

ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ

ГЕНЕРАЛЬНАЯ
АССАМБЛЕЯ



СОВЕТ
БЕЗОПАСНОСТИ

IN IIRADV

NOV 7 1991
UNISA



Distr.
GENERAL

A/46/44
S/23126
9 October 1991
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ
Сорок шестая сессия

СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ
Сорок шестой год

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

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО		3
I. ВВЕДЕНИЕ	1 - 10	4
II. ПОЛОЖЕНИЕ В ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ЭМБАРГО НА ПОСТАВКИ НЕФТИ В ЮЖНУЮ АФРИКУ	11 - 20	6
III. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППЫ	21 - 46	8
А. Случаи предполагаемых нарушений эмбарго на поставки нефти, о которых было сообщено в период между 1987 и 1991 годами	25 - 30	9
В. Обзор заходов в порты, о которых было сообщено в 1990 и 1991 годах	31 - 33	10

* Настоящий документ является mimeографированным вариантом доклада Межправительственной группы по контролю за поставками и перевозками нефти и нефтепродуктов в Южную Африку. Впоследствии этот документ будет выпущен в окончательном виде в качестве Официальных отчетов Генеральной Ассамблеи, сорок шестая сессия, Дополнение № 44 (A/46/44).

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
С. Возможность фальсификации документации	34 - 40	11
D. Слушания по вопросу о положении дел в области осуществления эмбарго на поставки нефти	41 - 46	12
IV. ТИПОВОЙ ЗАКОН ОБ ЭФФЕКТИВНОМ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ЭМБАРГО НА ПОСТАВКИ НЕФТИ В ЮЖНУЮ АФРИКУ	47 - 61	13
V. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ	62 - 68	16
А. Выводы	62 - 67	16
В. Рекомендации	68	17

Приложения

I. А. Суда и компании, которые, по имеющимся сведениям, в 1987-1990 годах участвовали в поставках нефти в Южную Африку	18
В. Переписка между правительствами и Межправительственной группой по случаям предполагаемых нарушений, о которых сообщалось в период между 1987 и 1990 годами	41
II. Резюме случаев предполагаемых нарушений, о которых было сообщено в 1991 году	43
III. Обзор невыясненных заходов танкеров в южноафриканские порты, сообщения о которых поступили в 1990 году	59
IV. Обзор невыясненных заходов танкеров в южноафриканские порты, сообщения о которых поступили в 1991 году	72

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

13 сентября 1991 года

Ваше Превосходительство,

В соответствии с пунктом 6 резолюции 45/176 F Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 1990 года настоящим имею честь препроводить доклад Межправительственной группы по контролю за поставками и перевозками нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, который был единогласно утвержден 13 сентября 1991 года.

От имени Группы я хотел бы просить выпустить настоящий доклад в качестве документа Генеральной Ассамблеи и Совета Безопасности.

Примите, Ваше Превосходительство, заверения в моем глубочайшем уважении.

Антони Б. НЬЯКЬИ

Председатель

Межправительственная группа по
контролю за поставками нефти и
нефтепродуктов в Южную Африку

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

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Межправительственная группа по контролю за поставками и перевозками нефти и нефтепродуктов в Южную Африку была учреждена резолюцией 41/35 F Генеральной Ассамблеи от 10 ноября 1986 года. С тех пор деятельность Межправительственной группы получает одобрение Генеральной Ассамблеи, в частности совсем недавно в резолюции 45/176 F Ассамблеи от 19 декабря 1990 года. С момента ее создания в состав Межправительственной группы входят следующие государства-члены: Алжир, Индонезия, Куба, Кувейт, Нигерия, Никарагуа, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания и Украина. На своем заседании 22 марта 1991 года Межправительственная группа вновь избрала своим Председателем г-на Антони Б. Ньякьи (Объединенная Республика Танзания), заместителем Председателя - г-жу Набилу Аль-Муллу (Кувейт) и Докладчиком на текущий год - г-на Сверре Берг-Иохансена (Норвегия).

2. Представители освободительных движений Южной Африки, а именно Африканского национального конгресса Южной Африки (АНК) и Панафриканского конгресса Азании (ПАК), участвовали в заседаниях Межправительственной группы в качестве наблюдателей. С момента своего образования Межправительственная группа сотрудничает с Организацией африканского единства (ОАЕ) и другими межправительственными и неправительственными организациями.

3. С момента представления своего доклада Генеральной Ассамблее на ее сорок пятой сессии 1/ Межправительственная группа продолжает осуществлять свою деятельность в том же направлении, что и в предыдущие годы. Она рассматривает получаемую информацию о предполагаемых нарушениях и заходах в порты Южной Африки судов, которые могут быть использованы для перевозки нефти и нефтепродуктов. В рамках своих усилий по завершению расследования случаев, о которых было сообщено в прошлом, Межправительственная группа направила последнее напоминание соответствующим правительствам в отношении случаев, о которых было сообщено в 1987-1989 годах, с тем чтобы предоставить правительствам возможность сообщить о результатах расследований, проведенных по этим случаям. Перечень этих случаев приводится в приложении II вышеупомянутого предыдущего доклада Межправительственной группы.

4. Межправительственная группа поддерживает контакты с правительствами, межправительственными и неправительственными группами по всем вопросам, относящимся к ее кругу ведения. Вклад неправительственных групп был особенно ценен для работы Группы. Поддерживаются тесные связи сотрудничества между Группой и Специальным комитетом против апартеида, который является координирующим органом Организации Объединенных Наций по всем вопросам, касающимся апартеида.

5. Межправительственная группа приняла к сведению промежуточный доклад Специального комитета против апартеида (А/АС.115/L.675), в котором обращалось внимание на неспособность или нежелание режима Южной Африки принять беспристрастные и эффективные меры, с тем чтобы взять под контроль ситуацию насилия, которая обостряет обстановку недоверия и беспокойности в стране. В таких обстоятельствах в последнее время удалось добиться лишь ограниченного прогресса на пути создания благоприятного климата для переговоров с целью принятия демократической конституции, несмотря на отмену основных законодательных актов режима апартеида. Прекращение насилия, освобождение

всех политических заключенных, аннулирование всех репрессивных правовых структур рассматривались как некоторые из тех мер, которые необходимы, чтобы открыть путь переговорам по вопросам существа. Задача международного сообщества должна заключаться в содействии, путем оказания давления и помощи, процессу переговоров по новой конституции и в обеспечении скорейшего создания единого, нерасового и демократического общества в Южной Африке.

6. Межправительственной группе было поручено обеспечить эффективное осуществление эмбарго на поставки и перевозки нефти и нефтепродуктов в Южную Африку. Поэтому она продолжает предпринимать действия по оказанию помощи правительствам в мерах по всестороннему проведению ими в жизнь эмбарго или аналогичной политики. Она также стремится способствовать повышению уровня информированности общественности об эмбарго и убедить государства-члены принять меры и/или законодательные акты в целях расширения сферы применения эмбарго и помощи в ликвидации существующих путей его обхода. С учетом того, что целью санкций вообще, и эмбарго на поставки нефти в частности, является оказание давления на Южную Африку с целью ликвидации апартеида и что запрет на поставки нефти и нефтепродуктов рассматривается в качестве важнейшей меры, обеспечивающей продолжение оказания давления на Южную Африку, Межправительственная группа считает, что эмбарго на поставки нефти имеет первостепенную важность. В прошлом году Генеральная Ассамблея выразила мнение, что необходимо сохранять в силе эмбарго на поставки нефти до тех пор, пока в этой стране не произойдут глубокие и необратимые изменения. Такие изменения будут осуществлены в Южной Африке, когда ее народ независимо от цвета кожи, расы или этнического происхождения сможет определять свою судьбу и свободно решать свои проблемы в рамках демократической и нерасистской системы правления.

7. С целью получения консультаций экспертов и неправительственных организаций по вопросу об эмбарго на поставки нефти и его перспективах 15 августа 1991 года Межправительственная группа провела слушания по вопросу о положении дел с эмбарго на поставки нефти с участием профессоров университетов и представителей неправительственных организаций.

8. Межправительственная группа также рекомендовала Генеральной Ассамблее на ее сорок пятой сессии рассмотреть возможность рекомендовать всем государствам проект типового закона об эмбарго на поставки нефти в Южную Африку. После одобрения этой рекомендации и принятия Генеральной Ассамблеей резолюции 45/176 F Председатель Межправительственной группы препроводил предлагаемый типовой закон правительствам и запросил информацию о действиях, предпринятых в этой связи. Межправительственная группа, представляя этот типовой закон, надеется, что правительства примут эффективные меры по предотвращению экспорта своей нефти или нефтепродуктов и/или перевозки таких сырьевых товаров судами, плавающими под их флагом, или же зафрахтованными или контролируруемыми компаниями, подпадающими под их юрисдикцию. В типовом законе содержатся положения, предусматривающие наказания за нарушения эмбарго на поставки нефти.

9. До настоящего времени Межправительственная группа имела дело со случаями предполагаемых нарушений эмбарго на поставки нефти, которые в конечном итоге были сняты с рассмотрения за отсутствием доказательств. В этом году на рассмотрение Межправительственной группы была представлена новая информация о возможных случаях фальсификации ранее признанных приемлемыми документов. Это

послужило основанием для повторного возбуждения дел. Нынешнее положение дел в том, что касается этой работы, излагается в разделе С главы III настоящего доклада.

10. Настоящий доклад был принят Межправительственной группой на ее 12-м заседании, состоявшемся 13 сентября 1991 года.

II. ПОЛОЖЕНИЕ В ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ЭМБАРГО НА ПОСТАВКИ НЕФТИ В ЮЖНУЮ АФРИКУ

11. Учредив своей резолюцией 41/35 F от 10 ноября 1986 года Межправительственную группу по контролю за поставками и перевозками нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, Генеральная Ассамблея впервые в истории Организации Объединенных Наций создала механизм контроля за осуществлением мер, связанных с добровольными санкциями. Это подразумевает наблюдение за поставками нефти в Южную Африку и требует от правительств проведения расследования в отношении либо продажи, либо перевозок сырой нефти и нефтепродуктов. Государства-члены, за немногими исключениями, положительно реагируют на запросы Межправительственной группы.

12. Хотя некоторые государства-члены не предлагали своего сотрудничества Межправительственной группе, они все-таки приняли меры по прекращению поставок нефти в Южную Африку; например, Франция, Соединенное Королевство и Соединенные Штаты Америки. Первые два государства приняли эти меры как члены Европейского сообщества, а последнее - в рамках принятого им в 1986 году Всеобъемлющего закона против апартеида. Недавно Соединенные Штаты Америки, Израиль и Финляндия сняли запреты на поставки нефти.

13. Межправительственная группа приняла к сведению декларацию министров иностранных дел стран Северной Европы о ситуации в Южной Африке, принятую на их встрече 20 августа 1991 года. В декларации говорилось, что министры решили внимательно следить за развитием ситуации в Южной Африке, с тем чтобы определить, когда она позволит отменить те санкции, которые все еще действуют в странах Северной Европы.

14. Межправительственная группа приняла к сведению Заявление по вопросу о Южной Африке, сделанное Специальным комитетом ОАЕ на его заседании 29 июля 1991 года, в Заявлении отмечалось, что санкции представляют собой эффективный инструмент воздействия и являются составной частью стратегии борьбы против апартеида. Они сыграли весьма важную роль в увеличении издержек, связанных с сохранением системы апартеида, и помогли заставить южноафриканский режим согласиться с принципом переговоров. В качестве мощного средства оказания давления санкции по-прежнему необходимы, для того чтобы заставить режим апартеида сесть за стол переговоров и сохранять приверженность курсу перемен. Поэтому Специальный комитет ОАЕ с одобрением отозвался о тех странах, которые еще не отменили санкций, и призвал эти страны продолжать их применение в качестве одного из средств оказания давления в целях обеспечения конституционных преобразований. Он также настоятельно призвал тех, кто отменил лишь некоторые санкции, соблюдать оставшиеся в силе санкции и использовать имеющиеся в их распоряжении средства, с тем чтобы заставить южноафриканский режим ускорить процесс конституционных преобразований.

15. Межправительственная группа приняла к сведению заключительное заявление по вопросу о Южной Африке, принятое на заседании Комитета министров иностранных дел стран - членов Содружества, состоявшемся в феврале 1990 года, в этом заявлении указывалось, что наиболее эффективным путем обеспечения ликвидации апартеида явилось бы сохранение действия этих санкций на основе планомерного подхода к их применению, увязывающего изменения в режиме применения санкций с принятием реальных и практических шагов на пути к уничтожению апартеида. Комитет Содружества постановил: а) сохранять в действии применяемые в настоящее время меры, до тех пор пока не будут преодолены препятствия на пути к переговорам и демонтированы основные законодательные опоры режима; б) не изменять режим торговых и экономических санкций, до тех пор пока не будет сделан какой-либо важный шаг на пути к проведению конституционной реформы, такой, как начало согласованного процесса разработки конституции; и с) не отменять эмбарго на поставки оружия, до тех пор пока после ликвидации апартеида в Южной Африке там прочно не утвердится новое общество.

16. Несмотря на неоднократные заявления большинства стран-экспортеров нефти в поддержку эмбарго на поставки нефти в Южную Африку и о его соблюдении, нефть и нефтепродукты по-прежнему поступают в Южную Африку, хотя и по повышенным ценам. Ряд государств приняли законодательные акты, запрещающие перевозки нефти в Южную Африку. Однако основные государства-перевозчики, за немногими исключениями, не стали принимать мер в этом отношении. Группа по международным морским перевозкам, которая базируется в Гонконге, по-прежнему является основным перевозчиком нефти в Южную Африку. Изучение приложений к настоящему докладу позволяет определить возможные источники поставок нефти, а также судоходные компании, которые, возможно, участвуют в торговле нефтью с Южной Африкой.

17. Начиная с февраля 1990 года поступают сообщения о том, что некоторые правительства, в том числе правительства некоторых стран Африки, которые ввели добровольный запрет на поставку нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, пересматривают свои решения. Отмена Закона о расселении по расовым группам и законов о земле и внесение поправок в Закон о регистрации населения, а также другие шаги, предпринятые южноафриканскими властями, послужили для правительств некоторых стран стимулом и оправданием отмены добровольных запретов на поставку нефти и нефтепродуктов в Южную Африку. Однако о такой отмене эмбарго на поставки нефти официально не заявило ни одно государство, за исключением Соединенных Штатов Америки, Израиля и Финляндии. С другой стороны, Межправительственная группа приняла к сведению сообщения о растущем числе переговоров, проходящих между некоторыми африканскими государствами-производителями нефти и должностными лицами и представителями энергетических компаний Южной Африки о возможностях сотрудничества в области поставок нефти в Южную Африку.

18. В конце апреля 1991 года президент Южной Африки де Клерк заявил, что санкции и угрозы санкций заставили Южную Африку инвестировать часть своих накоплений в создание стратегических запасов, в том числе нефти. Он признал, что это явилось весьма непроизводительной формой инвестиций, которая оказала пагубное воздействие на развитие экономики и создание рабочих мест в Южной Африке. Кроме того, было объявлено о решении сократить объем резерва, чтобы мобилизовать средства на сумму до 2 млрд. рандов. Такая операция была явно продиктована экономическими условиями. Эмбарго на поставки нефти дорого

обошлось южноафриканской экономике. Даже по осторожным оценкам, в течение последних 12 лет Южная Африка вынуждена была тратить 25-30 млрд. долл. США на то, чтобы преодолеть последствия эмбарго на поставки нефти. Это заставило обратить внимание на те высокие издержки, с которыми связано сохранение апартеида.

19. Преждевременная отмена эмбарго на поставки нефти неблагоприятно отразилась бы на мирном процессе в Южной Африке. В начале сентября 1991 года переговоры еще не были начаты, не было достигнуто и соглашение о механизмах переходного периода, необходимых для разработки новой конституции. К международному сообществу обращен настоятельный призыв продолжать применять эмбарго на поставки нефти в целях поддержания эффективного экономического и политического международного давления на Южную Африку.

20. Межправительственная группа вновь заявляет о своей приверженности задаче осуществления контроля за поставками и перевозками нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, до тех пор пока не появятся явные признаки глубоких и необратимых перемен, с учетом целей Декларации по апартеиду и его разрушительным последствиям на юге Африки (резолюция S-16/1 Генеральной Ассамблеи от 14 декабря 1989 года), включая, в особенности, принятие нерасовой, демократической конституции.

III. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППЫ

21. Важным направлением деятельности Межправительственной группы является сбор данных о рейсах в Южную Африку, которые наглядно свидетельствуют о поставках нефти или нефтепродуктов в эту страну. Группа собирает информацию о рейсах судов, которые, возможно, нарушали эмбарго правительственных и неправительственных организаций. Собранные данные анализируются, и каждому рейсу для обеспечения точности и облегчения ссылок присваивается порядковый номер. Соответствующим правительствам направляются запросы в целях получения информации, которая позволила бы Группе решить, имел ли место представляющийся достоверным факт, по которому требуется более подробная информация. По получении ответа Межправительственная группа тщательно изучает всю имеющуюся в ее распоряжении информацию. За период с 1987 года Межправительственная группа прекратила дальнейшее рассмотрение ряда случаев предполагаемых нарушений, руководствуясь одним из следующих критериев: 1) когда представленный сертификат о разгрузке подтверждает факт доставки нефти в какие-либо другие, не южноафриканские, порты; 2) когда в соответствующем порту не имеется нефтяного терминала; и 3) когда существует документальное подтверждение того, что данное судно не может перевозить нефть или нефтепродукты.

22. В 1989 году в целях активизации и ускорения усилий по повышению эффективности эмбарго на поставки нефти была определена новая область исследований. Межправительственная группа приступила к сбору и анализу собственной информации о случаях захода в порты, которые, возможно, были связаны с поставками нефти в Южную Африку. Эта инициатива позволила дополнить ту важную информацию по этому вопросу, которую представляют правительства и неправительственные организации.

23. В 1991 году Межправительственная группа вновь провела слушания по вопросу о положении дел в области применения эмбарго на поставки нефти. Она также расширила сферу своих расследований, включив в нее такой аспект, как возможность фальсификации документации.

24. Ниже приводится резюме различных видов деятельности Группы.

А. Случаи предполагаемых нарушений эмбарго на поставки нефти,
о которых было сообщено в период между 1987 и 1991 годами

25. Межправительственная группа продолжает дальнейшее рассмотрение случаев предполагаемых нарушений, осуществляя переписку с соответствующими правительствами и обращаясь к ним с просьбами о сотрудничестве в сборе информации с целью дальнейшего уточнения информации по каждому из случаев.

26. В 1991 году Межправительственная группа рассмотрела 77 случаев предполагаемых нарушений, которые имели место в основном в течение предыдущих 12 месяцев. В их число входило 74 случая, связанных с танкерами, совокупная полная грузоподъемность которых составляла более 18 млн. тонн, а также еще 3 случая, связанных с комбинированными судами, совокупная полная грузоподъемность которых составляла более 300 000 тонн. Большинство этих случаев затрагивало государства-производители нефти.

27. 10 мая 1991 года Группа решила направить соответствующим правительствам последнее напоминание в отношении случаев, связанных с судами и компаниями, которые, как сообщалось, участвовали в поставках нефти в Южную Африку в период между 1987 и 1989 годами. Эти случаи были включены в приложение II к докладу Межправительственной группы за прошлый год. После выхода в свет предыдущего доклада ответы по существу были получены от представительств Исламской Республики Иран 28 января 1991 года, Италии 1 июля 1991 года и Арабской Республики Египет 10 июля 1991 года. Резюме сообщений, полученных от этих правительств, включено в раздел В приложения I к настоящему докладу. Как правило, дальнейшее рассмотрение случаев прекращается, когда по ним представляются фактические данные и документация, достаточные для опровержения утверждений о том, что нефть поставлялась в Южную Африку. Соответственно, эти случаи исключаются из приложений к докладу Группы. Остальные случаи по-прежнему фигурируют в приложении.

28. 30 апреля 1991 года Межправительственная группа направила соответствующим правительствам напоминания в отношении случаев, о которых сообщалось в 1990 году. За период, истекший после представления предыдущего доклада, ответы по существу были получены от представительства Испании 17 декабря 1990 года, Катара 4 февраля 1991 года, Кипра 15 февраля 1991 года, Греции 27 августа 1991 года и Исламской Республики Иран 29 августа 1991 года. Резюме сообщений, полученных от этих правительств, приводится в разделе В приложения I к настоящему докладу. Полученная документация была проанализирована, и вопрос о случаях, по которым были предоставлены свидетельства, достаточные для опровержения утверждений о том, что соответствующие поставки нефти, вероятно, осуществлялись в Южную Африку, был закрыт. Соответственно, эти случаи исключены из приложения I к настоящему докладу. Остальные случаи, по которым не было получено достаточных доказательств, были включены в раздел А приложения I к настоящему докладу. В разделе А приложения I к настоящему докладу содержатся описания 230 случаев.

