

Distr.: General
26 October 2001
Arabic
Original: English

مجلس الأمن



رسالة مؤرخة ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١، موجهة إلى رئيس مجلس
الأمن من رئيس لجنة مجلس الأمن المنشأة عملاً بالقرار ١٣٤٣ (٢٠٠١)
بشأن ليبيريا

نيابة عن لجنة مجلس الأمن المنشأة عملاً بالقرار ١٣٤٣ (٢٠٠١) بشأن ليبيريا،
وبموجب الفقرة ١٩ من الجزء بء من القرار ١٣٤٣ (٢٠٠١) يشرفني أن أقدم تقرير فريق
الخبراء، وفقاً لما اتفق عليه في الجلسة السابعة للجنة والمعقودة في ٢٥ تشرين الأول/أكتوبر
٢٠٠١ (انظر المرفق).

وفي هذا الصدد، ستكون اللجنة ممتنة لو تفضلتم بإطلاع أعضاء مجلس الأمن على
هذه الرسالة ومرفقها وإصدارهما بوصفهما وثيقة من وثائق مجلس الأمن.

(توقيع) كيشوري مهبوباني
رئيس لجنة مجلس الأمن المنشأة
عملاً بالقرار ١٣٤٣ (٢٠٠١)
بشأن ليبيريا

المرفق

رسالة مؤرخة ١٧ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١ موجهة من رئيس
فريق الخبراء المعني بليبيريا إلى رئيس لجنة مجلس الأمن المنشأة عملاً
بالقرار ١٣٤٣ (٢٠٠١) بشأن ليبيريا

بالنيابة عن أعضاء فريق الخبراء المعني بليبيريا، يشرفني أن أرفق طيه تقرير الفريق وفقاً
للفقرة ١٩ من قرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١).

(توقيع) مارتين تشونغونغ أيافور

رئيس

فريق الخبراء المعني بليبيريا

(توقيع) هارجيت سينغ ساندو

(توقيع) يوهان بيليمان

(توقيع) أتابو بوديان

(توقيع) أليكس فينيس

تقرير فريق الخبراء المقدم عملاً بالفقرة ١٩ من قرار مجلس الأمن ١٣٤٣
(٢٠٠١) بشأن ليبيريا

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٨	٦٨-١	موجز تنفيذي
٢٣	٩٢-٦٩	مقدمة
٢٣	٧٧-٦٩	ألف - نظرة عامة
٢٥	٩٢-٧٨	باء - تذكير بأساس الولاية
٢٦	٨٦-٨٠	منهجية التحقيق
٢٨	٩٢-٨٧	معايير التحقق
الجزء الأول - ليبيريا والمنطقة		
٢٩	٩٤-٩٣	الأمن الإقليمي في اتحاد نهر مانو
٣٠	٩٨-٩٥	سيراليون
٣١	١٠٨-٩٩	ليبيريا
٣٣	١١٠-١٠٩	غينيا
٣٣	١١١	العناصر المسلحة غير التابعة للدول في اتحاد نهر مانو
٣٣	١٢٣-١١٢	الجبهة المتحدة الثورية وليبيريا
٣٧	١٣١-١٢٤	جبهة الليبريين المتحدين من أجل المصالحة والديمقراطية
٣٩	١٣٤-١٣٢	جماعات المنشقين الغينيين
٤٠	١٤٠-١٣٥	الحوار في إطار اتحاد نهر مانو
الجزء الثاني - النقل والأسلحة		
٤١	١٥٢-١٤١	ألف - معلومات أساسية عن منع الطائرات المسجلة في ليبيريا من الطيران
٤٤	١٧٣-١٥٣	باء - التسليح ونزع السلاح في المنطقة: استعراض عام

٤٤	١٥٩-١٥٣	.....	حظر توريد الأسلحة إلى ليبيريا
٤٦	١٦٠	.....	الحالة الأمنية في البلدان المجاورة
٤٦	١٦٠	.....	سيراليون
٤٦	١٦٥-١٦١	.....	نزع السلاح في سيراليون
٤٨	١٦٨-١٦٦	.....	غينيا
٤٩	١٧٣-١٦٩	.....	كوت ديفوار
٥٠	٢٩٧-١٧٤	.....	الدراسات الإفرادية - جيم
٥٠	١٨٨-١٧٤	.....	دراسة إفرادية: ER-75929 وبنادق الاقتحام AK-47
٥٤	١٨٩	.....	دراسة إفرادية: حالة الطائرة الغامضة
٥٥	٢٠١-١٩٠	.....	نقل قطع غيار الطائرات هليكوبتر
٥٩	٢٠٦-٢٠٢	.....	تجار الأسلحة وسماستها
٦٠	٢٢٣-٢٠٧	.....	حالة شركة Aviatrend
٦٤	٢٢٧-٢٢٤	.....	دراسة إفرادية: سعي ليبيريا إلى الحصول على طائرات هليكوبتر
٦٦	٢٤٠-٢٢٨	.....	الشحنة الأولى
٧٠	٢٥٢-٢٤١	.....	الشحنة الثانية
			دراسة إفرادية: تعقب شهادات المستعمل النهائي التي قدمتها شركة
٧٣	٢٦٧-٢٥٣	.....	بيكوس
٧٨	٢٧١-٢٦٨	.....	دراسة إفرادية: حالة شركة طيران Centrafrian Airlines
٧٩	٢٨١-٢٧٢	.....	شركة الخطوط الجوية لأفريقيا الوسطى Centrafrian Airlines
٨١	٢٨٥-٢٨٢	.....	حادث شركة طيران Gambia New Millenium Air
٨٢	٢٨٩-٢٨٦	.....	الاحتياط على نطاق واسع
٨٤	٢٩١-٢٩٠	.....	فيكتور بوب يفر من العدالة
٨٤	٢٩٧-٢٩٢	.....	غينيا الاستوائية

٨٦	٣٠٨-٢٩٨	..... نقل الأسلحة برا وبحرا	دال -
الجزء الثالث - مصادر العائد والنفقات الحكومية			
٨٩	٣١٥-٣٠٩	..... النفقات الحكومية	
٩١	٣١٨-٣١٦	..... انخفاض قيمة الدولار الليبري	
٩٢	٣٨٣-٣١٩	..... مصادر الإيرادات: هيكل الصناعات الرئيسية الليبرية	
٩٣	٣٢٠	..... المطاط	
٩٤	٣٥٠-٣٢١	..... قطع الأشجار	
٩٧	٣٤٢-٣٣٣	..... العمليات الرئيسية لأنشطة قطع الأشجار في ليبريا	
١٠٠	٣٤٥-٣٤٣	..... تجهيز الأخشاب	
١٠١	٣٥٠-٣٤٦	..... صناعة الأخشاب وانتهاك الجزاءات	
١٠٢	٣٨٦-٣٥١	..... الماس	
١٠٨	٣٧٣-٣٧٠	..... الماس والجهة المتحدة الثورية	
١١٠	٣٨٣-٣٧٤	..... نظم شهادات المنشأ	
١١٠	٣٧٩-٣٧٤	..... سيراليون	
١١٢	٣٨٠	..... غينيا	
١١٣	٣٨٢-٣٨١	..... ليبريا	
١١٣	٣٨٣	..... كوت ديفوار	
١١٣	٣٨٦-٣٨٤	..... التحدي الذي يمثله الماس الغريني	
١١٤	٤٤٤-٣٨٧	..... سجل السفن والشركات الليبري	
١١٤	٣٩٩-٣٨٧	..... أصل السجل	
١١٨	٤٠٥-٤٠٠	..... دور السجل الليبري للسفن والشركات الدولية	
١١٩	٤٠٧-٤٠٦	..... ثاني أكبر أسطول بحري في العالم تتوافر له مستويات تقنية رفيعة	
١١٩	٤١٩-٤٠٨	..... محاسبة الإيرادات المتعلقة بالسجل الليبري للسفن والشركات الدولية	

١٢٢	٤٢٣-٤٢٠	..... المحاسبة المتعلقة بالإيرادات في منروفيا
١٢٥	٤٢٧-٤٢٤	..... دور مكتب الشؤون البحرية
١٢٥	٤٣١-٤٢٨	..... قضية جيرالد كوبر
١٢٧	٤٣٩-٤٣٢	..... قضيتا سانجيفان روبراه وبينوني أوري
١٢٩	٤٤٠	..... المسؤولون البحريون المحظور سفرهم
١٢٩	٤٤٤-٤٤١	..... السجل الليبري للشركات

الجزء الرابع - الحظر المفروض على السفر وامتثال الدول لقرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١)

١٣٠	٤٥٩-٤٤٥	..... الحظر المفروض على السفر
١٣٢	٤٤٩	..... قضية ألفونسو غاي
١٣٣	٤٥٠	..... قضية جمال بسمة
١٣٣	٤٥٢-٤٥١	..... قضية غاس كوفينهوفن
١٣٤	٤٥٤-٤٥٣	..... ثغرة كوت ديفوار
١٣٤	٤٥٩-٤٥٥	..... توسيع نطاق التنفيذ
١٣٥	٤٦٠	..... الامتثال لقرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١)
١٣٥	٤٦١-٤٦٠	..... امتثال ليبريا للقرار ١٣٤٣ (٢٠٠١)
١٣٦	٤٦٢	..... الإخطار من جانب الدول الأخرى بشأن الامتثال
١٣٦	٤٦٥-٤٦٣	..... بعض الأفكار من أجل الرصد المستمر لقرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١)

المرفقات

١٣٨	..... Letter of appointment of the Panel of Experts	- ١
١٣٩	..... Meetings and consultations	- ٢
	List of the planes of San Air, Centrafican Airlines and West Africa Air Services	- ٣
١٥٤	..... the Panel recommends to ground	

	Authentic End-User Certificate signed by General Robert Gueï (Côte d'Ivoire) and Ambassador Dieudonné Essienne, integrated is a part of the forged copy found in Leonid Minin's possession. The weapons arrived in Liberia in July 2000	- 4
108		
	Fraudulent registration for the Ilushin 76 of Victor Bout (Central African Republic), the plane changed registration in September 2001. It now carries 3C-QRA	- 5
109	..... and is registered under the name San Air General Trading	
	One of the many forged End-User Certificates from the company Pecos in Guinea, for the delivery of helicopter spare parts (mi-24) from Kyrgyzstan. The shipment was done in July 2000. The panel also obtained End-User Certificates for Guinea	- 6
160	..... in Moldova, the Slovak Republic and Uganda	
	First and last page of the contract signed between Renan and West Africa Air Services, signed by LeRoy Urey, the brother of the Liberian Commissioner for	- 7
161	..... Maritime Affairs	
	Charter contract between Centrafrican Airlines and West Africa Air Services, signed by Sanjivan Ruprah, partner of Victor Bout. It was used to ship seven tons of sealed boxes with ammunition from Uganda to Liberia. The second consign-	- 8
162	..... ment was seized by Uganda before departure	
	Authorization by Commissioner Benoni Urey for transfer of maritime funds to San	- 9
163	..... Air General Trading via Sanjivan Ruprah	
	Transfer of maritime funds by the Liberian International Ship and Corporate Reg-	- 10
164	..... ister to San Air General Trading, a company of Victor Bout	
	Hotel bill of Gus Kouwenhoven for his accommodation in hotel Sofitel in Abidjan, showing he was travelling just after the imposition of the travel ban. Room was	- 11
165	..... booked by the Liberian embassy	
	List of 117 aircraft registered in Liberia. The list was compiled by the new Direc-	- 12
166	..... tor of Civil Aviation in Liberia. Previously, Liberia had only identified 11 aircraft on its list.	

موجز تنفيذي

١ - في منتصف شهر نيسان/أبريل عندما بدأ الفريق بتنفيذ ولايته، كانت أعمال القتال مندلعة في بلدان اتحاد نهر مانو الثلاثة (غينيا وسيراليون وليبيريا). وبعد ستة شهور، بدت دلائل مهمة على حدوث تحسن في المنطقة. وتُبدل حاليا جهود دبلوماسية إقليمية محمودة من أجل مواصلة تحسين العلاقات الثنائية بين الأعضاء الثلاثة في اتحاد نهر مانو رغم أنه لا يزال هناك صراع محتدم في مقاطعة لوفيا بليبيريا ورغم احتمال أن تعود سيراليون إلى التورط في الصراع إذا لم تكن الجبهة المتحدة الثورية تريد رفع يدها عن بعض المناطق التي تعد من أفضل مناطق الماس.

٢ - وتفشى اللجوء إلى العناصر الفاعلة من غير الدول في هذه الصراعات المحتمدة في اتحاد نهر مانو. وهذه الجماعات تحصل على الأسلحة من دول تؤيدها، ومن تجارها في الماس والذهب الغريني والكوكايين والبن أو من أعمالها العسكرية. وكان لأفعالها تأثير أخل باستقرار المنطقة ويمكن أن يخل به مرة ثانية. وتمثل نقطة التقاء الحدود ما بين ليبيريا وغينيا وسيراليون منطقة اصطدام ترعرعت فيها هذه الجماعات.

٣ - وورد وصف تفصيلي لعلاقة الجبهة المتحدة الثورية بليبيريا في تقرير فريق الخبراء المعني بسيراليون (S/2000/1195). واستمرت هذه العلاقة خلال عام ٢٠٠١ رغم ما أذيع عن انشقاق في صفوف وحدات الجبهة المتحدة الثورية، التي أعربت عن رغبتها في نزع سلاحها في سيراليون وغيرها من التي تواصل القتال في حرب انتقلت إلى حدود ليبيريا وغينيا. وطوال عام ٢٠٠١، ظلت وحدات الجبهة المتحدة الثورية تقاتل وحدات ليبيرية في مقاطعة لوفيا.

النقل والأسلحة

رفع الجزاءات عن الطائرات المسجلة في ليبيريا

٤ - تتصل المخالفات المتعلقة بالطائرات المسجلة في ليبيريا اتصالا مباشرا بانتهاك حظر الأسلحة. وهذا يفسر سبب القرار الذي اتخذته مجلس الأمن لمنع طيران جميع الطائرات المسجلة في ليبيريا إلى أن توضع عملية تسجيل جديدة ونظامية امتثالا لقوانين الطيران المدني الدولي. وقام الفريق برصد التقدم المحرز في هذا الميدان رصدا وثيقا وثابرا على العمل مع المدير الجديد للطيران المدني في ليبيريا بغية إيجاد مخرج من حالة الفوضى التي تكتنف السجل. وتم العثور تدريجيا على نطف وأجزاء من مستندات تتعلق بملكية الكثير من الطائرات في ليبيريا ومن خلال الاتصال مع سلطات أخرى للطيران المدني. وعند آخر زيارة قام بها الفريق لليبيريا

في الأسبوع الأول من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١، كان قد جرى تحديد هوية ١١٧ طائرة بناء على هذه المعلومات.

٥ - ولم تحل مشكلة الطائرات المسجلة في ليبيريا حلا كاملا حتى الآن لأن بعض الطائرات ربما لا تزال تعمل في الخارج وتحمل على ذيلها رمزا يبدأ بحرفي EL، رغم إلغاء ليبيريا لتسجيلها. ولكن هذه مسألة خارجة عن سيطرة هيئة الطيران المدني الليبيرية وينبغي التعامل معها على مستوى المطارات التي تشاهد فيها هذه الطائرات ويمكن منع طيرانها منها.

توصية بشأن السجل الليبري

٦ - يرتئي الفريق أن التدابير التي اتخذتها هيئة الطيران المدني الليبيرية حتى الآن تدابير وافية وأن مجلس الأمن يمكن أن ينظر في إلغاء أمر إيقاف الطيران المفروض بموجب القرار ١٣٤٣ (٢٠٠١) وأن يسمح لليبيريا بإعادة فتح سجل للطائرات بالتنسيق مع منظمة الطيران المدني الدولي. وينبغي السماح لفرادى الطائرات التي منعت من الطيران فعليا وزودت منظمة الطيران المدني الدولي ولجنة مجلس الأمن المعنية بليبيريا بمستندات تثبت أن تسجيلها في ليبيريا تم وفق الأنظمة الدولية، باستثناء عملياتها.

٧ - وينبغي لهيئة الطيران المدني الليبيرية أن تزود لجنة مجلس الأمن المعنية بليبيريا ومنظمة الطيران المدني الدولي بمعلومات عن متابعة التحقيق وعن تسجيل كل طائرة جديدة في السجل الليبري الجديد.

دور النقل في الاتجار بالأسلحة

٨ - في معظم حالات الاتجار بالأسلحة التي حقق فيها الفريق، كان عامل النقل يبدو فيها مجددا عنصرا حاسما، وفي جميع هذه الحالات كان هناك تزوير بطريقة أو بأخرى لوثائق الطائرات التي استُخدمت وتزوير لخطط الطيران ومخالفات فيما يتعلق بتسجيل الطائرات. ووجد الفريق أدلة على عمليات تسجيل مزورة لا في ليبيريا فحسب بل وفي جمهورية أفريقيا الوسطى أيضا، وإلى حد ما، في غينيا الاستوائية هي الأخرى. وتتسم عمليات تسجيل الطائرات التابعة لشركة Centrafrican Airlines في جمهورية أفريقيا الوسطى بأهمية خاصة نظرا إلى أن هذه الطائرات التي استُخدمت لنقل الأسلحة انتهاكا للجزاءات المفروضة على ليبيريا.

توصيات بشأن عمليات التسجيل غير القانونية للطائرات

٩ - نظرا إلى عمليات التزوير المتعلقة بتسجيل الطائرات المرتكبة في جمهورية أفريقيا الوسطى فإن الفريق يوصي سلطات الطيران المدني بما يلي:

• إحالة وثائق المحكمة المتعلقة بشركة Centrafrican Airlines إلى المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (إنتربول)؛

• نشر وثائق المحكمة المذكورة في موقع الحكومة على الشبكة العالمية؛

• التنسيق مع غينيا الاستوائية ودولة الإمارات العربية المتحدة على وجه السرعة بشأن استخدام شركة Centrafrican Airlines وثائق مزورة.

١٠ - وبالنسبة للدول الأخرى، أوصى الفريق بأن تقوم جمهورية أفريقيا الوسطى وغينيا الاستوائية وغيرهما من الدول الأفريقية المتضررة من هذا النوع من التزوير بالتنسيق مع اللجنة الأفريقية للطيران المدني لإدراج مسألة تزوير عمليات التسجيل كبنء في جدول الأعمال لبحثه في اجتماعها المقبل.

