban	30 de agosto de 1989
90-184	<u>Jo Cypress</u>	Países Bajos	Las Palmas, España	Ciudad del Cabo	9 de enero de 1989 (antes)
90-185	<u>Jo Cypress</u>	Países Bajos	Tenerife, España	Ciudad del Cabo	27 de octubre de 1989 (antes)
90-186	<u>Jo Cypress</u>	Países Bajos	Mombasa, Kenya	Durban	30 de enero de 1989
90-191	<u>Roxanne</u>	Bahamas	Mombasa, Kenya	Durban	29 de noviembre de 1989
90-192	<u>Roxanne</u>	Bahamas	Rio de Janeiro, Brasil	Ciudad del Cabo	15 de septiembre de 1989 (antes)
90-193	<u>Mercantili Parati</u>	Brasil	Rio Grande, Brasil	Ciudad del Cabo	5 de diciembre de 1989 (antes)
90-194	<u>Mercantili Parati</u>	Brasil	Bahía Blanca, Argentina	Durban	1° de mayo de 1989
90-196	<u>Petula</u>	Noruega	Rotterdam, Países Bajos	Richards Bay	3 de febrero de 1989 (antes)
90-197	<u>Gogo Chemsun d/</u>	Panamá	Bandar Khomeini, República Islámica del Irán	Richards Bay	24 de agosto de 1989
90-198	<u>Indio</u>	Alemania	Mombasa, Kenya	Durban	5 de febrero de 1989
90-201	<u>Global Nacrio</u>	Brasil	Buenos Aires, Argentina	Ciudad del Cabo	19 de octubre de 1989 (antes)
90-203	<u>Global Rio</u>	Brasil	Necochea, Argentina	Ciudad del Cabo	1° de enero de 1989 (antes)
90-205	<u>Stolt Sapphire</u>	Liberia	Penang, Malasia	Durban	19 de junio de 1989
90-206	<u>Conny</u>	Liberia	Reunión, Reunión	Durban	12 de octubre de 1989
90-207	<u>Conny</u>	Liberia	Buenos Aires, Argentina	Durban	11 de mayo de 1989
90-209	<u>Chloe II</u>	Panamá	Toamasina, Madagascar	Durban	15 de noviembre de 1989
90-210	<u>Atlantic Sif</u>	Panamá	Puerto no identificado, Malasia	Durban	29 de noviembre de 1989 (después)
90-211	<u>Atlantic Sif</u>	Panamá	Nacala, Mozambique	Durban	17 de julio de 1989
90-212	<u>Tenshun Maru</u>	Japón	Old Kilpatrick, Reino Unido	Durban	28 de mayo de 1989

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
90-213	<u>Esogas</u>	Alemania	Santos, Brasil	Durban	24 de octubre de 1989
90-214	<u>Tenhyaku</u>	Panamá		Durban	18 de mayo de 1989
90-215	<u>Tenhyaku</u>	Panamá	Mombasa, Kenya	Durban	15 de mayo de 1989
90-216	<u>Ledogas</u>	Alemania	Santos, Brasil	Durban	3 de agosto de 1989
90-217	<u>Ledogas</u>	Alemania	Santos, Brasil	Durban	5 de enero de 1989
90-219	<u>Calluna</u>	Países Bajos	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Durban	6 de enero de 1990
90-220	<u>Calluna</u>	Países Bajos	Mombasa, Kenya	Durban	19 de octubre de 1989
90-221	<u>Calluna</u>	Países Bajos	Sines, Portugal	Durban	28 de julio de 1989
90-222	<u>Calluna</u>	Países Bajos	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Richards Bay	10 de mayo de 1989 (después)
90-224	<u>Golden Sunshine</u>	Panamá	Abidján, Côte d'Ivoire	Durban	13 de septiembre de 1989
90-225	<u>Stolt Alliance</u>	Panamá	Rotterdam, Países Bajos	Durban	29 de junio de 1989
90-226	<u>Grazia</u>	Liberia	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Durban	20 de diciembre de 1989
90-227	<u>Grazia</u>	Liberia	Rio de Janeiro, Brasil	Durban	6 de octubre de 1989
90-228	<u>Grazia</u>	Liberia	Nueva Orleans, Estados Unidos	Durban	22 de mayo de 1989
90-230	<u>Stolt Crown</u>	Liberia	Yanbu, Arabia Saudita	Durban	26 de septiembre de 1989
90-232	<u>Bos Transporter</u>	Bahamas	Kaohsiung, Taiwán (provincia de China)	Richards Bay	25 de marzo de 1989 (después)
90-233	<u>Champion e/</u>	Liberia	Umm Said, Qatar	Durban	24 de abril de 1989
90-234	<u>Pinoak</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Richards Bay	24 de septiembre de 1989 (después)
90-235	<u>Pinoak</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	23 de julio de 1989 (después)
90-236	<u>Marksman</u>	Bahamas	Jubail, Arabia Saudita	Richards Bay	15 de noviembre de 1989 (después)
90-237	<u>Ocean Sovereign</u>	Chipre	Kaohsiung, Taiwán (provincia de China)	Puerto no identificado	18 de julio de 1989 (después)