29. 29 мая 1991 года соответствующим правительствам были направлены вербальные ноты, которые информировали их о 64 случаях предполагаемых нарушений, о которых было сообщено в 1991 году, а также содержалась просьба проверить эту информацию либо представить документацию, опровергающую ее. 18 июля 1991 года соответствующим правительствам были направлены вербальные ноты еще по 13 случаям предполагаемых нарушений, таким образом в 1991 году было сообщено в общей сложности о 77 случаях предполагаемых нарушений с участием 38 судов. Запросы были направлены 22 государствам-членам. Ответы по существу были получены от представительств Бахрейна 10 июля 1991 года и Исламской Республики Иран 29 августа 1991 года. В кратком виде сообщения по делам 91-026, 91-39 и 91-056 изложены в приложении II к настоящему докладу. В тех случаях, когда это было необходимо, 2 августа 1991 года были направлены напоминания. Подробное описание случаев включено в приложение II к настоящему докладу.

30. Целый ряд случаев, в которых упоминалась якорная стоянка Эль-Фуджайра в Персидском заливе в качестве последнего известного порта захода, прежде чем судно якобы отправлялось в Южную Африку, были исключены из докладов Группы. Это было сделано на основании полученной от правительства Объединенных Арабских Эмиратов информации о том, что якорная стоянка Эль-Фуджайра не имеет ни нефтяного порта, ни каких-либо других терминалов для разгрузки и транспортировки нефти. Однако дальнейшее расследование подтвердило, что те суда, о которых шла речь, возможно, либо направлялись после этой якорной стоянки в одну или более неизвестных стран-экспортеров нефти в Персидском заливе, либо загружали нефть с малых судов, пришедших из других районов Залива. После загрузки нефти эти суда якобы направлялись в Южную Африку. Закрытие вопроса на этом основании означало бы, что возможность представления информации не о всех заходах какого-либо судна в порты в районе Персидского залива исключается. Поэтому Межправительственная группа решила вернуться к рассмотрению трех случаев, касающихся судов "Фидиус", "Рафио" и "Этник". Эти случаи были исключены из докладов Группы в связи с тем фактом, что последним известным портом захода до якобы имевшей место поставки нефти была якорная стоянка Эль-Фуджайра. В свете вышеизложенного Председатель Межправительственной группы направил соответствующим правительствам запросы, прося их представить информацию о том, поставлялась ли нефть в Южную Африку. Подробная информация по этим трем случаям включена в раздел А приложения I к настоящему докладу.

В. Обзор заходов в порты, о которых было сообщено в 1990 и 1991 годах

31. В 1990 году Межправительственная группа направила соответствующим правительствам запросы по 246 случаям захода в порты, которые имели место в течение предыдущего года, и сняла с дальнейшего рассмотрения 39 случаев, получив от правительств информацию, которая исключала возможность поставки нефти или нефтепродуктов. В течение 1991 года Межправительственная группа после получения информации от правительств сняла с дальнейшего рассмотрения еще 48 случаев. В 1991 году она собрала информацию еще о 227 рейсах 157 судов, большинство из которых были совершены в 1990 календарном году.

32. Как и в прошлом году, в большинстве случаев речь идет о судах, зарегистрированных в тех государствах, которые Межправительственная группа относит к общей категории "государств-перевозчиков нефти". Одному из

государств были направлены запросы по 54 случаям, другому - по 53 случаям и еще одному - по 43 случаям. Вопрос о дальнейшем рассмотрении 12 случаев был снят после получения разъяснений от соответствующих правительств. Из остальных случаев 134 были связаны с танкерами в узком смысле этого слова, большинство из которых обычно перевозит нефтепродукты. Совокупная полная грузоподъемность танкеров, использовавшихся в этих случаях, составляла около 3,5 млн. тонн. Период, охватываемый настоящим обзором, эквивалентен одному календарному году. Таким образом, эти цифры можно обоснованно сопоставлять с другими статистическими данными, собранными на ежегодной основе. В 188 из остающихся на рассмотрении 215 случаев, на которые приходится 82 процента грузоподъемности, были задействованы суда, плавающие под флагом государств-перевозчиков нефти. Из зафиксированных 215 рейсов 97 были совершены в Южную Африку из стран-импортеров нефти и 47 - из стран-экспортеров нефти. В 79 случаях использовались нефтесухогрузные суда совокупной полной грузоподъемностью почти 12 млн. тонн.

33. 29 апреля 1991 года Председатель Межправительственной группы направил правительствам 48 государств вербальные ноты, касающиеся этих случаев. 2 августа 1991 года Межправительственная группа разослала, по мере необходимости, напоминания. Остающиеся на рассмотрении случаи приводятся в приложении IV к настоящему докладу.

C. Возможность фальсификации документации

34. В соответствии с установившейся практикой Межправительственная группа сняла ряд случаев с дальнейшего рассмотрения на основе представленных свидетельств, и эти случаи были исключены из доклада Группы. Однако иногда Группа получает новую информацию, указывающую на то, что в ряде случаев, которые были сняты с дальнейшего рассмотрения в прошлом, груз нефти не был доставлен в порты, указанные в документации. Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что было бы оправдано повторное рассмотрение Группой этих случаев. Представленная Группе информация указывает на тот факт, что некоторые документы, представленные правительствам, в частности государствам-экспортерам нефти, которые, в свою очередь, представили их Межправительственной группе, возможно, были фальсифицированы.

35. Межправительственная группа признает тот факт, что эта новая информация никоим образом не подразумевает какого-либо суждения о том, кто фальсифицировал документы. Установление факта фальсификации само по себе не означает заявления о том, какая из сторон, участвующих в поставке, будет нести за это ответственность или на каком этапе поставки документы были фальсифицированы. Однако оно дает веские основания заподозрить возможность поставки нефти в Южную Африку.

36. В результате расследований, проведенных Межправительственной группой по случаям, которые, возможно, были связаны с фальсифицированной документацией, одно государство обратило внимание Группы на тот факт, что в ряде этих случаев не были задействованы суда, на которые распространяется юрисдикция этого государства. Другие случаи предполагаемых поставок в настоящее время рассматриваются соответствующим государством, которое, тем не менее, указало, что они имели место до принятия национального закона, касающегося поставок

нефти в Южную Африку. Межправительственная группа приняла к сведению этот ответ и в настоящее время наводит справки с целью получения более подробной информации.

37. Учитывая необходимость укрепления механизмов контроля, в особенности в отношении сертификатов, представляемых государствам-экспортерам нефти покупателями нефти, Межправительственная группа считает оправданным возможное повторное рассмотрения ряда случаев.

38. Межправительственная группа недавно получила новую информацию по ряду случаев, которые были сняты с дальнейшего рассмотрения в прошлом. Это было сделано на основе полученных сертификатов о разгрузке, в которых указывалось, что соответствующие суда доставили нефть в порты, находящиеся за пределами Южной Африки. Новая информация указывает на то, что груз нефти на самом деле не был доставлен в те порты, которые указаны в документации. Поэтому Группа решила вернуться к рассмотрению этих случаев. 29 июля 1991 года Межправительственная группа разослала запросы соответствующим правительствам с просьбой оказать помощь в установлении подлинности документации.

39. Повторному рассмотрению подлежат случаи, касающиеся следующих судов: "Беатрис", "Берге энтерпрайз", "Берге кинг", "Берге принс", "Бискайя", "Этник", "Эвита", "Фидиус", "Джентл бриз", "Филиппин обо 3" и "Синга стар".

40. Межправительственная группа признает неоценимый вклад неправительственных организаций, особенно базирующегося в Амстердаме Бюро научных исследований в области судоходства и базирующейся в Лондоне организации "ЭМБАРГО". Она также отдает должное усилиям ряда государств-экспортеров нефти, которые настойчиво требовали предоставления судоходными компаниями и торговцами нефти сертификатов о разгрузке.

D. Слушания по вопросу о положении дел в области осуществления эмбарго на поставки нефти

41. 15 августа 1991 года Межправительственная группа провела слушания по вопросу о положении дел в области осуществления эмбарго на поставки нефти в Южную Африку. Основная цель слушаний заключалась в изучении положения дел в области осуществления эмбарго на поставки нефти и влияния недавних изменений в Южной Африке на позиции правительств в отношении эмбарго на поставки нефти; в поощрении сотрудничества правительств и расширении международного соблюдения эмбарго до тех пор, пока апартеид не будет полностью искоренен; в изучении путей и средств укрепления сотрудничества между Межправительственной группой и межправительственными и неправительственными организациями; и в изучении вопроса о надлежащих сроках или условиях отмены эмбарго на поставки нефти в Южную Африку.

42. Председатель Межправительственной группы Его Превосходительство г-н Антони Б. Ньяки (Объединенная Республика Танзания) открыл слушания, заявив, что опыт последних лет ясно продемонстрировал, что международное сообщество имеет средства и обладает политической волей, чтобы обеспечить выполнение своих решений. Санкции, при условии пристального контроля и всестороннего осуществления, могут быть важным инструментом достижения поставленных целей. Южноафриканский режим смог импортировать необходимые ему

нефть и нефтепродукты, однако по очень высокой цене. Председатель далее выразил надежду на то, что страны, которые отменили санкции в отношении Южной Африки несмотря на одобрение ими Декларации Генеральной Ассамблеи по апартеиду, пересмотрят свою позицию.

43. Председатель Специального комитета Его Превосходительство профессор Ибрахим А. Гамбари (Нигерия) подчеркнул, что эмбарго на поставки нефти все еще является одним из необходимых средств давления, которое необходимо оказывать на Преторию, и поэтому его следует сохранять в силе. Он заявил, что преждевременная отмена ряда санкций некоторыми правительствами оказала отрицательное воздействие на мирный процесс в Южной Африке.

44. Г-н Годвин Мутале С. Мфула, выступая от имени Председателя "прифронтовых" государств, подчеркнул, что процесс перемен в Южной Африке еще не стал необратимым и что черное большинство продолжает испытывать невыносимые страдания и несправедливости в условиях системы апартеида. Он также заявил о неоспоримости того факта, что санкции, в частности эмбарго на поставки нефти, за годы их применения сыграли важную роль в деле создания нынешних условий в Южной Африке. Поэтому санкции все еще необходимы, для того чтобы вынудить режим покончить с апартеидом.

45. В слушаниях приняли участие: г-н Соломон Гомес, наблюдатель от Организации африканского единства; сестра Бетси Кларк, президент Филадельфийской коалиции за ответственный подход к инвестициям и член Совета директоров Межконфессионального центра по вопросам корпоративной ответственности; г-н Ричард Хенгевельд, директор Бюро научных исследований в области судоходства; г-н Веллингтон Ньянгони, профессор Брандейского университета; и г-н Ричард Лиллич, профессор права Виргинского университета. Выдержки из их выступлений изложены в записках и документах № 18/91 Центра против апартеида.

46. Председатель Межправительственной группы в своем заключительном слове обратил особое внимание на сложившийся в ходе слушаний консенсус в отношении того, что эмбарго на поставки нефти не следует отменять до тех пор, пока в Южной Африке не произойдут глубокие и необратимые перемены, при этом следует ориентироваться на поставленную задачу - принятие нерасовой и демократической конституции.

IV. ТИПОВОЙ ЗАКОН ОБ ЭФФЕКТИВНОМ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ЭМБАРГО НА ПОСТАВКИ НЕФТИ В ЮЖНУЮ АФРИКУ

47. Генеральная Ассамблея неоднократно призывала все государства принять эффективные меры и/или законодательство с целью расширения сферы применения эмбарго на поставки нефти, с тем чтобы обеспечить полное прекращение поставок и перевозок нефти и нефтепродуктов в Южную Африку. Этот вопрос рассматривается в резолюциях Генеральной Ассамблеи начиная с 1975 года. Во исполнение своего мандата Межправительственная группа направила всем государствам-членам и государствам, не являющимся членами, вопросник с просьбой представить информацию, в частности, о "мерах, в том числе законодательного, технического и административного характера, принятых их правительствами, с тем чтобы не

допустить поставок и/или перевозок нефти и нефтепродуктов в Южную Африку ... действующими в их странах нефтяными и судоходными компаниями, независимо от того, являются ли они национальными ... или иностранными ..." 2/.

48. Полученные от правительств ответы были включены в приложения к докладам Межправительственной группы, представленным на рассмотрение сорок второй 3/ и сорок третьей сессий 4/ Генеральной Ассамблеи. При завершении слушаний по вопросу об эмбарго на поставки нефти 12 апреля 1989 года Председатель Межправительственной группы заявил, что в целях содействия разработке типового закона, который будет представлен на рассмотрение правительств, будут проанализированы все законы, положения и меры. Этот типовой закон мог бы укрепить механизм эмбарго на поставки нефти путем оказания государствам-членам содействия в их усилиях, направленных на перекрытие существующих путей обхода эмбарго, а также на более эффективное осуществление эмбарго и контроль за ним. Укрепление механизма эмбарго на поставки нефти могло бы оказать дальнейшее содействие процессу мирной и ненасильственной ликвидации режима апартеида в Южной Африке.

49. Следует напомнить, что Межправительственная группа представила проект типового закона Генеральной Ассамблее на ее сорок пятой сессии. В своей резолюции 45/176 F Генеральная Ассамблея рекомендовала государствам ознакомиться с предложенным типовым законом об эффективном осуществлении эмбарго на поставки нефти Южной Африке, и в том числе рассмотреть вопрос о принятии общих принципов этого проекта в свете и в рамках их правовой практики.

50. Во исполнение резолюции 45/176 F от 19 декабря 1990 года 23 апреля 1991 года Межправительственная группа направила всем государствам-членам текст предложенного типового закона для рассмотрения вопроса о принятии его принципов в свете и в рамках их правовой практики, а также просила информировать Группу о соответствующих принятых мерах. В рамках своих усилий по повышению уровня осведомленности общественности об эмбарго Центр против апартеида опубликовал проект типового закона, а также заявления юрисконсультов, оказывавших содействие в его разработке (Centre Against Apartheid Notes and Documents No. 10/91).

51. 16 мая 1991 года правительство Норвегии направило ответ, в котором указывалось, что "правительство Норвегии уже представило обширную документацию в отношении норвежского законодательства, которое может послужить основой для принятия предложенного типового закона об осуществлении эмбарго на поставки нефти Южной Африке. Соответствующая документация была препровождена Межправительственной группе нотой от 9 февраля 1990 года. В этой документации указывалось, что поставки Южной Африке, в частности норвежской нефти и нефтепродуктов, и перевозки сырой нефти в Южную Африку норвежскими судовладельцами запрещены актом правительства с 1987 года".

52. 24 мая 1991 года правительство Новой Зеландии в вербальной ноте на имя Группы указало, что "Новой Зеландией уже предпринимаются надлежащие действия в целях осуществления эмбарго на поставки нефти на основе различных мер на национальном уровне. Ранее в соответствии с просьбами Генерального секретаря о представлении информации ему была направлена информация об этих мерах, принятых во исполнение соответствующих резолюций Генеральной Ассамблеи".

53. 5 июля 1991 года правительство Объединенных Арабских Эмиратов заявило, что "правительство Объединенных Арабских Эмиратов принимает предложенный типовой закон".
54. 26 августа 1991 года правительство Китая направило Группе ноту, в которой указывалось, что оно "строго соблюдает положения резолюции Организации Объединенных Наций в отношении проводимой Южной Африкой политики апартеида и воздерживается от поддержания с властями Южной Африки каких-либо отношений в политической, экономической, торговой, научной или военной областях".
55. В вербальной ноте от 28 августа 1991 года правительство Финляндии заявило, что "(оно) приняло решение с 1 июля 1991 года приступить к постепенной отмене санкций на торговлю с Южной Африкой. В этой связи представление комментариев по предложенному типовому закону представляется неуместным".
56. В вербальной ноте от 30 августа 1991 года правительство Исламской Республики Иран указало на "ограничительные правила, которые соблюдает Национальная иранская нефтяная компания при заключении взаимных контрактов со своими партнерами". Кроме того, правительство приложило копию этих правил, в которых содержатся ограничения в отношении Южной Африки.
57. Постоянный представитель Швеции в направленной на имя Председателя Группы вербальной ноте от 3 сентября 1991 года указал, что "высоко оценивается работа Группы в связи с предложенным типовым законом об осуществлении эмбарго на поставки нефти Южной Африке. Кроме того, любая торговля между Швецией и Южной Африкой уже запрещена законом (Указ о запрещении торговли с Южной Африкой и Намибией 1987:477)".
58. Постоянное представительство Дании в вербальной ноте от 6 сентября 1991 года информировало Председателя Группы, что "любая торговля и перевозки нефти и нефтепродуктов в Южную Африку и из Южной Африки на принадлежащих Дании судах запрещены законом № 289 от 4 июня 1986 года - Законом о запрещении торговли с Южно-Африканской Республикой ...".
59. 2 мая и 15 августа 1991 года правительства Папуа-Новой Гвинеи и Индонезии подтвердили получение вербальной ноты Межправительственной группы.
60. Хотя Межправительственная группа высоко оценивает значение мер, принятых правительствами ряда стран, она отмечает, что на настоящий момент ответов получено меньше, чем предполагалось. В этой связи 14 августа 1991 года Председатель Межправительственной группы направил соответствующие напоминания всем государствам, не приславшим ответы на его ноту от 23 апреля 1991 года.
61. Группа вновь настоятельно призывает все государства, которые еще не сделали этого, принять законодательные и другие аналогичные меры в целях успешного осуществления эмбарго на поставки нефти и содействовать межправительственной координации в области осуществления эмбарго и контроля за ним.

V. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

A. Выводы

62. Со времени представления в прошлом году доклада Межправительственной группы Генеральной Ассамблее в Южной Африке произошли важные изменения, некоторые из которых носили позитивный характер. Однако обстановка, характеризующаяся непрекращающимся насилием и ограниченным прогрессом в вопросе освобождения политических заключенных и создания климата, благоприятствующего переговорам, еще более обострилась в связи с недавним раскрытием информации о тайном финансировании различных организаций южноафриканскими властями. К началу сентября 1991 года по-прежнему не было никаких признаков того, когда начнутся переговоры по новой конституции.
63. Учитывая вышесказанное и исходя из принципов, перечисленных в Декларации Организации Объединенных Наций по апартеиду и его разрушительным последствиям на юге Африки, принятой на основе консенсуса в декабре 1989 года, Межправительственная группа хотела бы подчеркнуть, что апартеид будет ликвидирован только тогда, когда будет принята новая конституция, и что для достижения этой цели на Южную Африку необходимо оказывать давление. Эмбарго на поставки нефти рассматривается в качестве одного из важных средств оказания такого давления.
64. В связи с этим Межправительственная группа считает, что еще не время отменять эмбарго на поставки нефти в Южную Африку. Такую отмену можно будет предусматривать тогда, когда будут видны явные признаки глубоких и необратимых перемен в Южной Африке с учетом целей Декларации по апартеиду.
65. В этом контексте Группа вновь заявляет о важном значении проекта типового закона об эффективном осуществлении эмбарго на поставки нефти Южной Африке и всех других мер по обеспечению неукоснительного соблюдения эмбарго.
66. Межправительственная группа убеждена в том, что правительства государств регистрации подозреваемых судов, могли бы оказать большое содействие в выполнении задачи по расследованию случаев предполагаемых нарушений и заходов в порты, способствуя, тем самым, усилиям Межправительственной группы по укреплению механизма эмбарго на поставки нефти в Южную Африку. Посвятив расследованию случаев заходов в порты более двух лет работы, Межправительственная группа пришла к выводу, что такие расследования являются важнейшей частью ее деятельности, оказывающей правительствам помощь в проведении их политики, направленной на прекращение поставок нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, благодаря перекрытию одного из основных путей обхода эмбарго. Необходимо проводить расследование всех случаев захода в любой из южноафриканских портов любого пригодного для перевозки нефти судна в целях выяснения, имело ли место нарушение эмбарго на поставки нефти. Поэтому к правительствам вновь обращается призыв принимать в связи с этим оперативные позитивные меры по предоставлению Группе информации о таких случаях.
67. Что касается международного сообщества, то, по мнению Межправительственной группы, наиболее эффективным путем осуществления эмбарго на поставки нефти по-прежнему остается введение Советом Безопасности обязательного эмбарго в соответствии с положениями главы VII Устава Организации Объединенных Наций.

В. Рекомендации

68. С учетом вышесказанного Межправительственная группа рекомендует Генеральной Ассамблее следующие меры:

- а) принимая во внимание цели Декларации по апартеиду, призвать государства сохранять и осуществлять действующие меры, запрещающие поставки и перевозки нефти и нефтепродуктов в Южную Африку, и строго соблюдать эмбарго на поставки нефти или аналогичные меры по запрету поставок и перевозок нефти и нефтепродуктов в Южную Африку до тех пор, пока не будут видны явные признаки глубоких и необратимых перемен в Южной Африке;
- б) вновь предложить государствам рассмотреть проект типового закона и рекомендовать им добиваться эффективного осуществления эмбарго на поставки нефти путем принятия общих принципов типового закона в контексте и в рамках их собственной правовой практики;
- в) вновь просить все государства в полной мере сотрудничать с Межправительственной группой, в частности при расследовании ею обстоятельств предполагаемых нарушений эмбарго на поставки нефти или заходов в порты судов, способных перевозить нефть и нефтепродукты, включая, по мере необходимости, устранение правительствами юридических препятствий к такому всестороннему сотрудничеству;
- г) призвать государства препятствовать использованию способных перевозить нефть или нефтепродукты судов, состоящих в их национальных регистрах либо принадлежащих компаниям или частным лицам, подпадающим под их юрисдикцию, либо контролируемых ими, в деятельности, приводящей к нарушению эмбарго на поставки нефти в Южную Африку;
- е) одобрить ее деятельность в том виде, в каком она изложена в настоящем докладе, и предоставить ей необходимые ресурсы для осуществления ее программы работы.