١١ - ووجد الفريق خلال التحقيقات التي أجراها أن مشكلة الطائرات المسجلة بصورة غير قانونية تمثل مشكلة مستعصية. وسافر الفريق إلى مونتريال لبحث المشكلة مع مدير مكتب الملاحة الجوية التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي. فأبلغ الفريق بأن البلدان التي تواجه مشكلة التسجيل غير القانوني تستطيع إلغاء تسجيل الطائرات أو منعها من الطيران، وأن منظمة الطيران المدني الدولي تنصح بتسجيل جديد في مثل هذه الظروف. ورأى الفريق أن رد المنظمة لم يكن كافيا للتصدي لهذه المشكلة المتعاظمة.

١٢ - وأوصى الفريق منظمة الطيران المدني الدولي بما يلي:

- أن تبادر المنظمة إلى تثقيف أعضائها بشأن مخاطر عمليات التسجيل غير القانوني؛
- أن تقوم الدول الأعضاء في المنظمة بحوسبة قوائم التسجيل التي لديها وأن تجعل هذه القوائم مركزية في موقع المنظمة على الشبكة العالمية حتى يتمكن المستخدمون من تدقيق حالة كل طائرة ووضعها القانوني؛
- أن يشدء برنامج مراقبة السلامة التابع للمنظمة تشديدا أكبر على مسألة تسجيل الطائرات.

١٣ - ويوصي الفريق مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، بمنع طيران جميع الطائرات التابعة لشركات San Air و Centrafrican Airlines و West Africa Air Services أو التي تقوم هذه الشركات بتشغيلها أو التأمين عليها فورا. ويمكن إلغاء أمر منع الطيران على نحو تدريجي بالنسبة لكل طائرة على حدة، بشرط أن تقوم هيئة الطيران المدني في بلد التسجيل وفي البلد الذي تتخذ منه الطائرات قاعدة لأعمال صيانتها بتفتيش جميع السجلات (ملكية الطائرة

والجهة القائمة على تشغيلها ورخصة التشغيل والتأمين وشهادة صلاحية الطيران وشهادة التسجيل وموقع الطائرة).

١٤ - وينبغي للشركات المعنية أن تبلغ المجلس، من خلال لجنة مجلس الأمن المعنية بليبريا، بحالة كل طائرة ومكانها على وجه الدقة. وترد في المرفق ٣ لهذا التقرير قائمة بهذه الطائرات.

الأسلحة

١٥ - رغم الالتزامات العلنية للحكومة الليبرية بالامتثال لأحكام الحظر، فإن سيلا متوصلا من الأسلحة الجديدة لا يزال يدخل إلى البلد. ويوثق الفريق في هذا التقرير خمس دراسات فردية تفصيلية عن حرق الجزاءات.

١٦ - وتصف الدراسة الفردية الأولى كيف وصلت آلاف المدافع الرشاشة إلى ليبريا في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠. وكان من المفترض أن تعاد هذه الأسلحة من أوغندا إلى سلوفاكيا، بيد أنه سمسار الأسلحة المصري باعها إلى شركة في غينيا تبين فيما بعد أنها واجهة لشبكة تهريب ليبرية. وقد زورت شهادة المستعمل النهائي لغينيا، وكانت شركة Centrafrican Airlines هي التي استأجرت الطائرة التي استخدمت لنقل الأسلحة.

١٧ - وتكشف الدراسة الفردية الثانية كيف أقامت ليبريا شركة خطوط جوية وهمية تدعى West Africa Air Services لنقل عدة شحنات أسلحة. وفي الرحلة الجوية الأولى التي تمت في تموز/يوليه ٢٠٠٠، سُحنت قطع غيار لطائرات هليكوبتر عسكرية من قبرغيزستان إلى ليبريا. واستُخدمت أيضا شهادة مستعمل نهائي مزورة لشركة في غينيا لشراء معدات عسكرية. وعقب ذلك، بدأت الطائرة رحلات بين مونروفيا وأبيدجان (كوت ديفوار) لنقل أكثر من مائة طن من الذخيرة إلى ليبريا. وقام بتنظيم هذه الصفقة وتمويلها ليونيد مينين وشريك له في روسيا، يدعى فاليري شيرني من شركة Aviatrend. ثم عثر عند مينين على نسخ مزورة من شهادة مستعمل نهائي موقعة من قبل الجنرال روبرت غوي، الرئيس السابق لدولة كوت ديفوار.

١٨ - وفي الدراسة الفردية الثالثة، يصف الفريق الطلب الذي تقدمت به ليبريا مؤخرا للحصول على المزيد من طائرات الهليكوبتر العسكرية. وأبلغ الفريق أنه جرت مصادرة طائرة هليكوبتر عسكرية في جمهورية سلوفاكيا في شباط/فبراير ٢٠٠١. وكانت السلطات السلوفاكية تريد إعادة الطائرة إلى قبرغيزستان بعد إجراء إصلاحات لها.

١٩ - بيد أن السلطات في قبرغيزستان لم تكن على علم بأي عقد لتصليح طائرات هليكوبتر في جمهورية سلوفاكيا. وأفاد السمسار الذي تعاملت معه قبرغيزستان، بأن

طائرات الهليكوبتر كان من المفترض أن تُشحن إلى غينيا. ولكن استنادا إلى العقد الموقع في سلوفاكيا، فإنها كان من المفترض أن تعود إلى قبرغيزستان. ومرة أخرى تبين أن هناك في هذه الحالة شهادة مستعمل نهائي مزورة لغينيا. ولو لم تتمكن هيئة الجمارك من إيقاف طائرات الهليكوبتر، لكانت سُحنت إلى ليريا. وصُودرت في مولدوفا شحنة ثانية من طائرات الهليكوبتر إثر المشكلة التي وقعت في سلوفاكيا. وكان هناك طائرتا هليكوبتر عسكريتان على وشك أن تُشحن إلى غينيا للتصليح.

٢٠ - بيد أن غينيا ليس لديها منشأة لتصليح طائرات الهليكوبتر، كما أن الشركات والسماسة ووكلاء الشحن الضالعين في هذه الحالة كانوا هم أنفسهم الضالعون في الحالة السابقة التي جرى فيها انتهاك الجزاءات المفروضة على ليريا. وأخيرا فُسخ العقد مع شركة السمسرة الغينية "بيكوس" بعد تدخل السلطات في مولدوفا وبعد الزيارة التي قام بها الفريق لذلك البلد.

٢١ - وجرى في دراسة إفرادية أخرى تحليل استخدام شركة بيكوس في غينيا لشهادات مستعمل نهائي مزورة. وكان الأفراد المتورطون يعملون في وسط وشرق أوروبا ولكنهم أنشأوا شركة وهمية تدعى "بيكوس" في غينيا. وعُثر على شهادات مستعمل نهائي لهذه الشركة في قبرغيزستان ومولدوفا وجمهورية سلوفاكيا وأوغندا. وفي جميع هذه الحالات، سُحنت أسلحة إلى ليريا وتحقق الفريق من أن غينيا لم تطلب مطلقا أي أسلحة بواسطة شركة بيكوس. وكانت شركة بيكوس قد خلفت شركة أخرى تدعى Joy Slovakia توقفت عن العمل بعدما قامت عدة وكالات لإنفاذ القانون بالتحقيق في قضايا محتملة للاتجار بالأسلحة وغسل الأموال. وتبين للفريق أن الخطة التي وضعت بالنسبة لشهادات المستعمل النهائي التي زورها الأفراد العاملون في تلك الشركات استُغلت لتوريد الأسلحة إلى ليريا منذ عدة سنوات.

٢٢ - وأخيرا، أُجري تحليل لشبكة الطيران المتورطة في إمدادات الأسلحة المذكورة إلى ليريا. وهناك أدلة قاطعة على تورط سيرجي دينيسنكو وألكسندر إسلاموف وبافيل بوبوف وسانجيفان روبراه. وجميع هؤلاء الأفراد يرتبطون ارتباطا مباشرا بفيكتور باوت والعمليات التي كانت تقوم بها طائراته. وتحرق الفريق العلاقات القائمة بين شركات San Air و Centrafican Airlines و West Africa Air Services، وجميعها يرتبط بشبكة تجار الأسلحة المذكورة. وخلال مسار التحقيقات، تبين وجود عدة أشكال من التزوير، بما في ذلك تزوير تسجيل الطائرات وخطط الطيران. وكانت الشركة الرئيسية التي تقف وراء الكثير من شحنات الأسلحة هي شركة San Air في دولة الإمارات العربية المتحدة. و San Air وكيل

شركة Centrafrican Airlines، وهي الشركة الرئيسية لفيكتور باوت، والمالكة للكثير من الطائرات المتورطة في تجارة الأسلحة. وقد استُخدمت الحسابات المصرفية لشركة San Air لتسديد دفعات كثيرة من ثمن شحنات الأسلحة المنقولة إلى ليبيريا. ويرد في الفرع المخصص لنفقات الحكومة وصف للمسارات المالية.

٢٣ - ويوثق الفريق أيضا في هذا التقرير كيف قامت الشركة الأم لشركة الأخشاب الشرقية التي تتخذ من سنغافورة مقرا لها، وتاجر بالخشب على نطاق واسع في ليبيريا، بتسديد مبلغ ٥٠٠.٠٠٠ دولار لقاء شحنة أسلحة في آب/أغسطس ١٩٩٩، وكيف قام مكتب الشؤون البحرية في ليبيريا بمساعدتها في انتهاك حظر الأسلحة وقام بإيداع المبلغ بصورة مباشرة في الحسابات المصرفية لشركة San Air التابعة لفيكتور باوت، وكيف اتخذ سانجيفان روبراه، وهو تاجر ماس وشريك لفيكتور باوت، من ليبيريا، البلد الذي كانت تنتهي إليه شحنات الأسلحة مقرا لإقامته.

توصيات بشأن الأسلحة

٢٤ - يوصي الفريق بما يلي:

- تمديد حظر الأسلحة على ليبيريا؛
- امتناع جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة عن تزويد بلدان اتحاد نهر مانو بالأسلحة؛
- فرض حظر أسلحة على العناصر الفاعلة المسلحة من غير الدول في بلدان اتحاد نهر مانو (أي جبهة الليبريين المتحدين من أجل المصالحة والديمقراطية وفصائل أوليمو والجبهة المتحدة الثورية والجماعات المنشقة المسلحة الغينية).

٢٥ - ويوصي الفريق أيضا، لأسباب تتعلق بالشفافية وبناء الثقة، بتوسيع نطاق قرار الوقف الاختياري لبيع الأسلحة الصغيرة الذي اتخذته الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا بحيث يشمل آلية لتبادل المعلومات عن جميع أنواع الأسلحة التي تشتريها الدول الأعضاء في الجماعة. ويمكن تطوير برنامج التنسيق والمساعدة لأغراض الأمن والتنمية المعمول به حاليا لتحسين تبادل المعلومات عن أرصدة دول غرب أفريقيا من الأسلحة وما تشتريه من أسلحة في المستقبل. ويوصي الفريق بأن يكون تبادل المعلومات هذا أمرا ملزما وأن تلتزم الدول المصدرة والدول المستوردة بالإبلاغ عن كل صفقة من صفقات الأسلحة إلى الآلية المنشأة حديثا وأن تتضمن بيانات عن جميع الأطراف في صفقات الأسلحة، بما في ذلك أسماء وشركات السماسرة ووكلاء النقل.

توصية بشأن شهادات المستعمل النهائي

٢٦ - يوصي الفريق بأن تقوم كل دولة عضو سبق لها أن اشترت أسلحة أو صدرتها بناء على شهادة مستعمل نهائي ترد فيها أسماء الشركات Pecos و/أو Joy Slovakia و/أو Morse أو الأفراد بيتر جوسكو أو ألكسندر إسلاموف أو جيكون بيرغر أو أندريه إزدبيسكي أو سيرجيه شوابلانند، بإجراء تحقيق واف عن الشحن الفعلي للأسلحة واستعمالها النهائي. ويوصي الفريق بأن تبلغ الدول الأعضاء المعنية بأي من هذه الصفقات الدولة الأخرى الطرف في هذه الصفقات وأن تبلغ لجنتي مجلس الأمن المعنيتين بسيراليون وليبيريا عن النتائج التي تمخضت عنها التحقيقات التي قامت بها.

٢٧ - ويوصي الفريق على وجه الاستعجال بإنشاء فريق عامل تابع للأمم المتحدة لوضع طرائق لصياغة شهادة مستعمل نهائي موحدة تتضمن اسم وعنوان ورقم هاتف السلطة الموقّعة على الشهادة، وبيانات الاسم والعنوان ورقم الهاتف ورخصة الاتجار بالأسلحة للسماح المعني أو السماسرة المعنيين.

استخدام الحكومة الليبيرية للإيرادات

٢٨ - درس الفريق مصادر أموال الحكومة وإدارتها لهذه الأموال في مسعى منه لتحديد مصادر الأموال المستخدمة في خرق الجزاءات. فتبين له أن المصدر الرئيسي للإيرادات لهذه الأنشطة بين عام ١٩٩٩ و ٢٠٠١ يتمثل في الإنفاق من خارج الميزانية الذي لا يشكل جزءاً من نفقات الحكومة العادية.

٢٩ - وأنفقت هذه الأموال خارج عملية الميزانية من خلال تخصيص الإيرادات من المنبع بدلا من تخصيصها من خلال البنك المركزي. وبناء على ما أفاد به صندوق النقد الدولي، فإن "بعض امتيازات الأخشاب، والمنظمات شبه الحكومية، ووكالات جباية الإيرادات كانت تنفق باسم الحكومة، وكانت النفقات تسجل بوصفها إيرادات "غير نقدية" تقابلها مخصصات للسلع والخدمات". ويبدو أن هذه هي الطريقة التي اتبعت لتمويل عمليات خرق الجزاءات، أي شراء الأسلحة والذخيرة، كما سيبين التقرير فيما يلي.

توصيات بشأن نفقات الحكومة الليبيرية

٣٠ - يوصي الفريق بإلغاء ممارسة تخصيص إيرادات من المنبع لأغراض الإنفاق ذي الأولوية. وينبغي ضم جميع الإيرادات في حساب حكومي مركزي مودع في البنك المركزي لليبيريا قبل توزيعه على الوكالات المعتمدة لإنفاقه في الأوجه المقررة.

قطع الأشجار وتجهيز الأخشاب

٣١ - في الفترة الواقعة بين كانون الثاني/يناير و حزيران/يونيه عام ٢٠٠٠، بلغ إنتاج الجذوع المستديرة ٢٥٣ ٦٧٩ مترا مكعبا (تبلغ قيمتها ٤٦,٢ مليون دولار). وهذه الأرقام أقل من الصادرات الحقيقية المرجحة بنسبة تتراوح من ٥٠ إلى ٢٠٠ في المائة وذلك بسبب هرب الشركات من دفع الضرائب وتفشي الفساد.

٣٢ - وما برح قطع الأشجار منذ عهد طويل يشكل مصدرا من المصادر الرئيسية لإيرادات الحكومة. ولا يزال قطع الأشجار حاليا مصدرا رئيسيا لما تجنيه الحكومة من حصائل الصادرات. كما أن الرئيس تيلور يهتم اهتماما شخصيا بتوزيع امتيازات قطع الأشجار. ففي كانون الثاني/يناير عام ٢٠٠٠، نص قانون الحراجة الوطنية الجديد على أن جميع الموارد الحرجية ملك للحكومة باستثناء الموارد الحرجية المملوكة ملكية جماعية أو ملكية خاصة التي استحدثت عن طريق التجديد الاصطناعي.

٣٣ - وتتطلب الامتيازات الجديدة صدور موافقة نهائية على ذلك من رئيس الجمهورية. وخلال موسم ١٩٩٩-٢٠٠٠، واصل العديد من أصحاب الامتيازات المأذون لهم عملية قطع الأشجار، ولكن من غير الحصول على تأكيدات بأنه سيسمح لهم بالاحتفاظ بامتيازاتهم. وعدم حصولهم على تأكيدات شجّع على الإسراع في قطع الأشجار وعلى الاستغلال بغية زيادة الأرباح قبل خسارة الامتيازات، من غير مبالاة بالممارسات الحرجية المستدامة.

٣٤ - وخسرت شركات إسبانية وفرنسية عديدة امتيازاتها أمام الشركة المتحدة لقطع الأشجار، التي يديرها فواز ويرأس مجلس إدارتها ابن الرئيس تيلور. وقام الرئيس تيلور بإلغاء امتيازات شركات VH للأخشاب وأعطاهما إلى الشركة المتحدة لقطع الأشجار وإلى مجموعة محمد. ويسعى الرئيس تيلور إلى جعل بضعة امتيازات عملاقة مثل شركة الأخشاب الشرقية تهيمن على صناعة الأخشاب.

٣٥ - واشتكى عدد من شركات الأخشاب إلى الفريق أنه من الصعب في الوقت الحالي تحقيق ربح في ليبريا، باستثناء الامتيازات العملاقة التي تزاول قطع الأشجار بصورة غير انتقائية وتجهيز كميات ضخمة من الجذوع المستديرة. وقد عزيت هذه الصعوبات إلى محدودية القدرة على تجهيز الأخشاب، واكتظاظ منشآت نشر الأخشاب في فرنسا بالجذوع بسبب ضخامة كميات الجذوع المستديرة، وصعوبة جذب مستثمرين جدد إلى ليبريا. واشتكوا من غلو الضرائب وصعوبة ظروف التشغيل، مما يجعل من المستحيل عليهم أن يبلغوا حتى الحصة التي حددتها لهم وكالة تنمية الحراجة لقطع الأخشاب وبيع الأخشاب، وهي ٤

في المائة. وتعتبر المحاباة التي يمارسها رئيس الجمهورية عنصرا هاما لتخفيض تكاليف التشغيل. وحصل عدد من شركات قطع الأشجار على إعفاءات ضريبية على مشترياتها من الوقود وذلك نتيجة لصلاتها الوثيقة بالرئيس.