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
90-238	<u>Ocean Sovereign</u>	Chipre	Kaohsiung, Taiwán (provincia de China)	Puerto no identificado	7 de mayo de 1989 (después)
90-239	<u>Ocean Sovereign</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Puerto no identificado	14 de marzo de 1989 (después)
90-240	<u>Ocean Sovereign</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Puerto no identificado	31 de diciembre de 1988 (después)
90-241	<u>World Duality</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Richards Bay	14 de abril de 1989 (después)
90-242	<u>World Duality</u>	Liberia	Jubail, Arabia Saudita	Richards Bay	23 de febrero de 1989 (después)
90-243	<u>World Duet</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Richards Bay	12 de julio de 1989 (después)
90-245	<u>Sea Commander</u>	Chipre	Taichung, Taiwán (provincia de China)	Puerto no identificado	11 de enero de 1989 (después)
90-246	<u>Trade Fortitude</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	28 de abril de 1989
90-250	<u>Andros Aries</u>	No se conoce	Singapur, Singapur	Richards Bay	28 de agosto de 1989 (después)
90-251	<u>Lady Sky</u>	Chipre	Tubarao, Brasil	Saldanha Bay	8 de noviembre de 1989 (después)
90-252	<u>Andros Atlas</u>	No se conoce	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	8 de mayo de 1989 (después)
90-253	<u>Elbe Ore</u>	Liberia	Hampton Roads, Estados Unidos	Richards Bay	4 de enero de 1989 (después)
90-254	<u>Norman Merchant</u>	Noruega	Nueva Orleans, Estados Unidos	Richards Bay	26 de abril de 1989 (después)
90-256	<u>Batis</u>	Grecia	Isla de Das, Emiratos Arabes Unidos	Puerto no identificado	4 de diciembre de 1989 (después)
90-257	<u>Batis</u>	Grecia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	7 de septiembre de 1989 (después)
90-258	<u>Caucasus Maru</u>	Japón	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	20 de abril de 1989 (después)
90-259	<u>Blue Light</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Richards Bay	18 de agosto de 1989 (después)
90-260	<u>Blue Light</u>	Liberia	Hampton Roads, Estados Unidos	Richards Bay	2 de julio de 1989 (después)
90-261	<u>Blue Light</u>	Liberia	Jubail, Arabia Saudita	Richards Bay	1 de abril de 1989 (después)
90-262	<u>World Recovery</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Caldanha Bay	26 de febrero de 1989 (después)
90-263	<u>Hudson Bay 1</u>	Panamá	Jubail, Arabia Saudita	Sal' Bay	3 de agosto de 1989 (después)

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
90-265	<u>Amber</u>	Panamá	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	26 de noviembre de 1989 (después)
90-266	<u>Andros Antares</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	17 de junio de 1989 (después)
90-268	<u>Elita 2/</u>	Panamá	Umm Said, Qatar	Richards Bay	9 de febrero de 1989 (después)
90-269	<u>Musashi Spirit</u>	Panamá	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	26 de marzo de 1989 (después)
90-270	<u>Amason Maru</u>	Japón	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	23 de julio de 1989 (después)
90-275	<u>Rapana</u>	Isla de Man, Reino Unido	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	13 de septiembre de 1989
90-276	<u>Rapana</u>	Isla de Man, Reino Unido	Seven Islands, Canadá	Saldanha Bay	16 de junio de 1989 (después)
90-278	<u>Ocean Monarch</u>	No se conoce	Kaohsiung, Taiwán (provincia de China)	Richards Bay	9 de abril de 1989 (después)
90-279	<u>Hydrus</u>	Italia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	27 de agosto de 1989 (después)
90-280	<u>Jarrah</u>	Liberia	Mizushima, Japón	Saldanha Bay	1 ^a de septiembre de 1989 (después)
90-281	<u>Jarrah</u>	Liberia	Kaohsiung, Taiwán (provincia de China)	Saldanha Bay	29 de abril de 1989 (después)
90-282	<u>Berge Odal</u>	Noruega	Singapur, Singapur	Richards Bay	3 de septiembre de 1989
90-283	<u>Berge Odal</u>	Noruega	Kure, Japón	Richards Bay	21 de abril de 1989 (después)
90-284	<u>Berge Odal</u>	Noruega	Sao Sebastiao, Brasil	Richards Bay	12 de febrero de 1987
90-285	<u>Abant</u>	Turquía	Iskenderun, Turquía	Saldanha Bay	21 de marzo de 1989 (después)
90-286	<u>Abant</u>	Turquía	Iskenderun, Turquía	Saldanha Bay	12 de enero de 1989 (después)
90-288	<u>Capetan Nicolas</u>	Bahamas	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	14 de septiembre de 1989
90-289	<u>Arapaho</u>	Hong Kong	Mobile, Estados Unidos	Richards Bay	12 de octubre de 1989 (después)
90-290	<u>Arapaho</u>	Hong Kong	Mobile, Estados Unidos	Richards Bay	6 de junio de 1989 (después)
90-291	<u>Thorahavn</u>	Noruega	Tubarao, Brasil	Saldanha Bay	10 de julio de 1989 (después)
90-292	<u>Choctaw</u>	Hong Kong	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	7 de enero de 1989 (después)
90-293	<u>Thalassini Niki</u>	Chipre	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Richards Bay	23 de junio de 1989 (después)