Примечания

- 1/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок пятая сессия, Дополнение № 43 (А/45/43).
- 2/ Там же, сорок вторая сессия, Дополнение № 45 (А/42/45), приложение I.
- 3/ Там же, приложение II.
- 4/ Там же, сорок третья сессия, Дополнение № 44 (А/43/44), приложение I.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

А. Суда и компании, которые, по имеющимся сведениям, в 1987-1990 годах участвовали в поставках нефти в Южную Африку

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
1987 год	"Актор" (Либерия)	"Актор мари тайм корпорейшн" (Либерия)	"Мосволь шиппинг компани" (Норвегия)	"Федерал моторшип корпорейшн" (Соединенные Штаты Америки)		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (9 апреля, 15 мая и 30 ноября 1986 года)
	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Мина-эль-Фахаль, Оман (11 апреля 1986 года)
1988 год	"Актор" (Либерия)	"Актор мари тайм корпорейшн" (Либерия)	"Мосволь шиппинг компани" (Норвегия)	"Федерал моторшип корпорейшн" (Норвегия)		остров Сирри, Исламская Республика Иран (21 июля 1985 года)
	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (9 сентября 1985 года)
	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Персидский залив (июнь 1986 года)
1988 год	"Акарита" (Либерия)	"Доминус шиппинг корпорейшн" (Либерия)	"Угланс редери А/С" (Норвегия)	"Угланс редери А/С" (Норвегия)		Сингапур (23 февраля 1986 года)
90-060	"Алки" (Кипр)	"Фресия навигейшн компани, лтд." (Кипр)	"Зеарланд шиппинг менеджмент" (Австрия)	"Зеарланд шиппинг менеджмент" (Австрия)	"Африкан миддл ист петролеум" (Монако, Швейцария)	терминал в бухте Зейт, Египет (7 ноября 1989 года)
90-061	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (20 июня 1988 года)
90-062	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (8 сентября 1988 года)
90-063	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты (17 декабря 1988 года)
90-077	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (2 мая 1989 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
90-078	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		остров Эз-Зарка, Объединен- ные Арабские Эмираты (4 августа 1989 года)
90-079	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Мина-эль-фахаль, Оман (13 сентября 1989 года)
1988 год	"Альмаре сеттина" (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А" (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А" (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А" (Италия)		Джидда, Саудовская Аравия (3 декабря 1985 года)
1988 год	"Альмаре терца" (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А" (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А" (Италия)	"Альмаре ди навигационе С.П.А" (Италия)	"Сумитомо" (Япония)	Салом-Во, Соединенное Королевство (10 марта 1986 года)
90-059	"Амбия фэр" (Багамские Острова)	"Амбия фэр, инк." (Багамские Острова)	"Льф Хег энд компани А/С" (Норвегия)	"Льф Хег энд компани А/С" (Норвегия)		Айи-Теодори, Греция (дата неизвестна) Суэц, Египет (3 октября 1989 года)
90-041	"Азуро" (Либерия)	"Азуро шиппинг компани" (Либерия)	"Маримпекс" (Германия)	"Альфа танкшифарт- бетайлингс- гезельшафт" (Швейцария)	"Маримпекс" (Германия)	терминал Ормуз, Исламская Республика Иран (30 декабря 1987 года)
90-042	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	порт неизвестен, Исламская Республика Иран (27 марта 1988 года)
90-043	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	терминал Ормуз, Исламская Республика Иран (27 марта 1988 года)
1988 год	"Беатрис" (Филиппины)	"Монет шиппинг корпорейшн" (Либерия)	"Угланс редери А/С" (Норвегия)	"Угланс редери А/С" (Норвегия)		Йемен (16 мая 1986 года)
1987 год	"Верге браг"	"Сиг. Бергесен Д.И. энд компани" (Норвегия)	"Сиг. Бергесен Д.И. энд компани" (Норвегия)	"Сиг. Бергесен Д.И. энд компани" (Норвегия)		Хор-Факкан, Объединенные Арабские Эмираты (20 июля 1985 года)
1987 год	"Верге чиф" (Норвегия)	"Бергесен Д.И. А/С" (Норвегия)	"Бергесен Д.И. А/С" (Норвегия)	"Трансуорлд ойл" (Нидерланды)		Мина-эль-фахаль, Оман (18 марта 1987 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
1988 год	"Берге чиф" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. А/С компани"/ "Бьернстад СИБС" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. А/С" (Норвегия)	"Бергесен Д.и. А/С" (Норвегия)		Мина-эль-фахаль, Оман (28 июня 1986 года) терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (1 июля 1986 года)
1987 год	"Берге энтер- прайз" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)	"Марубени" (Япония) "Бритиш петролеум" (Южная Африка)	Мина-эль-фахаль, Оман (25 мая 1987 года)
1987 год	см. выше	см. выше		см. выше	"Марубени" (Япония)	остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты (11 апреля 1987 года)
1987 год	см. выше	см. выше		см. выше		Мина-эль-фахаль, Оман (25 мая 1987 года)
1987 год	"Берге кинг" (Норвегия)	"Сиг. Бергесен Д.и. энд компани" (Норвегия)	"Сиг. Бергесен Д.и. энд компани" (Норвегия)	"Сиг. Бергесен Д.и. энд компани" (Норвегия)	"Маримпекс" (Германия)	Европорт/Роттердам, Нидерланды (7 июля 1985 года)
1987 год	"Берге пионер" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)		Мина-эль-фахаль, Оман (24 апреля 1985 года)
1987 год	"Берге принс" (Либерия)	"Дженерал ор ин- тернэшнл кор- порейшн" (Норвегия/ Лихтенштейн)	"Дженерал ор ин- тернэшнл кор- порейшн" или "Бергесен А/С" (Норвегия)	"Бергесен А/С" (Норвегия)		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (17 декабря 1984 года) порт Рас-Мисалла, Египет (26 января 1985 года)
1987 год	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		порт Суэц, Египет (25 января 1985 года)
1987 год	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (17 декабря 1984 года)
1987 год	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Рас-Мисалла, Египет (26 января 1985 года)
1987 год	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (14 марта 1986 года)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
1987 год	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Ормуз, Исламская Республика Иран (1 апреля 1987 года)
1988 год	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал фата, Объединенные Арабские Эмираты (28 апреля 1986 года)
						Мина-эль-фахаль, Оман (2 мая 1986 года)
						Персидский залив (17 июня 1986 года)
						терминал фата, Объединенные Арабские Эмираты (30 сентября 1986 года)
1988 год	"Бискайя" (Соединенное Королевство)	"Антарктик, лтд." (Гибралтар)	"Джон Фредриксен групп" через "Лан- кастер М." (Сое- диненное Королев- ство/Норвегия)	"Марин менеджмент А/С" (Норвегия)	"Маримпекс" (Германия)	Бахрейн (4 мая 1986 года)
90-076	"Бони" (Кипр)	"Си эмблем марин, лтд." (Кипр)	"Тенамарис групп" (Греция)	"Тенамарис" (морские перевозки) (Греция)		порт неизвестен, Исламская Республика Иран (23 февраля 1988 года)
90-055	"Брали" (Норвегия)	"К/С А/С Билль Брали" (Норвегия)	"Л. Йилль-Йохан- несен А/С" (Норвегия)	"Балкхэндлинг" (Норвегия)	"Юбил" (Кения) и "Марк Рич энд ком- пани АГ" (Швейцария)	Момбаса, Кения (29 января 1989 года)
1988 год	"Бримангер" (Норвегия)	"А/С Вестфаль- Ларсен энд ком- пани" (Норвегия)		"Орфсель-Вестфаль- Ларсен танкерс А/С энд компани" (Норвегия)		Уолфиш-Бей, Намибия (заход в 1985 году)
90-080	"Бриттани" (Панама)	"Пайн шиппинг компани С.А." (Панама)	"Уорлд-уайд шиппинг групп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг)	"Африкен миддл ист петролеум" (Монако, Швейцария)	терминал в бухте Зейт, Египет (10 декабря 1989 года)
90-081	"Кали" (Либерия)	"Денеттон компани, лтд." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг групп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси" (Гонконг)		терминал фата, Объединенные Арабские Эмираты (15 июля 1989 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
90-082	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (13 июня 1989 года)
90-083	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (5 мая 1989 года)
1988 год	"Кэптин Г.П. Ливанос" (Греция)	"Элькапитэн, инк." (Либерия)	"Г.П. Ливанос"/"Каррас групп" через "Янисис" (Греция)	"Серес хелленик шиппинг энтерпрайз" (Греция)	"Трансюрорд ойл" (Нидерланды и Вермудские острова)	Джебел-Дханна, Объединенные Арабские Эмираты (19 июля 1986 года)
					"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария)	остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (20 июля 1986 года)
90-039	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты (22 июля 1986 года)
90-040	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	"Волеро рифайнинг компани" (Соединенные Штаты Америки)	терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (22 апреля 1988 года)
90-038	"Цэмюк" (Либерия)	"Оусиэнидис шиппинг корп." (Либерия)	"Равано групп" (Монако)	"Сосьете д'этид э де жестьон" (Монако)	"Африкан мидл ист петролеум" (Монако, Швейцария)	Джидда, Саудовская Аравия (2 января 1988 года)
1988 год	"Циело ди Салерно" (Италия)	"Д'Амико сочиета ди навигационе С.П.А."				Дар-эс-Салам, Танзания (8 января 1988 года)
89-531	"Дагли" (Норвегия)	"Джаспиди шиппинг"		ДЖП шиппинг	"Волтик чартеринг юнион" (Швейцария)	Уолфшт-Вей, Намибия (семь заходов в 1985 году)
90-034	"Дориан" (Нигерия)	"Дориан навигейшн корп." (Либерия)	"Маримпекс" (Германия)	"Ферли энд Эгер А/С" (Норвегия)	"Маримпекс" (Германия)	якорная стоянка Эль-Фуджайра, Персидский залив (6 апреля 1987 года)
90-035	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		якорная стоянка Эль-Фуджайра, Персидский залив (7 декабря 1987 года)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убывтия)
90-036	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		якорная стоянка Эль-Фуд-жайра, Персидский залив (9 января 1988 года)
90-037	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		якорная стоянка Эль-Фуд-жайра, Персидский залив (27 сентября 1988 года)
89-001	"Истерн промис" (Либерия)		"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		якорная стоянка Эль-Фуд-жайра, Персидский залив (13 ноября 1987 года)
89-002	см. выше		см. выше	см. выше		остров Эз-Зарка, Персидский залив (14 декабря 1988 года)
89-003	"Истерн стренс" (Либерия)		"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		остров Эз-Зарка, Персидский залив (17 августа 1988 года)
90-004	см. выше		см. выше	см. выше		терминал Фата, остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (28 сентября 1988 года)
1987 год	"Элмина" (Греция)	"Марин индустриал транспортс, лтд." (Либерия)		"Тенамарис шипс менеджмент, инк." (Греция)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария) "Шелл" (Бруней) "Марубени" (Япония)	Сериа, Бруней-Даруссалам (26 августа 1986 года)
1988 год	"Этник" (Греция)	"Мунлайт шиппинг компани С.А." (Панама)	"С.М. Лемос энд компани, лтд." (Соединенное Королевство)	"Нереус шиппинг С.А." (Греция)		Мина-эль-Фахль, Оман (12 мая 1986 года) остров Халуль, Катар (25 июня 1986 года) терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (28 июня 1986 года)
1988 год	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		якорная стоянка Эль-Фуд-жайра, Персидский залив (17 ноября 1986 года)
90-006	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Мина-эль-Фахль, Оман (10 марта 1988 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
90-007	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		терминал фата, Объединенные Арабские Эмираты (3 июня 1988 года)
90-008	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (24 июля 1988 года)
90-009	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		терминал фата, Объединенные Арабские Эмираты (23 августа 1988 года)
90-010	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария)	остров Халуль, Катар (дата неизвестна)
90-011	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (7 марта 1989 года)
1987 год	"Эвита" (Норвегия)	"Угланс редери А/С" (Норвегия)	"Угланс редери А/С" (Норвегия)	"Угланс редери А/С" (Норвегия)		Рас-Таннура, Саудовская Аравия (20 марта 1985 года)
90-004	"Фаросип Л." (Греция)	"Серес Хелленик шипинг энтер- прайзис" (Греция)	"Т.П. Ливанос"/ "Каррас груп" (Соединенное Королевство, Греция)	"Серес Хелленик шипинг энтер- прайзис" (Греция)		остров Харк, Исламская Республика Иран (6 октября 1986 года)
90-005	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		Рас-Таннура, Саудовская Аравия (6 октября 1987 года)
90-031	"Феллоушип Л." (Либерия)	"Эльграндиоза инк." (Либерия)	"Т.П. Ливанос"/ "Каррас груп" (Соединенное Королевство, Греция)	"Серес Хелленик шипинг энтер- прайзис" (Греция)		порт неизвестен, Исламская Республика Иран (28 июля 1987 года)
90-032	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты (2 сентября 1987 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
90-033	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		порт неизвестен, Исламская Республика Иран (15 апреля 1987 года)
1987 год	"Фидиус" (Соединенное Королевство)		"Канадиен пасифик (Бермуда) лтд." Бермудские острова	"Канадиен пасифик балкшип сервисиз лтд." "		якорная стоянка Эль-Фуд-жайра, Персидский залив (8 марта 1987 года)
1988 год	см. выше	"Милл риф шиппинг лтд." (Соединенное Королевство)	см. выше	"Барбер шип менеджмент" (Гонконг)		Исламская Республика Иран (конец июня 1987 года)
90-028	"Форчуншип Л." (Либерия)	"Эльрегина инк." (Либерия)	"Т.П. Ливанос" / "Каррас груп" (Соединенное Королевство)	"Серес Хелленик шиппинг энтерпрайзис" (Греция)		порт неизвестен, Катар 5 апреля 1987 года
90-029	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		порт неизвестен, Исламская Республика Иран (15 мая 1987 года)
90-030	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		УММ-Саид, Катар (17 июня 1987 года)
1988 год	"Фридомшип Л." (Греция)	"Каролайн нави-гейш, инк." (Либерия)	"Т.П. Ливанос" / "Каррас груп" через "Юнис" (Греция и Соединенное Королевство)	"Серес Хелленик шиппинг энтерпрайзис" (Греция)		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (12 июля 1986 года)
90-027	"Фридомшип Л." (Либерия)	"Эльфонтана инк." (Либерия)	см. выше	см. выше	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария)	Рас-Таннура, Саудовская Аравия (30 октября 1988 года)
90-024	"Фридомшип Л." (Либерия)	"Эльфонтана инк." (Либерия)	"Т.П. Ливанос" / "Каррас груп" через "Юнис" (Греция и Соединенное Королевство)	"Серес Хелленик шиппинг энтерпрайзис" (Греция)		Мина-эль-Фахль, Оман (4 января 1987 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убоятия)
90-025	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал Ормуз, Исламская Республика Иран (28 марта 1988 года)
90-026	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		порт неизвестен, Исламская Республика Иран (15 апреля 1988 года)
1988 год	"Джентл бриз" (Соединенное Королевство)	"Джентл бриз лтд." (Гонконг)	неизвестная компания через "Уоллем шипман лтд." (Гонконг)	"Уоллем шипменджмент лтд." (Гонконг)		Мина-Сауд, Кувейт (21 февраля 1986 года)
89-524	"Грэнд" (Соединенные Штаты Америки)	"Т.Т. Грэнд" (Соединенные Штаты Америки)				порт морского нефтяного промысла Луизианы, Соединенные Штаты Америки (после 27 января 1989 года)
89-078	"Грипарисон" (Югир)	"Таррос шипинг компани, лтд." (Кипр)	"Талассик стимшип эйдженси, инк." (Греция)	"Талассик стимшип эйдженси, инк." (Греция)		якорная стоянка Эль-Фуд-жайра, Персидский залив (8 сентября 1988 года)
90-085	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Амстердам, Нидерланды (5 июня 1989 года)
90-086	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Лас-Пальмас, Испания (5 января 1990 года)
1987 год	"Гавайан монарк" (Либерия)	"Ист пасифик керриерс, инк." (Либерия)	"Тротон пасифик керриерс, инк." (Соединенные Штаты Америки)	"Тротон пасифик керриерс" (Соединенные Штаты Америки)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария) "Шелл" (Бруней) "Марубени" (Япония)	Бруней-Даруссалам (25 мая 1986 года)
90-066	"Хэг фоум" (Багамские острова)	"Льф Хэг энд компани А/С" (Норвегия)		"Льф Хэг энд компани А/С" (Норвегия)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария)	Амстердам, Нидерланды (10 ноября 1989 года)
90-067	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	Констанца, Румыния (12 сентября 1989 года) Суэц, Египет (19 сентября 1989 года)
90-065	"Хэг фаунтен" (Багамские острова)	"Льф Хэг энд компани А/С" (Норвегия)		"Льф Хэг энд компани А/С" (Норвегия)	"Интер-Медитерранеан петролеум" (Соединенное Королевство)	Амстердам, Нидерланды (6 сентября 1989 года)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
1987 год	"Джаре транспортёр" (Либерия)	"Битти шиппинг, лtd." (Либерия)	"Уоллем шип- менеджмент, лtd." (Гонконг)	"Уоллем шип- менеджмент" (Гонконг)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария) "Шелл" (Бруней) "Марубени" (Япония)	Бруней-Даруссалам (31 мая 1986 года)
1988 год	"Джос. Стоув" (Панама)	"Патер Панама, лtd." (Панама)	"Лорентзенс редери компани" (Норвегия)	"К/С Лорентзенс скибс А/С" (Норвегия)		терминал Фата, Объеди- ненные Арабские Эмираты (24 января 1986 года)
1987 год	"Йаннише" (Норвегия)	"К/С А/С Норман танкерс" (Норвегия)	"Клостерс редери А/С" (Норвегия)	"Норман интер- нэшнл А/С" (Норвегия)		терминал Фата, Объеди- ненные Арабские Эмираты (1 марта 1986 года)
1988 год	"Йаннише" (Норвегия)	см. выше	"Перископус А/С" (Норвегия)	см. выше		терминал Фата, Объеди- ненные Арабские Эмираты (21 марта 1986 года)
1988 год	"Джейн Стоув" (Норвегия)	"К/С Лорентзенс скибс" (Норвегия)	"Лорентзенс ре- дери" (Норвегия)	"К/С Лорентзенс скибс А/С" (Норвегия)		терминал Фата, Объеди- ненные Арабские Эмираты (18 февраля 1986 года)
1987 год	"Лоберхорн" (Либерия)	"Трейд венчерс, инк." (Либерия)	"Трейд энд транс- порт, инк." (Греция)	"Брокеридж энд менеджмент корп." (Соединенные Штаты Америки)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария) "Шелл" (Бруней)	Бруней-Даруссалам (дата неизвестна) рейд порта Сингапур, Сингапур (5 октября 1986 года)
1987 год	"Либерейтор" (Греция)	"Нью уорлд шиппинг корп." (Либерия)	"Стенакас шиппинг корп." (Соединен- ное Королевство)	"Диамантис Патерас, лtd." (Соединенное Королевство)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария) "Шелл" (Бруней) "Марубени" (Япония)	Сериа, Бруней-Даруссалам (21 апреля 1985 года)
1988 год	"Ликорне осеане" (Либерия)	"Лангкросс кер- риерс, инк." (Либерия)	"Компани женераль маритим э финан- сьер" (Франция)	"Ситрэмп (Соеди- ненное Королев- ство), лtd." (Соединенное Королевство)		терминал Ормуз, Исламская Республика Иран (конец января 1987 года)
1988 год	"Луизиана" (Багамские острова)	"Эгалите С.А." (Панама)	"Хаджипатерас груп" через "Пенинсулар мар." (Греция/Соединен- ное Королевство)	"Дориан (Хелиас) С.А." (Греция)		остров Эз-Зарка, Объединен- ные Арабские Эмираты (28 октября 1986 года) терминал Фата, Объединен- ные Арабские Эмираты (31 октября 1986 года)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		терминал Джуайма, Сау- довская Аравия (11 февраля 1987 года)
	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Джебел-Дханна, Объеди- ненные Арабские Эмираты (13 июня 1987 года) терминал Фата, Объеди- ненные Арабские Эмираты (15 июня 1987 года) остров Эз-Зарка, Объеди- ненные Арабские Эмираты (27 июня 1987 года)
	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		остров Дас, Объеди- ненные Арабские Эмираты (31 июля 1987 года) остров Эз-Зарка, Объеди- ненные Арабские Эмираты (1 августа 1987 года)
90-057	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		порт неизвестен, Исламская Республика Иран (8 сентября 1987 года)
90-058	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ		Бахрейн (7 марта 1988 года)
1988 год	"Думинетта" (Соединенное Королевство)	"Кунард стимшип компани Лтд." (Соединенное Королевство)	"Кунард шиппинг сервисиз, лтд." (Соединенное Королевство)	"Кунард шиппинг сервисиз, лтд." (Соединенное Королевство)		Уолфиш-Бей, Намибия (2 захода в 1985 году и 12 заходов в 1986 году)
1987 год	"Манхэттен вайкаунт" (Соединенное Королевство)	"Лато коммерс, лтд." (Либерия)	"Санко Кисен К.К." (Япония)	"Ферли энд Эгер А/С" (Норвегия)		Бруней-Даруссалам (сентябрь 1983 года)
1988 год	"Ирафмори" (Либерия)	"Кестон шиппинг корп." (Либерия)	"Маримпекс" (Германия)	"Ферли энд Эгер А/С" (Норвегия)	"Джерман ойл ГмбХ" (Германия)	остров Сирри, Исламская Республика Иран (23 июня 1985 года) остров Сирри, Исламская Республика Иран (23 августа 1985 года)
	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	СМ. ВЫШЕ	Персидский залив (ноябрь 1985 года)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убавия)
1987 год	"Монемвазия" (Греция)	"Метрополитэн навигейшн корпорейшн" (Либерия)	"Метрополитэн шиппинг, лтд." (Греция)	"Метрополитэн шиппинг" (Греция)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария)	Бруней-Даруссалам (4 декабря 1985 года) рейд порта Сингапур, Сингапур (9 декабря 1985 года)
1988 год	"Морнинг клауд" (Либерия)	"Сивиксен мари-тайм, инк." (Либерия)	"Рилаянс пасифик шиппинг, лтд." (Греция)	"Рилаянс пасифик шиппинг, лтд." (Гонконг)		Мина-эль-Фахль, Оман (9 декабря 1985 года)
1988 год	"Москлифф" (Норвегия)	"Мосволь шиппинг компани А/С" (Норвегия)	"Мосволь шиппинг компани А/С" (Норвегия)	"Мосволь шиппинг компани А/С" (Норвегия)		Персидский залив (вторая половина марта 1985 года) остров Сирри, Исламская Республика Иран (9 июня 1985 года)
1987 год	"Моспойнт" (Норвегия)	"К/С А/С Мос-пойнт" (Норвегия)	"Мосволь редери А/С" (Норвегия)	"Мосволь редери А/С" (Норвегия)		Рас-Шухейр, Египет (14 января 1986 года)
1987 год	"Нептун отом" (Сингапур)		"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария) "Шелл" (Бруней) "Марубени" (Япония)	порт Сериа, Бруней-Даруссалам (26 сентября 1986 года) рейд порта Сингапур, Сингапур (29 сентября 1986 года)
1987 год	"Нептун паво" (Сингапур)	"Нептун ЮТА лайнз Пте Пти" (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз" (Сингапур)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария) "Шелл" (Бруней) "Марубени" (Япония)	Сериа, Бруней-Даруссалам (8 мая 1985 года и 2 марта 1986 года)
1987 год	"Нептун Пегасус" (Сингапур)	"Нептун ЭТА лайнз Пте, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз" (Сингапур)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария) "Шелл" (Бруней) "Марубени" (Япония)	порт Сериа, Бруней-Даруссалам (27 июля и 27 декабря 1985 года)