٣٦ - ووفقا للقواعد التي وضعتها هيئة تنمية الحراجة، فإن ٢٥ في المائة من كمية الجذوع المقطوعة ينبغي أن ينشر في البلد. وهذه القاعدة لا يعمل بها نظرا إلى حجم الجذوع المستديرة التي تصدرها شركة الأخشاب الشرقية إلى الصين وبسبب قلة عدد منشآت نشر الأخشاب في ليبريا.

٣٧ - وفيما قبل الحرب التي شهدتها الفترة ١٩٨٩-١٩٩٦، كان هناك ١٨ منشآت نشر الأخشاب، وثلاثة من مصانع القشرة الخشبية والخشب الرقائقي، وستة من أفران التحفيف، وثلاثة من مصانع تجهيز الأخشاب، وكان الإنتاج المحلي من الأخشاب يفوق الصادرات من جذوع الأشجار من حيث الكم الخشبي. أما الآن، فلا يتجاوز عدد منشآت نشر الأخشاب العاملة ١٢ منشأة، ولا تتوافر لدى هذه المنشآت القدرة على تجهيز كمية الجذوع المقطوعة.

٣٨ - وتنصح منظمة التجارة العالمية حاليا جميع البلدان بحظر تصدير الجذوع غير المجهزة بعد نهاية عام ٢٠٠٠. وتحتاج ليبريا حاجة ماسة إلى إلغاء هذه التجارة بالتدرج وأن تستثمر في مرافق تجهيز الأخشاب. وهذا من شأنه أن زيادة قيمة الأخشاب التي تصدرها ليبريا، وإبطاء معدل قطع الأشجار وتوفير المزيد من فرص العمل. كما أن من شأنه أن يجعل عمليتي الإنتاج والتصدير أسهل على المراقبة. وقد أعلنت حكومة تيلور عن فرض حظر تدريجي على تصدير الجذوع المستديرة كمبدأ توجيهي للسياسة العامة منذ عام ١٩٩٨، ولكنها لم تسن تشريعا بشأن هذه المسألة حتى الآن.

٣٩ - ويقوم بعض شركات الأخشاب بخرق الجزاءات المفروضة على ليبريا بصورة مباشرة. وأحد الأمثلة البارزة على ذلك شركة "Exotic Tropical and Timber Enterprises" وتلقى الفريق وثيقة معينة تدل على أن مبلغا لقاء شحنة أسلحة دفع بصورة مباشرة من حسابات شركة Borneo Jaya Pte Ltd في سنغافورة، وهي الشركة الأم لشركة الأخشاب الشرقية.

توصيات بشأن قطع الأشجار وتجهيز الأخشاب

٤٠ - إن إنتاج الأخشاب مصدر هام من مصادر الدخل للحكومة ومصدر للعمالة في ليبريا. وهو أيضا مصدر للدخل للجهات التي تخرق الجزاءات. وتبين للفريق مدى صعوبة الحصول على أرقام حقيقية عن الحجم الحالي لإنتاج الأخشاب وحجم الإيرادات المتأتية عنه.

لذا فإنه من غير تقييم صحيح لقاعدة الإيرادات المتأتية من إنتاج الأخشاب، لا يستطيع الفريق تقييم حجم الإيرادات التي استخدمت من هذه الصناعة من أجل المساعدة في خرق الجزاءات. ولهذا فإن الفريق يوصي بما يلي:

- ينبغي للحكومة أن تتوصل إلى اتفاق مع صندوق النقد الدولي بشأن التكاليف بوضع تقرير مفصل مستقل عن الإيرادات المتأتية من امتيازات الأخشاب للفترة كانون الثاني/يناير ٢٠٠١ - تموز/يوليه ٢٠٠٢، بما في ذلك الاستثناءات والإعفاءات الضريبية للنفقات المتصلة بالحكومة خلال هذه الفترة؛
- ينبغي للأمم المتحدة أن تفرض حظرا على جميع صادرات الجذوع المستديرة من ليبريا اعتبارا من تموز/يوليه ٢٠٠٢ وأن تشجع بقوة الشركات المحلية على تنويع أعمالها لتشمل الأخشاب قبل ذلك التاريخ.

الماس

٤١ - درس الفريق صناعة الماس في ليبريا لأنها تشكل مصدرا هاما آخر لإيرادات الحكومة المستمدة من الموارد الطبيعية. وذكر أن صادرات ليبريا الرسمية من الماس لم تتجاوز ٨ ٥٠٠ قيراط في عام ١٩٩٩، وتبلغ قيمتها ٩٠٠ ٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة. ويقدر وزير الأراضي والمناجم والطاقة الليبري أن هذا لا يمثل سوى نسبة تتراوح من ١٠ إلى ١٥ في المائة مما يقادر البلد فعليا.

٤٢ - وكانت الجزاءات قد فرضت على صادرات ليبريا من الماس الخام بناء على النتائج الواردة في التقرير المؤرخ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠ (S/2000/1195). يوضح ذلك التقرير كيف تم استيراد ماس يفوق كثيرا في نوعيته وكميته الماس المتوافر في ليبريا، ولكنه سجل على أنه ليبري المصدر والمنشأ. وهذه التجارة غير المشروعة الأوسع نطاقا وفرت لليبريا غطاء مناسباً لتصدير الماس الممول للصرع من سيراليون رغم أن جزءا كبيرا مما يدعى بالإنتاج "الليبري" كان أصله من مصادر أخرى (روسيا على الأخص)، ويُعلن زورا أنه "ليبري" لأغراض تتعلق بالضرائب.

٤٣ - وبعدها بدأ نفاذ قرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١)، أوضحت حكومة ليبريا أنها ستمثل للحظر. وأدى فرض الحظر على صادرات الماس الخام الليبري، إضافة إلى ما لوحظ من تقدم في عملية السلام في سيراليون، إلى انخفاض ملحوظ في الماس الموصوف بالماس "الليبري" الذي كان يصل إلى الأسواق الدولية. ولم تسجل في أنتورب واردات من ليبريا منذ فرض الجزاءات.

٤٤ - وخلق الحظر مشكلة مختلفة. فلما كان من المتعذر بيع الماس الليبري الخام بصورة رسمية، يعمد التجار والسماسرة إلى تمويه ماسهم الليبري لإظهاره على أنه ماس مستورد من أسواق البلدان المجاورة. وقد تحقق الفريق بنفسه من استمرار عملية تهريب الماس الليبري الخام إلى سيراليون وكوت ديفوار.

٤٥ - ولاحظ الفريق أيضا زيادة كبيرة في تجارة الماس الذي تستخرجه الجهة المتحدة الثورية عن طريق مدينة فريتاون. والكثير من هذا الماس الخام مر خلال ماكينتي من حقول كونو ولكن كميات أقل وصلت إلى التجار في كيناما وبو قبل دخولها إلى الشبكة الرسمية. ويأتي نحو نصف مجموع إنتاج سيراليون من مقاطعة كونو/كوادو. وعقب فرض الحظر على ماس ليبريا، وإغلاق الحدود حتى أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ والحرب التي اندلعت في إقليم لوفاء، انخفضت كمية تجارة الماس التي تمر الآن إلى ليبريا عن طريق سيراليون. وهذا التحول في نمط التجارة ينعكس أيضا في الانخفاض الكبير فيما يدعى بالماس الخام "الليبري" الذي يدخل الأسواق مثل سوق أنتورب والانخفاض الحاد في كمية الماس الذي يمر من خلال منروفيا. ومرة أخرى تبرهن الضغوط المفروضة على مصادر الدخل الأخرى لتغطية نفقات الهيئة التنفيذية من مصادر خارج الميزانية في ليبريا الأهمية التي اكتسبها الماس بالنسبة للرئيس تيلور خلال السنوات القليلة الماضية. ونظرا إلى أن قبضة الرئيس تيلور قد خفت على تجارة الماس في كونو/كوادو، لذا فإن محور الجهة المتحدة الثورية تحول إلى زيادة الاتجار عن طريق سيراليون.

توصيات بشأن الماس

٤٦ - تبين التجارب الآتي بحثها فيما يتعلق بسيراليون وغينيا وليبريا وكوت ديفوار مدى صعوبة فصل الماس الممول للصراع عن المعادن الغرينية الأخرى. وقد يساعد في هذه العملية تحسين الرصد، وزيادة الثمن الذي يتكبده من يقبض عليهم، واشتراط ذكر منبع الحجر الثمين (بلد المنشأ) بدلا من الاكتفاء بذكر بلد المصدر فقط. ولكن على غرار الحالة في سيراليون، فإنه يصعب، دون إحراز تقدم مطرد في عملية السلام الداخلي، توقع الحفاظ بشكل فعال على إمكانية التمييز بين الماس الحكومي وماس الجهة المتحدة الثورية.

٤٧ - وقد ساهم حظر الماس المفروض على ليبريا في الانخفاض الحاد في إساءة استخدام البطاقات الليبرية لتهريب الماس. ولكن هذا الحظر قلب المشكلة في الواقع بتشجيع الزيادة في تهريب الماس الخام الليبري إلى البلدان المجاورة التي تصدر الشهادات له. ولكي تتوافر الثقة بهذه الشهادات، يلزم إصلاح هذا الوضع على وجه السرعة. ومن الممكن أن يساعد في هذا

الشأن مراقبة الشرطة لهؤلاء المتعاملين، بشرط التأكد من أن لدى ليبيريا نظام موثوق به لإصدار الشهادات يكفل تناقص خلط الماس الخام الليبيري عمدا بالماس الخام للبلدان المجاورة.

٤٨ - والإنتاج الحرفي السنوي لليبيريا منخفض، إذ يبلغ مجموع الإنتاج السنوي ١,٥ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة تقريبا. وأي زيادة حادة في الصادرات، يمكن أن تكون بمثابة نظام إنذار مبكر بأن البطاقات الليبيرية عادت تستخدم مرة أخرى في غسل الماس غير الليبيري. ويحث الفريق الحكومة الليبيرية على أن تضع خطة شفافة وموثوقا بها لإصدار الشهادات، تراجع بصورة مستقلة بمعرفة شركة مراجعة معترف بها دوليا، ويجب أن تحصل هذه الخطة على تقييم مستقل بأنها فعالة وموثوق بها لكي تسهل النظر في رفع الحظر مؤقتا عن الماس بناء على قرار من مجلس الأمن. كما أن ذلك من شأنه أن يخفف الصعاب الأساسية التي يتعرض لها الآن عمال المناجم والوسطاء والعملاء.

التدابير الأخرى

٤٩ - من المهم نشر الإحصاءات السنوية الرسمية المنتظمة والدقيقة عن تصدير/استيراد الماس الخام. فبلجيكا وحدها هي التي تنشر قائمة مفصلة بذلك. كما أن إنشاء مكتبة دولية أفضل حالا لكل نوع من أنواع الماس في كل منطقة من المناطق، وسجلات تفصيلية للعينات الغرينية من المناجم في مناطق الصراع، سيكون خطوة مهمة إلى الأمام في هذه المنطقة. ومن المهم أيضا أن تصدر البلدان شهادات المنشأ الخاصة بها بحيث تكون متسقة تماما مع نظام إصدار الشهادات المتكاملة. ولكن الطريقة الوحيدة المضمونة في نهاية الأمر لحل قضية الماس الممول للصراع هي خلق الظروف التي تفضي في كل بلد إلى أن تصبح كلمة "صراع" المرفقة بالماس بلا معنى. وعندئذ، سيكون التحدي الرئيسي لتجارة الماس الخام في غرب أفريقيا، هو وقف التهريب المزمع لأغراض التهريب من الضرائب. ومحاولة سيراليون إعادة توزيع إيرادات الماس على أفراد المجتمع هي جزء من الحل.

سجل الملاحة البحرية والشركات

٥٠ - تعتبر ليبيريا، بالنظر إلى وجود ١ ٧٣٤ سفينة مسجلة تحت علمها، صاحبة ثاني أكبر أسطول بحري في العالم. وكان هذا السجل يستحوذ عادة على نسبة كبيرة من حمولة الناقلات. وفي كانون الثاني/يناير ٢٠٠١، استأثرت ليبيريا بنسبة ٣٥ في المائة من حمولة جميع ناقلات النفط في العالم. ويعتبر هذا السجل عادة من نوعية السجلات المفتوحة (يسميه البعض "أعلام الملاحة"). ويوفر هذا السجل أيضا ٢٥ في المائة من إيرادات الحكومة. وفي عام ٢٠٠٠، در برنامج السجل الليبيري ورسوم الشركات ما يقرب رسميا من ٢٥,٧٢

مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة، حصل منه مكتب الشؤون البحرية على ١٨ مليون دولار تقريبا كمبلغ صاف للحكومة.

٥١ - ويحتفظ السجل الليبري للسفن والشركات الدولية، وهو وكيل سجل الملاحة البحرية والشركات، بالإيرادات التي يتحصل عليها من سجلات الملاحة البحرية والشركات. وتراجع حسابات السجل سنويا بمعرفة شركة آرثر أندرسون، LLP وهي شركة مراجعة لها سمعتها الدولية، وكانت هذه الحسابات موضع تفتيش فريق الخبراء. وسيتم تحصيل إيرادات السجل ورسوم الحكومة وضرائبها، وأي عملية توزيع تالية للأموال المستحقة للحكومة، بالاتفاق بين السجل الليبري للسفن والشركات الدولية وبين الحكومة.

٥٢ - وتودع الأموال المحصلة في البداية في أحد الحسابات المصرفية العديدة للسجل، بحسب طبيعة التحصيل، وبحسب ما هو منصوص عليه في الاتفاق بين السجل الليبري للسفن والشركات الدولية والحكومة الليبرية. وهذا هو الإجراء الروتيني. ولكن فريق الخبراء حصل على تفصيلات تحويلين مصرفيين من السجل الليبري إلى شركة "سان إير جنرال تريدينج" في بنك ستاندارد تشارتر بالشارقة في الإمارات العربية المتحدة بمبلغ ٥٢٥ ٠٠٠ دولار في ٢١ حزيران/يونيه ٢٠٠٠ وبمبلغ ٤٠٠ ٠٠٠ دولار في ٧ تموز/يوليه ٢٠٠٠. وهذان المبلغان مقابل أسلحة ونقل بالمخالفة للجزاءات. والأنشطة المخالفة للجزاءات التي قامت بها شركة "سان إير جنرال تريدينج" موثقة في الفرع الخاص بالأسلحة والنقل والوارد أدناه.

٥٣ - واعترف السجل الليبري للسفن والشركات الدولية لفريق الخبراء بأنه حوّل أربعة مبالغ إلى حسابات غير حكومية في عام ٢٠٠٠. وقد تم الصرف في أعقاب أربعة طلبات كتابية منفصلة من مفوض الشؤون البحرية تعطي تعليمات إلى السجل. وقد تزايد عدم ارتياح السجل للطلبات المتزايدة باستمرار للانحراف عن الإجراءات المعتادة في أواخر عام ٢٠٠٠. وفي أعقاب طلب جديد بالصرف في ١٧ آب/أغسطس ٢٠٠٠، قام السجل بإبلاغ مفوض الشؤون البحرية بأنه لن يستجيب لمثل هذه الطلبات بعد ذلك.

٥٤ - وعندما رأى مكتب الشؤون البحرية في ليبريا مقاومة من جانب السجل، غير استراتيجيته، وحوّل أربعة مبالغ من حصته من الإيرادات البحرية إلى شركة San Air مباشرة، عن طريق تاجر الأسلحة سانجيفان روبراه.

٥٥ - وليس مفوض الشؤون البحرية ومكتبه أكثر من عملية امتصاص نفود وغطاء لتمويل وتنظيم مصروفات غامضة من خارج الميزانية، بما في ذلك المصروفات المخالفة للجزاءات. فما دام هناك حظر على الأسلحة لليبريا، لا بد من حماية أموال السجل من إساءة استخدامها بمعرفة المكتب.

توصيات بشأن السجل الليبري للملاحة البحرية والشركات

٥٦ - يمثل السجل الليبري للملاحة البحرية والشركات الدولية مصدرا مهما للإيرادات في بلد فقير. ولهذا السجل سمعته الدولية، ولكنه معرض للخطر بسبب استخدام الأموال التي يدرها في مصروفات غامضة خارج الميزانية، بما في ذلك المصروفات المخالفة للجزاءات.

٥٧ - ويلاحظ فريق الخبراء أن النشاط التجاري في مجال السجلات المفتوحة يتسم بالتنافس الشديد، وأن فرض أي جزاءات على السجل ستؤدي إلى هروب عملائه، مع عدم احتمال عودتهم مرة أخرى، ولا يود فريق الخبراء أن يجري هجرة جماعية لأصحاب السفن المقيدين الآن في السجل الليبري إلى السجلات المفتوحة الأخرى.

٥٨ - وما كان ينبغي للسجل الليبري للسفن والشركات الدولية أن يحول المبالغ الأربعة التي حولها إلى حسابات غير حكومية في عام ٢٠٠٠. فهذه التحويلات تتعارض مع اتفاقه مع الحكومة الليبرية وتدل على عدم الجدية المطلوبة. ويبدو أن السجل قد تعلم من خطئه واتخذ إجراء لوقف ذلك. ولم يمارس أي ضغط جديد من هذا النوع في مونروفييا في عام ٢٠٠١، ولا يوجد أي دليل على تحويلات جديدة إلى حسابات غير حكومية.

٥٩ - ويوصي فريق الخبراء بما يلي:

- أن تنشئ لجنة مجلس الأمن حسابا مجمدا تودع فيه جميع الإيرادات المتولدة عن سجل السفن والشركات. ويرى فريق الخبراء أنه ينبغي على حكومة ليبريا وصندوق النقد الدولي أن يتوصلا إلى اتفاق لمراجعة هذا الحساب من أجل تحديد جميع الإيرادات التي يدرها السجل وكذلك تحديد أوجه استخدام إيرادات هذا الحساب؛
- أن تخصص الأموال المودعة في هذا الحساب لأغراض التنمية.

حظر السفر

٦٠ - نفذ حظر السفر بنجاح بشكل عام. وقد سعى الفريق بنشاط إلى رصد مدى الالتزام بهذا الحظر. وتحقق الفريق من حدوث انتهاك للحظر ٢٧ مرة، أغلبها عن طريق أبيدجان.