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica b/	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
90-294	<u>Ocean Carrier</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	5 de mayo de 1989 (después)
90-295	<u>Ocean Commander</u>	Chipre	St. Eustatius, Antillas Neerlandesas	Richards Bay	27 de julio de 1989 (después)
90-296	<u>Ocean Commander</u>	Chipre	Baltimore, Estados Unidos	Richards Bay	31 de octubre de 1989 (después)
90-297	<u>Mandan</u>	Hong Kong	Singapur, Singapur	Richards Bay	10 de marzo de 1989 (después)
90-298	<u>Mandan</u>	Hong Kong	Hampton Roads, Estados Unidos	Richards Bay	1.º de octubre de 1989 (después)
90-300	<u>Jahre Rose</u>	Noruega	Mobile, Estados Unidos	Richards Bay	27 de abril de 1989 (después)
90-301	<u>Oalo</u>	Italia	Augusta, Italia	Richards Bay	19 de noviembre de 1989 (después)
90-302	<u>Oalo</u>	Italia	Fos, Francia	Richards Bay	30 de agosto de 1989 (después)
90-303	<u>Oalo</u>	Italia	Augusta, Italia	Richards Bay	2 de julio de 1989 (después)
90-304	<u>Oalo</u>	Italia	Augusta, Italia	Richards Bay	27 de abril de 1989 (después)
90-305	<u>Oalo</u>	Italia	La Spezia, Italia	Richards Bay	16 de febrero de 1989 (después)
90-306	<u>Ocean Pioneer</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Richards Bay	17 de junio de 1989 (después)
90-307	<u>Ocean Pioneer</u>	Chipre	Hampton Roads, Estados Unidos	Puerto no identificado	21 de febrero de 1989 (después)
90-308	<u>Rhine Ore</u>	Panamá	Kisarazu, Japón	Saldanha Bay	16 de mayo de 1989 (después)
90-309	<u>Berge Athene</u>	Noruega	Villanueva, Filipinas	Saldanha Bay	18 de enero de 1989 (después)
90-311	<u>Jahre Pearl</u>	Noruega	Singapur, Singapur	Richards Bay	24 de mayo de 1989 (después)
90-312	<u>Aello</u>	Liberia	Fondadero de Fujairah, Emiratos Arabes Unidos	Richards Bay	21 de septiembre de 1989 (después)
90-316	<u>Roeph Pountain</u>	Bahamas	Amsterdam, Países Bajos	Richards Bay	9 de octubre de 1989 (antes)
90-317	<u>Obo Hawk</u>	Noruega	Singapur, Singapur	Richards Bay	3 de marzo de 1989 (después)
90-320	<u>Oeco Cecilia</u>	Liberia	Tarragona, España	Richards Bay	13 de mayo de 1988 (después)
90-321	<u>Oeco Cecilia</u>	Liberia	Tees, Reino Unido	Richards Bay	21 de marzo de 1988 (después)
90-322	<u>Kristina Cob</u>	Panamá	Buenos Aires, Argentina	Durban	16 de marzo de 1989

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
90-324	<u>Jonas</u>	Noruega	Rotterdam, Países Bajos	Durban	10 de septiembre de 1989
90-326	<u>Betula</u>	Noruega	Abidján, Côte d'Ivoire	Richards Bay	27 de abril de 1989 (después)
90-327	<u>Marigold</u>	Panamá	Apapa/Lagos, Nigeria	Durban	10 de mayo de 1989
90-328	<u>Stolt Surf</u>	Liberia	Rio de Janeiro, Brasil	Durban	23 de febrero de 1989
90-329	<u>Morgas Voyager</u>	Noruega	Houston, Estados Unidos	Richards Bay	17 de febrero de 1989 (después)
90-330	<u>Tanktrader I</u>	Panamá	Abidján, Côte d'Ivoire	Durban	28 de octubre de 1989
90-331	<u>Tanktrader I</u>	Panamá	Maputo, Mozambique	Durban	3 de noviembre de 1989

a/ La última escala conocida se refiere al último puerto en que se ha notificado una escala antes de la primera notificación de la presencia del buque en un puerto sudafricano, según las fuentes de información de que dispone el Grupo Intergubernamental. La inclusión de esa información no quiere decir que un cargamento de petróleo que posiblemente se haya entregado a Sudáfrica en esos casos se haya cargado necesariamente en ese puerto.

b/ En los casos en que no se disponía de la fecha de la primera escala en Sudáfrica se da la fecha de la escala inmediatamente anterior o posterior, según cual sea la más cercana, con la anotación "antes" o "después", respectivamente.

c/ La Misión de Mauritio transmitió información. Se espera recibir información adicional de los Estados del pabellón.

d/ La Misión de la República Islámica del Irán transmitió información que el Grupo está examinando.

e/ La Misión de Qatar transmitió información. Se espera recibir información adicional de los Estados del pabellón.

Anexo IV

CASOS NO ACIARADOS DE ESCALAS DE BUQUES CISTERNAS EN PUERTOS SUDAFRICANOS NOTIFICADOS EN 1991

La lista de buques que figura en el presente anexo no entraña en modo alguno una acusación o juicio crítico respecto de los diversos Estados del caso y las empresas bajo su jurisdicción. El Grupo Intergubernamental todavía está verificando la información recibida y sigue dependiendo de la cooperación que le prestan los gobiernos.