1988 год	см. выше	см. выше	"Нептун ориент лайнз" (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз" (Сингапур)		Сериа, Бруней-Даруссалам (7 ноября 1986 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
1987 год	"Нептун Субар" (Сингапур)		"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Нептун ориент лайнз, лтд." (Сингапур)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария) "Шелл" (Бруней) "Марубени" (Япония)	Бруней-Даруссалам (10 июля 1986 года), рейд порта Сингапур, Сингапур (12 июля 1986 года)
1988 год	"Обо барон" (Багамские Острова)	"Б. энд Х шиппинг ассошиэйтс VII Л.П." (Соединенные Штаты Америки)	"Сигурд Херлофсон энд компани А/С" (Норвегия)	"Сигурд Херлофсон энд компани А/С" (Норвегия)	Умм-Саид, Катар (27 февраля 1987 года) Рас-Танура, Саудовская Аравия (7 марта 1987 года) якорная стоянка Хор-Факкан, Объединенные Арабские Эмираты (14 марта 1987 года)	
90-084	"Обо Вега" (Турция)	"Эрмар Дениз тасимчилиги АС" (Турция)	"Марти шиппинг энд трейдинг компани" (Турция)	"Марти шиппинг энд трейдинг компани" (Турция)	Амстердам, Нидерланды (15 июня 1989 года)	
89-080	"Оушен керриер" (Кипр)	"Амалия навигейшн"		"Коламбия шипменеджмент"	"Куо интернэшнл ойл лтд." (Гонконг)	Сингапур (16 декабря 1988 года)
1988 год	"Оранджемунд"	"Саут африкан компани кинкорн лайнз (пропрайетари), лтд."				
89-523	"Орфеум" (Панама)	"Хилл оперейтинг корпорейшн"		Информации не имеется		Ангра-дус-Рейс, Бразилия (26 января 1989 года)
90-068	"Пасификос" (Кипр)	"Тиббон шиппинг лтд." (Кипр)	"Кулукундис груп" (Соединенное Королевство)	Сайпан СС корп. "Корп./Кассос мэритайм" (Греция)		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (15 июля 1987 года)
90-069	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	порт неизвестен (дата неизвестна)
90-070	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	терминал Зейт-Бей, Египет (27 октября 1988 года)
90-071	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	порт неизвестен (15 декабря 1988 года)
90-072	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	порт неизвестен (15 января 1989 года)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
90-073	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		порт неизвестен (15 февраля 1989 года)
90-074	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		порт неизвестен (15 марта 1989 года)
90-075	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		порт неизвестен (9 июня 1989 года)
1987 год	"Петриотик" (Греция)	"Мунсет шиппинг" компани С.А." (Греция)	"Нереус шиппинг" С.А." (Греция)	"Нереус шиппинг" С.А." (Греция)		Джебел-Дхана, Объеди- ненные Арабские Эмираты (12 апреля 1987 года)
1988 год	СМ. выше	СМ. выше	"М. Лемос энд компани лтд." (Соединенное Королевство)	СМ. выше		Персидский залив (конец ноября 1986 года) терминал Фата, Объединен- ные Арабские Эмираты (31 декабря 1986 года) остров Халуль, Катар (первая половина января 1987 года)
90-002	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		терминал Фата, Объединен- ные Арабские Эмираты (14 марта 1988 года)
90-003	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		остров Халуль, Катар (дата неизвестна)
1988 год	"Филиппин Обо 3" (Филиппины)	"Филиппин транс- марин керриерс" инк." (Филиппины)	"Филиппин транс- марин керриерс" инк." (Филиппины)	"Утланд менеджмент" компани А/С" (Норвегия)		Аден, Йемен (5 мая 1985 года)
1988 год	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		Аден, Йемен (4 октября 1985 года)
1988 год	"Порт Хоксбери" (Соединенное Королевство)	"Канадиен пасифик" (Вирмуда) лтд." (Соединенное Королевство)	"Канадиен пасифик" балкшип сервисиз лтд." (Соединенное Королевство)	"Канадиен пасифик" балкшип сервисиз лтд." (Соединенное Королевство)		Булен-Бей, Нидерландские Антильские острова (23 января 1986 года)
90-054	"Пробо Галл" (Сингапур)	"Нью Комбо шипс" Пте. лтд." (Сингапур)	"А/С Хавтор менеджмент" (Норвегия)	"Балкхэндлинг" (Норвегия)		Аден, Йемен (дата неизвестна)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убоятия)
90-064	"Квебек" (Багамские острова)	"Лагуна шиппинг корп." (Гибралтар)	"Власов групп" (Монако)	"В. шипс" (Монако)	"Марк Рич энд компани А.Г." (Швейцария)	Амстердам, Нидерланды (25 мая 1989 года)
1988 год	"Рафмо" (Либерия)	"Рафмо шиппинг корпорейшн" (Либерия)	"Маримпекс" (Германия)	"Фернли энд Эгер А/С" (Норвегия)		терминал фата, Объединен- ные Арабские Эмираты (23 января 1985 года)
1988 год	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		якорная стоянка Эль- фуджайра, Персидский залив (14 июля 1986 года)
90-016	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	"Маримпекс" (Германия)	порт неизвестен, Исламская Республика Иран (дата неизвестна)
90-017	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	порт неизвестен, Исламская Республика Иран (13 августа 1987 года)
90-018	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	якорная стоянка Эль- фуджайра, Персидский залив (19 декабря 1987 года)
90-019	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	якорная стоянка Эль- фуджайра, Персидский залив (27 декабря 1987 года)
90-020	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	порт неизвестен, Исламская Республика Иран (дата неизвестна)
90-021	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	терминал Ормуз, Исламская Республика Иран (дата неизвестна)
90-022	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	порт неизвестен, Исламская Республика Иран (дата неизвестна)
90-023	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	порт неизвестен, Исламская Республика Иран (дата неизвестна)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
90-088	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	"Маримпекс" (Германия)	СМ. выше	якорная стоянка Эль-Фуджайра, Персидский залив (18 марта 1989 года)
90-089	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	якорная стоянка Эль-Фуджайра, Персидский залив (27 октября 1989 года)
90-090	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	порт неизвестен (15 декабря 1989 года)
89-211	"СМ. ВИКТОРИ" (Либерия)	"СМ. ВИКТОРИ МЭРИТАЙМ" (Либерия)	"Юропиен нави-гейш, инк." (Греция)	"Юропиен нави-гейш, инк." (Греция)		якорная стоянка Эль-Фуджайра, Персидский залив (28 октября 1988 года)
89-212	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		порт неизвестен, Исламская Республика Иран
1988 год	"Синга стар" (Сингапур)	"Синга прайд шиппинг Пте., лтд." (Сингапур)	"Синга шип менеджмент прайвит, лтд." (Соединенное Королевство)	"Синга шип менеджмент прайвит, лтд." (Соединенное Королевство)		Мина-эз-Зур, Кувейт (15 сентября 1986 года)
90-496	"Саут стар" (Филиппины)	"Оушен Куин мэри-тайм" (Филиппины)		"Юропиен навигейш, инк." (Греция)		порт неизвестен, Исламская Республика Иран (23 октября 1988 года)
89-526	"Стар черри" (Сингапур)	"Палм стар лайнз"	информации не имеется	информации не имеется		Сериа, Бруней-Даруссалам (2 октября 1988 года)
89-527	"Синетос" (Греция)	"Синетос шиппинг"	информации не имеется	информации не имеется		Сингапур 22 декабря 1988 года)
90-053	"Тунесити" (Сингапур)	"Транспетрол керриерс Пте., лтд." (Сингапур)	"Транспетрол сервисиз НВ" (Бельгия)	"Уоллем шипменеджмент, лтд." (Гонконг)	"Канадиен пасифик" (Канада)	Новый Орлеан, Соединенные Штаты Америки (3 июня 1987 года)
1987 год	"Таннасис М." (Мальта)	"Оушен войс шиппинг, лтд." (Мальта)		"Тенамарис шипс менеджмент" (Греция)		Бруней-Даруссалам (январь-февраль 1983 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (День убытия)
90-056	"Теогенниттор" (Кипр)	"Танкертрейд марин, лтд." (Кипр)	"Поламброс шиппинг, лтд." (Соединенное Королевство)	"Поламброс шиппинг, лтд." (Соединенное Королевство)		Умм-Сайд, Катар (дата неизвестна)
1987 год	"Торсхольм" (Норвегия)	"Тор Дальс Вальф энд А/С-А/Д Орд энд Орнен" (Норвегия)	"Тор Даль А/С" (Норвегия)	"Тор Даль А/С" (Норвегия)		Джуайма, Саудовская Аравия (9 февраля 1987 года)
1988 год	"Торсхольм" (Норвегия)	"Тор Дальс Вальф А/С энд А/С Орд энд Орнен" (Норвегия)	"А/С Тор Даль" (Норвегия)	"А/С Тор Даль" (Норвегия)		Мина-эль-Фахль, Оман (начало января 1985 года)
	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал Фата Объединенные Арабские Эмираты (7 июля 1985 года) остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (8 июля 1985 года)
1988 год	"Торсата" (Норвегия)	"Тор Дальс Вальф А/С энд А/С Орд энд Орнен" (Норвегия)	"А/С Тор Даль" (Норвегия)	"Тор Даль А/С" (Норвегия)		терминал Джуайма, Саудовская Аравия (9 апреля 1985 года)
90-001	"Углант Обо-Уан" (Панама)	"Обо Фрейт С.А." (Панама)	"Андреас Углант" (Норвегия)	"Углант менеджмент ко., А/С" (Норвегия)		Тенерифе, Испания (23 марта 1987 года)
90-052	"Уорлд Эдмирэл" (Либерия)	"Либериян проспек-рители транспортс" (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Тонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Тонконг)		порт неизвестен (15 августа 1989 года)
89-005	"Уорлд амбассадор" (Либерия)	"Лайберия уистерия транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Тонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Тонконг)		Суэц, Египет (22 февраля 1988 года) Джидда, Саудовская Аравия (25 февраля 1988 года)
90-050	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (27 сентября 1989 года)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
90-051	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (8 ноября 1989 года)
89-006	"Уорлд Бермудс" (Либерия)	"Лайберизн Улис- сиз транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шип- пинг групп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шип- пинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		Пулау-Буком, Сингапур (28 августа 1987 года) Исламская Республика Иран (дата неизвестна)
89-007	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Рас-Таннура, Саудовская Аравия (2 ноября 1987 года)
89-008	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		якорная стоянка Эль- Фуджайра, Персидский залив (13 декабря 1987 года)
89-009	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		якорная стоянка Эль- Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты (16 апреля 1988 года)
89-010	"Уорлд Бразилиа" (Либерия)	"Лайберизн байзон транс- портс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шип- пинг групп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шип- пинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		терминал Фата, Объединен- ные Арабские Эмираты (18 октября 1986 года)
89-011	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал Джуайма, Саудовская Аравия (30 декабря 1986 года)
89-012	"Уорлд чэмпинг" (Панама)		"Уорлд-уайд шип- пинг групп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шип- пинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		терминал Джуайма, Рас-Таннура, Саудовская Аравия (24 марта 1988 года)
90-049	см. выше	"Толден пайн, ко., С.А." (Панама)	см. выше	см. выше	"Африка Миддл Ист петролеум (Монако, Швейцария)	Джидда, Саудовская Аравия (27 апреля 1989 года)
89-013	"Уорлд эминенс" (Либерия)	"Лайберизн тай- тэн транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шип- пинг групп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шип- пинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		Фос, Франция (26 февраля 1986 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
89-014	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Персидский залив (июль 1987 года и 24 сентября 1987 года)
89-015	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Джебел-Дханна, Объеди- ненные Арабские Эмираты (27 ноября 1987 года) остров Дас, якорная стоянка Эль-Фуджайра (1 декабря 1987 года)
89-016	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Мина-эль-Фахль, Оман (2 апреля 1988 года)
89-017	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Персидский залив (май 1988 года)
89-018	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		порт неизвестен (октябрь 1988 года)
90-046	"Уорлд хармони" (Панама)	"Кэнвуд ко. С.А." (Панама)	"Уорлд-уайд шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шипинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		Мина-эль-Фахль, Оман (27 апреля 1988 года)
90-047	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Мина-эль-Фахль, Оман (10 сентября 1988 года)
90-048	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		якорная стоянка Эль-Фуджайра, Персидский залив (7 октября 1988 года)
89-019	"Уорлд хитати зосен" (Либерия)	"Солстис ко., лтд." (Либерия)	"Уорлд-уайд шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шипинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		Бухта Зейт, Египет (19 июня 1988 года)
89-020	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Умм-Самд, Катар (30 июля 1988 года)
90-044	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	"Африкэн Мирдл Ист петролеум" (Монако, Швейцария)	Суэцкая бухта, Египет (25 января 1989 года)
90-045	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал фата, Объединенные Арабские Эмираты (5 марта 1989 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
89-021	"Уорлд ниссеки" (Либерия)		"Уорлд-уайд шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шипинг эндженси, лtd." (Гонконг)		Эуропорт, Нидерланды (19 января 1987 года)
89-022	см. выше		см. выше	см. выше		Джебел-Дханна, терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (5 апреля 1987 года)
89-023	"Уорлд прогресс" (Либерия)	"Лайберизн бегониа транспорти, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шипинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шипинг груп" (Гонконг)		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (21 ноября 1986 года)
89-024	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (24 декабря 1986 года)
89-025	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Джебел-Дханна, остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты (19 июня 1987 года)
89-026	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	"Тоталь" (Франция)	Джебел-Дханна, Объединенные Арабские Эмираты (1 августа 1987 года)
89-027	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Джебел-Дханна, терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (17 ноября 1987 года)
89-028	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Рас-Шухейр, бухта Зейт, Египет, и Джидда, Саудовская Аравия (31 мая 1988 года)
89-029	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Рас-Шухейр, бухта Зейт, Египет (23 июля 1988 года)
89-030	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		порт неизвестен (сентябрь 1988 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
89-031	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Джебел-Дханна, терминал фата, Объединенные Арабские Эмираты (22 ноября 1988 года)
1988 год	"Уорлд ренаун" (Либерия)	"Лайберизн джагуар транс-портс, инк." (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг)	"Сигмоил" (Соединенное Королевство)	Персидский залив (11 мая 1987 года)
89-032	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	терминал Джуайма, Саудовская Аравия (16 марта 1987 года)
89-033	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Персидский залив (май 1987 года)
89-034	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		терминал фата, Объединенные Арабские Эмираты, Мина-эль-фахль, Оман (24 января 1988 года)
89-035	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Рас-Гариб, Египет (5 мая 1988 года)
90-014	см. выше	"Либеризн джагуар транспортс, инк." (Либерия)	см. выше	см. выше		Мина-эль-фахль, Оман (5 июля 1989 года)
90-015	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше	"Африкан Миддл Ист петролеум" (Монако, Швейцария)	Рас-Шухейр, Египет (23 октября 1989 года)
89-037	"Уорлд саммит" (Либерия)	"Лайберизн серенити транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг)		Персидский залив (сентябрь 1987 года)
89-038	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		остров Ларек, Исламская Республика Иран
1988 год	"Уорлд симфони" (Либерия)	"Чизуэгл шиппинг, лтд." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг)	"Марубени" (Япония) "Марк Рич энд компани. ЛГ" (Швейцария)	остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (26 сентября 1986 года) остров Халуль, Катар (дата неизвестна)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрированный владелец	Владелец-бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порта отхода (день убытия)
	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (конец февраля/начало марта 1987 года)
89-039	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	"Марк Рич энд ко., АГ" (Швейцария)	остров Эз-Зарка, терминал фата, Объединенные Арабские Эмираты (1 октября 1986 года)
89-040	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	"Марк Рич энд ко., АГ" (Швейцария)	остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты (21 февраля 1987 года)
89-041	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	порт неизвестен
1988 год	"Уорлд труг" (Либерия)	"Лайберизн хейвн транспортс, инк." (Тонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Тонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Тонконг)	(25 июня 1985 года)	рейд порта Сингапур, Сингапур
89-042	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		терминал фата, Объединенные Арабские Эмираты (7 июля 1987 года)
89-043	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		рейд порта Сингапур, Сингапур (19 сентября 1987 года)
89-044	"Уорлд вистори" (Либерия)	"Брайтнесс ко. С.А." (Панама)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Тонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Тонконг)		Ховик, Виргинские острова Соединенные Штаты Америки (26 марта 1987 года)
89-045	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		Исламская Республика Иран (август 1987 года)
1988 год	"Уорлд занаву" (Либерия)	"Лайберизн каридж транспортс, инк." (Либерия)	"Уорлд-уайд шиппинг груп" (Тонконг)	"Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Тонконг)		терминал фата, Объединенные Арабские Эмираты, Мина-эль-Фахль, Оман (27 октября 1986 года)
89-046	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше	СМ. выше		терминал фата, Объединенные Арабские Эмираты (26 октября 1986 года)

ПРИЛОЖЕНИЕ I (продолжение)

Год или номер	Название судна (флаг)	Зарегистрирован- ный владелец	Владелец- бенефициарий	Управляющая компания	Другие участвующие компании	Порт/порты отхода (день убытия)
89-047	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		Джебел-Дханна, терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (10 декабря 1987 года)
89-048	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		остров Эз-Зарка, остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты (12 декабря 1987 года)
90-012	см. выше	"Лайриэн каридж транспортс, инк." (Либерия)	см. выше	см. выше		терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты (3 сентября 1987 года)
90-013	см. выше	см. выше	см. выше	см. выше		порт неизвестен Исламская Республика Иран (дата неизвестна)

В. Переписка между правительствами и Межправительственной группой по случаям предполагаемых нарушений, о которых сообщалось в период между 1987 и 1990 годами

1. В вербальной ноте от 17 декабря 1990 года Постоянное представительство Испании представило информацию по случаям предполагаемых нарушений, о которых было сообщено в 1990 году. Рассмотрев представленную информацию, Межправительственная группа постановила, что Испания более не будет считаться причастной к случаям, в которых были задействованы суда "Нор Обо 1" (90-001) и "Грипарсион" (90-086), и не будет включаться в материалы каких-либо расследований, касающихся этих дел, в будущем.
2. В вербальной ноте, которая была получена Межправительственной группой 28 января 1991 года, Постоянный представитель Исламской Республики Иран представил копии свидетельств о разгрузке, относящихся к случаям, о которых сообщалось в период между 1987 и 1989 годами. Рассмотрев эту документацию, Межправительственная группа постановила запросить дополнительную информацию для выяснения случаев, касающихся судов "Эктор", "Мирафиори", "Москлифф" и "Уорлд виктори".
3. В вербальной ноте от 4 февраля 1991 года Постоянный представитель Катара представил информацию по следующим случаям: "Фридомшип Л." (90-027); "Форчуншип Л." (90-028), 90-029); "Теогеннитор" (90-056); "Уорлд ксанаду" (90-012); "Пасификос" (90-068); "Этник" (90-010); и "Кэпт. Г.П. Ливанос" (90-039). Рассмотрев представленную информацию, Межправительственная группа постановила запросить подробную информацию для дальнейшего выяснения вышеупомянутых случаев.
4. В вербальной ноте от 15 февраля 1991 года Постоянное представительство Кипра представило информацию о случае предполагаемого нарушения, о котором было сообщено в 1990 году. Рассмотрев представленную информацию, Межправительственная группа постановила, что необходимо получить дополнительную информацию, касающуюся судна "Бони" (90-076).
5. В вербальной ноте от 1 июля 1991 года Постоянное представительство Италии сослалось на свое ранее направленное сообщение о том, что суда "Чело ди Салерно", "Альмаре терца" и "Альмаре сеттима", действительно, доставляли нефть в Южную Африку и что соответствующая судоходная компания отдала распоряжение всем принадлежащим ей судам прекратить доставку нефти в Южную Африку. Межправительственная группа приняла эту информацию к сведению и направила в адрес Постоянного представительства Италии записку с благодарностью за содействие.
6. В вербальной ноте от 10 июля 1991 года Постоянное представительство Египта представило копии коносаментов по случаям, связанным со следующими судами: "Уорлд амбассадор", "Уорлд хитати зосен", "Уорлд прогресс", "Уорлд ренаун", "Кэпт. Г.П. Ливанос", "Уорлд чемпион", "Алки" и "Пасификос". Межправительственная группа рассмотрела представленную документацию, а также новую полученную ею информацию и постановила, что эта новая информация должна быть препровождена для рассмотрения Представительству Арабской Республики Египет.