توصيات بشأن حظر السفر

٦١ - كانت أغلب الشكاوى التي تلقاها فريق الخبراء تتعلق بحظر السفر. وطلب الأفراد المدرجون بالقوائم معرفة الأسس التي أدرجت أسماءهم بناء عليها وكيفية الاعتراض على ذلك. وفي كل حالة، كان الفريق يجيلهم إلى لجنة مجلس الأمن، باعتبارها الهيئة المسؤولة عن إدراج الأسماء بالقائمة.

٦٢ - ويبحث فريق الخبراء لجنة مجلس الأمن على الرد بسرعة على كل طلب خاص بحظر السفر، كما يوصي الفريق للجنة بأن تنشئ صفحة على شبكة الإنترنت بشأن حظر السفر في ليبيريا، توضح فيها المعايير التي اتبعتها في إدراج الأسماء بالقائمة. وينبغي أن تتضمن هذه الصفحة معلومات عن كيفية التقدم بطلبات الاستثناء من الحظر على السفر، وأن يكون بها قسم آخر بشأن من يشملهم الاستثناء من حظر السفر الآن. وينبغي التعريف بهذا الموقع كأحد المصادر التي تعتمد عليها سلطات الهجرة ووكالات إنفاذ القانون في تتبعها للمدرجين على قوائم منع السفر والمستثنين من ذلك.

٦٣ - كما ينبغي لفرع الجزاءات التابع لمجلس الأمن أن يقوم، بالتشاور مع اللجنة، بتجميع قاعدة بيانات بالصور لأهم الأشخاص المدرجين في قوائم منع السفر، لإحباط محاولات بعض الأفراد المدرجين في هذه القوائم السفر بأسماء مختلفة. ويمكن نشر هذه الصور على الموقع الشبكي.

٦٤ - ولا يرى الفريق أن تكون القائمة جامدة. فلا بد من إسقاط بعض الأسماء المدرجة لأسباب إنسانية، كما ينبغي أن تنظر اللجنة في إدراج أسماء جديدة.

حكومة كوت ديفوار

٦٥ - لا بد من الانتباه العاجل إلى الثغرة الموجودة في مطار أبيدجان. وينبغي أن يشجع المجلس سلطات كوت ديفوار بقوة على اتخاذ موقف أقل سلبية من تنفيذ حظر السفر. وينبغي وضع نظام عملي في مطار أبيدجان للتأكد من أن المسافرين القادمين من مونرويفيا ليسوا مدرجين على القوائم، أو أنهم يحملون إعفاء من الأمم المتحدة إذا كانوا مدرجين على هذه القوائم.

توصيات بشأن استمرار رصد قرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١)

٦٦ - ينبغي أن تعين الأمانة العامة للأمم المتحدة موظفا لشؤون ليبيريا في فرع الجزاءات بإدارة الشؤون السياسية، على أن يتولى عمليات الرصد المستمر للامتثال لقرار مجلس الأمن ١٣٤٣ من نيويورك، ويضع قاعدة بيانات لتقارير المخالفة، ويحرر الطلبات، ويجري الاتصالات الهاتفية بشأن هذه التقارير. وينبغي أن يقوم هذا الشخص بدور الباحث الداخلي للجنة مجلس الأمن وأن يكون قادرا على المساعدة في رصد الامتثال لحظر السفر وطلبات الإعفاء من هذا الحظر. ويمكن لأحد موظفي الأمانة العامة للأمم المتحدة النشطين، بدعم إداري من مساعدي اللجنة، أن يشغل هذه الوظيفة بكفاءة وبفعالية من حيث التكاليف. وقد ألحقت آلية الرصد الأنغولية بالفعل موظفا للشؤون السياسية، قام بعدد من هذه المهام بكفاءة. ويمكن التعاقد لفترات قصيرة مع أفراد من الاستشاريين للتحقيق في أي حالة معينة

من حالات مخالفة الجزاءات كلما ظهرت حاجة إلى ذلك، من أجل استمرار الضغط على ليريا.

٦٧ - ينبغي أن تكون هناك عملية تقييم مستمرة لمدى امتثال ليريا للقرار ١٣٤٣ على أرض الواقع أيضا. وأحد السبل لتحقيق ذلك بطريقة هادفة وفعالة من حيث التكلفة، هو تجديد ولاية فريق الخبراء هذا لفترتين قصيرتين في عام ٢٠٠٢ للقيام بزيارة غرب أفريقيا برفقة الموظف المعني بشؤون ليريا الذي ستعينه الأمانة العامة. وينبغي أن تكون هاتان المهمتان كما يلي:

- مهمة تقييم يضطلع بها الفريق في ليريا والدول المجاورة مدتها أربعة أسابيع تبدأ في نيسان/أبريل ٢٠٠٢ بهدف إجراء تحقيقات ووضع تقرير موجز عن مدى الامتثال. وهذا التقرير، الذي سيكون بمثابة فحص مستقل للامتثال للتوصيات، يقدم بعد ذلك من خلال اللجنة إلى مجلس الأمن للنظر فيه في شهر أيار/مايو ٢٠٠٢.
- المهمة الثانية ومدتها ستة أسابيع في ليريا تبدأ في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ وتنتهي بتقديم تقرير ختامي إلى اللجنة في شهر تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢. وسيكون هذا التقرير أيضا تقييما مستقلا لمجمل سير نظام الجزاءات ومدى امتثال حكومة ليريا له خلال السنة.

٦٨ - وفائدة هذه الطريقة هي أنها ستعزز قدرة الأمم المتحدة الداخلية في عام ٢٠٠٢ على رصد مدى امتثال ليريا ودول أخرى للقرار ١٣٤٣. كما أنها تستخدم خبرة فريق الخبراء بطريقة هادفة تحقق الفعالية من حيث التكلفة وتضمن أن الزخم الذي تحقق بفضل عمل الفريق في عام ٢٠٠١، لن يضيع هباء.

مقدمة

ألف - نظرة عامة

٦٩ - عملا بالفقرة ١٩ من قرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١) المتخذ بشأن ليريا في ٧ آذار/مارس ٢٠٠١، عيّن الأمين العام، في ٢٩ آذار/مارس ٢٠٠١، فريقا من الخبراء (S/2001/268) تتمثل ولايته فيما يلي:

- التحقيق في انتهاكات الحظر الجديد المشدد المفروض على الأسلحة، والحظر على صادرات الماس الليبري، وحظر سفر كبار مسؤولي الحكومة الليبرية؛
- جمع المعلومات بشأن امتثال حكومة ليريا للمطالبات بطرد جميع أعضاء الجبهة المتحدة الثورية من ليريا، ووقف كل الدعم المالي والعسكري للجبهة، وكل استيراد

مباشر أو غير مباشر للماس الخام من سيراليون، وتجميد الأموال أو الموارد المالية أو الأصول التي تسيطر عليها الجبهة في ليبيريا وإيقاف جميع الطائرات المسجلة في ليبيريا؛

• مواصلة التحقيق في الصلات المحتملة بين استغلال الموارد الطبيعية وغيره من أشكال النشاط الاقتصادي في ليبيريا وبين تأجيج الصراع في سيراليون والبلدان المجاورة، ولا سيما المناطق المشار إليها بصفة خاصة في تقرير فريق الخبراء المنشأ عملاً بالقرار ١٣٠٦ (٢٠٠٠)؛

• جمع المعلومات بشأن الأنشطة غير المشروعة التي يقوم بها الأشخاص المشار إليهم في تقرير فريق الخبراء المنشأ عملاً بالقرار ١٣٠٦ (٢٠٠٠) بشأن الحالة في سيراليون؛

• جمع المعلومات بشأن أي انتهاكات مزعومة للقرار ١٣٤٣ (٢٠٠١).

٧٠ - وأحاط الفريق علماً بتقرير فريق الخبراء المنشأ عملاً بالقرار ١٣٠٦ (٢٠٠٠) بشأن الحالة في سيراليون (S/2000/1195) المؤرخ ١٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠، وبالردود الواردة من البلدان والأشخاص المذكورين في التقرير. وأحاط الفريق علماً، على النحو الواجب، بالإجراءات التصحيحية التي اتخذتها تلك البلدان.

٧١ - وسلّم الفريق بأن ما ورد في الفقرة ٢ من القرار ١٣٤٣ (٢٠٠١) من مطالبات لحكومة ليبيريا بأن توقف فوراً دعمها للجبهة المتحدة الثورية في سيراليون وسائر الجماعات المتمردة المسلحة في المنطقة يرمي إلى تعزيز عملية السلام في سيراليون.

٧٢ - وأحاط الفريق علماً بوجه خاص بالفقرة ٤ من ذلك القرار، التي تطالب بأن تتخذ جميع دول المنطقة إجراءات لمنع الأفراد العسكريين والجماعات المسلحة من استخدام أراضيها لإعداد وشن هجمات على البلدان المجاورة، وأن تمتنع عن اتخاذ أي إجراء من شأنه أن يسهم في زيادة زعزعة الوضع على الحدود بين غينيا وليبيريا وسيراليون.

٧٣ - وفي ٢٢ آذار/مارس ٢٠٠١، أحال الممثل الدائم لليبيريا لدى الأمم المتحدة نص رسالة موجهة إلى الأمين العام من تشارلز غانكاوي تيلور، رئيس ليبيريا، تعرض التدابير التي اتخذتها حكومة ليبيريا امتثالاً لذلك القرار (S/2001/264). وأطلع الفريق على مضمون تلك الرسالة وجميع الرسائل اللاحقة الواردة من حكومة ليبيريا، والتي أتاحها له لجنة مجلس الأمن المعنية بليبيريا وفرقة العمل التابعة لحكومة ليبيريا.

٧٤ - وكان فريق الخبراء^(١) مؤلفا من السيد مارتن شانغونغ أيافور (الكامبيون، رئيسا)، والسيد أتابو بوديان (السنغال، خبير من منظمة الطيران المدني الدولي)، والسيد يوهان بيليان (بلجيكا، خبير أسلحة ونقل)، والسيد هارجيت سينغ ساندهور (الهند، خبير من المنظمة الدولية للشرطة الجنائية)، والسيد أليكس فايتز (المملكة المتحدة، خبير في الماس) (المرفق ١، S/2001/268).

٧٥ - وعقد الفريق اجتماعه التنظيمي الأول في مقر الأمم المتحدة بنيويورك من ١٦ إلى ٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠١، واتفق مع لجنة مجلس الأمن المعنية بليبريا على أن يقدم تقريره في ١٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١، غير أن التقرير قدم في ١٧ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١.

٧٦ - والتزم الفريق بعقد مشاورات منتظمة مع أفرقة الخبراء/آليات الرصد وسائر لجان مجلس الأمن المعنية بقضايا مماثلة. وعملا بالفقرة ٤ من قرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١)، واصل الفريق أيضا، حسب الاقتضاء، إطلاع لجنة مجلس الأمن المعنية بليبريا على التقدم المحرز في عمله.

٧٧ - وتلقى الفريق قدرا كبيرا من الدعم التشغيلي والمعنوي من لجنة مجلس الأمن المعنية بليبريا، والأمانة العامة للأمم المتحدة، والمنسقين المقيمين للأمم المتحدة، وموظفي برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في كل بلد تقريبا من البلدان التي زارها. وبذلت حكومات عديدة المساعدة بتقديم معلومات مفصلة وإسداء المشورة، وقدم كثير من الأفراد معلومات مفيدة.

باء - تذكير بأساس الولاية

٧٨ - يرد بيان ولاية الفريق في الفرع ألف أعلاه. بيد أنه ذُكر بأساس ولايته خلال زيارته الميدانية في سيراليون وليبريا وغينيا. ففي سيراليون، هناك آلاف من المدنيين، وكثير منهم نساء وأطفال، عوملوا بوحشية تفوق الوصف فكُتب لهم أن يعيشوا مبتوري الأيدي أو الأرجل. ومخيم البتر في فريتاون هو دليل مريع على الدمار الذي أحدثته القوى التي زودت المتمردين بالأسلحة. وإضافة إلى هؤلاء البتر، أزهقت أرواح عشرات الآلاف من مواطني سيراليون وغينيا وليبريا، وأصبح نصف مليون شخص لاجئين، وبات ثلاثة أو أربعة أضعاف ذلك العدد مشردين في المنطقة دون الإقليمية. وزار الفريق مخيم البتر في فريتاون ومخيمات اللاجئين والمشردين داخليا في كافة البلدان الثلاثة التي لها حدود مشتركة وهي ليبريا وغينيا وسيراليون.

(١) بالنسبة لفرع التقرير المتعلق بالأخشاب، استعان الفريق بالسيد ديدني بودينو (فرنسا).

٧٩ - وعندما وضع الفريق الصيغة النهائية لتقريره، كانت الحالة على الحدود بين سيراليون وليبيريا وغينيا لا تزال تهدد بالانفجار، ولا تزال أفضل المناطق المنتجة للماس في سيراليون خاضعة لسيطرة المتمردين. وفي كثير من المناطق الحدودية في ليبيريا وغينيا وسيراليون، لا يملك الناس سبيلا إلى تلقي المساعدة الطبية أو التعليم أو وسائل تأمين الرزق. وظل الفريق، في جميع مراحل عمله، مدركا لدوره ومسؤوليته في المساعدة على إنهاء معاناة سكان هذه المنطقة دون الإقليمية.

منهجية التحقيق

٨٠ - الاستبيانات: طلب الفريق من البلدان المعنية أن تقدم، عن طريق بعثاتها الدائمة لدى الأمم المتحدة، معلومات محددة بشأن شحنات معينة من الأسلحة وحركة الطائرات المشتبه في استخدامها لغرض النقل غير المشروع للأسلحة والذخائر. كما طلب الفريق إحصاءات مفصلة بدءا من عام ١٩٨٧ بشأن صادرات الماس من البلدان المنتجة الرئيسية وواردات الماس إلى البلدان ذات النشاط الملموس في مجالات الاتجار بالماس وصناعة قطعه وصقله. والسبب في الرجوع إلى عام ١٩٨٧ هو تحديد الاتجاهات التي ربما كانت سائدة قبل نشوب الحرب في سيراليون وليبيريا. وفي أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، أرسل الفريق إلى كافة الحكومات التي لم تكن قد قدمت بعد الإحصاءات المطلوبة رسائل تذكير عن طريق بعثاتها الدائمة لدى الأمم المتحدة. ويود الفريق أن يعرب عن تقديره الخاص للإمارات العربية المتحدة وأوغندا وإيطاليا وجمهورية مولدوفا وسلوفاكيا وقبرص وقيرغيزستان وكازاخستان لما قدمته من ردود مفصلة ومعلومات إضافية كانت مفيدة جدا للتحقيق.

٨١ - المقابلات: أجرى أعضاء الفريق مقابلات في كل بلد مع السلطات الحكومية، وعند الاقتضاء، مع البعثات الدبلوماسية ومنظمات المجتمع المدني ووكالات المعونة وشركات القطاع الخاص والصحفيين. كما اتصل الفريق بعدد من الأشخاص المحوريين الذين كانت أسماؤهم موضع اهتمام وجدل طيلة الأشهر الأخيرة فيما يتصل بالأزمة التي شهدتها المنطقة دون الإقليمية (المرفق الثاني). على أنه بالنظر إلى حساسية المواضيع التي يحقق فيها الفريق، يجدر بالإشارة أن كثيرا من الأشخاص أدلوا بأقوالهم مشرطين عدم كشف هويتهم. وبالتالي لم يدرج ذكر عدة اجتماعات عقدت في بلدان شتى.

٨٢ - الزيارات إلى البلدان: قام الفريق بزيارات كثيرة إلى البلدان التي تتاجر بالماس وإلى البلدان التي لها ضلع أو يعتقد أن لها ضلعا في تهريب الأسلحة وما يتصل بها من عتاد إلى ليبيريا، مما يشكل انتهاكا لتدابير الحظر التي فرضها مجلس الأمن. فقد زار الفريق بأكمله ليبيريا مرتين، وزارها بعض أعضائه ثلاث مرات. كما زار الفريق بأكمله الاتحاد الروسي

والإمارات العربية المتحدة وأوكرانيا وبلجيكا وبوركينا فاسو وتركيا والجمهورية التشيكية وجمهورية مولدوفا وسلوفاكيا وسيراليون وغامبيا وغينيا وكوت ديفوار. وسافر واحد أو أكثر من أعضاء الفريق إلى إسبانيا وأوغندا وإيطاليا وجمهورية أفريقيا الوسطى والرأس الأخضر والسنغال وسويسرا وغانا وغينيا الاستوائية وفرنسا وقيرغيزستان وكازاخستان والكاميرون وكندا وكينيا ومالي والمملكة المتحدة والنمسا والنرويج والنيجر وواشنطن العاصمة (الولايات المتحدة الأمريكية).

٨٣ - الزيارات الميدانية: في المنطقة دون الإقليمية لليبريا وغينيا وسيراليون وكوت ديفوار، هناك عدة أماكن تحيط بها غوامض كثيرة، ولذلك قرر الفريق أن يزورها جميعا. ففي ليبريا زار الفريق بأكمله مركز غباتالا لتدريب وحدة مكافحة الإرهاب، وميناء بوكانن حيث يوجد معظم أنشطة شركة الأخشاب الشرقية (Oriental Timber Company). وزار ثلاثة من أعضاء الفريق مقاطعتي لوبا وبونغ. وفي سيراليون، زار اثنان من أعضاء الفريق مدن بو وكنيما وكوادو ويانغما وموياما وبويا وواترلو ودارو. وفي غينيا، تنقل اثنان من الأعضاء عن طريق البر من كوناكري إلى كيسيدوغو ثم إلى غيسيكيدو وماستنا وكوانكان وكولا ونزريكور ثم إلى كوت ديفوار. وفي كوت ديفوار، زار اثنان من الأعضاء مدن مان وبيانكوما وغيلو ودانان ونيكلا وغيسيسو.

٨٤ - وخلال هذه الزيارات الميدانية، تحدث الفريق إلى فصائل شتى من الضالعة في الصراع في المنطقة دون الإقليمية. ومن أبرز تلك الفصائل الجبهة المتحدة الثورية وقوة الدفاع المدني وجبهة الليبريين المتحدين من أجل المصالحة والديمقراطية، والقوات المسلحة الليبرية. كما أجرى الفريق مقابلات مع عدد كبير من المشردين داخليا المنتشرين في جميع أنحاء البلدان الأربعة في المنطقة دون الإقليمية. وأطلع الفريق على برنامج نزع السلاح والتسريح وإعادة الإدماج في سيراليون، وتحدث إلى المقاتلين، وتوصل إلى بعض الدلائل عن مصدر الأسلحة والذخائر.