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
91-065	<u>Ambia Hawk</u>	Noruega	Ras Tanura, Arabia Saudita	Saldanha Bay	19 de junio de 1990 (después)
91-066	<u>Ambra Hunter</u>	Noruega	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	25 de junio de 1990 (antes)
91-067	<u>Ambra Hunter</u>	Noruega	Tubarao, Brasil	Saldanha Bay	21 de agosto de 1990 (después)
91-068	<u>Andros Arles</u>	Grecia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	13 de marzo de 1990 (después)
91-069	<u>Araspho</u>	Romá Kong	Nueva Orleans, Estados Unidos	Richards Bay	23 de marzo de 1990 (después)
91-070	<u>Arrow Combiner</u>	Noruega	Rixham, Reino Unido	Saldanha Bay	3 de marzo de 1990 (después)
91-071	<u>Atsuta Maru</u>	Japón	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	9 de marzo de 1990 (después)
91-072	<u>Atsuta Maru</u>	Japón	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	26 de septiembre de 1990 (después)
91-073	<u>Bakri Navigator</u>	Panamá	Toamasina, Madagascar	Durban	22 de septiembre de 1990
91-074	<u>Bakri Navigator</u>	Panamá	Toamasina, Madagascar	Durban	5 de enero de 1990
91-076	<u>Barbarossa</u>	Italia	Rio Grande, Brasil	Durban	25 de enero de 1990
91-077	<u>Barbarossa</u>	Italia	Pasir Gudang, Malasia	Durban	12 de abril de 1990
91-078	<u>Barbarossa</u>	Italia	Mauricio, Mauricio	Durban	6 de octubre de 1990
91-079	<u>Barbarossa</u>	Italia	Bahía Blanca, Argentina	Durban	18 de noviembre de 1990
91-080	<u>Batis</u>	Grecia	Djibouti, Djibouti	Saldanha Bay	27 de febrero de 1990 (después)
91-081	<u>Berge Odal</u>	Noruega	Mobile, Estados Unidos	Richards Bay	3 de mayo de 1990
91-082	<u>Berge Athene</u>	Noruega	Port Walcott, Australia	Saldanha Bay	28 de diciembre de 1990
91-083	<u>Bergebonde</u>	Noruega	Baltimore, Estados Unidos	Richards Bay	28 de marzo de 1990 (después)
91-084	<u>Bergebonde</u>	Noruega	Hampton Roads, Estados Unidos	Richards Bay	14 de enero de 1991

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/	Primera escala en Sudáfrica b/	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
91-085	<u>Betula</u>	Noruega	Port Sudan	Puerto no identificado	5 de febrero de 1990 (después)
91-086	<u>Betula</u>	Noruega	Toamasina, Madagascar	Durban	10 de mayo de 1990
91-087	<u>Botany Triton</u>	Panamá	Fremantle, Australia	Durban	4 de enero de 1991
91-088	<u>Botany Troubadour</u>	Panamá	Albany, Australia	Durban	31 de marzo de 1990
91-089	<u>Botany Tradition</u>	Panamá	Fremantle, Australia	Durban	25 de mayo de 1990
91-090	<u>Botany Tradition</u>	Panamá	Buenos Aires, Argentina	Ciudad del Cabo	6 de agosto de 1990 (antes)
91-091	<u>Botany Tradition</u>	Panamá	Fremantle, Australia	Durban	18 de septiembre de 1990
91-093	<u>Botany Tradition</u>	Panamá	Fremantle, Australia	Durban	7 de enero de 1991
91-094	<u>Botany Trinity</u>	Panamá	Adelaide, Australia	Durban	5 de marzo de 1991
91-095	<u>Bow Fortune</u>	Noruega	Penang, Malasia	Durban	13 de enero de 1990
91-096	<u>Bow Fortune</u>	Noruega	Penang, Malasia	Durban	1 de junio de 1990
91-097	<u>Bow Fortune</u>	Noruega	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Durban	17 de diciembre de 1990
91-098	<u>Bow Sun</u>	Noruega	Singapur, Singapur	Durban	12 de abril de 1990
91-099	<u>Bow Sun</u>	Noruega	Mombasa, Kenya	Durban	19 de agosto de 1990
91-100	<u>Bow Spring</u>	Noruega	Singapur, Singapur	Durban	8 de febrero de 1990
91-101	<u>Bow Cedar</u>	Noruega	Buenos Aires, Argentina	Durban	31 de marzo de 1990
91-102	<u>Bow Cedar</u>	Noruega	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Durban	22 de octubre de 1990
91-103	<u>Bow Fighter</u>	Noruega	Penang, Malasia	Durban	12 de mayo de 1990
91-104	<u>Bow Fighter</u>	Noruega	Mombasa, Kenya	Durban	10 de septiembre de 1990
91-105	<u>Bow Sky</u>	Noruega	Mauricio, Mauricio	Durban	11 de febrero de 1990
91-106	<u>Bow Sky</u>	Noruega	Morehead City, Estados Unidos	Durban	29 de abril de 1990
91-107	<u>Bow Star</u>	Noruega	Nueva Orleans, Estados Unidos	Durban	25 de febrero de 1990
91-108	<u>Bow Star</u>	Noruega	El Jorf Lasfar, Marruecos	Durban	1 de diciembre de 1990