7. В двух вербальных нотах от 27 августа 1991 года Представительство Греции представило информацию, к которой прилагалась документация по случаям, связанным с судами "Этник", "Патриотик", "Фарошип Л." и "Кэпт. Г.П. Ливанос". В настоящее время Межправительственная группа рассматривает эту информацию.

8. В вербальной ноте от 29 августа 1991 года Представительство Исламской Республики Иран представило информацию, к которой прилагалась документация по следующим случаям, находящимся на рассмотрении Межправительственной группы:

"Си виктори" (89-212); "Саут стар" (89-496); "Фарошип Л." (90-004); "Рафио" (90-016, 90-017, 90-019, 90-020, 90-021, 90-022, 90-023); "Феллоушип Л." (90-031, 90-033, 90-087); "Бони" (90-076); "Уорлд ксанаду" (90-013); "Френдшип Л." (90-087, 90-026); "Форчуншип Л." (90-028, 90-029, 90-030); "Котинга" (90-034); "Нок вилль" (90-041, 90-042, 90-043).

9. В вербальной ноте от 5 сентября 1991 года Представительство Бразилии представило информацию о случае предполагаемого нарушения, о котором было сообщено в 1989 году. Группа постановила дождаться получения дополнительной информации об управляющей компании и/или владельце-бенефициарии судна "Орфеум" (89-523).

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Резюме случаев предполагаемых нарушений, о которых было сообщено в 1991 году

(Список судов, содержащийся в настоящем приложении, никоим образом не предполагает каких-либо обвинений или решений в отношении отдельных соответствующих государств либо компаний, находящихся под их юрисдикцией. Межправительственная группа все еще проверяет полученную информацию и в своих действиях полагается на сотрудничество со стороны правительств.)

91-001

1. Судно "Бриттани" является танкером полной грузоподъемностью 233 348 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Пайн шиппинг Ко. С.А." (Панама), а владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). День убытия этого судна с якорной стоянки Хор-Факкан неизвестен, а прибыло оно на якорную стоянку Эль-Фуджайра 20 мая 1990 года. 21 мая 1990 года оно отошло от этой стоянки и, согласно утверждениям, прежде чем прийти 30 июля 1990 года в Мина-эль-Фахаль, Оман, доставило нефть в Южную Африку.

91-002

2. Это же судно убыло из Мина-эль-Фахаль, Оман, 1 августа 1990 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти 3 сентября 1990 года на терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-003

3. 5 сентября 1990 года это же судно убыло с терминала Фата, Объединенные Арабские Эмираты. Согласно утверждениям, прежде чем прийти 3 ноября 1990 года на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-004

4. Это же судно убыло с терминала Джуайма, Саудовская Аравия, 5 ноября 1990 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти 16 декабря 1990 года в Рас-Таннуру, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-005

5. Судно "Истерн каридж" является танкером полной грузоподъемностью 267 807 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Кэйнбер", через "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг), а владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющая компания - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Это судно прошло через Суэц, Египет, 1 августа 1990 года и заходило в неизвестный порт в Персидском заливе приблизительно 15 августа 1990 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти 23 сентября 1990 года в Хор-Факкан, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку. Груз принадлежал компании "Марк Рич" (Швейцария).

91-006

6. Судно "Истерн промис" является танкером полной грузоподъемностью 268 050 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - "Норуик Ко. лтд." (Либерия), а владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющая компания - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Это судно прошло через Суэц, Египет, 7 марта 1990 года и заходило в неизвестный порт в Персидском заливе приблизительно 15 марта 1990 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти 26 апреля 1990 года на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-007

7. Это же судно вышло из Джебель-Дханни, Объединенные Арабские Эмираты, 6 июня 1990 года. Оно заходило на остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты, 6 июня 1990 года и убыло оттуда на следующий день. Согласно утверждениям, прежде чем прийти 13 июля 1990 года на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-008

8. Это же судно вышло из Джебель-Дханни, Объединенные Арабские Эмираты, 29 октября 1990 года. Оно заходило на терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты, 1 ноября 1990 года и убыло оттуда на следующий день. Согласно утверждениям, прежде чем прийти 9 декабря 1990 года на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, это судно доставило нефть в Южную Африку.

91-009

9. Судно "Грац" является танкером полной грузоподъемностью 233 335 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Амплесон" через "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг), а владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющая компания - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Это судно вышло из Рас-Шужейра, Египет, 3 июля 1990 года. Согласно утверждениям, это судно доставило нефть в Южную Африку, а затем пришло на остров Харк, Исламская Республика Иран, дата прихода неизвестна.

91-010

10. Судно "Лима" является танкером полной грузоподъемностью 234 102 тонны, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Джагония" через "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг), а владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющая компания - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Это судно отошло от терминала Фата, Объединенные Арабские Эмираты, 12 мая 1990 года. Согласно утверждениям, прежде чем сделать остановку в Сиди-Керир, Египет, дата которой неизвестна, и до прибытия 14 июля 1990 года в Малагу, Испания, это судно доставило нефть в Южную Африку.

91-011

11. Это же судно вышло из Рас-Шухейра, Египет, 28 июля 1990 года и в тот же день сделало остановку на терминале в бухте Зейт, Египет. Оно убыло с терминала 29 июля 1990 года. Согласно утверждениям, это судно доставило нефть в Южную Африку, а затем пришло в неизвестный порт в Персидском заливе, дата прихода неизвестна.

91-012

12. Судно "Пиза" является танкером полной грузоподъемностью 267 762 тонны, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг), а управляющая компания - "Уорлд-уайд шиппинг менеджмент лтд." (Бермудские острова). Оно вышло из Джебель Дханни, Объединенные Арабские Эмираты, 4 февраля 1991 года и в тот же день сделало остановку на терминале Фата, Объединенные Арабские Эмираты. Оно убыло с терминала 5 февраля 1991 года и, как утверждается, доставило нефть в Южную Африку.

91-013

13. Судно "Уорлд эдмирал" является танкером полной грузоподъемностью 237 311 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - компания "Лайбриан просперити трэнспортс" (Либерия), а владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющая компания - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Это судно убыло с терминала Фата, Объединенные Арабские Эмираты, 25 апреля 1990 года и, согласно утверждениям, доставило нефть в Южную Африку.

91-014

14. Судно "Уорлд амбассадор" является танкером полной грузоподъемностью 237 474 тонны, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - компания "Лайбриан уистерия трэнспортс" (Либерия), а владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющая компания - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Это судно убыло с терминала Фата, Объединенные Арабские Эмираты, 6 марта 1990 года. Согласно утверждениям, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-015

15. Это же судно пришло на терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты, примерно 1 марта 1990 года. Дата его убытия неизвестна, и утверждается, что это судно доставило нефть в Южную Африку. Оно сделало остановку в неизвестном порту и, как утверждается, прежде чем прийти 30 июля 1990 года в Рас-Танмуру, Саудовская Аравия, доставило нефть в Южную Африку.

91-016

16. Это же судно вышло из Джебель-Дханни, Объединенные Арабские Эмираты, 9 сентября 1990 года и зашло на терминал Фата 10 сентября 1990 года. Оно убыло 16 сентября 1990 года и, согласно утверждениям, прежде чем прийти 2 ноября 1990 года на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-017

17. Судно "Уорлд Бермуда" является танкером полной грузоподъемностью 271 580 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Пенгранди" через "Уорлд-уайд эйдженси лтд." (Гонконг), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Судно вышло из бухты Зейт, Египет, 13 января 1990 года и зашло в Рас-Шухейр, Египет, в тот же день. 15 января 1990 года оно вышло из Рас-Шухейра и, согласно утверждениям, прежде чем прийти в неизвестный порт в Персидском заливе приблизительно 15 февраля 1990 года, доставило нефть в Южную Африку. Владелец груза была компания "Африкэн Миддл Ист петролеум" (Швейцария).

91-018

18. Судно "Уорлд Бразилиа" является танкером полной грузоподъемностью 283 761 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - "Истомо" через "Уорлд-уайд эйдженси лтд." (Гонконг), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Судно вышло из Сент-Эстатиус, Нидерландские Антильские острова, 21 сентября 1990 года и зашло в неизвестный порт, дата остановки неизвестна. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на якорную стоянку Эль-Фуджайра, Персидский залив, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-019

19. Это же судно вышло из Джебель-Дханна, Объединенные Арабские Эмираты, 12 января 1991 года и сделало остановку у терминала Фата, Объединенные Арабские Эмираты, 13 января 1991 года. Оно убыло с терминала 14 января 1991 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Джебель-Дханну, Объединенные Арабские Эмираты, 12 февраля 1991 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-020

20. Это же судно вышло из Джебель-Дханна, Объединенные Арабские Эмираты, 13 февраля 1991 года и зашло на терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты, 16 февраля 1991 года. Оно убыло с терминала 17 февраля 1991 года и, согласно утверждениям, доставило нефть в Южную Африку.

91-021

21. Судно "Уорлд чэмпион" является танкером полной грузоподъемностью 273 117 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - компания "Некомарк" через "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Оно вышло из Джебель-Дханна, Объединенные Арабские Эмираты, 30 января 1990 года и в тот же день зашло на остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты. Оно отошло от острова 1 февраля 1990 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, 26 марта 1990 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-022

22. Это же судно прошло через Суэц, Египет, 15 августа 1990 года и зашло в Ямбу, Саудовская Аравия, дата захода неизвестна. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Рас-Таннуру, Саудовская Аравия, 27 сентября 1990 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-023

23. Это же судно пришло в Рас-Таннуру, Саудовская Аравия, 4 ноября 1990 года и убыло 7 ноября 1990 года. Согласно утверждениям, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-024

24. Судно "Уорлд хармони" является танкером полной грузоподъемностью 259 596 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Кэнвуд ко. СА" (Панама), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющая компания - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Оно вышло из Рас-Шухейра, Египет, 29 января 1991 года и зашло на терминал в бухте Зейт, Египет, 29 января 1991 года. Оно убыло с терминала 31 января 1991 года и прошло через Суэц, Египет, 1 февраля 1991 года. Согласно утверждениям, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-025

25. Судно "Уорлд хитати зосен" является танкером полной грузоподъемностью 268 904 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Самеон" через "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Оно вышло из неизвестного порта в Персидском заливе приблизительно 1 июня 1990 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на якорную стоянку Эль-Фуджайра 21 июля 1990 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-026

26. Это же судно убыло с якорной стоянки Эль-Фуджайра 22 июля 1990 года. Оно сделало остановку на острове Харк, Исламская Республика Иран, дата остановки неизвестна. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на терминал Джуайма 25 августа 1990 года, оно доставило нефть в Южную Африку. [Примечание: 29 августа 1991 года Постоянное представительство Исламской Республики Иран представило информацию, относящуюся к этому случаю. Информация рассматривается Межправительственной группой.]

91-027

27. Судно "Уорлд прелюд" является танкером полной грузоподъемностью 265 243 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Кlover компани С.А." (Панама), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Судно вышло из Сингапура 24 ноября 1990 года и зашло в

неизвестный порт в Персидском заливе приблизительно 1 декабря 1990 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, 1 февраля 1991 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-028

28. Судно "Уорлд прогресс" является танкером полной грузоподъемностью 237 285 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - "Либериян бегония транспортс" (Либерия), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно вышло из Сингапура 7 октября 1990 года и зашло в неизвестный порт в Персидском заливе в октябре 1990 года. Согласно утверждениям, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-029

29. Судно "Уорлд ренаун" является танкером полной грузоподъемностью 262 267 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Конисс" через "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей фирмой является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Оно прошло через Суэц, Египет, 28 февраля 1990 года и зашло в неизвестный порт в Персидском заливе в марте 1990 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на остров Харк, Исламская Республика Иран, дата прибытия неизвестна, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-030

30. Это же судно пришло в Сингапур 27 апреля 1990 года и вышло из него 3 мая 1990 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты, 2 июля 1990 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-031

31. "Хег фэйвор" является комбинированным судном полной грузоподъемностью 82 460 тонн, зарегистрированным под флагом Багамских Островов. Его владельцем и управляющей компанией является компания "Льеф Хёг энд ко. А/С" (Норвегия). Оно вышло из Амстердама, Нидерланды, 16 августа 1990 года. Согласно утверждениям, оно доставило нефть в Южную Африку, после чего прибыло в Антверпен, Бельгия, 8 октября 1990 года. Груз принадлежал компании "Марк Рич" (Швейцария).

91-032

32. Судно "Брали" является танкером полной грузоподъемностью 48 581 тонна, зарегистрированным под флагом Норвегии (международный регистр). Его владелец - компания "К/С А/С Билл Брали" (Норвегия), владелец-бенефициарий - компания "Л. Гилль-Йоханнсен А/С" (Норвегия). Управляющей компанией является "А/С Балкхэндлинг" (Норвегия). Судно вышло из Амстердама, Нидерланды, 19 июля 1990 года и прошло через Дуврский пролив, Соединенное Королевство, 19 июля

1990 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Ла-Плату, Аргентина, 27 августа 1990 года, оно доставило нефть в Южную Африку. Груз принадлежал компании "Марк Рич" (Швейцария).

91-033

33. Судно "Санкт-Николай" является танкером полной грузоподъемностью 45 574 тонны, зарегистрированным под флагом Германии. Его владельцем и управляющей компанией является компания "Гамбург-Зудам", Дампфшифф (Германия). Оно вышло из Амстердама, Нидерланды, 6 августа 1990 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Абиджан, Кот-д'Ивуар, 10 сентября 1990 года, оно доставило нефть в Южную Африку. Владелец груза являлась компания "Виталь энд Интер-Медитерейниэн" (Нидерланды, Швейцария, Соединенное Королевство).

91-034

34. Судно "Бриттани" является танкером полной грузоподъемностью 233 348 тонн, зарегистрированным под флагом Панама. Его владельцем является компания "Пайн шиппинг ко. СА" (Панама), а компанией-бенефициарием - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси лтд." (Гонконг). Оно пришло в Рас-Таннуру, Саудовская Аравия, 2 июля 1989 года и убыло 4 июля 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, 7 октября 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-035

35. Судно "Кэптин Г.П. Ливанос" является танкером полной грузоподъемностью 255 545 тонн, зарегистрированным под флагом Греции. Его владелец - "Элькапитэн инк." (Либерия), владелец-бенефициарий - компания "Г.П. Ливанос/Каррас груп" (Соединенное Королевство, Греция). Управляющей компанией является "Серес хелленик шиппинг энтерпрайз" (Греция). Оно пришло на якорную стоянку "Хор-Факкан" 30 января 1989 года, дата убийства со стоянки неизвестна. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, дата прихода неизвестна, оно доставило нефть в Южную Африку. Оно убыло с терминала 7 июня 1989 года.

91-036

36. Судно "Ченки" является танкером полной грузоподъемностью 140 900 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - компания "Ченки навигэйшин лтд." (Либерия), владелец-бенефициарий - "Сиарлэнд шиппинг менеджмент" (Австрия). Управляющей компанией является - "Сиарлэнд шиппинг менеджмент" (Австрия). Оно прошло через Суэц, Египет, и 28 января 1989 года зашло в неизвестный порт в Персидском заливе, дата захода неизвестна. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Рас-Таннуру, Саудовская Аравия, 26 апреля 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-037

37. Судно "Фориуншип Л." является танкером полной грузоподъемностью 264 198 тонн, зарегистрированным под флагом Греции. Его владелец - "Элрегина инк." (Либерия), владелец-бенефициарий - "Г.П. Ливанос/Карас груп" (Соединенное Королевство). Управляющей компанией является "Серес желленик шиппинг интерпрайз" (Греция). Оно убыло от острова Дас, Объединенные Арабские Эмираты, 28 октября 1989 года и зашло на остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты, 29 октября 1989 года. Оно убыло на следующий день. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на терминал Хамрия, Объединенные Арабские Эмираты, 25 января 1990 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-038

38. Судно "Индиана" является танкером полной грузоподъемностью 300 029 тонн, зарегистрированным под флагом Багамских Островов. Его владелец - компания "Индиана транспорт ко." (Либерия), владелец-бенефициарий - компания "Хаджипатерас" через "Пенинсулар" (Греция, Соединенное Королевство). Управляющей компанией является "Дориан (Хеллас) С.А." (Греция). Судно вышло из Джебель-Дханни, Объединенные Арабские Эмираты, 7 февраля 1989 года и в тот же день зашло на остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты. Оно отбыло 9 февраля 1989 года на терминал Фата и убыло с него 12 февраля 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Дубаи, Объединенные Арабские Эмираты, дата прихода неизвестна, оно доставило нефть в Южную Африку. Оно пришло в Бахрейн 7 апреля 1989 года.

91-039

39. Это же судно вышло из Айн-Сухны, Египет, 12 сентября 1989 года. Оно сделало остановку на острове Харк, Исламская Республика Иран, приблизительно 30 сентября 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на остров Харк, Исламская Республика Иран, дата прибытия неизвестна, оно доставило нефть в Южную Африку. Оно прибыло в Эуропорт, Нидерланды, 20 декабря 1989 года. [Примечание: 29 августа 1991 года Постоянное представительство Исламской Республики Иран представило информацию, относящуюся к этому случаю. Информация рассматривается Межправительственной группой.]

91-040

40. Судно "Уорлд чемпион" является танкером полной грузоподъемностью 273 117 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - компания "Некомарк" через "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг), владелец-бенефициарий - компания "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно убыло с острова Окинава, Япония, 30 октября 1988 года и зашло в неизвестный порт в Персидском заливе примерно 15 ноября 1988 года. Согласно утверждениям, прежде чем прибыть в неизвестный порт в Греции, дата прибытия неизвестна, оно доставило нефть в Южную Африку. 9 февраля 1989 года судно прошло через Суэц, Египет.

91-041

41. Это судно вышло из неизвестного порта приблизительно 30 мая 1989 года. Согласно утверждениям, оно доставило нефть в Южную Африку, после чего прибыло на остров Харк, Исламская Республика Иран, примерно 1 июля 1989 года, а затем - в Айн-Сукну, Египет, 21 июля 1989 года.

91-042

42. Это же судно проследовало через Суэц, Египет, 25 октября 1989 года. Оно прибыло в неизвестный порт в Персидском заливе в ноябре 1989 года. Согласно утверждениям, оно доставило нефть в Южную Африку, после чего прибыло в Джебель-Дханну, Объединенные Арабские Эмираты, 29 января 1990 года.