٨٥ - المساعدة المقدمة من المنظمات الدولية والإقليمية: استفاد الفريق من تعاون ومساعدة عدة منظمات دولية منها المنظمة الدولية للشرطة الجنائية ومنظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة البحرية الدولية وغيرها، واستعان بخبراتها كما ينبغي.

٨٦ - سجلات الشرطة والسجلات القضائية: تمكن الفريق من الاطلاع على سجلات الشرطة والسجلات القضائية لعدة قضايا قيد التحقيق وقيد المحاكمة تتصل بالاتجار بالأسلحة والذخائر في منطقة غرب أفريقيا دون الإقليمية. وفحص الفريق بيانات استجواب العديد من

كبار مسؤولي الجبهة المتحدة الثورية السابقين، ومستندات تم العثور عليها في الأماكن الخاصة بالمشتببه فيهم.

معايير التحقق

٨٧ - اتفق الفريق، عندما بدأ أعماله، على أن يستعمل في تحقيقاته معايير عالية لإثبات الأدلة. وهذا مؤداه توافر ما لا يقل عن مصدري معلومات موثوقين ومستقلين لإثبات أي استنتاج. كما اتفق الفريق على أن يقوم، كلما أمكن، بإطلاع من يعينهم الأمر على الادعاءات، لتمكينهم من حق الرد. بيد أن بعض الأفراد الذين ورد في التقرير أن لهم دورا مهما لم يستجيبوا للفريق بالرغم من محاولاته الجادة لإعطائهم فرصة لتعليل سلوكهم.

٨٨ - وخلال التحقيقات قام الفريق، كلما أمكنه ذلك، بإطلاع الدول المعنية على المعلومات ذات الصلة وتعاون معها لدفع عجلة التحقيق الخاص بها. وعند الاقتضاء، أطلع الفريق أيضا السلطات على المعلومات المستقاة في أثناء التحقيق، لتمكينها من حق الرد، على النحو الوارد في الفقرة ٢٠ من قرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١). وقدم عدد كبير من البلدان معلومات مفيدة بشأن أشخاص يديرون شركات مربية، وبشأن معاملاتهم المالية.

٨٩ - وفي الماضي، كان الإنكار هو الرد على الادعاءات الموجهة لمختلف أطراف الصراع في المنطقة دون الإقليمية، وذلك بطرح سؤال هو "أين الدليل؟". ومن الأمثلة على ذلك الرد المعتاد على الادعاءات بأن أسلحة قد وجهت إلى الجبهة المتحدة الثورية عبر ليبريا، وأن الرئيس تيلور لا يزال يدعم الجبهة. وفي الجزء التالي من هذا التقرير، تناولنا بقدر كبير من التفصيل هذا الادعاء المحدد وعدة حالات لشحنات الأسلحة التي وصلت إلى ليبريا، مما يُعد انتهاكا لتدابير الحظر التي فرضها مجلس الأمن على الأسلحة.

٩٠ - تعقب المستندات وسلسلة الأحداث: إقناعا لمن يكررون قول "أين الأدلة" و "إن كانت لديكم أدلة أظهروها"، تعقب الفريق سلسلة الأحداث بأكملها انطلاقا من منشأ الأسلحة حتى المقصد النهائي، مستعينا بأدلة مستندية وأقوال شهود عيان من الأشخاص الذين لهم ضلع في ذلك. وبحوزة الفريق الوثائق التالية المتصلة بالطائرات التي اشتركت في توريد الأسلحة غير المشروعة إلى ليبريا:

- نسخ من العقود تحمل توقيع الأطراف المتعاقدة
- طلبات عبور المجال الجوي والهبوط، وتصاريح الإذن بذلك
- خطط الطيران
- بيانات البضائع

- فواتير النقل الجوي
- الوثائق التي تبين اسم مالك الطائرة المعنية أو الوكالة التي تشغلها
- دفاتر الطيارين
- المدفوعات
- وثائق التأمين على البضائع والطائرات المعنية

٩١ - وتحليل هذه الوثائق، تمكن الفريق من معرفة كامل خط سير الطائرات التي جلبت الأسلحة إلى ليبيريا. وإضافة إلى ذلك، تحدث الفريق إلى الطيارين وغيرهم من أعضاء الأطقم الذين كانوا على متن الطائرات المعنية. وفي جميع الحالات المذكورة بدون استثناء، تمكن الفريق من معرفة أماكن وجود الطائرات المعنية والتقط صوراً لها. وحاول بعض مهربي الأسلحة الاختباء ولكن الفريق نجح في التوصل إلى مكان وجودهم وواجههم بالتفاصيل. وفي إحدى الحالات، زار الفريق سجنًا وأجرى مقابلة في السجن مع المشتبه فيه بعد الحصول على إذن السلطات القضائية المعنية.

٩٢ - وإضافة إلى التحقيق المفصل الذي أجراه الفريق بنفسه، تلقى أيضا معلومات مؤيدة من وكالات دولية لإنفاذ القانون. وتمت الاستعانة بمختصي المنظمة الدولية للشرطة الجنائية، عند الاقتضاء. وفي جميع الحالات المبينة فيما يلي من التقرير، لم يقتصر الفريق على الشهادات الشفوية وإنما أصر دائما على توافر الأدلة المؤيدة المستندية منها والظرفية. ولذلك فإن الأدلة تتسم بأنها قاطعة ودامغة.

الجزء الأول - ليبيريا والمنطقة

الأمن الإقليمي في اتحاد نهر مانو

٩٣ - عندما بدأ الفريق الاضطلاع بولايته في منتصف نيسان/أبريل، كانت هناك أعمال قتال حادة في البلدان الثلاثة لاتحاد نهر مانو (غينيا وسيراليون وليبيريا). وتفيد أرقام الأمم المتحدة أنه بحلول منتصف أيار/مايو كان هناك ٢,٣ مليون من المشردين داخليا في غينيا إلى جانب ١١٠.٠٠٠ لاجئ سيراليوني و ٨١.٠٠٠ لاجئ ليبيري. وفي سيراليون، كان هناك ٤٠٠.٠٠٠ من المشردين داخليا و ٦.٠٠٠ لاجئ ليبيري، وفي ليبيريا كان هناك ٦٠.٠٠٠ من المشردين داخليا. وفي كوت ديفوار، كان ثمة أيضا ١٢٠.٠٠٠ لاجئ ليبيري و ٢.٠٠٠ لاجئ سيراليوني.

٩٤ - وبعد ستة أشهر، شهدت المنطقة بوادر تحسن هامة. وتبذل حالياً جهود دبلوماسية إقليمية محمودة لمواصلة تحسين العلاقات الثنائية بين الأعضاء الثلاثة في اتحاد نهر مانو، بالرغم من أن الصراع لا يزال دائراً في مقاطعة لوفيا في ليريا ويخشى أن يتأجج الصراع من جديد في سيراليون إذا رفضت الجبهة المتحدة الثورية التخلي عن بعض المناطق التي تعتبر من أفضل المناطق المنتجة للماس.

سيراليون

٩٥ - عندما زار الفريق سيراليون لأول مرة في نيسان/أبريل ٢٠٠١، كان القتال دائراً في منطقة كامبيا، وكان واضحاً جداً أن الصراع سيأخذ بعداً إقليمياً. وكانت غينيا تقوم بعمليات عسكرية ضد الجبهة المتحدة الثورية بموافقة ضمنية من حكومة سيراليون. واستخدمت غينيا القوة باستمرار لمعاكبة الجبهة المتحدة الثورية على غاراتها على غينيا في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠. وتوغلت الوحدات الغينية داخل سيراليون في مقاطعة كامبيا الشمالية وأنشأت "منطقة مطهرة" على الضفة الشمالية لنهر غريت سكيريس للحيلولة دون استمرار نشاط الجبهة المتحدة الثورية.

٩٦ - وخلال ذلك الشهر، قامت ميليشيا قوة الدفاع المدني التي ترعاها الحكومة بمهاجمة مواقع الجبهة المتحدة الثورية في شرق سيراليون، ولكن أعيد وقف إطلاق النار في نهاية المطاف. كما أوقفت غينيا غاراتها على الجبهة المتحدة الثورية في كامبيا بحلول أيار/مايو، على أن عدة أهداف تابعة للجبهة تعرضت للقصف ولغارات بالهليكوبتر من جانب غينيا في تموز/يوليه.

٩٧ - وفي ٢ أيار/مايو، أعادت الأطراف الرئيسية في الصراع تأكيد التزامها بعملية السلام في أبوجا. وأعقبت ذلك محادثات في فريتاون، وفي ١٨ أيار/مايو ٢٠٠١، شرع الجانبان في برنامج لنزع السلاح والتسريح وإعادة الإدماج شمل عدداً كبيراً من المقاتلين. ومنذ مستهل تموز/يوليه، ظلت الحالة الأمنية في سيراليون مستقرة، ترصدها عن كثب بعثة الأمم المتحدة في سيراليون.

٩٨ - وفي مستهل أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، التقى رئيس سيراليون، أحمد كباح، وزعيم الجبهة المتحدة الثورية، عيسى سيساي، في كوادو وتصافحا، معلنين نهاية الحرب. بيد أن عملية السلام لا تزال هشّة في مرحلة التمهيد للانتخابات المتعددة الأحزاب التي ستجرى في عام ٢٠٠٢، أما أعمال القتال الصريحة فيبدو أنها قد توقفت حالياً.

ليبيريا

٩٩ - وعقب صدور قرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١) وبدء نفاذ الجزاءات ضد ليبريا في ٧ أيار/مايو ٢٠٠١، أبدى الرئيس تيلور وحكومته بصورة متزايدة الرغبة في استعادة قنوات الحوار مع جيرانهم باتحاد نهر مانو. واستمرت الحرب في مقاطعة لوبا في أن تكون مثار القلق الرئيسي للحكومة والوكالات الإنسانية.

١٠٠ - ووقع الحادث الأول للصراع المسلح في فوينجاما في ٢١ نيسان/أبريل ١٩٩٩. فقد هاجم المتمردون المزدودون ببنادق نصف آلية، وقليل من مدافع الهاون وبنادق خرطوش المدينة. وكانوا مجموعة رثة الملابس، يرتدي بعضهم زيا موحدا ويدخن البعض الآخر الماريجوانا. وفي حين قاموا بنهب المدينة، زعموا أنهم قد تعبوا من الحرب في سيراليون ويريدون قلب حكومة تشارلز تيلور. وعقب الهجوم الخاطف للمتمردين، دخلت قوات الأمن الليبيرية فوينجاما وقامت بالنهب أيضا.

١٠١ - ووقعت موجة أخرى من هجمات المتمردين في مقاطعة لوبا في الفترة الواقعة بين تموز/يوليه وتشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠، ونجحوا في توسيع نطاق جبهتهم لمهاجمة منطقة دولي بمقاطعة نوبا في أواخر تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠. ووجهت الحكومة الليبيرية اللوم إلى غينيا وتقدمت بشكوى دبلوماسية رسمية إلى منظمة الوحدة الأفريقية في ذلك الحين، والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا وحكومة غينيا.

١٠٢ - وفي منتصف كانون الثاني/يناير ٢٠٠١، قامت الحكومة بنشر المزيد من القوات على طول الحدود الشمالية الشرقية مع غينيا. وأعقب هذا الإجراء مباشرة اجتماع وزراء الدفاع في السنغال ومالي والنيجر ونيجيريا في أبوجا بنيجيريا لمناقشة نشر قوة قوامها ١٧٠٠ جندي على طول حدود ليبريا مع غينيا وسيراليون. ولكن نشر القوة التابعة للجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا عند التقاء الحدود بين سيراليون وغينيا وليبريا في منطقة نهر مانو لم يحدث لسببين: أولهما، لأن الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا انتظرت الحصول على ولاية قوية من الأمم المتحدة من أجل وحدتها، وثانيهما، لأنه لم تتم على الإطلاق الموافقة على اتفاقي مركز القوات مع غينيا وليبريا.

١٠٣ - وزاد تدهور العلاقات بين ليبريا وغينيا في عام ٢٠٠١، واتهمت الحكومة القوات العسكرية الغينية بقصف مدينة فويا في كانون الثاني/يناير وادعت بأنه تم القاء القبض على اثنين من دبلوماسييها وتعذيبهم في كوناكري في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠. وفي شباط/فبراير ٢٠٠١، عبر المتمردون مرة أخرى من غينيا وهاجموا القرى في لوبا. وزعمت الحكومة أنه تمت تسوية قرى بويوامي وماسيزو وتورازود بالأرض خلال القتال الذي استمر لمدة يومين.

١٠٤ - وفي نيسان/أبريل ٢٠٠١، أعلن وزير الدفاع الليبيري، دانيال شيا وقوع قتال بالأسلحة الثقيلة بين القوات الحكومية والمتمردين في مقاطعة لوبا العليا بالقرب من الحدود مع غينيا. وكان القتال على أشده بالقرب من مدينتي فويا وكولاهون. بيد أنه نفى مزاعم جبهة الليبريين المتحدين من أجل المصالحة والديمقراطية بأنهم سيطروا على أجزاء كبيرة من مقاطعة لوبا وبدأت الحكومة في تعبئة المقاتلين السابقين للجبهة الوطنية القومية الليبرية غير القائمة حالياً. وبحلول أواخر نيسان/أبريل، امتد القتال جنوباً إلى مقاطعة سالايا، الواقعة على بعد ٨٠ كيلومتراً إلى الشمال من غبارنغا في مقاطعة بونغ. وأفيد بأن المعركة التي استهدفت السيطرة على زورزور في مقاطعة لوبا كانت حامية.

١٠٥ - وأغلقت ليبيريا حدودها مع سيراليون وغينيا في منتصف آذار/مارس وأمهلت سفيري سيراليون وغينيا ثلاثة أيام لمغادرة البلد. وتم طرد السفيرين بسبب الأنشطة المتعارضة مع وضعهما وأبلغت سفارتاهما بضرورة إخلاء مقريهما الحاليين. وجاء هذا الإجراء الليبيري في وقت زاد فيه التوتر الإقليمي بسبب القتال الشديد في مقاطعة لوبا ولأن أحد الدبلوماسيين الاثنين كان في موقع مناسب مكنه من أن يشهد بعض عمليات خرق الجزاءات وهي تتم.

١٠٦ - وفي أواخر تموز/يوليه، أجبر استمرار القتال في لوبا موجة جديدة من اللاجئين على الفرار عبر الحدود إلى كوت ديفوار. وأدى تمرد لوبا، وهو جزء من النزاع دون الإقليمي، إلى ائتمام ليبيريا لغينيا وسيراليون بإيواء المنشقين. ومع اتساع نطاق الصراع في نيسان/أبريل ٢٠٠١، فر أكثر من ٤٠٠٠ لاجئ إلى كوت ديفوار وسيراليون في أيار/مايو وحزيران/يونيه. وذكرت الأمم المتحدة أن الصراع أسفر في عام واحد عن أكثر من ٤٠٠٠٠ لاجئ.

١٠٧ - وبحلول آب/أغسطس، استمر القتال بين المتمردين والقوات الحكومية، لا سيما حول مدينتي كولاهون وفوينجاما. ولم يقم المتمرّدون بكل القتال. ووقعت أيضاً حوادث حيث كانت مختلف الجماعات المسلحة التابعة للحكومة الليبرية تقاتل بعضها البعض من أجل نهب الموارد والسيطرة عليها. وفي ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠١، هاجم المتمرّدون الليبيريون مستودعاً للأخشاب في غيوبولو في الغرب، مظهريّن بذلك أن في إمكانهم شن هجمات إلى ما وراء مقاطعة لوبا العليا.

١٠٨ - وفي الفترة الواقعة بين آذار/مارس وتشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١، لم تسمح الحكومة الليبرية لمراقبين مستقلين بزيارة مقاطعة لوبا. وتم رفع هذا القيد في تشرين الأول/أكتوبر، وقام الفريق بزيارة لوبا في الأسبوع الأول من تشرين الأول/أكتوبر. وقد اتسمت الحالة هناك بالتوتر الظاهر. وفي المنطقة المحيطة بزورزور، وهي المدينة التي دمرت بالكامل خلال إغارة للمتمردين القادمين من غينيا، لاحظ الفريق وجود عدد كبير من

الجنود والصبية المسلحين الحاملين لأسلحة جديدة والذين يتجولون في شاحنات بيك آب اقتنوها مؤخرا من طراز إيسوزو. ويبين نمط دمار المنازل أن المتمردين القادمين من غينيا يلجأون إلى تكتيكات الكر والفر ولا يحتلون الأراضي.

غينيا

١٠٩ - وقعت اعتبارا من أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠ إغارات للمتمردين على غينيا مدعومة من الجبهة المتحدة الثورية. وتعرضت غيكيدو (وهي مدينة تضم نحو ٣٠.٠٠٠ من السكان) للدمار الشديد في أواخر كانون الثاني/يناير عندما استولى عليها المتمردون، الذين زعمت مصادر غينية أنهم ينتمون إلى جناح الحاج كروما في حركة التحرير الليبرية المتحدة من أجل الديمقراطية والجبهة المتحدة الثورية. واستعاد الجيش الغيني المدينة في شباط/فبراير. وكان جناح الحاج كروما حليفا لغينيا في حملتها على الجبهة المتحدة الثورية ولكن وقع نوع من النزاع حول عمليات التجنيد الأخيرة لأفراد من الجناح في صفوف القوات العسكرية الغينية. ووقع المزيد من القتال على طول الحدود ومعركة بالمدفعية استمرت ست ساعات في منتصف آذار/مارس جنوبي غيكيدو ومع المتمردين القادمين أصلا من ليبيريا.

١١٠ - ونتج عن انخفاض العمليات القتالية بين الجبهة المتحدة الثورية وحكومة سيراليون بحلول أيار/مايو ٢٠٠١ إلى تخلي الجبهة عن دعمها للمتمردين الغينيين، الذين يسعون إلى الإطاحة بالرئيس كوني وحكومته. وفي أعقاب الهجوم الرئيسي للقوات العسكرية الغينية في أيار/مايو، أدرك هؤلاء المتمردون أنه ليس في إمكانهم القتال بمفردهم وأصبحوا خاملين.