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
91-109	<u>Bow Sea</u>	Noruega	Morehead City, Estados Unidos	Durban	8 de agosto de 1990
91-110	<u>Bow Sea</u>	Noruega	Texas City, Estados Unidos	Durban	21 de enero de 1990
91-112	<u>British Ranger</u>	Gibraltar	Isla de Kharg, República Isiámica del	Walvis Bay, Namibia	19 de febrero de 1990
91-113	<u>Bubliyan c/</u>	Kuwait	Kuwait, Kuwait	Ciudad del Cabo	1° de julio de 1990
91-114	<u>Bunga Sepang</u>	Malasia	San Francisco do Sul, Brasil	Durban	21 de abril de 1990
91-115	<u>Calluna</u>	Países Bajos	Nacala, Mozambique	Durban	25 de mayo de 1990
91-116	<u>Calluna</u>	Países Bajos	Rotterdam, Países Bajos	Durban	5 de agosto de 1990
91-117	<u>Calluna</u>	Países Bajos	Momasa, Kenya	Ciudad del Cabo	24 de octubre de 1990 (después)
91-118	<u>Championventure L.</u>	Noruega	Santos, Brasil	Durban	16 de febrero de 1990
91-119	<u>Chesbulk Clipper</u>	Liberia	Buenos Aires, Argentina	Durban	30 de octubre de 1990
91-120	<u>Chesbulk Clipper</u>	Liberia	Mauricio, Mauricio	Durban	15 de noviembre de 1990
91-121	<u>Chesl Pioneer</u>	Liberia	Puerto Bolívar, Colombia	Ciudad del Cabo	2 de enero de 1991 (antes)
91-122	<u>Chay d/</u>	Brasil	Houston, Estados Unidos	Durban	4 de abril de 1990
91-123	<u>Cielo di Rosa e/</u>	Italia	Kandla, India	Ciudad del Cabo	1° de enero de 1990 (después)
91-124	<u>Combi Sun</u>	Noruega	Mombasa, Kenya	Richards Bay	25 de diciembre de 1990
91-125	<u>Conny</u>	Liberia	Mombasa, Kenya	Durban	17 de noviembre de 1990
91-126	<u>Cornelian</u>	Panamá	Zeebrugge, Bélgica	Saldanha Bay	6 de abril de 1990 (después)
91-127	<u>Cornelian</u>	Panamá	Amsterdam, Países Bajos	Saldanha Bay	31 de octubre de 1990 (antes)
91-128	<u>Deborah</u>	Liberia	Port Walcott, Australia	Saldanha Bay	15 de abril de 1990 (después)
91-129	<u>Diamond</u>	Noruega	Mombasa, Kenya	Richards Bay	18 de febrero de 1990 (después)
91-130	<u>Dinini Star</u>	Panamá	Mombasa, Kenya	Durban	3 de julio de 1990 (antes)
91-131	<u>Dolares</u>	Noruega	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Durban	17 de diciembre de 1990

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
91-132	<u>E B Carrier</u>	Turquía	Hampton Roads, Estados Unidos	Richards Bay	6 de noviembre de 1990 (antes)
91-133	<u>Elbe Ore</u>	Liberia	Seven Islands, Canadá	Saldanha Bay	13 de abril de 1990
91-135	<u>Essi Flora</u>	Noruega	Fremantle, Australia	Durban	19 de enero de 1990
91-136	<u>Essi Flora</u>	Noruega	Mombasa, Kenya	Durban	22 de junio de 1990
91-137	<u>Essi Flora</u>	Noruega	Mombasa, Kenya	Durban	19 de noviembre de 1990
91-138	<u>Eternity f/</u>	Singapur	Cilacap, Indonesia	Durban	12 de febrero de 1990
91-139	<u>Everton</u>	Panamá	Puerto Cabello, Venezuela	Durban	16 de julio de 1990
91-140	<u>Falkanger f/</u>	Noruega	Cilacap, Indonesia	Ciudad del Cabo	7 de febrero de 1990
91-141	<u>Far Carrier</u>	Noruega	Rio Grande, Brasil	Durban	29 de mayo de 1990
91-142	<u>Fuji Braves</u>	Myanmar	Mauricio, Mauricio	Durban	21 de junio de 1990
91-143	<u>Garden Green</u>	Liberia	Wakayama, Japón	Saldanha Bay	19 de marzo de 1990 (antes)
91-144	<u>Garden Green</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	3 de julio de 1990 (después)
91-145	<u>Global Star</u>	Grecia	Europoort, Países Bajos	Richards Bay	30 de mayo de 1990 (después)
91-146	<u>Global Ling</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	22 de septiembre de 1990 (después)
91-151	<u>Golden Unicorn</u>	Bahamas	Buenos Aires, Argentina	Durban	26 de mayo de 1990
91-152	<u>Golden Oak</u>	Panamá	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Durban	12 de enero de 1990
91-153	<u>Gratia</u>	Liberia	Nueva Orleans, Estados Unidos	Durban	21 de octubre de 1990
91-154	<u>Gripation</u>	Chipre	Las Palmas, España	Richards Bay	5 de enero de 1990 (después)
91-157	<u>Hassel</u>	Panamá	Huelva, España	Durban	3 de febrero de 1990
91-158	<u>Heech Falcon</u>	Bahamas	Amsterdam, Países Bajos	Richards Bay	10 de mayo de 1990 (antes)
91-159	<u>Heech Falcon</u>	Bahamas	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Richards Bay	28 de noviembre 1990 (después)
91-161	<u>Hudson Bay</u>	Panamá	Europoort, Países Bajos	Saldanha Bay	25 de junio de 1990 (antes)
91-162	<u>Hydrus</u>	Italia	Ymuiden, Países Bajos	Saldanha Bay	30 de marzo de 1990