91-043

43. Судно "Уорлд эминенс" является танкером полной грузоподъемностью 261 729 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - компания "Либериян тайтэн транспортс, инк." (Либерия), а владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Управляющая компания - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно вышло из Сингапура 21 июня 1989 года и пришло в Мину-эль-Фахаль, Оман, примерно 1 июля 1989 года. Согласно утверждениям, оно доставило нефть в Южную Африку, прежде чем прийти в Джебель-Дханну, Объединенные Арабские Эмираты, 14 августа 1989 года.

91-044

44. Судно "Айас" является танкером полной грузоподъемностью 259 442 тонны, зарегистрированным под флагом Кипра. Его владельцем является компания "Аноле марин ко., лтд." (Кипр), а владельцем-бенефициарием - неизвестная компания через "Плеядес шиппинг эйджентс" (Греция). Управляющей компанией является "Пегасус оушен сервисиз, лтд." (Соединенное Королевство). Судно вышло из Сингапура 16 декабря 1988 года. Согласно утверждениям, оно доставило нефть в Южную Африку, прежде чем прийти на якорную стоянку Эль-Фуджайра 30 марта 1989 года.

91-045

45. Это же судно вышло из Пулау-Буком, Сингапур, 24 октября 1989 года и зашло в неизвестный порт в Персидском заливе примерно 1 ноября 1989 года. Согласно утверждениям, оно доставило нефть в Южную Африку, прежде чем прийти в Мина-эль-Ахмади, Кувейт, дата прибытия неизвестна, и пройти через Порт-Саид, Египет, 15 декабря 1989 года.

91-046

46. Это же судно вышло из Айн-Сухны, Египет, 25 июня 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Дубай, Объединенные Арабские Эмираты, 1 октября 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-047

47. Судно "Аурора бореалис" является танкером полной грузоподъемностью 237 156 тонн, зарегистрированным под флагом Греции. Его владельцем является компания "Аурора бореалис мэритайм" (Либерия), а владельцем-бенефициарием - "Эмбирикос шиппинг" (Греция, Соединенное Королевство). Управляющая компания - "Буэнамар компания навьера С.А." (Греция). Оно вышло из Джебель-Джанны, Объединенные Арабские Эмираты, 4 сентября 1989 года и зашло на остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты, 5 сентября 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты, 18 октября 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-048

48. Это же судно вышло из Пулау-Буком, Сингапур, 6 ноября 1989 года и зашло в неизвестный порт в Персидском заливе примерно 30 ноября 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Джебель-Джанну, Объединенные Арабские Эмираты, 28 декабря 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-049

49. Судно "Аксон" является танкером полной грузоподъемностью 219 287 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владельцем является компания "Брукстрим шиппинг, инк." (Либерия), а владельцем-бенефициарием - неизвестная компания через "Плеядес шиппинг" (Греция). Управляющей компанией является "Пегасус оушен сервисиз, лтд." (Соединенное Королевство). Оно вышло из Джебель-Джанны, Объединенные Арабские Эмираты, 4 июня 1989 года. Судно зашло на остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты, 5 июня 1989 года и убыло с него на следующий день. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на остров Харк, Исламская Республика Иран, дата прибытия неизвестна, а затем в Сингапур 4 августа 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-050

50. "Легро II" является комбинированным судном полной грузоподъемностью 158 644 тонны, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - "Конга шиппинг ко." (Гибралтар), а владелец-бенефициарий - компания "Инвест 2000 А/С" (Норвегия). Управляющей компанией является "П.Д. Грам энд ко." (Норвегия). Судно вышло из Джебель-Али, Объединенные Арабские Эмираты, 19 февраля 1989 года. Оно зашло в неизвестный порт, а затем пришло на якорную стоянку Эль-Фуджайра 4 апреля 1989 года. Оно убыло в тот же день. Согласно утверждениям, прежде чем оно прошло через Стамбул, Турция, 20 мая 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-051

51. "3 Мадж" является комбинированным судном полной грузоподъемностью 59 930 тонн, зарегистрированным под флагом Мальты. Его владелец - "Самп шиппинг ко., лтд." (Мальта). Его владельцем-бенефициарием и управляющей компанией является "Скорпио шип мэнэджмент С.А.М." (Монако). Оно вышло из Триеста, Италия, 7 марта 1989 года и зашло в Пирей, Греция, дата остановки неизвестна. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Специю, Италия, 9 мая 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-052

52. Судно "Анакс" является танкером полной грузоподъемностью 259 449 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владельцем является компания "Трежер шиппинг", а владельцем-бенефициарием - неизвестная компания через "Плеядес эйджентс" (Греция). Управляющей компанией является "Пегасус оушен сервисиз, лтд." (Соединенное Королевство). Судно вышло из Сингапура 25 июля 1989 года и сделало ряд заходов в неизвестные порты Красного моря и Персидского залива. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Джибель-Джанну, Объединенные Арабские Эмираты, 16 октября 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-053

53. Судно "Грац" является танкером полной грузоподъемностью 233 335 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владельцем является компания "Эмплсон" через "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд.", а владельцем-бенефициарием - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющая компания - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно вышло из Батангаса, Филиппины, 18 сентября 1989 года и зашло в неизвестный порт в Персидском заливе, дата остановки неизвестна. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на Синт-Эстатиус, Нидерландские Антильские острова, 18 декабря 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-054

54. Судно "Фарошип Л." является танкером полной грузоподъемностью 268 951 тонна, который зарегистрирован под флагом Греции. Его владелец - "Эльфиликон" через "Серес желленик шиппинг энтерпрайз, лтд." (Греция), владелец-бенефициарий - "Г.П. Ливанос/Каррас груп" (Соединенное Королевство, Греция), а управляющая компания - "Серес желленик шиппинг энтерпрайз" (Греция). Судно пришло на якорную стоянку Хор-Факкан 12 февраля 1989 года, дата его убытия неизвестна. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты, 21 июня 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-055

55. Судно "Форчуншип Л." является танкером полной грузоподъемностью 264 198 тонн, зарегистрированным под флагом Греции. Его владелец - компания "Элреги инк." (Либерия), а владелец-бенефициарий - "Г.П. Ливанос/Каррас груп" (Соединенное Королевство). Управляющая компания - "Серес желленик шиппинг энтерпрайз" (Греция). Судно убыло с якорной стоянки Хор-Факкан 25 января 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на остров Эз-Зарку, Объединенные Арабские Эмираты, 15 июня 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-056

56. Судно "Иллинойс" является танкером полной грузоподъемностью 290 767 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - "Иллинойс танкер ко." (Либерия), а владелец-бенефициарий - компания "Хаджипатерас" через

"Пенинсулар" (Греция, Соединенное Королевство). Управляющая компания - "Дориан (Хеллас) С.А." (Греция). Судно вышло из Бахрейна 19 апреля 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на остров Харк, Исламская Республика Иран, 2 сентября 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку. [Примечание: 10 июля 1991 года Представительство Бахрейна представило Межправительственной группе информацию, касающуюся этого случая. Информация рассматривается Группой.]

91-057

57. Судно "Пэтриотик" является танкером полной грузоподъемностью 253 998 тонн, который зарегистрирован под флагом Греции. Его владелец - "Мунсет шиппинг ко., С.А." (Панама), владелец-бенефициарий - "С.М. Лемос" (Соединенное Королевство, Греция). Управляющая компания - "Нереус шиппинг С.А." (Греция). Судно убыло с терминала Джуайма, Саудовская Аравия, 3 декабря 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в порт Мина-эль-Ахмади, Кувейт, дата прибытия неизвестна, оно доставило нефть в Южную Африку. Судно пришло в порт Мина-эль-Фахаль, Оман, 17 января 1990 года.

91-058

58. Судно "Уорлд Бермуда" является танкером полной грузоподъемностью 271 580 тонн, который зарегистрирован под флагом Панамы. Его владелец - компания "Пенгранди" через "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг), а владельцем-бенефициарием является "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющая компания - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно прошло через Суэц, Египет, 1 января 1989 года и сделало остановку в неизвестном порту в Персидском заливе в январе 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Мину-эль-Ахмади, Кувейт, дата прибытия неизвестна, оно доставило нефть в Южную Африку. Судно пришло на остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты, 13 февраля 1989 года.

91-059

59. Судно "Уорлд эминенс" является танкером полной грузоподъемностью 261 729 тонн, который зарегистрирован под флагом Либерии. Его владельцем является компания "Либериян тайтен трэнспортс, инк." (Либерия), а владельцем-бенефициарием - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющая компания - "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно убыло с якорной стоянки Эль-Фуджайра 7 февраля 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, 27 марта 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-060

60. Судно "Уорлд хармони" является танкером полной грузоподъемностью 259 596 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Кенвуд ко. С.А." (Панама), владелец-бенефициарий - компания "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-Уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно вышло из Сингапура 27 июня 1989 года и зашло в неизвестный порт в Персидском заливе, дата прибытия неизвестна. Согласно утверждениям, прежде чем прийти на терминал Джуайма, Саудовская Аравия, 26 сентября 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-061

61. Это же судно пришло на якорную стоянку Эль-Фуджайра, дата неизвестна, и убыло с нее 22 ноября 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в неизвестный порт в Персидском заливе, 31 декабря 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-062

62. Судно "Уорлд прелюд" является танкером полной грузоподъемностью 265 243 тонны, зарегистрированным под флагом Панама. Его владелец - "Кловер компании С.А." (Панама), а владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно вышло из Сингапура 28 марта 1989 года и зашло в Мину-эль-Фахаль, Оман, примерно 1 апреля 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Рас-Таннура, Саудовская Аравия, 8 мая 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-063

63. Судно "Уорлд ренаун" является танкером полной грузоподъемностью 262 267 тонн, который зарегистрирован под флагом Панама. Его владелец - компания "Кониз" через "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси" (Гонконг), владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей фирмой является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно вышло из Рас-Таннура, Саудовская Аравия, 19 мая 1989 года. Согласно утверждениям, прежде чем прийти в Джебель-Дханну, Объединенные Арабские Эмираты, 1 июля 1989 года, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-064

64. Судно "Аспра" является танкером полной грузоподъемностью 253 953 тонны, зарегистрированным под флагом Италии. Его владелец - компания "Коммиссионария Джен. италиана" (Италия), управляющая компания - "Навигационе альта Италия Спа" (Италия). Оно вышло из Сингапура 22 августа 1988 года и совершило заход в неизвестный порт в Персидском заливе примерно 1 сентября 1988 года. Согласно утверждениям, до прибытия 5 октября 1988 года на остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-299

65. Это же судно вышло из неизвестного порта в Персидском заливе 27 сентября 1990 года. Согласно утверждениям, до прибытия 16 ноября 1990 года на якорную стоянку Эль-Фуджайры оно доставило нефть в Южную Африку.

91-300

66. Судно "Уорлд хармони" является танкером полной грузоподъемностью 259 596 тонн, зарегистрированным под флагом Панама. Его владелец - компания "Кэнвуд ко. С.А." (Панама), а владелец-бенефициарий - "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Судно покинуло Рас-Шухейр, Египет, 29 января 1991 года и в

этот же день совершило заход на терминал в бухте Зейт, Египет. Судно покинуло Рас-Шухейр 31 января 1991 года и проследовало через Суэц, Египет, 1 февраля 1991 года. Согласно утверждениям, до прибытия 5 марта 1991 года в Рас-Тануру, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку. Владелец груза была компания "Галф оф Суэц петролеум компани/Суэц ойл компани" (Египет).

91-301

67. Судно "Грац" является танкером полной грузоподъемностью 233 335 тонн, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Амплесон", через "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг), а владелец-бенефициарий - компания "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Оно прибыло на терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты, 14 марта 1991 года и убыло с него 15 марта 1991 года. Согласно утверждениям, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-302

68. Судно "Уорлд Бразилиа" является танкером полной грузоподъемностью 265 243 тонны, зарегистрированным под флагом Панамы. Его владелец - компания "Кловер компани С.А." (Панама), а владелец-бенефициарий - компания "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Оно покинуло Рас-Шухейр, Египет, 22 февраля 1991 года. Согласно утверждениям, до прибытия 27 марта 1991 года в Рас-Танура, Саудовская Аравия, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-303

69. Это же судно покинуло Джебель-Дханну, Объединенные Арабские Эмираты, 30 марта 1991 года и совершило в тот же день заход на остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты. Оно убыло 31 марта 1991 года и, согласно утверждениям, доставило нефть в Южную Африку.

91-304

70. Судно "Уорлд саммит" является танкером полной грузоподъемностью 260 064 тонны, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - компания "Либериян серенити транспортс" (Либерия), а владелец-бенефициарий - компания "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Оно убыло с терминала Фата, Объединенные Арабские Эмираты, 10 марта 1989 года. Согласно утверждениям, до прибытия 15 апреля 1989 года в неизвестный порт в Персидском заливе оно доставило нефть в Южную Африку.

91-305

71. Судно "Анакс" является танкером полной грузоподъемностью 259 449 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - компания "Трежер шиппинг", а владелец-бенефициарий - неизвестная компания через компанию "Плеядес эйджентс" (Греция). Управляющей компанией является "Пегасус оушн сервисиз, лтд." (Соединенное Королевство). Оно прибыло на терминал Фата,

Объединенные Арабские Эмираты, 22 марта 1989 года и убыло с него 23 марта 1989 года. Согласно утверждениям, до прибытия 26 апреля 1989 года на якорную стоянку Эль-Фуджайры оно доставило нефть в Южную Африку.

91-306

72. Судно "Кали" является танкером полной грузоподъемностью 236 425 тонн, зарегистрированным под флагом Либерии. Его владелец - компания "Денеттон ко., лтд." (Либерия), а владелец-бенефициарий - компания "Уорлд-уайд шиппинг груп" (Гонконг). Управляющей компанией является "Уорлд-уайд шиппинг эйдженси, лтд." (Гонконг). Оно покинуло Джебель-Дханну, Объединенные Арабские Эмираты, 4 мая 1989 года и совершило заход на остров Эз-Зарку 5 мая 1989 года. Согласно утверждениям, до прибытия 11 июня 1989 года на терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-307

73. Судно "Пасификос" является танкером полной грузоподъемностью 246 050 тонн, зарегистрированным под флагом Кипра. Его владелец - компания "Гиббон шиппинг лтд." (Кипр), а владелец-бенефициарий - компания "Кулукундис груп" (Соединенное Королевство). Управляющей компанией является "Сайпан стимшип корп/Кассос маритайм" (Греция). Оно покинуло остров Эз-Зарка, Объединенные Арабские Эмираты, 16 февраля 1990 года. Оно прибыло в Мина-эль-Фахль, Оман, 28 февраля 1990 года и отбыло оттуда 1 марта 1990 года. Согласно утверждениям, до прихода в неизвестный порт (дата не установлена), оно доставило нефть в Южную Африку.

91-308

74. Судно "Аурора бореалис" является танкером полной грузоподъемностью 237 156 тонн, зарегистрированным под флагом Греции. Его владелец - компания "Аурора бореалис маритайм" (Либерия), а владелец-бенефициарий - компания "Эмбирикос шиппинг" (Греция/Соединенное Королевство). Управляющей компанией является "Буэнамар компания навиера С.А." (Греция). Оно прибыло в Джебель-Дханну, Объединенные Арабские Эмираты, 24 марта 1990 года и отбыло на следующий день. Согласно утверждениям, до прибытия в неизвестный порт (дата которого неизвестна), оно доставило нефть в Южную Африку.

91-309

75. Судно "Аурора астралис", которое в настоящее время называется "Крисси", является танкером полной грузоподъемностью 227 440 тонн, зарегистрированным под флагом Греции. Его владелец-бенефициарий - компания "Эмбирикос шиппинг" (Соединенное Королевство). Управляющей компанией является "Буэнамар компания навиера С.А." (Греция). Оно прибыло на терминал Фата 29 июня 1990 года и убыло на следующий день. Согласно утверждениям, до прибытия 28 июля 1990 года на терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты, оно доставило нефть в Южную Африку.

91-310

76. Судно "Аурора бореалис" является танкером полной грузоподъемностью 237 156 тонн, зарегистрированным под флагом Греции. Его владелец - компания "Аурора бореалис маритайм" (Либерия), а владелец-бенефициарий - компания

"Эмбиркос шиппинг" (Греция, Соединенное Королевство). Управляющей компанией является "Буэнамар компания навиера С.А." (Греция). Оно прибыло на терминал Фата 27 августа 1990 года и убыло 28 августа 1990 года. Согласно утверждениям, до прибытия в неизвестный порт (дата которого неизвестна), оно доставило нефть в Южную Африку.

91-311

77. Это же судно покинуло терминал Фата, Объединенные Арабские Эмираты, 9 февраля 1991 года и совершило заход на остров Харк, Исламская Республика Иран, 10 января 1991 года. Согласно утверждениям, до прибытия 7 февраля 1991 года на якорную стоянку Эль-Фуджайры оно доставило нефть в Южную Африку.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Обзор невыясненных заходов танкеров в южноафриканские порты, сообщения о которых поступили в 1990 году

Перечисление судов в настоящем приложении никоим образом не подразумевает возложения ответственности на отдельные соответствующие государства или компании, находящиеся под их юрисдикцией, или вынесения суждения в отношении их. Межправительственная группа все еще проверяет полученную информацию, и она по-прежнему нуждается в сотрудничестве со стороны правительств.

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
90-091	"Мэджик скай"	Либерия	Рио-Гранде, Бразилия	Кейптаун	до 24 декабря 1989 года
90-095	"Эль-Омар"	неизвестна	Джидда, Саудовская Аравия	Кейптаун	23 сентября 1989 года
90-096	"Космас А"	Мальта	Рио-Гранде, Бразилия	Дурбан	28 октября 1989 года
90-097	"Синга вильмона" <u>c/</u>	Багамские Острова	Маврикий, Маврикий	Дурбан	5 ноября 1989 года
90-098	"Лукор манор"	Либерия	Святая Елена, остров Святой Елены	Дурбан	20 октября 1989 года
90-100	"Бунга сепанг"	Малайзия	Рио-Гранде, Бразилия	Кейптаун	после 5 сентября 1989 года
90-101	"Мэджик меркури"	Либерия	Баия Бланка, Аргентина	Дурбан	4 сентября 1989 года
90-103	"Мэджик меркури"	Либерия	Баия Бланка, Аргентина	Дурбан	19 февраля 1989 года
90-104	"Кира"	Панама	Барселона, Испания	Дурбан	9 января 1990 года
90-105	"Кира"	Панама	Роттердам, Нидерланды	Дурбан	19 ноября 1989 года
90-106	"Кира"	Панама	Мапуту, Мозамбик	Дурбан	27 июня 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ III (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
90-107	"Кира"	Панама	Тенерифе, Испания	Дурбан	13 апреля 1989 года
90-108	"Кира"	Панама	Дакар, Сенегал	Ричардс-Бей	до 25 января 1989 года
90-109	"Чемпионвен- чур Л" с/	Либерия	Маврикий, Маврикий	Дурбан	20 апреля 1989 года
90-110	"Нанд вишну"	Багамские Острова	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	29 августа 1989 года
90-111	"Нанд вишну"	Багамские Острова	Коломбо, Шри-Ланка	Дурбан	после 28 июня 1989 года
90-114	"Столт экселенс"	Либерия	Хьюстон, США	Дурбан	30 сентября 1989 года
90-116	"Столт фолкэн"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	7 октября 1989 года
90-117	"Столт фолкэн"	Либерия	Пазир Гуданг, Малайзия	Дурбан	21 августа 1989 года
90-118	"Столт фолкэн"	Либерия	Эль-Джубайль, Саудовская Аравия	Дурбан	9 мая 1989 года
90-119	"Столт оспрей"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	23 января 1989 года
90-120	"Столт хок"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	7 августа 1989 года
90-121	"Столт хок"	Либерия	Момбаса, Кения	Дурбан	22 июня 1989 года
90-122	"Столт херон"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	после 9 ноября 1989 года
90-123	"Столт кондор"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Дурбан	после 13 декабря 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ III (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода а/	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт б/
90-124	"Столт кондор"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	15 июня 1989 года
90-125	"Столт игл"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	после 16 декабря 1989 года
90-126	"Столт игл"	Либерия	Эль-Джубайль, Саудовская Аравия	Дурбан	27 октября 1989 года
90-127	"Столт игл"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	21 августа 1989 года
90-128	"Столт игл"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	3 апреля 1989 года
90-129	"Кем пайэниер"	Панама	Рио-Гранде, Бразилия	Кейптаун	после 24 августа 1989 года
90-133	"Хассель"	Панама	Мапуту, Мозамбик	Дурбан	18 ноября 1989 года
90-134	"Хегг"	Панама	Роттердам, Нидерланды	Кейптаун	после 25 марта 1989 года
90-141	"Норданжер"/ "Боу-Селен"	Норвегия	Тексас-Сити, США	Дурбан	5 января 1989 года
90-151	"Столт прайд"	Либерия	Тексас-Сити, США	Дурбан	13 марта 1989 года
90-152	"Столт интегрити"	Либерия	Тексас-Сити, США	Дурбан	28 июня 1989 года
90-153	"Столт спирт"	Либерия	Хьюстон, США	Кейптаун	до 19 августа 1989 года
90-154	"Столт спирт"	Либерия	Новый Орлеан, США	Дурбан	20 апреля 1989 года
90-155	"Столт лоялти"	Либерия	Тексас-Сити, США	Кейптаун	до 26 января