العناصر المسلحة غير التابعة للدول في اتحاد نهر مانو

١١١ - انتشر استخدام العناصر غير التابعة للدول في هذه الصراعات في اتحاد نهر مانو. وتحصل هذه الجماعات على الأسلحة من مؤيدي الدول، ومن تجارهم في الماس، والذهب الغريني، والكاكاو، والبن أو من عملهم العسكري. وأدت أعمالهم إلى زعزعة استقرار المنطقة ولا يزال في إمكانها القيام بذلك مرة أخرى. وشكل ملتقى حدود ليبيريا وغينيا وسيراليون المنطقة التي تنشط فيها عادة هذه القوات. ويعتبر نوء كيهلاهون منطقة متفجرة للغاية تشتهر بوعورة تضاريسها؛ والتي يسهل اختراقها بصورة كبيرة وتتواجد المتحاربين متلاصقين بعضهم مع بعض؛ وهي منطقة مواتية للمهاجم - وليس المدافع.

الجبهة المتحدة الثورية وليبيريا

١١٢ - ورد وصف تفصيلي لعلاقة الجبهة المتحدة الثورية بليبيريا في تقرير فريق الخبراء عن سيراليون. وفي عام ٢٠٠١، استمرت هذه العلاقة، بالرغم من الانشقاق الذي تردد أنه وقع بين وحدات الجبهة التي ترغب في نزع سلاحها في سيراليون ووحدات أخرى تواصل القتال

في الحرب التي انتقلت إلى الحدود الليبرية والغينية. وطوال هذا العام، قاتلت وحدات الجبهة مع الوحدات الليبرية في مقاطعة لوفافا. وفي آذار/مارس، قاتلت وحدة تابعة للجبهة في فوينجاما.

١١٣- وفي ١ نيسان/أبريل ٢٠٠١، وصل الجنرال سيساي إلى معسكر في فاهون لإجراء مباحثات مع القادة الليبريين بشأن المساعدة العسكرية الإضافية للجبهة المتحدة الثورية. ووصل القادة الليبريون في طائرة هليكوبتر ووصل سيساي في مركبة مصحوبا بالجنرال دينيس منغو (الملقب سويرمان). وفي أعقاب الاجتماع وجه خطاب عام إلى مقاتلي الجبهة لم يجد استقبالا طيبا، وتدمروا بسبب قتالهم في حرب أجنبية.

١١٤- وفي منتصف نيسان/أبريل، رفضت الحكومة الليبرية السماح للجبهة بالسفر عبر ليبريا لحضور اجتماع للجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا في باماكو بمالي. وزعمت ليبريا أنها قطعت صلاتها بالجبهة. بيد أنه في ١٨ نيسان/أبريل، نشر مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قائمة بأعضاء الجبهة المقيمين في ليبريا وطلب الحكومة بطردهم.

١١٥- وتعتبر علاقة ليبريا بالجبهة هامة بالنسبة للرئيس تيلور، ولكنها تعتبر أيضا استراتيجية بالنسبة للجبهة. وتشكل منطقة كاليهون في سيراليون شريان الحياة الاستراتيجي للجبهة في ليبريا والذي بدوره يتأثر مصدر إعادة إمدادها بشدة. وتوفر ليبريا ملاذا آمنا وموقعا لتخزين الأسلحة والإبقاء على الوحدات المسلحة كوحدات عاملة وتدريبها. وهناك منطقة تثير قلقا خاصا هي منطقة امتياز شركة SLC الليبرية لتقطيع الأخشاب، على طول الحدود مع سيراليون. وتشمل المنطقة طريقا في سيراليون وقاعدة عسكرية سابقة للقوات المسلحة الليبرية، معسكر ألفا. ويسيطر عليها منذ أوائل عام ٢٠٠١ نجح الرئيس تيلور ورجل الأعمال اللبناني عباس فواز. وذكرت مصادر عديدة للفريق أنه في هذه المنطقة يجري تخزين الأسلحة للجبهة ويمكن للجبهة أن تدخل إلى الأراضي الليبرية بحرية.

١١٦- وفي حزيران/يونيه، التقى الرئيس تيلور بممثلي الجبهة في فولياما وقدم لهم تمويلا إضافيا لزيادة مساعدتهم في حرب لوفافا. ووفقا لما ذكره مسؤولون عديدون بالجبهة قال عدد منهم إنهم تعبوا من القتال وإنهم قلقون لاحتمال انتشار الصراع في سيراليون وتقويض عملية السلام. واشتكوا أيضا من أن الغينيين يقدمون دعما أفضل إلى المنشقين الليبريين من الدعم الذي يتلقونه من تيلور. وأعقب هذا اجتماع ثان للمنشقين الغينيين والجبهة في قصر الرئاسة في مونروفيا. وقدم تيلور مرة أخرى أموالا في مقابل خدماتهم لقتال المنشقين الليبريين في لوفافا.

١١٧- وأجرى الفريق مقابلات مع عدد كبير من أعضاء الجبهة بشأن صلاتهم الليبرية. ومنذ آب/أغسطس قامت الجبهة بنقل أسلحة إلى ليريا عبر كيلاهون، ثم أخفتها في "منطقة كويا". وقبل نزع السلاح في مقاطعة كونو، اعتادت الجبهة الاحتفاظ بمستودعها الرئيسي للذخيرة في كونو. وقامت منذ ذلك الحين أيضا بنقل عدد كبير من هذه الأسلحة والذخائر إلى فاهون في ليريا.

١١٨- وقال شهود عيان للفريق إن محاربي الجبهة في مقاطعة كونو وكابالا يقومون بشحن أسلحتهم لدعم المشاة إلى كيلاهون لتفادي تسليمها في إطار برنامج نزع السلاح والتسريح والتأهيل. وقام الفريق بفحص الأسلحة المسلّمة من الجبهة في كونو لتدميرها. وقاموا بتسليم قنابل هاون ومدفعية عيار ٥٠,٥٠ مم (١٢,٧ مم) لعملية برنامج نزع السلاح والتسريح والتأهيل ولكنهم لم يسلموا المدافع الخاصة بإطلاقها.

١١٩- وواجهت وحدات الجبهة في مناسبات عديدة قوات الحكومة الليبرية التي دخلت إلى سيراليون. وعقب القتال الذي دار في تموز/يوليه في فاهون بين الجيش الليبري والمنشقين، فر بعض جنود القوات المسلحة الليبرية إلى سيراليون. واحتجزت الجبهة سبعة عشر جنديا من جنود القوات المسلحة الليبرية طوال الليل في سنغا ثم اقتادتهم تحت الحراسة إلى الحدود في اليوم التالي.

١٢٠- وفي نيسان/أبريل، طلبت الجبهة من مجموعة تابعة للقوات المسلحة الليبرية بإلقاء السلاح بعد فرارها إلى ليريا في أعقاب هجوم للمنشقين في وقت سابق على فاهون ولكن الليبريين رفضوا آنذاك التخلي عن أسلحتهم لأنهم كانوا يفوقون الوحدة التابعة للجبهة من حيث العدد.

١٢١- ومن المرجح أن مقتل الجنرال دينيس مينغو (الملقب بسوبرمان) مؤخرا قد وقع بسبب نزاع داخلي حول توزيع الأموال المقدمة من تشارلز تيلور من أجل مساعدة الجبهة في تطهير مقاطعة لوبا من المتمردين. وقُتل مينغو عبر حدود سيراليون مباشرة داخل ليريا بالقرب من مجمع الشركة المتحدة لتقطيع الأخشاب على الطريق من فاهون إلى مونروفيا. وكان سوبرمان في طريقه لحضور اجتماع في قصر الرئاسة في مونروفيا.

١٢٢- ومن الصعب تحديد هيكل الجبهة في ليريا. ومن المرجح أن للجبهة نحو ٦٠٠ فرد، منضمين إلى أربع كتائب وعنصر دعم في ليريا حاليا. هم يستخدمون أساسا كقوة لمكافحة التمرد في الغابات ضد النشاط الانشقاق في مقاطعة لوبا. وقاعدتهم الرئيسية هي معسكر ناجما، وهو معسكر تتدرب فيه الجبهة المتحدة الثورية الليبرية. وقائد المعسكر هو النقيب

تامبا مالين بإدارة الأمن الخاص الليبرية. ويجري التجنيد أساسا من معسكرات اللاجئين حيث يمنح الأفراد ٣٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة كحافز للانضمام إليها.

١٢٣- ويواصل ضباط الاتصال الليبريون الإقامة في سيراليون مع الجبهة. والأسماء التي استمع إليها الفريق هي الكولونيل شينكوليه، والكولونيل ليون، والكولونيل مونيكا، والكولونيل بيز مينغو. ولاحظ الفريق أيضا أنه في ينجيما في سيراليون نجح عدد من أعضاء الجبهة المتحدة الثورية الليبرية في الدخول في عملية برنامج نزع السلاح والتسريح والتأهيل.

أين توجد "البعوضة"؟ (سام بوكاري الملقب بالبعوضة)

بينما كان فوداي سنكوه مسجوناً في نيجيريا، تولى سام بوكاري الرئاسة الفعلية للجبهة المتحدة الثورية في سيراليون. وفي تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٩، تألم دنيس "سوبرمان" منغو من المزاعم التي تقول بأنه اختلس الماس المملوك للجبهة من أحد أماكن بيع الماس في عام ١٩٩٧، مما أثار نزاعاً في صفوف الجبهة. وكتب إلى فوداي سنكوه من ليبريا، يحذره من أنه لا يمكن الثقة في سام بوكاري وأن حياة سنكوه معرضة للخطر. وزعم أيضاً أن بوكاري ورجاله جمعوا الأموال من مبيعات الماس، وأن بوكاري اشترى متراً في كلا من ليبريا وفرنسا. وعقب ذلك مباشرة، وقعت مواجهة عسكرية بين القوات الموالية لفوداي سنكوه وتلك الموالية لسام بوكاري. وقتل عدد كبير من المقاتلين. وتوجه سام بوكاري في وقت لاحق إلى المنفى في ليبريا، وبقي على صلة وثيقة بالرئيس تشارلز تيلور منذ ذلك الحين.

وفي أواخر كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠، ناشدت مجموعة من الجماعات الدينية والمدنية، بما فيها أحد عشر حزبا سياسيا معارضا، الرئيس تيلور علنا أن يطرد الجبهة من ليبريا، بما في ذلك سام "البعوضة" بوكاري. وفي ٨ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١، رد بوكاري على هذا النداء بإصدار بيان صحفي عرض فيه العودة إلى سيراليون فوراً. ودعا أيضاً ممثلين من اللجنة الكاثوليكية للعدل والسلام إلى رصد عبوره الحدود إلى الجزء الذي تسيطر عليه الجبهة في سيراليون. وردت اللجنة بأن حكومة ليبريا ستكون مسؤولة عن مغادرة بوكاري.

وزعمت ليبريا أنها طردت سام بوكاري من أراضيها، ولكنها لم تذكر متى تم ذلك ومن أي مكان. وذكر وزير خارجية ليبريا في رسالته المؤرخة ٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠١، الموجهة إلى رئيس لجنة مجلس الأمن المنشأة عملاً بالقرار ١٣٤٣ بشأن ليبريا، أن حكومته غير ملزمة بإظهار الوثائق الدالة على مغادرة سام بوكاري.

وقد تحرى الفريق عن مكان وجود بوكاري. وذكرت روايات شهود مستقلين عديدين أن بوكاري يوجد في مقاطعة لوبا، ويتولى قيادة عدد من العمليات العسكرية ضد المنشقين الليبريين. وقد شوهد أيضا في منطقة منروفيا في فندق هوليداي إن، وعند مفترق الطرق المؤدية إلى إلوا، وفي مخيم للاجئين في الفترة الواقعة بين كانون الثاني/يناير ونيسان/أبريل. وفي أواخر نيسان/أبريل، ظهر بوكاري مرة أخرى في لوبا ليتولى قيادة عمليات مضادة للمنشقين الليبريين.

ونتح عن زيادة الاهتمام الدولي بمعرفة مكان تواجد سام بوكاري، قيام الرئيس تيلور بالترتيب لاختفاء بوكاري خارج غرب أفريقيا، في زامبيا على نحو ما تردد في أيار/مايو. وفي حزيران/يونيه، انتقل بوكاري إلى غانا وأقام في ثلاثة مواقع مختلفة في أكرا، تحت حماية الجنرال أبو، وهو نائب القائد السابق لوحدة مكافحة الإرهاب، والذي عاد إلى غانا في أعقاب تغيير الحكومة.

ويحظى بوكاري بإمكانية السفر بحرية في ليبيريا، وقام منذ حزيران/يونيه بزيارة ليبيريا عدة مرات، وقضى وقتا في قرية تيمبر، وكان بصحبته عادة قائد الأمن السابق بن بيتن. وسافر بوكاري إلى ليبيا في حزيران/يونيه في رحلة قصيرة. وسافر أيضا إلى بوركينافاسو، في أوائل أيلول/سبتمبر وأقام في مجمع رئاسي في زينباري (خارج العاصمة). وغادر بوركينافاسو في ٢٦ أيلول/سبتمبر على متن طائرة مسجلة في تشاد متجها إلى ليبيا بصحبة الجنرال ابراهيم باه (الملقب بالأصلع) لمحاولة اجتذاب المزيد من الدعم للجهة. وعاد منذ ذلك الحين إلى أكرا.

ويبدو أن الخلافات بين الجنرال عيسى وبوكاري، قد تم تسويتها بوساطة قام بها الرئيس تيلور. فبوكاري يسافر بحرية إلى ليبيريا، ولديه حارس شخصي من جيش لبنان الجنوبي السابق، هو سلامي كبه.

وسافر بوكاري بأسماء مختلفة. وأبلغ الفريق أنه استخدم اسم سام بن جونسون، وميشيل سامبا، وميشيل تور.

جبهة الليبريين المتحدين من أجل المصالحة والديمقراطية

١٢٤ - هاجمت مجموعة من المتمردين ليبيريا من غينيا في نيسان/أبريل ١٩٩٩. وكان من الصعب في البداية معرفة هوية هؤلاء المنشقين، ولكن يبدو أنه كان بينهم عدد من الأعضاء السابقين بجناح ماندنغو العرقي بجهة التحرير المتحدة من أجل الديمقراطية في ليبيريا (المسماة بجناح كروما بالجبهة نسبة إلى قائد الحرب الأهلية الحاج غ. ف. كروما).

١٢٥ - ووقع المزيد من الهجمات في أواخر عام ١٩٩٩، ومنذ بداية الجولة الأخيرة من الغارات في تموز/يوليه ٢٠٠٠، ادعت مجموعة تطلق على نفسها جبهة الليبريين المتحدين من أجل المصالحة والديمقراطية مسؤوليتها عن الهجمات على أراضي ليبيريا. وتتكون الجبهة من المقاتلين السابقين في الحرب الأهلية في الفترة من ١٩٨٩ إلى ١٩٩٦، وأصبح عدد كبير منهم لاجئين في غينيا وكوت ديفوار، بعد نهاية الحرب.

١٢٦ - وترغم الجبهة أنها تشكلت في عام ٢٠٠٠، وأنها غير مرتبطة بأحد أباطرة الحرب السابقين. وأبلغ مناصروها الفريق بأنها قوة للمقاومة مكرسة لبناء الديمقراطية في ليبيريا من خلال حملة سياسية وعسكرية.

١٢٧ - والحقيقة أكثر تعقدا. فالجبهة تحصل على دعمها الرئيسي من غينيا حيث يوجد لديها موطئ قدم في مدن مثل كيسي دوغو، وماستتا، ونيزريكوري. وكما استخدم متمردو سيراليون ضد الجبهة المتحدة الثورية، فقد شجعت غينيا الجبهة على أن تبقى تشارلز تيلور مقيدا عسكريا في مقاطعة لوبا. ودعمت غينيا الجبهة بنيران المدفعية عبر الحدود من وقت لآخر في عام ٢٠٠١ وعبر ضباط الاتصال الغينيون إلى مقاطعة لوبا، لتقييم التقدم الذي أحرزته الجبهة. وقدمت غينيا فقط دعما محدودا من الذخائر والأسلحة إلى المتمردين الليبريين. واشتكى أحد مسؤولي الجبهة إلى الفريق بأنه كان يتعين عليه أن يقايض البن والكافور والماس مع أحد القادة الغينيين لكي يزود رجاله بمخراطيش بنادق الخرطوش (تنتجها غينيا في كوناكري). وجرى الاستيلاء على الأسلحة الأخرى في عمليات الكر والفر في لوبا.

١٢٨ - وتتسم زعامة الجبهة بالإهمام. فسيكو كوني المقيم بكوناكري، يعتبر رئيسا مؤقتا للجنة التنفيذية - ويتمثل دوره الأساسي في الاتصال بكونتي، برئيس غينيا. ويعتبر الجنرال جووايلي، الذي نصب نفسه جنرالا، المستشار العسكري الرئيسي، وهو مقيم أيضا في كوناكري. وفي أيلول/سبتمبر حدثت بعض التغييرات، فقد عين الأمير سيو رئيس الأركان الجديد. وكان سيو أحد مقاتلي مجموعة كران العرقية، وقاتل مع روزفلت جونسون، وهو أحد أباطرة الحرب السابقين في ليبيريا. وانضم مؤخرا إلى الجبهة مع نحو ١٠٠ مقاتل من الموالين له والتابعين لجناح كروما، بحركة التحرير المتحدة من أجل الديمقراطية في ليبيريا. وحل سيو محل تشارلز دينت في آب/أغسطس وهو أحد رؤساء الأركان السابقين بجناح كروما التابع للحركة، وقد تسببت إعادة التنظيم هذه في الشعور بالسخط بين مقاتلي الجبهة.

١٢٩- وكان هناك أيضا انقسام حاد بين عناصر كران وماندنغو في جبهة الليبريين المتحدين من أجل المصالحة والديمقراطية. ويريد الجناح العسكري أن تتوقف غينيا عن التعامل مع سيكو كوني، وهو ليبري ماندونغي. ويبدو أن هناك ثلاث وحدات في حركة التحرير المتحدة من أجل الديمقراطية في ليبريا: مجموعة تضم نحو ٢٣٠ مقاتلا يرابطون في منطقة الغابات على طول الحدود الغينية الليبرية. وتوجد مجموعة ثانية مكونة من عدة آلاف في سيراليون (وقد يكون الكثيرون منهم من الكاماجور) ومجموعة ثالثة من المقاتلين السابقين في قوات دفاع لوبا ويوجد مقرها حاليا في لوبا.