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
91-163	<u>Irenes Destiny</u>	Grecia	Hampton Roads, Estados Unidos	Richards Bay	1° de abril de 1990 (antes)
91-164	<u>Irenes Destiny</u>	Grecia	Singapur, Singapur	Richards Bay	6 de mayo de 1990 (después)
91-165	<u>Iver Hawk</u>	Noruega	Rio Grande, Brasil	Durban	3 de junio de 1990
91-166	<u>Jahre Rose</u>	Noruega	Hampton Roads, Estados Unidos	Richards Bay	6 de marzo de 1990 (después)
91-167	<u>Jo Megg</u>	Liberia	Santa Elena, Santa Elena	Durban	8 de octubre de 1990
91-168	<u>Jo Loan</u>	Países Bajos	Morehead City, Estados Unidos	Durban	17 de febrero de 1990
91-169	<u>Jo Rowan</u>	Noruega	Santos, Brasil	Durban	31 de enero de 1990
91-171	<u>Jo Cypress</u>	Países Bajos	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Richards Bay	23 de marzo de 1990 (después)
91-172	<u>Jo Cypress</u>	Países Bajos	Santa Elena, Santa Elena	Ciudad del Cabo	1° de julio de 1990 (antes)
91-173	<u>Jo Cypress</u>	Países Bajos	Santa Elena, Santa Elena	Durban	28 de enero de 1991
91-174	<u>Jubilee Venture</u>	Liberia	Maceio, Brasil	Durban	20 de diciembre de 1990
91-175	<u>Kakuko Maru</u>	Japón	Dampier, Australia	Ciudad del Cabo	6 de junio de 1990
91-176	<u>Kashee</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Puerto no identificado	10 de enero de 1991 (después)
91-177	<u>Katerina P.</u>	Liberia	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Durban	20 de diciembre de 1990
91-178	<u>Kiho Maru</u>	Japón	Kakogawa, Japón	Saldanha Bay	30 de mayo de 1990 (antes)
91-179	<u>Kilchea Baltic</u>	Bahamas	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Durban	8 de agosto de 1990
91-181	<u>Kira</u>	Panamá	Tenerife, España	Durban	16 de marzo de 1990
91-182	<u>Kira</u>	Panamá	El Havre, Francia	Durban	7 de junio de 1990
91-184	<u>Kira</u>	Panamá	Huelva, España	Durban	14 de agosto de 1990
91-185	<u>Kira</u>	Panamá	Rio de Janeiro, Brasil	Durban	29 de octubre de 1990
91-186	<u>Linaros</u>	Malta	Las Palmas, España	Saldanha Bay	7 de noviembre de 1990 (después)
91-187	<u>Maasdiik</u>	Noruega	Singapur, Singapur	Durban	8 de enero de 1991

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
91-188	<u>Magic Mercury</u>	Liberia	Buenos Aires, Argentina	Ciudad del Cabo	1° de marzo de 1990 (antes)
91-189	<u>Magic Mercury</u>	Liberia	Buenos Aires, Argentina	Durban	16 de abril de 1990
91-190	<u>Magic Mercury</u>	Liberia	San Lorenzo, Argentina	Durban	13 de junio de 1990
91-191	<u>Magic Sky</u>	Liberia	Rio Grande, Brasil	Durban	11 de mayo de 1990
91-192	<u>Mandan</u>	Hong Kong	Nueva Orleáns, Estados Unidos	Richards Bay	23 de mayo de 1990 (antes)
91-193	<u>Mandan</u>	Hong Kong	Hampton Roads, Estados Unidos	Richards Bay	25 de octubre de 1990 (antes)
91-195	<u>Matigola</u>	Italia	Tees, Reino Unido	Durban	25 de mayo de 1990
91-197	<u>Magic Lady</u>	Liberia	Rio Grande, Brasil	Durban	23 de mayo de 1990
91-198	<u>Mount Athos</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	5 de abril de 1990 (después)
91-199	<u>Mount Athos</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Richards Bay	14 de octubre de 1990 (después)
91-200	<u>MCC Yamanah</u>	Noruega	Algeiras, España	Durban	30 de abril de 1990
91-201	<u>MCC Madinah</u>	Noruega	Morehead City, Estados Unidos	Ciudad del Cabo	5 de abril de 1990
91-202	<u>MCC Madinah</u>	Noruega	Tampa, Estados Unidos	Durban	17 de septiembre de 1990
91-203	<u>MCC Tihamah</u>	Noruega	Tees, Reino Unido	Durban	9 de agosto de 1990
91-204	<u>MCC Gizan</u>	Noruega	Penang, Malasia	Durban	4 de enero de 1991
91-205	<u>MCC Najran</u>	Noruega	Tenerife, España	Durban	9 de enero de 1991
91-206	<u>MCC Baha</u>	Noruega	Kuantan, Malasia	Durban	21 de noviembre de 1990
91-208	<u>MCC Jof</u>	Noruega	Mombasa, Kenya	Durban	12 de marzo de 1990
91-209	<u>MCC Jof</u>	Noruega	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Durban	24 de julio de 1990
91-210	<u>Morgas Voyager</u>	Noruega	Tees, Reino Unido	Richards	6 de julio de 1990 (antes)
91-211	<u>Morgas Runner</u>	Noruega	Terneuzen, Países Bajos	Durban	9 de febrero de 1990
91-212	<u>Obo Denis</u>	Turquía	Hampton Roads, Estados Unidos	Saldanha Bay	15 de marzo de 1990 (después)