ПРИЛОЖЕНИЕ III (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода а/	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт б/
90-161	"Афениан олимпикс"	Кипр	Арату, Бразилия	Дурбан	18 октября 1989 года
90-162	"Афениан ксенофон"	Кипр	Рио-де-Жанейро, Бразилия	Дурбан	11 августа 1989 года
90-168	"Столт экспортер"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	16 января 1989 года
90-171	"Аустангер"	Норвегия	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	23 апреля 1989 года
90-173	"Столт Луиза Пандо"	Испания	Арату, Бразилия	Дурбан	4 марта 1989 года
90-175	"Ботани трубадур"	Панама	Бейра, Мозамбик	Дурбан	7 июня 1989 года
90-177	"Иран Бахонар" д/	Иран, Исламская Республика	Момбаса, Кения	Дурбан	26 марта 1989 года
90-183	"Аурум"	Швеция	Роттердам, Нидерланды	Дурбан	30 августа 1989 года
90-184	"Йо сайпресс"	Нидерланды	Лас-Пальмас, Испания	Кейптаун	до 9 января 1989 года
90-185	"Йо сайпресс"	Нидерланды	Тенерифе, Испания	Кейптаун	до 27 октября 1989 года
90-186	"Йо сайпресс"	Нидерланды	Момбаса, Кения	Дурбан	30 января 1989 года
90-191	"Роксан"	Багамские Острова	Момбаса, Кения	Дурбан	29 ноября 1989 года
90-192	"Роксан"	Багамские Острова	Рио-де-Жанейро, Бразилия	Кейптаун	до 15 сентября 1989 года
90-193	"Меркантил Парати"	Бразилия	Рио-Гранде, Бразилия	Кейптаун	до 5 декабря 1989 года
90-194	"Меркантил Парати"	Бразилия	Байя-Бланка, Аргентина	Дурбан	1 мая 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ III (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
90-196	"Бетула"	Норвегия	Роттердам, Нидерланды	Ричардс-Бей	после 3 февраля 1989 года
90-197	"Гого Чемсун" <u>d/</u>	Панама	Бандар Хомейни, Ислам- ская Республика Иран	Ричардс-Бей	24 августа 1989 года
90-198	"Индио"	Германия	Момбаса, Кения	Дурбан	5 февраля 1989 года
90-201	"Глобал Масейо"	Бразилия	Буэнос-Айрес, Аргентина	Кейптаун	до 19 октября 1989 года
90-203	"Глобал Рио"	Бразилия	Некочеа, Аргентина	Кейптаун	до 15 января 1989 года
90-205	"Столт сапфир"	Либерия	Пенанг, Малайзия	Дурбан	19 июня 1989 года
90-206	"Конни"	Либерия	Режуньон, Режуньон	Дурбан	12 октября 1989 года
90-207	"Конни"	Либерия	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	11 мая 1989 года
90-209	"Хлое II"	Панама	Туамасина, Мадагаскар	Дурбан	15 ноября 1989 года
90-210	"Атлантик сиф"	Панама	неизвестный порт, Малайзия	Дурбан	после 29 ноября 1989 года
90-211	"Атлантик сиф"	Панама	Накала, Мозамбик	Дурбан	17 июля 1989 года
90-212	"Тенсун мару"	Япония	Олд-Килпатрик, Соеди- ненное Королевство	Дурбан	28 мая 1989 года
90-213	"Эмсгас"	Германия	Сантус, Бразилия	Дурбан	24 октября 1989 года
90-214	"Теньяку"	Панама		Дурбан	18 мая 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ III (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
90-215	"Теньяку"	Панама	Момбаса, Кения	Дурбан	15 мая 1989 года
90-216	"Ледагас"	Германия	Сантус, Бразилия	Дурбан	3 августа 1989 года
90-217	"Ледагас"	Германия	Сантус, Бразилия	Дурбан	5 января 1989 года
90-219	"Каллуна"	Нидерланды	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Дурбан	6 января 1990 года
90-220	"Каллуна"	Нидерланды	Момбаса, Кения	Дурбан	19 октября 1989 года
90-221	"Каллуна"	Нидерланды	Синиш, Португалия	Дурбан	28 июля 1989 года
90-222	"Каллуна"	Нидерланды	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Ричардс-Бей	после 10 мая 1989 года
90-224	"Голден саншайн"	Панама	Абиджан, Кот-д'Ивуар	Дурбан	13 сентября 1989 года
90-225	"Столт альянс"	Панама	Роттердам, Нидерланды	Дурбан	29 июня 1989 года
90-226	"Грация"	Либерия	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Дурбан	20 декабря 1989 года
90-227	"Грация"	Либерия	Рио-де-Жанейро, Бразилия	Дурбан	6 октября 1989 года
90-228	"Грация"	Либерия	Новый Орлеан, Соединенные Штаты Америки	Дурбан	22 мая 1989 года
90-230	"Столт краун"	Либерия	Ямбу, Саудовская Аравия	Дурбан	26 сентября 1989 года
90-232	"Боз транспортер"	Багамские Острова	Гаосюн, Тайвань (провинция Китая)	Ричардс-Бей	после 25 марта 1989 года
90-233	"Чэмпин" <u>e/</u>	Либерия	Умм-Саид, Катар	Дурбан	24 апреля 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ III (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
90-234	"Пиноук"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 24 сентября 1989 года
90-235	"Пиноук"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 23 июля 1989 года
90-236	"Марксмэн"	Багамские Острова	Эль-Джубайль, Саудовская Аравия	Ричардс-Бей	после 15 ноября 1989 года
90-237	"Оушэн соврин"	Кипр	Гаосюн, Тайвань (провинция Китая)	неизвестен	после 18 июля 1989 года
90-238	"Оушэн соврин"	Кипр	Гаосюн, Тайвань (провинция Китая)	неизвестен	после 7 мая 1989 года
90-239	"Оушэн соврин"	Кипр	Сингапур, Сингапур	неизвестен	после 14 марта 1989 года
90-240	"Оушэн соврин"	Кипр	Сингапур, Сингапур	неизвестен	после 31 декабря 1988 года
90-241	"Уорлд дьюэлити"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 14 апреля 1989 года
90-242	"Уорлд дьюэлити"	Либерия	Эль-Джубайль, Саудовская Аравия	Ричардс-Бей	после 23 февраля 1989 года
90-243	"Уорлд дьюэт"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 12 июля 1989 года
90-245	"Си командер"	Кипр	Тайчжун, Тайвань (провинция Китая)	неизвестен	после 11 января 1989 года
90-246	"Трейд фортитьюд"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	28 апреля 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ III (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
90-250	"Андрос Ариес"	Греция	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 28 августа 1989 года
90-251	"Леди скай"	Кипр	Тубарао, Бразилия	Салданья-Бей	После 8 ноября 1989 года
90-252	"Андрос атлас"	неизвестна	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 8 мая 1989 года
90-253	"Елбе ор"	Либерия	рейд порта Хамптон, США	Ричардс-Бей	после 4 января 1989 года
90-254	"Норман мерчант"	Норвегия	Новый Орлеан, США	Ричардс-Бей	После 26 апреля 1989 года
90-256	"Батис"	Греция	Остров Дас, Объединенные Арабские Эмираты	неизвестен	после 4 декабря 1989 года
90-257	"Батис"	Греция	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 7 сентября 1989 года
90-258	"Кокасус мару"	Япония	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 20 апреля 1989 года
90-259	"Блу лайт"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 18 августа 1989 года
90-260	"Блу лайт"	Либерия	Хамптон-Роудз, США	Ричардс-Бей	после 2 июля 1989 года
90-261	"Блу лайт"	Либерия	Эль-Джубайль, Саудовская Аравия	Ричардс-Бей	после 1 апреля 1989 года
90-262	"Уорлд рекавери"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 26 февраля 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ III (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода а/	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт б/
90-263	"Хадсон-бей 1"	Панама	Эль-Джубайль, Саудовская Аравия	Салданья-Бей	после 3 августа 1989 года
90-265	"Амбер"	Панама	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 26 ноября 1988 года
90-266	"Андрос Антарес"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 17 июня 1989 года
90-268	"Элита"	Панама	Умм-Саид, Катар	Ричардс-Бей	после 9 февраля 1989 года
90-269	"Мусаши спирт"	Панама	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 26 марта 1989 года
90-270	"Амазон мару"	Япония	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 23 июля 1989 года
90-275	"Рапана"	Остров Мэн, Соединенное Королевство	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	13 сентября 1989 года
90-276	"Рапана"	Остров Мэн, Соединенное Королевство	Сэвэн Айлэндс, Канада	Салданья-Бей	после 16 июня 1989 года
90-278	"Оушэн монарк"	Кипр	Гаосюн, Тайвань, провинция Китая	Ричардс-Бей	после 9 апреля 1989 года
90-279	"Хидрус"	Италия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 27 августа 1989 года
90-280	"Джарра"	Либерия	Мидзусима, Япония	Салданья-Бей	после 1 сентября 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ III (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
90-281	"Джарра"	Либерия	Гаосюн, Тайвань, провинция Китая	Салданья-Бей	после 29 апреля 1989 года
90-282	"Берге одель"	Норвегия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	3 сентября 1989 года
90-283	"Берге одель"	Норвегия	Коре, Япония	Ричардс-Бей	после 21 апреля 1989 года
90-284	"Берге одель"	Норвегия	Сан-Себастьян, Бразилия	Ричардс-Бей	12 февраля 1987 года
90-285	"Абант"	Турция	Искендерун, Турция	Салданья-Бей	после 21 марта 1989 года
90-286	"Абант"	Турция	Искендерун, Турция	Салданья-Бей	после 12 января 1989 года
90-288	"Капитан Николас"	Багамские Острова	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	14 сентября 1989 года
90-289	"Арапахо"	Гонконг	Мобил, США	Ричардс-Бей	после 12 октября 1989 года
90-290	"Арапахо"	Гонконг	Мобил, США	Ричардс-Бей	после 6 июня 1989 года
90-291	"Торсхавн"	Норвегия	Тубаран, Бразилия	Салданья-Бей	после 10 июля 1989 года
90-292	"Чокто"	Гонконг	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 7 января 1989 года
90-293	"Талассини Ники"	Кипр	Дар-эс-Салам, Объеди- ненная Республика Танзания	Ричардс-Бей	после 23 июня 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ III (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода а/	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт б/
90-294	"Оушен кэрриер"	Кипр	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бэй	после 5 мая 1989 года
90-295	"Оушен командер"	Кипр	Сент-Евстатиус, Нидерландские Антильские Острова	Ричардс-Бэй	после 27 июля 1989 года
90-296	"Оушен командер"	Кипр	Балтимор, США	Ричардс-Бей	после 31 октября 1989 года
90-297	"Мандан"	Гонконг	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 10 марта 1989 года
90-298	"Мандан"	Гонконг	Хамптон-Роудс, США	Ричардс-Бей	после 1 октября 1989 года
90-300	"Яре Роуз"	Норвегия	Мобил, США	Ричардс-Бей	после 27 апреля 1989 года
90-301	"Осло"	Италия	Аугуста, Италия	Ричардс-Бей	после 19 ноября 1989 года
90-302	"Осло"	Италия	Фос, Франция	Ричардс-Бей	после 30 августа 1989 года
90-303	"Осло"	Италия	Аугуста, Италия	Ричардс-Бей	после 2 июля 1989 года
90-304	"Осло"	Италия	Аугуста, Италия	Ричардс-Бей	после 27 апреля 1989 года
90-305	"Осло"	Италия	Специя, Италия	Ричардс-Бей	после 16 февраля 1989 года
90-306	"Оушен пайэниер"	Кипр	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 17 июня 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ III (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>а/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>б/</u>
90-307	"Оушэн пайэниер"	Кипр	рейд порта Хамптон, США	неизвестен	после 21 февраля 1989 года
90-308	"Райн Ор"	Панама	Кисарадзу, Япония	Салданья-Бей	после 16 мая 1989 года
90-309	"Берге Атен"	Норвегия	Вильянуэва, Филиппины	Салданья-Бей	после 18 января 1989 года
90-311	"Яре Пёрл"	Норвегия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 24 мая 1989 года
90-312	"Элло"	Либерия	якорная стоянка Эль- Фуджайра, Объединенные Арабские Эмираты	Ричардс-Бей	после 21 сентября 1989 года
90-316	"Хёг Фаунтейн"	Багамские Острова	Амстердам, Нидерланды	Ричардс-Бей	до 9 октября 1989 года
90-317	"Обо хок"	Норвегия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 3 марта 1989 года
90-320	"Оско Сесилия"	Либерия	Таррагона, Испания	Ричардс-Бей	после 13 мая 1988 года
90-321	"Оско Сесилия"	Либерия	Тис, Соединенное Королевство	Ричардс-Бей	после 21 марта 1988 года
90-322	"Кристина Коб"	Панама	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	16 марта 1989 года
90-324	"Йомас"	Норвегия	Роттердам, Нидерланды	Дурбан	10 сентября 1989 года
90-326	"Бетула"	Норвегия	Абиджан, Кот-д'Ивуар	Ричардс-Бей	после 27 апреля 1989 года

ПРИЛОЖЕНИЕ III (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
90-327	"Мэриголд"	Панама	Апапа/Лагос, Нигерия	Дурбан	10 мая 1989 года
90-328	"Столт серф"	Либерия	Рио-де-Жанейро, Бразилия	Дурбан	23 февраля 1989 года
90-329	"Норгас вояджер"	Норвегия	Хьюстон, США	Ричардс-Бей	после 17 февраля 1989 года
90-330	"Танктрейдер I"	Панама	Абиджан, Кот-д'Ивуар	Дурбан	28 октября 1989 года
90-331	"Танктрейдер I"	Панама	Мапуту, Мозамбик	Дурбан	3 ноября 1989 года

a/ Последний известный порт захода означает последний порт, о заходе в который сообщалось до первого сообщения о нахождении судна в южноафриканском порту, на основании данных источников информации, доступных Межправительственной группе. Включение этой информации не подразумевает того, что любая партия нефти, которая, возможно, была поставлена в Южную Африку, в этих случаях была обязательно загружена в данном порту.

b/ В случаях, когда дата первого захода в южноафриканский порт неизвестна, приводится дата предыдущего захода или последующего захода, в зависимости от того, какой из них был ближе по сроку к этому моменту, и при этом используются предлоги соответственно "после" или "до".

c/ Информация представлена представительством Маврикия. Ожидается получение дополнительной информации от государств флага.

d/ Представительство Ирана представило информацию, которая находится на рассмотрении Группы.

e/ Информация представлена представительством Катара. Ожидается получение дополнительной информации от государств флага.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Обзор невыясненных заходов танкеров в южноафриканские порты, сообщения о которых поступили в 1991 году

Перечисление судов в этом приложении никоим образом не подразумевает возложения ответственности на отдельные соответствующие государства или компании, находящиеся под их юрисдикцией, или вынесения суждения в отношении их. Межправительственная группа все еще проверяет полученную информацию, и она по-прежнему нуждается в сотрудничестве со стороны правительств.