١٣٠- ويسعى المتمردون إلى كسب الأعوان في مخيمات اللاجئين. وفي نيسان/أبريل، اعتقلت قوات الأمن من كوت ديفوار ستة منشقين يشتبه في قيامهم بذلك في دانان وذكروا أنهم كانوا يحاولون تجنيد اللاجئين للانضمام إلى عملياتهم في غينيا. وأجرى الفريق أيضا مقابلات مع لاجئين رفضوا محاولات التقرب من جانب مؤيدي المنشقين. وفي الواقع، هرب من مقاطعة لوبا عدد كبير من اللاجئين الذين وصلوا حديثا بسبب أنشطة المنشقين. وقام المتمردون بعد مهاجمة القرى ونهبها بمحاولة تجنيد شبانها قسرا.

١٣١- وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١، يبدو أن جبهة الليبريين المتحدين من أجل المصالحة والديمقراطية قد انقسمت إلى فصائل وأن الدعم الغيني أخذ في الانحسار. وإذا كان الاتفاق الذي أبرمه في آب/أغسطس وزراء خارجية اتحاد نهر مانو لاتخاذ خطوات لتطويق الجماعات المسلحة التي تشن حربا قذرة عند ملتقى حدود ليبريا وغينيا وسيراليون اتفاقا حقيقيا فإن أنشطة الجبهة قد تبدأ في الهبوط.

جماعات المنشقين الغينيين

١٣٢- بدءا من أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠، قام المتمردون بالإغارة على غينيا بدعم من الجبهة المتحدة الثورية. وأبلغ المحاربون السابقون في الجبهة الفريق بكيفية إجبار بعضهم على الركوب في حافلات تحت تهديد البنادق من جانب زعمائهم واصطحبهم إياهم إلى فويا للقتال في حملة الهجوم. ودفع لآخرين ٢٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة عند التعاقد على أساس أن بإمكانهم أن ينهبوا بحرية. وتعرضت غوكيدو لأضرار شديدة في أواخر كانون الثاني/يناير عندما استولى عليها المتمردون.

١٣٣- وقد منح نفاي كابا نفسه لقب "قائد المتمردين الغينيين" الذين يوجد مقرهم في سيراليون وليبريا. وكابا مستشار سابق لديارا تراوري (الذي أعدمه الرئيس كونسي بعد انقلاب مزعوم في عام ١٩٨٥). وزعم كابا أنه يرأس منظمة باسم "اتحاد القوات من أجل

غينيا جديدة“ وأنهم هم الذين قاموا بهجمات التمرد على ماكنتا وأوريكابا وكوريكاريا وغوكيدو منذ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠.

١٣٤- واتحاد القوات من أجل غينيا جديدة هو المجموعة الثالثة التي أعلنت مسؤوليتها عن الغارات عبر الحدود في غينيا. وأعلن عن المسؤولية أيضا كل من ”تجمع القوات الديمقراطية في غينيا“ في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠ و ”اتحاد القوات الديمقراطية في غينيا“.

الحوار في إطار اتحاد نهر مانو

١٣٥- في أعقاب أشهر من أعمال القتال بين ليبيريا وغينيا، بدأ الحوار باتصال هاتفي بين الرئيس تيلور ونظيره الغيني، الرئيس لانسانا كونتي، بشأن السلام في المنطقة دون الإقليمية، وذلك في مطلع حزيران/يونيه.

١٣٦- وتم عدد من المكالمات الهاتفية أيضا بين الرئيس تيلور ونظيره رئيس سيراليون، الرئيس كباح. وساعد إفراج ليبيريا عن أسيرين من سيراليون وإفراج سيراليون عن ستة ليبيريين في مطلع حزيران/يونيه أيضا عملية بناء الثقة بين رؤساء الدول الثلاثة.

١٣٧- وزار وزير خارجية سيراليون منروفيا في تموز/يوليه لمدة يوم واحد في طريقه إلى مؤتمر قمة منظمة الوحدة الأفريقية المعقود في زامبيا. وساعدت الاتصالات الأولية في الإعداد لعقد وزراء خارجية غينيا وسيراليون وليبيريا اجتماعا تمهيدا في منروفيا في ١٤ و ١٥ آب/أغسطس لمناقشة عقد اجتماع قمة بين رؤسائهم يهدف إلى إنهاء الصراع في مناطق الحدود. وفي ذلك الاجتماع، قرروا إعادة تنشيط اللجنة الأمنية المشتركة المنشأة بموجب البروتوكول الخامس عشر للدفاع والأمن في أيار/مايو.

١٣٨- وعقد اجتماع للجنة الأمنية المشتركة في فريتاون في ٢٢ و ٢٣ آب/أغسطس وفي الفترة من ٨ إلى ١٠ أيلول/سبتمبر في كوناكري. وفي نهاية هذين الاجتماعين اتفقوا على ”القبض على الأفراد والجماعات المسلحة وغيرها من القوات شبه العسكرية الضالعة في زعزعة استقرار الدول الأعضاء وتسليمهم إلى بلدانهم الأصلية“. واتفقوا أيضا على مجموعة من التوصيات الأخرى، بما فيها تنفيذ ونشر وحدات مشتركة لأمن الحدود وبناء الثقة على طول الحدود المشتركة.

١٣٩- وعقب اجتماع اللجنة الأمنية المشتركة في كوناكري، عقد الاجتماع المقرر لوزراء الخارجية في ١٠ أيلول/سبتمبر. وقبل الوزراء توصيات اللجنة الأمنية المشتركة واقترحوا عقد اجتماع آخر للجنة في منروفيا في الفترة من ٢٥ إلى ٢٨ أيلول/سبتمبر لإعداد خطة عمل وجدول زمني ووضعها في صيغتهما النهائية لتنفيذ التوصيات.

١٤٠ - وعاودت اللجنة الأمنية المشتركة الانعقاد في منروفيا في الفترة بين ٢٥ و ٢٨ أيلول/سبتمبر لمواصلة العمل بشأن تنفيذ التوصيات. ومن المقرر عقد اجتماع استعراضي لوزراء الخارجية رؤساء اللجنة الأمنية المشتركة من كل دولة عضو في فريتاون في ١٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١. وسيعقب ذلك مؤتمر قمة لرؤساء دول اتحاد نهر مانو في مطلع عام ٢٠٠٢.

الجزء الثاني - النقل والأسلحة

ألف - معلومات أساسية عن منع الطائرات المسجلة في ليبيريا من الطيران

١٤١ - بين التقرير S/2000/1195 في الفرع المتعلق بالأسلحة والنقل كيفية أن المخالفات التي ارتكبتها الطائرات المسجلة في ليبيريا أسهمت بصورة مباشرة في انتهاكات حظر توريد الأسلحة. ولذا قرر مجلس الأمن في القرار ١٣٤٣ (٢٠٠١) منع جميع الطائرات المسجلة في ليبيريا من الطيران.

١٤٢ - ويوضح هذا مرة أخرى في الدراسات الإفرادية التالية. ففي معظم حالات الاتجار بالأسلحة التي حقق فيها الفريق، كانت الطائرات التي تستخدم تتعرض بطريقة أو أخرى لعمليات غش وتزوير لوثائق خطط الطيران، وشابها مخالفات. ووجد الفريق أدلة على عمليات تسجيل زائفة ليس في ليبيريا فحسب بل في جمهورية أفريقيا الوسطى أيضا، وإلى حد ما في غينيا الاستوائية. واستجابة لطلب الفريق بناء على طلب من سيراليون قدمت ليبيريا سجلا يتضمن ١١ طائرة فحسب وكان لدى الفريق معلومات عن الكثير جدا من الطائرات التي تحمل علم ليبيريا ويشته في أن بعضها قد استخدم لانتهاك الحظر المفروض على توريد الأسلحة.

١٤٣ - واتضح أن المشكلة معقدة. فقد هيأت سنوات الحرب الأهلية والعملية الانتقالية الصعبة فرصا لأصحاب الطائرات والموظفين المدنيين لاستغلال السجل لعدة أغراض منها على سبيل المثال تجنب عمليات التفتيش المتعلقة بالسلامة والاشتراطات المكلفة فيما يتعلق بالطائرات القديمة. وقد نتج عن ذلك أن فقدت هيئة الطيران المدني في ليبيريا السيطرة والإشراف على الطائرات المدرجة في سجلها. ونشأت عن ذلك أيضا حالة مكنت شبكات الاتجار بالأسلحة من تمويه عملياتها من خلال عملية تسجيل مزورة وغش في الوثائق، كما تبين الدراسات الإفرادية، وإنشاء خطوط طيران سرية، بمعرفة كاملة من سلطات ليبيريا، بغية تجنب الكشف عنها. ولذا ارتبطت انتهاكات حظر توريد الأسلحة ومشكلة السجل ارتباطا مباشرا.

الطيران المدني في ليبيريا

١٤٤ - كان رد فعل سلطات الطيران المدني الليبيرية على نشر التقرير S/2000/1195 على النحو التالي:

- تعيين مدير جديد لهيئة الطيران المدني والقيام، في ١٢ نيسان/أبريل ٢٠٠١، بإلغاء تسجيل ١١ طائرة مدرجة في السجل الليبيري تحمل رموزاً تبدأ بالحرفين EL وإخطار جميع مديري الطيران المدني التابعين للدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي بهذا الإجراء؛

- إبلاغ مديري الطيران المدني في الدول الأعضاء بمنظمة الطيران المدني الدولي في ١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠١ بهذا الإلغاء والحظر على طيران تلك الطائرات وبإغلاق السجل الليبيري؛

- توجيه طلب إلى مديري الطيران المدني في ١٨ نيسان/أبريل ٢٠٠١ لتقديم معلومات عن أي طائرة ليبيرية تُمنع من الطيران عملاً بأمر المنع الصادر من ليبيريا.

١٤٥ - وقام الفريق، منذ بداية ولايته، عن كثب بمراقبة التقدم المحرز في هذا المجال وعمل مع مدير الطيران المدني الجديد في ليبيريا بغية إيجاد مخرج لحالة السجل الذي يشوبه الخلل. ووجدت بالتدريج نتف من المستندات عن ملكية كثير من الطائرات في ليبيريا ومن خلال الاتصال بهيئات الطيران المدني الأخرى. وبحلول موعد الزيارة الأخيرة التي قام بها الفريق لليبيريا في الأسبوع الأول من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١، كان قد تم تحديد ١١٧ طائرة استناداً إلى هذه المعلومات. وكانت هناك طائرات سُجلت في ليبيريا منذ عام ١٩٨٥ ولكن عدداً كبيراً من الطائرات سُجلت في السنوات الخمس الأخيرة (المرفق ١٢). وأظهرت الوثائق ارتكاب عمليات غش في عقود مختلف وزراء النقل. وفي بعض الأحيان، وُجد أن تزوير الوثائق أو منح رجال الأعمال الأجانب تراخيص بتسجيل الطائرات في ليبيريا من مكاتب في الخارج تم منذ فترة وجيزة فقط.

١٤٦ - وما زالت عملية تحديد الطائرات وبيان مواقعها مستمرة، وقد أعرب مدير الطيران المدني المعين حديثاً للفريق عن تصميمه على التحقيق في مشكلة التسجيل الزائف بكاملها قبل الشروع في فتح قائمة تسجيل جديدة. ولم تُحل مشكلة الطائرات المسجلة في ليبيريا حلاً تاماً لأن بعض الطائرات ما زالت تعمل في الخارج ويبدأ رمزها بالحرفين EL المرشومين على ذيلها بالرغم من إلغاء ليبيريا للتسجيل. ولكن هذا يتجاوز سلطات هيئة الطيران المدني الليبيرية وينبغي أن تعالجتها المطارات التي توجد فيها هذه الطائرات ويمكن منعها من الطيران.

١٤٧- ويرى الفريق أن التدابير التي اتخذتها هيئة الطيران المدني الليبرية حتى الآن كافية، ويمكن لمجلس الأمن أن ينظر في رفع أمر المنع من الطيران المفروض بموجب أحكام القرار ١٣٤٣ وأن يسمح لليبريا بإعادة فتح سجل للطيران. أما الطائرات التي مُنعت فعلا من الطيران وزودت منظمة الطيران المدني الدولي ولجنة مجلس الأمن بالمستندات التي تبين أن التسجيل في ليبريا قد تم وفقا للنظم الأساسية الدولية فينبغي أن يُسمح لها باستئناف عملياتها. إلا أنه ينبغي لهيئة الطيران المدني الليبرية أن تبقى لجنة مجلس الأمن ومنظمة الطيران المدني الدولي على علم بمتابعة التحقيق وتسجيل كل طائرة جديدة تُدرج في السجل الليبري الجديد.

١٤٨- واتخذت ليبريا تدبيرا ثانيا وهو اتخاذ قرار بأن تتولى تشغيل مجالها الجوي الذي كان يجري التحكم فيه من كوناكري (غينيا) حيث يوجد مركز معلومات الطيران التابع لمنطقة معلومات الطيران (ROBERTS FIR). وسيدير هذا المجال الجوي مواطنون ليبريون على وجه الحصر.

١٤٩- وخلال المناقشات التي أجرتها حكومة ليبريا مع الفريق أشارت الحكومة إلى أن ازدياد الشواغل الأمنية الوطنية هو السبب في القرار الذي اتخذته. ووفقا للمادة ١ من اتفاقية شيكاغو المنظمة للطيران المدني الدولي، تتمتع كل دولة بالسيادة الكاملة المطلقة على المجال الجوي فوق إقليمها. ولذا يحق لليبريا المطالبة بحقها في إدارة تحركات الطيران في مجالها الجوي.

١٥٠- وفي اجتماع عُقد في داكار في ٢٥ و ٢٧ آذار/مارس برعاية منظمة الطيران المدني الدولي، أثنى على أنه قبل نقل المسؤولية عن المجال الجوي الليبري إلى منروفيا، سيتخذ عدد من التدابير؛ منها توفير الحد الأدنى من معدات الاتصال اللازمة لسلامة الحركة الجوية وتوقيع رسائل اتفاق بين جميع الأطراف لتنسيق حركة الطيران الجوي وتحويلها.

١٥١- اعتمد الفريق في تحقيقاته على المعلومات المستمدة من مختلف مناطق معلومات الطيران في غرب أفريقيا كمي يحصل على صورة جيدة عن جميع الطائرات غير المدرجة في الجداول والتي هبطت في ليبريا في غضون فترة معينة. ولم تقدم ليبريا قائمة من هذا القبيل. وبالرغم من أن المعلومات عن هبوط ومغادرة كل طائرة يُحتفظ بها في كل مطار في العالم فإن سلطات المطارات في ليبريا دأبت على الزعم بأن تلك القائمة لا يُحتفظ بها إلا لفترة قصيرة ويجري إتلافها بعد ذلك.

١٥٢- ويمكن لليبريا، بالاتفاق مع شركائها في منطقة معلومات طيران روبرتس ووفقا للنظم الأساسية لمنظمة الطيران المدني الدولي أن تبدأ إدارة مجالها الجوي. ويود الفريق أن يعلن

عن قلقه مع هذا إزاء خطط ليبيريا الرامية إلى إعادة تأميم مجالها الجوي، على النقيض من الاتجاه العالمي الآخذ تماما في زيادة تكامل وإقليمية المجالات الجوية، وتعين موظفين في مركز المراقبة من الليبيريين فحسب، لأن هذا يشير فيما يبدو إلى رغبة في الاحتفاظ بسرية بعض تحركات الطيران والهبوط. ولا يرى الفريق أن هذه المسألة ينبغي أن تخضع لأي جزاءات ولكنه يشير على حكومة ليبيريا بإعادة النظر في قرارها كمسألة من مسائل الإعراب عن حُسن النية.

باء - التسليح ونزع السلاح في المنطقة: استعراض عام

حظر توريد الأسلحة إلى ليبيريا

١٥٣ - فرض مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بموجب أحكام القرار ٧٨٨ (١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢) "حظرا عاما وكاملا على جميع شحنات الأسلحة والمعدات العسكرية إلى ليبيريا"، معللا ذلك بالحاجة إلى إقرار السلام والاستقرار. وفي آذار/مارس ٢٠٠١ جرى الاستعاضة عن هذا الحظر بحظر مجدد أكثر إحكاما على توريد الأسلحة والمعدات العسكرية كجزء من مجموعة جزاءات أوسع نطاقا فرضت بموجب أحكام قرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١).

١٥٤ - وفي عام ١٩٩٩، اضطلعت ليبيريا ببرنامج لتدمير الأسلحة. وانطوت هذه العملية التي بدأت في ٢٥ تموز/يوليه على تدمير ١٩ ٠٠٠ قطعة سلاح صغيرة ومن العيار الكبير وأكثر من ثلاثة ملايين طلقة من الذخيرة جمعها كل من الأمم المتحدة وفريق المراقبين العسكريين التابع للجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا خلال عملية نزع السلاح في الفترة ١٩٩٦-١٩٩٧. وحدث إحراق رمزي للأسلحة في منروفيا، ولكن التدمير الحقيقي للأسلحة جرى في منجم مهجور لحام الحديد شمال غربي العاصمة. وكان حوالي ٤٠ في المائة من تلك الأسلحة قد علاه الصدا أو غير صالح للاستخدام ولكن الأسلحة الأخرى كانت تعمل على نحو جيد. وكانت الأسلحة والذخائر من العيارات الصغيرة والكبيرة، بما فيها ٩٠٠ قنبلة يدوية وقنبلة دخان (من الصين وبريطانيا وتشيكوسلوفاكيا السابقة) وصاروخان من عيار ١٢٠ مم، وقاذفات للصواريخ وآلاف من القذائف الصاروخية الصغيرة (RPG)، وأسلحة عديمة الارتداد ورشاشات وبنادق قديمة من طراز M-1 وبنادق اقتحام من طراز AK-47 ورشاشات خفيفة من طراز PBK وحوالي إثني عشر مليوناً من الطلقات من العيارات الصغيرة و ١٢ ٠٠٠ طلقة من العيارات الكبيرة.