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
91-213	<u>Obo Engin</u>	Turquía	Amsterdam, Países Bajos	Saldanha Bay	9 de agosto de 1990 (antes)
91-214	<u>Ocean Campaigner</u>	Provincia de Taiwán	Singapur, Singapur	Durban	3 de septiembre de 1990
91-215	<u>Ocean Campaigner</u>	Provincia de Taiwán	Singapur, Singapur	Richards Bay	16 de diciembre de 1990 (después)
91-216	<u>Ocean Carrier</u>	Chipre	Génova, Italia	Saldanha Bay	18 de diciembre de 1990 (después)
91-217	<u>Ocean Merchant</u>	Chipre	Las Palmas, España	Saldanha Bay	18 de diciembre de 1990 (después)
91-218	<u>Ocean Servant</u>	Liberia	Gijón, España	Saldanha Bay	28 de septiembre de 1990 (antes)
91-219	<u>Ocean Mandarin</u>	Provincia de Taiwán	Kakoawa, Japón	Richards Bay	17 de junio de 1990 (antes)
91-220	<u>Ocean Sovereign</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Pichard Bay	21 de febrero de 1990 (después)
91-221	<u>Ocean Sovereign</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Puerto no identificado	12 de julio de 1990 (después)
91-222	<u>Ocean Sovereign</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Richards Bay	15 de octubre de 1990 (después)
91-223	<u>Owl Producer d/</u>	Noruega	Balikpapan, Indonesia	Durban	2 de marzo de 1990
91-224	<u>Pamtec</u>	Hong Kong	Nueva Orleans, Estados Unidos	Richards Bay	28 de mayo de 1990 (después)
91-225	<u>Petrobulk Silveira</u>	Noruega	Buenos Aires, Argentina	Durban	6 de julio de 1990
91-226	<u>Pinoak</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Richards Bay	7 de agosto de 1990 (después)
91-227	<u>Pinoak</u>	Liberia	Hampton Roads, Estados Unidos	Saldanha Bay	24 de noviembre de 1990 (después)
91-228	<u>Rhine Ore</u>	Panamá	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	27 de enero de 1990
91-229	<u>Rhine Ore</u>	Panamá	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	4 de junio de 1990
91-230	<u>Rhine Ore</u>	Panamá	Port Walcott, Australia	Saldanha Bay	19 de octubre de 1990 (después)
91-231	<u>Rokko Sun</u>	Panamá	Singapur, Singapur	Richards Bay	23 de enero de 1990 (antes)
91-232	<u>Rokko Sun</u>	Panamá	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	17 de julio de 1990 (después)
91-233	<u>Rokko Sun</u>	Panamá	Tenerife, España	Saldanha Bay	8 de febrero de 1991 (después)
91-234	<u>Rozanne</u>	Bahamas	Houston, Estados Unidos	Ciudad del Cabo	6 de julio de 1990 (antes)
91-235	<u>Rozanne</u>	Bahamas	Mombasa, Kenya	Durban	17 de enero de 1991

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
91-236	<u>Sanko Cherry</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Port Elizabeth	14 de noviembre de 1990 (después)
91-237	<u>Sea Braves</u>	Liberia	Karachi, Pakistán	Durban	16 de diciembre de 1990
91-238	<u>Sea Commander</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Richards Bay	2 de febrero de 1990 (después)
91-239	<u>Sea Commander</u>	Chipre	Singapur, Singapur	Richards Bay	20 de julio de 1990 (después)
91-240	<u>Sea Victory</u>	Liberia	Puerto Bolívar, Colombia	Richards Bay	10 de enero de 1991 (antes)
91-241	<u>Seatern</u>	Noruega	Toamasina, Madagascar	Durban	14 de marzo de 1990
91-243	<u>Shrim</u>	Panamá	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	25 de mayo de 1990 (después)
91-244	<u>Shrim</u>	Panamá	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	25 de diciembre de 1990 (después)
91-245	<u>Stainless Sailor</u>	Panamá	Nueva Orleáns, Estados Unidos	Durban	19 de mayo de 1990
91-246	<u>Stainless Sailor</u>	Panamá	Nueva Orleáns, Estados Unidos	Durban	31 de agosto de 1990
91-247	<u>Stainless Sailor</u>	Panamá	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Durban	23 de noviembre de 1990
91-248	<u>Stainless Leader</u>	Panamá	Nueva York, Estados Unidos	Durban	24 de febrero de 1990
91-249	<u>Stainless Leader</u>	Panamá	Pointe Noire, Congo	Durban	24 de junio de 1990
91-250	<u>Stainless Leader</u>	Panamá	Nueva Orleáns, Estados Unidos	Durban	23 de octubre de 1990
91-251	<u>Stainless Duke</u>	Panamá	Buenos Aires, Argentina	Durban	6 de agosto de 1990
91-252	<u>Stainless Duke</u>	Panamá	St. Anna Bay, Antillas Neerlandesas	Durban	2 de diciembre de 1990
91-253	<u>Stainless Mariner</u>	Panamá	Abidján, Côte d'Ivoire	Durban	13 de abril de 1990
91-254	<u>Stainless Mariner</u>	Panamá	Mtwara, República Unida de Tanzania	Durban	14 de agosto de 1990
91-255	<u>Stainless Mariner</u>	Panamá	Puerto España, Trinidad y Tabago	Ciudad del Cabo	2 de enero de 1991 (antes)
91-256	<u>Stainless Governor</u>	Panamá	Las Palmas, España	Durban	20 de marzo de 1990
91-257	<u>Stainless Governor</u>	Panamá	Madre de Deus, Brasil	Durban	1° de julio de 1990