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода а/	Первый южно-африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно-африканский порт б/
91-065	"Амбра хок"	Норвегия	Рас-Таннур, Саудовская Аравия	Салданья-Бей	После 19 июня 1990 года
91-066	"Амбра хантер"	Норвегия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	До 25 июня 1990 года
91-067	"Амбра хантер"	Норвегия	Тубарау, Бразилия	Салданья-Бей	После 21 августа 1990 года
91-068	"Андрос ариес"	Греция	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	После 13 марта 1990 года
91-069	"Арапахо"	Гонконг	Новый Орлеан, Соединенные Штаты Америки	Ричардс-Бей	После 23 марта 1990 года
91-070	"Эрроу комбайнер"	Норвегия	Бриксем, Соединенное Королевство	Салданья-Бей	После 3 марта 1990 года
91-071	"Ацута мару"	Япония	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	После 9 марта 1990 года
91-072	"Ацута мару"	Япония	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	После 26 сентября 1990 года
91-073	"Бакри навигейтор"	Панама	Туамасина, Мадагаскар	Дурбан	22 сентября 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода а/	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт б/
91-074	"Бакри навигейтор"	Панама	Туамасина, Мадагаскар	Дурбан	5 января 1990 года
91-076	"Барбаросса"	Италия	Рио-Гранде, Бразилия	Дурбан	25 января 1990 года
91-077	"Барбаросса"	Италия	Пасир-Гуданг, Малайзия	Дурбан	12 апреля 1990 года
91-078	"Барбаросса"	Италия	Маврикий, Маврикий	Дурбан	6 октября 1990 года
91-079	"Барбаросса"	Италия	Байя-Бланка, Аргентина	Дурбан	18 ноября 1990 года
91-080	"Батис"	Греция	Джибути, Джибути	Салданья-Бей	После 27 февраля 1990 года
91-081	"Берге Одель"	Норвегия	Мобайл, США	Ричардс-Бей	3 мая 1990 года
91-082	"Берге Атен"	Норвегия	Порт-Уалкотт, Австралия	Салданья-Бей	28 декабря 1990 года
91-083	"Бергебонде"	Норвегия	Балтимор, США	Ричардс-Бей	После 28 марта 1990 года
91-084	"Бергебонде"	Норвегия	Хамптон-Роудс, США	Ричардс-Бей	14 января 1991 года
91-085	"Бетула"	Норвегия	Порт-Судан	Неизвестный порт	После 5 февраля 1990 года
91-086	"Бетула"	Норвегия	Туамасина, Мадагаскар	Дурбан	10 мая 1990 года
91-087	"Ботани трайтон"	Панама	Фримантл, Австралия	Дурбан	4 января 1991 года
91-088	"Ботани трубадур"	Панама	Олбани, Австралия	Дурбан	31 марта 1990 года
91-089	"Ботани традишен"	Панама	Фримантл, Австралия	Дурбан	25 мая 1990 года
91-090	"Ботани традишен"	Панама	Буэнос-Айрес, Аргентина	Кейптаун	До 6 августа 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода а/	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт б/
91-091	"Ботани традишен"	Панама	Фримантл, Австралия	Дурбан	18 сентября 1990 года
91-093	"Ботани традишен"	Панама	Фримантл, Австралия	Дурбан	7 января 1991 года
91-094	"Ботани трайнити"	Панама	Аделаида, Австралия	Дурбан	5 марта 1991 года
91-095	"Боу форчун"	Норвегия	Пенанг, Малайзия	Дурбан	13 января 1990 года
91-096	"Боу форчун"	Норвегия	Пенанг, Малайзия	Дурбан	1 июня 1990 года
91-097	"Боу форчун"	Норвегия	Дар-эс-Салам, Объединная Республика Танзания	Дурбан	17 декабря 1990 года
91-098	"Боу сан"	Норвегия	Сингапур, Сингапур	Дурбан	12 апреля 1990 года
91-099	"Боу сан"	Норвегия	Момбаса, Кения	Дурбан	19 августа 1990 года
91-100	"Боу спринг"	Норвегия	Сингапур, Сингапур	Дурбан	8 февраля 1990 года
91-101	"Боу сидер"	Норвегия	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	31 марта 1990 года
91-102	"Боу сидер"	Норвегия	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Дурбан	22 октября 1990 года
91-103	"Боу файтер"	Норвегия	Пенанг, Малайзия	Дурбан	12 мая 1990 года
91-104	"Боу файтер"	Норвегия	Момбаса, Кения	Дурбан	10 сентября 1990 года
91-105	"Боу скай"	Норвегия	Маврикий, Маврикий	Дурбан	11 февраля 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода а/	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт б/
91-106	"Боу скай"	Норвегия	Морхед-Сити, Соединенные Штаты Америки	Дурбан	29 апреля 1990 года
91-107	"Боу стар"	Норвегия	Новый Орлеан, Соединенные Штаты Америки	Дурбан	25 февраля 1990 года
91-108	"Боу стар"	Норвегия	Аль-Джорф-Ласфар, Марокко	Дурбан	1 декабря 1990 года
91-109	"Боу си"	Норвегия	Морхед-Сити Соединенные Штаты Америки	Дурбан	8 августа 1990 года
91-110	"Боу си"	Норвегия	Техас-Сити, Соединенные Штаты Америки	Дурбан	21 января 1990 года
91-112	"Бритиш рейнджер"	Гибралтар	Остров Харк, Иран	Уолфиш-Бей, Намибия	19 февраля 1990 года
91-113	"Бубиян" с/	Кувейт	Кувейт, Кувейт	Кейптаун	1 июля 1990 года
91-114	"Бунга сепанг"	Малайзия	Сан-Франсиску-ду-Сул, Бразилия	Дурбан	21 апреля 1990 года
91-115	"Каллуна"	Нидерланды	Накала, Мозамбик	Дурбан	25 мая 1990 года
91-116	"Каллуна"	Нидерланды	Роттердам, Нидерланды	Дурбан	5 августа 1990 года
91-117	"Каллуна"	Нидерланды	Момбаса, Кения	Кейптаун	После 24 октября 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
91-118	"Чэмпинвенчур Л."	Норвегия	Сантус, Бразилия	Дурбан	16 февраля 1990 года
91-119	"Кембалк клиппер"	Либерия	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	30 октября 1990 года
91-120	"Кембалк клиппер"	Либерия	Маврикий, Маврикий	Дурбан	15 ноября 1990 года
91-121	"Кеми пайонир"	Либерия	Пуэрто-Боливар, Колумбия	Кейптаун	до 2 января 1991 года
91-122	"Шуи" <u>d/</u>	Бразилия	Хьюстон, Соединенные Штаты Америки	Дурбан	4 апреля 1990 года
91-123	"Чело ди Рома" <u>e/</u>	Италия	Кандла, Индия	Кейптаун	после 1 января 1990 года
91-124	"Комби сан"	Норвегия	Момбаса, Кения	Ричардс-Бей	25 декабря 1990 года
91-125	"Конни"	Либерия	Момбаса, Кения	Дурбан	17 ноября 1990 года
91-126	"Корнелиан"	Панама	Зебрюгге, Бельгия	Салданья-Бей	после 6 апреля 1990 года
91-127	"Корнелиан"	Панама	Амстердам, Нидерланды	Салданья-Бей	до 31 октября 1990 года
91-128	"Дебора"	Либерия	Порт-Уолкотт, Австралия	Салданья-Бей	после 15 апреля 1990 года
91-129	"Даймонд"	Норвегия	Момбаса, Кения	Ричардс-Бей	после 18 февраля 1990 года
91-130	"Димини стар"	Панама	Момбаса, Кения	Дурбан	до 3 июля 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
91-131	"Доларес"	Норвегия	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Дурбан	17 декабря 1990 года
91-132	"Э.Б. кэрриер"	Турция	Хамптон-Роудс, Соединенные Штаты Америки	Ричардс-Бей	до 6 ноября 1990 года
91-133	"Эльбе ор"	Либерия	Сет-Иль, Канада	Салданья-Бей	13 апреля 1990 года
91-135	"Эсси Флора"	Норвегия	Фримантл, Австралия	Дурбан	19 января 1990 года
91-136	"Эсси Флора"	Норвегия	Момбаса, Кения	Дурбан	22 июня 1990 года
91-137	"Эсси Флора"	Норвегия	Момбаса, Кения	Дурбан	19 ноября 1990 года
91-138	"Итернити" <u>f/</u>	Сингапур	Силакап, Индонезия	Дурбан	12 февраля 1990 года
91-139	"Эвертон"	Панама	Пуэрто-Кабельо, Венесуэла	Дурбан	16 июля 1990 года
91-140	"Фалкангер" <u>f/</u>	Норвегия	Силакап, Индонезия	Кейптаун	7 февраля 1990 года
91-141	"Фар кэрриер"	Норвегия	Рио-Гранде, Бразилия	Дурбан	29 мая 1990 года
91-142	"Фудзи бравес"	Мьянма	Маврикий, Маврикий	Дурбан	21 июня 1990 года
91-143	"Гарден грин"	Либерия	Вакаяма, Япония	Салданья-Бей	до 19 марта 1990 года
91-144	"Гарден грин"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 3 июля 1990 года
91-145	"Глобал стар"	Греция	Зурпоорт, Нидерланды	Ричардс-Бей	после 30 мая 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода а/	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт в/
91-146	"Глобал линг"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 22 сентября 1990 года
91-151	"Голден юникорн"	Багамские Острова	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	26 мая 1990 года
91-152	"Голден оук"	Панама	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Дурбан	12 января 1990 год ^а
91-153	"Грация"	Либерия	Новый Орлеан, Соединен- ные Штаты Америки	Дурбан	21 октября 1990 год ^а
91-154	"Грипариион"	Кипр	Лас-Пальмас, Испания	Ричардс-Бей	после 5 января 1990 года
91-157	"Хассел"	Панама	Уэльва, Испания	Дурбан	3 февраля 1990 год ^а
91-158	"Хёг фолкон"	Багамские Острова	Амстердам, Нидерланды	Ричардс-Бей	до 10 мая 1990 год ^а
91-159	"Хёг фолкон"	Багамские Острова	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Ричардс-Бей	после 28 ноября 1990 года
91-161	"Хадсон бей"	Панама	Юропорт, Нидерланды	Салданья-Бей	до 25 июня 1990 года
91-162	"Хидрус"	Италия	Имуйден, Нидерланды	Салданья-Бей	30 марта 1990 года
91-163	"Иренес дестини"	Греция	Хамптон-Роудс, Соединенные Штаты Аmericи	Ричардс-Бей	до 1 апреля 1990 года
91-164	"Иренес дестини"	Греция	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 6 мая 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
91-165	"Ивер хок"	Норвегия	Рио-Гранде, Бразилия	Дурбан	3 июня 1990 года
91-166	"Яре роуз"	Норвегия	рейд порта Хамптон, Соединенные Штаты Америки	Ричардс-Бей	после 6 марта 1990 года
91-167	"Йо хегг"	Либерия	остров Святой Елены, остров Святой Елены	Дурбан	8 октября 1990 года
91-168	"Йо лонн"	Нидерланды	Морхед-Сити, Соединенные Штаты Америки	Дурбан	17 февраля 1990 года
91-169	"Йо рован"	Норвегия	Сантус, Бразилия	Дурбан	31 января 1990 года
91-171	"Йо сайпресс"	Нидерланды	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Ричардс-Бей	после 23 марта 1990 года
91-172	"Йо сайпресс"	Нидерланды	остров Святой Елены, остров Святой Елены	Кейптаун	до 1 июля 1990 года
91-173	"Йо сайпресс"	Нидерланды	остров Святой Елены, остров Святой Елены	Дурбан	28 января 1991 года
91-174	"Джубили венчур"	Либерия	Масейо, Бразилия	Дурбан	20 декабря 1990 года
91-175	"Какуко мару"	Япония	Дампьер, Австралия	Кейптаун	6 июня 1990 года
91-176	"Каши"	Кипр	Сингапур, Сингапур	неизвестный порт	после 10 января 1991 года
91-177	"Катерина П."	Либерия	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Дурбан	20 декабря 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
91-178	"Кихо мару"	Япония	Какогава, Япония	Салданья-Бей	до 30 мая 1990 года
91-179	"Кильчем Болтик"	Багамские острова	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Дурбан	8 августа 1990 года
91-181	"Кира"	Панама	Тенерифе, Испания	Дурбан	16 марта 1990 года
91-182	"Кира"	Панама	Гавр, Франция	Дурбан	7 июня 1990 года
91-184	"Кира"	Панама	Уэла, Испания	Дурбан	14 августа 1990 года
91-185	"Кира"	Панама	Рио-де-Жанейро, Бразилия	Дурбан	29 октября 1990 года
91-186	"Линардос"	Мальта	Лас-Пальмас, Испания	Салданья-Бей	после 7 ноября 1990 года
91-187	"Масдийк"	Норвегия	Сингапур, Сингапур	Дурбан	8 января 1991 года
91-188	"Мэджик меркури"	Либерия	Буэнос-Айрес, Аргентина	Кейптаун	до 1 марта 1990 года
91-189	"Мэджик меркури"	Либерия	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	16 апреля 1990 года
91-190	"Мэджик меркури"	Либерия	Сан-Лоренсо, Аргентина	Дурбан	13 июня 1990 года
91-191	"Мэджик скай"	Либерия	Рио-Гранде, Бразилия	Дурбан	11 мая 1990 года
91-192	"Мандан"	Гонконг	Новый Орлеан, Соединен- ные Штаты Америки	Ричардс-Бей	до 23 мая 1990 года
91-193	"Мандан"	Гонконг	Хамптон Роудс, Соединен- ные Штаты Америки	Ричардс-Бей	до 25 октября 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
91-195	"Маригола"	Италия	Тис, Соединенное Королевство	Дурбан	25 мая 1990 года
91-197	"Мэджик леди"	Либерия	Рио-Гранде, Бразилия	Дурбан	23 мая 1990 года
91-198	"Маунт Атос"	Кипр	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 5 апреля 1990 года
91-199	"Маунт Атос"	Кипр	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 14 октября 1990 года
91-200	"НСС Ямана"	Норвегия	Алхесирас, Испания	Дурбан	30 апреля 1990 года
91-201	"НСС Мадина"	Норвегия	Морхед-Сити, Соединен- ные Штаты Америки	Кейптаун	5 апреля 1990 года
91-202	"НСС Мадина"	Норвегия	Тампа, Соединенные Штаты Америки	Дурбан	17 сентября 1990 года
91-203	"НСС Тихама"	Норвегия	Тис, Соединенное Королевство	Дурбан	9 августа 1990 года
91-204	"НСС Гизан"	Норвегия	Пенанг, Малайзия	Дурбан	4 января 1991 года
91-205	"НСС Наджран"	Норвегия	Тенерифе, Испания	Дурбан	9 января 1991 года
91-206	"НСС Баха"	Норвегия	Куантан, Малайзия	Дурбан	21 ноября 1990 года
91-208	"НСС Джоуф"	Норвегия	Момбаса, Кения	Дурбан	12 марта 1990 года
91-209	"НСС Джоуф"	Норвегия	Дар-эс-Салам, Объеди- ненная Республика Танзания	Дурбан	24 июля 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
91-210	"Норгас вояджер"	Норвегия	Тис, Соединенное Королевство	Ричардс-Бей	до 6 июля 1990 года
91-211	"Норгас раннер"	Норвегия	Тернеузен, Нидерланды	Дурбан	9 февраля 1990 года
91-212	"Обо Дениз"	Турция	рейд порта Хамптон, Сое- диненные Штаты Америки	Салданья-Бей	после 15 марта 1990 года
91-213	"Обо Энгин"	Турция	Амстердам, Нидерланды	Салданья-Бей	до 9 августа 1990 года
91-214	"Оушен кампейнер"	Провинция Тайвань	Сингапур, Сингапур	Дурбан	3 сентября 1990 года
91-215	"Оушен кампейнер"	Провинция Тайвань	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 16 декабря 1990 года
91-216	"Оушен кэрриер"	Кипр	Генуя, Италия	Салданья-Бей	после 18 декабря 1990 года
91-217	"Оушен мерчант"	Кипр	Лас-Пальмас, Испания	Салданья-Бей	после 18 декабря 1990 года
91-218	"Оушен сервант"	Либерия	Гихон, Испания	Салданья-Бей	до 28 сентября 1990 года
91-219	"Оушен мандарин"	Провинция Тайвань	Какогава, Япония	Ричардс-Бей	до 17 июня 1990 года
91-220	"Оушен соврин"	Кипр	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 21 февраля 1990 года
91-221	"Оушен соврин"	Кипр	Сингапур, Сингапур	Неизвестный порт	после 12 июля 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
91-222	"Оушен соврин"	Кипр	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 15 октября 1990 года
91-223	"Оул продьюсер" <u>d/</u>	Норвегия	Баликпапан, Индонезия	Дурбан	2 марта 1990 года
91-224	"Пони"	Гонконг	Новый Орлеан, Соеди- ненные Штаты Америки	Ричардс-Бей	после 28 мая 1990 года
91-225	"Петробалк Сильвера"	Норвегия	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	6 июля 1990 года
91-226	"Пинок"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 7 августа 1990 года
91-227	"Пинок"	Либерия	рейд порта Хамптон, Соединенные Штаты Америки	Салданья-Бей	после 24 ноября 1990 года
91-228	"Райн ор"	Панама	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	27 января 1990 года
91-229	"Райн ор"	Панама	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	4 июня 1990 года
91-230	"Райн ор"	Панама	Порт Уалкотт, Австралия	Салданья-Бей	после 19 октября 1990 года
91-231	"Рокко сан"	Панама	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	до 23 января 1990 года
91-232	"Рокко сан"	Панама	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 17 июля 1990 года
91-233	"Рокко сан"	Панама	Тенерифе, Испания	Салданья-Бей	после 8 февраля 1991 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода а/	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт б/
91-234	"Роксанн"	Багамские Острова	Хьюстон, Соединенные Штаты Америки	Кейптаун	до 6 июля 1990 года
91-235	"Роксанн"	Багамские Острова	Момбаса, Кения	Дурбан	17 января 1991 года
91-236	"Санко черри"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Порт-Элиза- бет	после 14 ноября 1990 года
91-237	"Си брэйвс"	Либерия	Карачи, Пакистан	Дурбан	16 декабря 1990 года
91-238	"Си командер"	Кипр	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 2 февраля 1990 года
91-239	"Си командер"	Кипр	Сингапур, Сингапур	Ричардс-Бей	после 20 июля 1990 года
91-240	"Си виктори"	Либерия	Пуэрто-Боливар, Колумбия	Ричардс-Бей	до 10 января 1991 года
91-241	"Ситерн"	Норвегия	Тоамасина, Мадага- скар	Дурбан	14 марта 1990 года
91-243	"Скрим"	Панама	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 25 мая 1990 года
91-244	"Скрим"	Панама	Сингапур, Сингапур	Салданья-Бей	после 25 декабря 1990 года
91-245	"Стэйнлесс сейлор"	Панама	Новый Орлеан, Соеди- ненные Штаты Америки	Дурбан	19 мая 1990 года
91-246	"Стэйнлесс сейлор"	Панама	Новый Орлеан, Соеди- ненные Штаты Америки	Дурбан	31 августа 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
91-247	"Стэйнлесс сейлор"	Панама	Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания	Дурбан	23 ноября 1990 года
91-248	"Стэйнлесс лидер"	Панама	Нью-Йорк, Соединенные Штаты Америки	Дурбан	24 февраля 1990 года
91-249	"Стэйнлесс лидер"	Панама	Пуэнт-Нуар, Конго	Дурбан	24 июня 1990 года
91-250	"Стэйнлесс лидер"	Панама	Новый Орлеан, Соеди- ненные Штаты Америки	Дурбан	23 октября 1990 года
91-251	"Стэйнлесс дьюк"	Панама	Буэнос-Айрес, Аргентина	Дурбан	6 августа 1990 года
91-252	"Стейнлесс дьюк"	Панама	Сент-Анна-Бей, Нидер- ландские Антильские острова	Дурбан	2 декабря 1990 года
91-253	"Стейнлесс маринер"	Панама	Абиджан, Кот-д'Ивуар	Дурбан	13 апреля 1990 года
91-254	"Стейнлесс маринер"	Панама	Мтвара, Танзания	Дурбан	16 августа 1990 года
91-255	"Стейнлесс Маринер"	Панама	Порт-оф-Спейн, Трини- дад и Тобаго	Кейптаун	до 2 января 1991 года
91-256	"Стейнлесс гавер- нор"	Панама	Лас-Пальмас, Испания	Дурбан	20 марта 1990 года
91-257	"Стейнлесс гавер- нор"	Панама	Мадре-де-Деус, Бразилия	Дурбан	1 июля 1990 года
91-258	"Стейнлесс гавер- нор"	Панама	Луанда, Ангола	Дурбан	13 сентября 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
91-259	"Стейнлесс гавер- нор"	Панама	Абиджан, Кот-д'Ивуар	Кейптаун	до 5 декабря 1990 года
91-260	"Стейнлесс файтер"	Багамские Острова	Эуропоорт, Нидерланды	Кейптаун	до 22 октября 1990 года
91-261	"Стейнлесс саппор- тер"	Панама	Лас-Пальмас, Испания	Дурбан	8 марта 1990 года
91-262	"Стейнлесс саппор- тер"	Панама	Роттердам, Нидерланды	Дурбан	24 июля 1990 года
91-263	"Стейнлесс саппор- тер"	Панама	Рио-де-Жанейро, Бразилия	Дурбан	23 ноября 1990 года
91-264	"Стейнлесс коман- дер"	Панама	Лагос, Нигерия	Дурбан	21 января 1990 года
91-265	"Стар Делавер"	Багамские Острова	Тенерифе, Испания	Салданья- Бей	21 августа 1990 года
91-266	"Статрайдер"	Норвегия	остров Харк, Иран	Дурбан	14 января 1991 года
91-267	"Столт серф"	Либерия	Порт-Келанг, Малайзия	Кейптаун	до 18 января 1991 года
91-268	"Столт экселленс"	Либерия	остров Святой Елены, остров Святой Елены	Дурбан	25 января 1990 года
91-269	"Столт экселленс"	Либерия	Морхед-Сити, Соеди- ненные Штаты Америки	Дурбан	6 сентября 1990 года
91-270	"Столт игл"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	после 18 сентября 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
91-271	"Столт игл"	Либерия	Пенанг, Малайзия	Дурбан	3 декабря 1990 года
91-272	"Столт игл"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	после 4 января 1991 года
91-273	"Столт херн"	Либерия	Лабуан, Малайзия	Кейптаун	после 2 февраля 1990 года
91-274	"Столт хок"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Неизвест- ный порт	до 7 ноября 1990 года
91-275	"Столт хок"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	после 29 ноября 1990 года
91-276	"Столт топаз"	Либерия	Арату, Бразилия	Дурбан	26 ноября 1990 года
91-277	"Столт аллаенс"	Панама	Момбаса, Кения	Ричардс- Бей	после 1 апреля 1990 года
91-278	"Столт резолют"	Либерия	Сантус, Бразилия	Дурбан	1 декабря 1990 года
91-279	"Сванген"	Панама	Момбаса, Кения	Дурбан	24 сентября 1990 года
91-280	"Теогеннитор"	Кипр	Дар-эс-Салам, Объединен- ная Республика Танзания	Салданья- Бей	после 20 октября 1990 года
91-281	"Тенхиро"	Панама	Лагос, Нигерия	Дурбан	7 февраля 1990 года
91-282	"Тенхиро"	Панама	Бейра, Мозамбик	Дурбан	27 августа 1990 года
91-283	"Теньяку"	Панама	Росарио, Аргентина	Дурбан	6 сентября 1990 года
91-284	"Тайбер ор"	Либерия	Имуйден, Нидерланды	Салданья- Бей	25 декабря 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода а/	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт б/
91-285	"Трейд эндивор"	Либерия	Мобил, Соединенные Штаты Америки	Ричардс- Бей	до 6 июня 1990 года
91-286	"Ю-Эс-Эй Мару"	Япония	Сингапур, Сингапур	Салданья- Бей	после 21 марта 1990 года
91-287	"Валлаббхай Пател"	Индия	Тубарау, Бразилия	Салданья- Бей	после 23 июля 1990 года
91-288	"Вераззано"	Италия	Пуэн-Нуар, Конго	Дурбан	17 апреля 1990 года
91-289	"Верго"	Греция	якорная стоянка Эль- Фуджайра, Персидский залив	Ричардс- Бей	после 24 августа 1990 года
91-290	"Винд спирт"	Норвегия	Дар-эс-Салам, Объединен- ная Республика Танзания	Дурбан	15 ноября 1990 года
91-291	"Уорлд рикавери"	Греция	Сингапур, Сингапур	Салданья- Бей	после 18 мая 1990 года
91-292	"Уорлд дьюалити"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Ричардс- Бей	после 22 апреля 1990 года
91-293	"Уорлд дьюэлити"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Салданья- Бей	после 10 августа 1990 года
91-295	"Уорлд дьюэт"	Либерия	Сингапур, Сингапур	Ричардс- Бей	после 8 июля 1990 года
91-296	"Юср"	Панама	Сингапур, Сингапур	Дурбан	16 февраля 1991 года
91-297	"Зевс"	Греция	Сингапур, Сингапур	Салданья- Бей	после 25 февраля 1990 года

ПРИЛОЖЕНИЕ IV (продолжение)

Номер случая	Судно	Страна регистрации	Последний известный порт захода <u>a/</u>	Первый южно- африканский порт захода	Дата прибытия в первый южно- африканский порт <u>b/</u>
91-298	"Зевс"	Греция	Тобата, Япония	Салданья- Бей	после 22 июля 1990 года

a/ Последний известный порт захода означает последний порт, о заходе в который сообщалось до первого сообщения о нахождении судна в южноафриканском порту, на основании данных источников информации, доступных Межправительственной группе. Включение этой информации не подразумевает того, что любая партия нефти, которая, возможно, была поставлена в Южную Африку, в этих случаях была обязательно загружена в данном порту.

b/ В случаях, когда дата первого захода в южноафриканский порт неизвестна, приводится дата предыдущего захода или последующего захода, в зависимости от того, какой из них был ближе по сроку к этому моменту, и при этом используются предлоги соответственно "после" или "до".

c/ Представительство Кувейта сообщило Группе, что судно зашло в южноафриканский порт для срочного ремонта.

d/ Представительство Бразилии сообщило Группе, что судно доставило в Индонезию груз нефтяного тетрамера пропилен.

e/ По сообщению представительства Индии, в порту Кандла, Индия, была произведена разгрузка газойля.

f/ Представительство Индонезии сообщило Группе, что судно доставило в Соединенные Штаты сырую нефть.