Número del Cuello	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
91-258	<u>Stainless Governor</u>	Panamá	Luanza, Angola	Durban	13 de septiembre de 1990
91-259	<u>Stainless Governor</u>	Panamá	Abidján, Côte d'Ivoire	Ciudad del Cabo	5 de diciembre de 1990 (antes)
91-260	<u>Stainless Fighter</u>	Bahamas	Europoort, Países Bajos	Ciudad del Cabo	22 de octubre de 1990 (antes)
91-261	<u>Stainless Supporter</u>	Panamá	Las Palmas, España	Durban	8 de marzo de 1990
91-262	<u>Stainless Supporter</u>	Panamá	Rotterdam, Países Bajos	Durban	24 de julio de 1990
91-263	<u>Stainless Supporter</u>	Panamá	Rio de Janeiro, Brasil	Durban	23 de noviembre de 1990
91-264	<u>Stainless Commander</u>	Panamá	Lagos, Nigeria	Durban	27 de enero de 1990
91-265	<u>Star Delaware</u>	Bahamas	Tenerife, España	Saldanha Bay	21 de agosto de 1990
91-266	<u>Statrader</u>	Noruega	Isla de Kharg, República Islámica del Irán	Durban	14 de enero de 1991
91-267	<u>Stolt Surf</u>	Liberia	Port Kelang, Malasia	Ciudad del Cabo	18 de enero de 1991 (antes)
91-268	<u>Stolt Excellence</u>	Liberia	Santa Elena, Santa Elena	Durban	25 de enero de 1990
91-269	<u>Stolt Excellence</u>	Liberia	Morehead City, Estados Unidos	Durban	6 de septiembre de 1990
91-270	<u>Stolt Eagle</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	18 de septiembre de 1990 (después)
91-271	<u>Stolt Eagle</u>	Liberia	Penang, Malasia	Durban	3 de diciembre de 1990
91-272	<u>Stolt Eagle</u>	Liberia	Aruta, Brasil	Durban	4 de enero de 1991 (después)
91-273	<u>Stolt Fern</u>	Liberia	Labuan, Malasia	Ciudad del Cabo	2 de febrero de 1990 (después)
91-274	<u>Stolt Hawk</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Puerto no identificado	7 de noviembre de 1990 (antes)
91-275	<u>Stolt Hawk</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	29 de noviembre de 1990 (después)
91-276	<u>Stolt Topaz</u>	Liberia	Aratu, Brasil	Durban	26 de noviembre de 1990
91-277	<u>Stolt Alliance</u>	Panamá	Mombasa, Kenya	Richards Bay	1° de abril de 1990 (después)
91-278	<u>Stolt Resolute</u>	Liberia	Santos, Brasil	Durban	1° de diciembre de 1990
91-279	<u>Svansen</u>	Panamá	Mombasa, Kenya	Durban	24 de septiembre de 1990
91-280	<u>Theopemnicor</u>	Chipre	Dar es Salaam, República Unida de Tanzania	Saldanha Bay	20 de octubre de 1990 (después)
91-281	<u>Tenhiro</u>	Panamá	Lagos, Nigeria	Durban	7 de febrero de 1990

Número del caso	Buque	País de matrícula	Última escala conocida a/ Sudáfrica	Primera escala en Sudáfrica	Fecha de la primera escala en Sudáfrica b/
91-282	<u>Tenhico</u>	Panamá	Beira, Mozambique	Durban	27 de agosto de 1990
91-283	<u>Tenhyaku</u>	Panamá	Rosario, Argentina	Durban	6 de septiembre de 1990
91-284	<u>Tiber Ore</u>	Liberia	Ymuiden, Países Bajos	Saldanha Bay	25 de diciembre de 1990
91-285	<u>Trade Endeavor</u>	Liberia	Mobile, Estados Unidos	Richards Bay	6 de junio de 1990 (antes)
91-286	<u>USA Maru</u>	Japón	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	21 de marzo de 1990 (después)
91-287	<u>Vallabhbhai Patel</u>	India	Tubarao, Brasil	Saldanha Bay	23 de julio de 1990 (después)
91-288	<u>Verazano</u>	Italia	Pointe Noire, Congo	Durban	17 de abril de 1990
91-289	<u>Vergo</u>	Grecia	Fondeadero de Fujairah, Golfo Pérsico	Richards Bay	24 de agosto de 1990 (después)
91-290	<u>Wind Spirit</u>	Noruega	Dar es Salam, República Unida de Tanzania	Durban	15 de noviembre de 1990
91-291	<u>World Recovery</u>	Grecia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	18 de mayo de 1990 (después)
91-292	<u>World Duality</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Richards Bay	22 de abril de 1990 (después)
91-293	<u>World Duality</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	10 de agosto de 1990 (después)
91-295	<u>World Duet</u>	Liberia	Singapur, Singapur	Richards Bay	8 de julio de 1990 (después)
91-296	<u>Yusr</u>	Panamá	Singapur, Singapur	Durban	16 de febrero de 1991
91-297	<u>Zeus</u>	Grecia	Singapur, Singapur	Saldanha Bay	25 de febrero de 1990 (después)
91-298	<u>Zeus</u>	Grecia	Tobata, Japón	Saldanha Bay	22 de julio de 1990 (después)

a/ La última escala conocida se refiere al último puerto en que se ha notificado una escala antes de la primera notificación de la presencia del buque en un puerto sudafricano, según las fuentes de información de que dispone el Grupo Intergubernamental. La inclusión de esa información no quiere decir que un cargamento de petróleo que posiblemente se haya entregado a Sudáfrica en esos casos se haya cargado necesariamente en ese puerto.

b/ En los casos en que no se disponía de la fecha de la primera escala en Sudáfrica se da la fecha de la escala inmediatamente anterior o posterior, según cual sea la más cercana, con la anotación "antes" o "después", respectivamente.

c/ La Misión de Kuwait informó al Grupo de que el buque hizo escala en un puerto sudafricano para efectuar reparaciones de emergencia.

d/ La Misión del Brasil informó al Grupo de que el cargamento del buque de tetrámetro de propileno fue entregado en Indonesia.

e/ Según la Misión de la India, el buque hizo entrega de su cargamento de gasóleo en el puerto de Kandla, India.

f/ La Misión de Indonesia informó al Grupo de que el buque hizo entrega de nafta en los Estados Unidos de América.