١٥٥ - وبالرغم من الجهود التي تبذلها الحكومة علنا للتدليل على التزامها بنزع السلاح فإنها دأبت على شراء إمدادات جديدة من الأسلحة لنفسها وعلى مساعدة الجبهة المتحدة الثورية على شراء أسلحة عبر ليبيريا.

١٥٦ - وعلى إثر العمليات الأولى لتفعلل المنشقين في نيسان/أبريل وآب/أغسطس ١٩٩٩ في مقاطعة لوفيا، أطلقت الحكومة حملة من أجل الحصول على رفع الحظر على توريد الأسلحة مدعية أنها ستكون عاجزة عن الدفاع عن مواطنيها في حالة مواجهتها لهجمات خارجية. وادعى نائب وزير الإعلام آنذاك أنه يمكن سحق الثوار ببساطة لو رفع الحظر، غير أنه أضاف قائلا إن ليبيريا "باستطاعتها أن تتفادى الحظر بسهولة ولكنها لا ترغب في فعل ذلك".

١٥٧ - وعلى الرغم من الالتزامات الحكومية بالتقيد بالحظر، فقد تواصل تدفق الأسلحة الجديدة دون انقطاع إلى داخل البلد. وأثبت الفريق في تقريره كيف أن الشركة الأم لشركة الأخشاب الشرقية، التي مقرها في سنغافورة، قد رتبت لدفع مبلغ ٥٠٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة مقابل شحنة من الأسلحة في آب/أغسطس ١٩٩٩؛ وكيف أن مكتب الشؤون البحرية ساعد على انتهاك حظر الأسلحة في عام ١٩٩٩ وعام ٢٠٠٠ وكيف أن ليونيد مينين قام بتوريد أسلحة في تموز/يوليه ٢٠٠٠. وفي عام ٢٠٠١ لا تزال ليبيريا تحاول انتهاك الحظر وتنتهكه بالفعل.

١٥٨ - ومع ذلك فإن ليبيريا ادعت في رسالة مؤرخة ٢٣ شباط/فبراير ٢٠٠١ موجهة من الرئيس تيلور إلى الأمين العام أنها "كما تعلمون دمرت جميع أسلحتها وذخيرتها منذ سنوات عديدة وأنها مزروعة السلاح حاليا. وبناء على ذلك، فإنه سيكون من المنصف في ضوء التهديدات الصادرة من غينيا، السماح لهذا البلد بالتزود بالأسلحة تلبية لاحتياجاته الدفاعية المشروعة". وفي رسالة ثانية طلبت ليبيريا في أيار/مايو إلى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة أن يرفع مؤقتا حظر الأسلحة حتى يتسنى لها "استيراد الإمدادات العسكرية الأساسية لغرض الدفاع عن النفس فقط".

١٥٩ - وعلى الرغم من مضي ٩ سنوات على حظر توريد الأسلحة والمعدات العسكرية إلى ليبيريا ما فتئت الإمدادات من الأسلحة تصل باستمرار إلى هذا البلد. وبالفعل فإن السلطات الليبيرية لم تبدو قلقة في محادثاتها مع الفريق بشأن الحظر ولم تشك منه إطلاقا وعلى العكس من ذلك، فإنها اشتكت بانتظام من فرض الأمم المتحدة حظرا على سفر الأفراد الرئيسيين المرتبطين بالحكومة.

الحالة الأمنية في البلدان المجاورة

سيراليون

١٦٠ - كان لدى حكومة سيراليون طائرات هليكوبتر من طرازي Mi-8 و Mi-24 منذ عام ١٩٩٦ وكان اقتناؤها لهذه الطائرات أو لقطع الغيار والمحركات اللازمة لها يتعرقل دائما بفعل مشاركة سماسرة ليسوا فوق مستوى الشبهات واتباع إجراءات غير واضحة المعالم. وقدمت حكومة كازاخستان تفاصيل إلى الفريق عن تصديرها لطائرتي هليكوبتر إلى روسيا. وتم إصدار ترخيص التصدير مقابل شهادة مستعمل نهائي لطائرتي الهليكوبتر. وفي وقت لاحق احتجزت الجمارك الروسية طائرتي الهليكوبتر وهما في طريقهما إلى فريتاون في سيراليون من دون ترخيص تصدير صحيح. ونظم هذه الصفقة بوريس فيدولوف، وهو مواطن روسي يملك شركة لطائرات الهليكوبتر التجارية يطلق عليها اسم Paramount Airlines في فريتاون. وأجرى الفريق مقابلة مع فيدولوف في موسكو حيث أكد احتجاز طائرتي الهليكوبتر. وقدم فيدولوف وثائق إلى الفريق بشأن هذه القضية وأوضح أن طائرتي الهليكوبتر تم تصديرهما في غضون ذلك لاستخدامهما في سيراليون. بيد أن السلطات في كازاخستان ذكرت للفريق أن بوريس فيدولوف الذي اشترى طائرتي الهليكوبتر قد ارتكب جريمة في عرف القانون الجنائي لكازاخستان. أما يائير كلاين، الذي اعتقل في سيراليون في كانون الثاني/يناير ١٩٩٩ للاشتباه في قيامه بإمداد ثوار الجبهة المتحدة الثورية بالأسلحة وتدريبهم، فقد اعترف في شهادته بتزوير بعض المستندات في الصفقة التي قام بها لإمداد حكومة سيراليون بمحركات لطائرات الهليكوبتر. وحكومة سيراليون هي حاليا طرف في نزاع أمام المحكمة مع العديد من الجهات الأخرى الممولة لطائرات الهليكوبتر وقطع غيار طائرات الهليكوبتر. وفي بعض الحالات، تمت هذه الإمدادات خلال حكم فالتاين ستراسر. ولا يعني الفريق أن صفقات الأسلحة هذه تشكل انتهاكات لحظر الأسلحة غير أنه يود توجيه الانتباه الدولي إلى انعدام الشفافية وإلى عدم كفاية نظم الرقابة على إجراءات تزويد سيراليون بالأسلحة المتطورة والمواد ذات الصلة.

نزع السلاح في سيراليون

١٦١ - على الرغم من توقيع اتفاق أبوجا في ٢ أيار/مايو ٢٠٠١ وتوقيع اتفاق جديد بشأن نزع السلاح والتسريح وإعادة الإدماج بين الأطراف المتحاربة في أيار/مايو ٢٠٠١، فإن توخي الحذر أمر لازم. وفي وقت تحرير هذا التقرير، كان قد تم تجريد نحو ١٢ ٠٠٠ من المحاربين السابقين من السلاح موزعين على النحو التالي (الجبهة المتحدة الثورية: ٧ ٠٠٠؛ وقوة الدفاع المدني: ١٣ ٢٠٠؛ والمجلس الثوري للقوات المسلحة: ٢٦٠). ولا يزال غير واضح كم كان عدد المحاربين في سيراليون قبل بدء عملية نزع السلاح والتسريح. ولا تزال

غالبية عناصر الجبهة المتحدة الثورية وقوة الدفاع المدني غير منضمة إلى برنامج نزع السلاح والتسريح وإعادة الإدماج.

١٦٢- وسلم المحاربون السابقون حتى الآن نحو ٢٠٠ ٨ قطعة سلاح منها ٥٠٠ قطعة من الأسلحة الجماعية مثل مدافع الهاون والرشاشات الثقيلة. وأما بقية الأسلحة فهي أنواع مختلفة من أسلحة الاستخدام الفردي مثل بنادق الاقتحام والرشاشات الصغيرة والرشاشات. وتمكن الفريق من تفتيش العديد من الأسلحة في عدد من مخازن الأسلحة التابعة لبرنامج نزع السلاح والتسريح وإعادة الإدماج. ويحتفظ بقوائم تفصيلية تتضمن الأرقام المسلسلة للأسلحة وسنة إنتاجها وتاريخ وموقع تسليمها. وهذه البيانات غير كافية لاقتفاء أثر موردي الأسلحة. ويتبين من تصنيف أنواع الأسلحة التي تم تسليمها أن ٦٠ في المائة تقريباً من بنادق الاقتحام الفردية هي من نوع كلاشنكوف من طرازي، AK-47 و AK-58، وأن ١٠ في المائة منها من طراز FN-FAL، و ٦ في المائة من طراز G3. وجميع هذه الأنواع العادية من البنادق تنتج بموجب ترخيص في العديد من البلدان. وهي من بين الأسلحة المستخدمة على نطاق واسع في تاريخ الصراع.

١٦٣- ولا يكاد يوجد تسلسل للأرقام التي تحملها هذه الأسلحة على نحو يساعد على التعرف على منشئها سواء أكان منتجاً معنياً أو ترسانة معينة. ومعظم الأسلحة التي تم تسليمها في إطار برنامج نزع السلاح والتسريح وإعادة الإدماج في حالة رديئة جداً. وقد تدهورت حالة الأسلحة بفعل قساوة الظروف المناخية في غرب أفريقيا، لا سيما ارتفاع درجة الرطوبة وتضاريس الأحرش، وأنواع الحروب التي تخوضها مختلف الفصائل، وانعدام الانضباط تماماً في صفوف المتمردين. وقدم الفريق قائمة قديمة للأسلحة التي سلمت إلى عدد من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة للتأكد من إمكانية وجود نظير لها في شبكات قواعد البيانات التابعة له. ولم يتوصل إلى أي نتائج حتى الآن.

١٦٤- ومن الصعب تقدير عدد المحاربين المتبقين في سيراليون. والأمر الأكثر صعوبة هو تقدير أعداد قطع الأسلحة التي لا تزال بين أيدي مختلف الفصائل المتحاربة. ويتبين من الحالة الرديئة التي عليها الأسلحة التي تم تسليمها والملاحظات في الميدان أن معظم المحاربين السابقين قد سلموا الأسلحة التي لم تعد صالحة للاستخدام وأن الجزء الأكبر من الأسلحة الصالحة للاستخدام قد حزن في مكان آخر. وإذا ما تحقق المزيد من النجاح في عملية السلام في سيراليون ولا سيما النجاح في تنفيذ برنامج نزع السلاح، فإن ذلك سيؤثر على مدى توافر الأسلحة بين أيدي الجماعات الخاصة والأفراد في سيراليون وفي المنطقة دون الإقليمية، وهو

الأمر الذي قد يؤدي إلى تفويض الحالة الأمنية في البلدان المعنية على امتداد فترة أطول من الزمن.

١٦٥ - وعلى الصعيد دون الإقليمي، فإن من المؤكد أن الحرب الجارية في مقاطعة لولفا في ليبيريا، الواقعة على حدود غينيا وسيراليون، لها تأثير جانبي سلبي على نزع السلاح في سيراليون. وأدى الطلب على الأسلحة والذخيرة في لولفا إلى وجود سوق يتعامل فيها الأفراد من المحاربين الذين يستطيعون جلب أسلحتهم وذخيرتهم إلى منطقة الحدود وبيعها وكذلك الجبهة المتحدة الثورية كحركة متمردة. وباستطاعة المقاتلين المتصلبين في الجبهة المتحدة الثورية القيام بالتنسيق مع راعيهم السابق أي الرئيس تيلور، بتخزين الأسلحة في أراضي ليبيريا أو مجرد تسليمها إلى الجانب الليبيري قبل تجريدتهم من السلاح في سيراليون. وتحدث الفريق مع عدد كبير من إطارات الجبهة المتحدة الثورية الذين انضموا إلى برنامج نزع السلاح والتسريح وإعادة الإدماج. وأفاد معظمهم بأن الأسلحة التي كانت في حالة جيدة ومن العيارات الكبيرة قد أرسلت إلى ليبيريا ولم تسلم إلى برنامج نزع السلاح والتسريح وإعادة الإدماج.

غينيا

١٦٦ - تم إنشاء آلية جيدة لمنع القوات غير الحكومية في سيراليون من الحصول على الأسلحة والذخيرة ولرصد اقتناء حكومة سيراليون للأسلحة بموجب القرار ١١٧١ لمجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بيد أن هذه القيود لا تنطبق على غينيا. ومعلوم أن هذا البلد اقتنى كمية كبيرة من الأسلحة والذخيرة في السنوات القليلة الماضية بهدف مواجهة عمليات التغلغل على امتداد حدوده مع سيراليون وليبيريا. وقد حصل على هذه الأسلحة من أوروبا الشرقية وكذلك من بلدان غربية.

١٦٧ - وشهد الفريق خلال زيارته لمنطقة الحرب في جانب غينيا على الحدود مع ليبيريا، وجود أعداد كبيرة من الجماعات المسلحة غير تابعة لأي دولة في مختلف مدن وقرى المقاطعات المتاخمة لليبيريا. ويطلق المسؤولون المحليون على هؤلاء الرجال المسلحين اسم المتطوعين "غير أنه واضح أن مدن ماسنكا وغيكيدو ونزيريكوري تؤوي من مئات المقاتلين التابعين جبهة الليبريين المتحدين من أجل المصالحة والديمقراطية. واقتنت كذلك غينيا طائرات هليكوبتر لنقل المدفعية الثقيلة وطائرات هليكوبتر قتالية. ولاحظ أفراد الفريق خلال زيارتهم لمدن الحدود أن طائرتين من طراز Mi-24 كانتا رابضتين في قاعدة في تلك المنطقة. وتملك غينيا أيضا عددا صغيرا من الطائرات المقاتلة. وتم مؤخرا عرض اثنتين منها في المجال الجوي فوق العاصمة.

١٦٨ - وأبلغت السلطات الغينية الفريق أن كثيرا من شهادات المستعمل النهائي المزورة على أنها غينية توجد قيد التداول في شرق أوروبا. وحصل الفريق خلال تحقيقه على عدد من النسخ من الطلبات وشهادات المستعمل النهائي تتعلق بكميات من الأسلحة الصغيرة والقذائف وطائرات هليكوبتر وطائرات الشحن، ويبدو منها أن المستعمل النهائي لها جميعا هي غينيا. وقدم الفريق خلال زيارته لغينيا في آب/أغسطس ٢٠٠١ هذه النسخ إلى رئيس أركان القوات المسلحة الغينية بالنيابة وإلى الضابط المسؤول عن المشتريات، اللذين تعرفا على ست شهادات مزورة من شهادات المستعمل النهائي تحمل اسم غينيا. واستخدم جميع هذه الشهادات شبكة من السماسرة للحصول على أسلحة وتصديرها إلى ليبيريا كما هو مبين في الدراسات الفردية المشمولة بهذا التقرير.

كوت ديفوار

١٦٩ - تواجه كوت ديفوار أيضا حالة داخلية متقلبة بين المتنافسين في الانتخابات السابقة والحكومة الحالية. وأدى وجود الجنرال غوي، الذي كان يرأس مجلسا عسكريا حاكما في البلد حتى انعقاد الانتخابات، إلى نشوء عدم ارتياح بشأن ولاء بعض وحدات القوات المسلحة. وبالإضافة إلى هذا العامل ونظرا لحصول كل من غينيا وسيراليون على طائرات هليكوبتر مسلحة، دخلت حكومة كوت ديفوار في مفاوضات لاقتناء طائرات هليكوبتر مسلحة.

١٧٠ - وعلم الفريق خلال المناقشات التي أجراها مع السلطات في كوت ديفوار أن تاجر أسلحة يمثل شركة بيكوس الضالعة في بعض انتهاكات الحظر على ليبيريا سبق أن اتصل بوزارة الدفاع. ويتضمن هذا التقرير في الدراسة الفردية المتعلقة بشهادات المستعمل النهائي بيانات بالأنشطة الاحتياطية التي تمارسها هذه الشركة، شركة بيكوس المحدودة. ووصف الفريق أيضا الكيفية التي تم بها نقل الأسلحة التي استوردتها كوت ديفوار بصورة مشروعة إلى ليبيريا في تموز/يوليه ٢٠٠٠. وقام ليونيد مينين بتمويل هذه الصفقة وتنظيمها. وعلى إثر اعتقال مينين في إيطاليا، عثر بحوزته على نسخ من شهادات المستعمل النهائي المتعلقة بهذه الأسلحة موقعه من الجنرال غوي. ويوجد أيضا بحوزة مينين عدد من النسخ المزورة من شهادات المستعمل النهائي باسم كوت ديفوار.

١٧١ - وكما هو مبين في الدراسة الفردية المتعلقة بطائرات هليكوبتر، حاولت ليبيريا الحصول على نظم أسلحة مكافئة على الرغم من حظر الأسلحة. وآخر الحالات التي تشهد على إصرار ليبيريا على الحصول على طائرات هليكوبتر مقاتلة من السوق السوداء الدولية

حدثت في شباط/فبراير و آذار/مارس ٢٠٠١. وبفضل تدخل سلطات مراقبة تصدير الأسلحة في كل من مولدوفا وجمهورية سلوفاكيا تم ضبط طائرات الهليكوبتر قبل المغادرة.

١٧٢ - ويعرب الفريق عن اهتمامه بتحسين تنظيم عملية اقتناء الأسلحة في منطقة اتحاد نهر مانو، خصوصا بالنظر إلى الحظر المفروض على ليبيريا. ويرى أن سهولة توافر الأسلحة الصغيرة والذخيرة في مناطق متقلبة مثل بلدان اتحاد نهر مانو تشكل خطرا على الأمن الإقليمي والداخلي في البلدان الثلاثة الأعضاء في الاتحاد. واستخدام تجار الأسلحة عديمي الذمة، حتى في استيراد الأسلحة بصورة قانونية من جانب البلدان المجاورة لليبيريا والتي لا يشملها الحظر، يشجع على انتهاك الحظر المفروض على ليبيريا، بل ويتيح الفرصة لذلك.

١٧٣ - وفي الدراسات الإفرادية التالية، بذل الفريق غاية جهده للحصول على التفاصيل اللازمة وتعقب مختلف المستندات وتجميع قطع هذا اللغز المعقد من أجل التوصل إلى صورة كاملة عن الكيفية التي نجحت بها ليبيريا في الحصول بانتظام على إمدادات من الأسلحة والذخيرة على الرغم من الحظر المفروض عليها منذ عام ١٩٩٢.

جيم - الدراسات الإفرادية

دراسة إفرادية: ER-75929 وبنادق الاقتحام AK-47

١٧٤ - عندما اكتشفت المؤسسة العسكرية الأوغندية أن شحنة بنادق اقتحام لا تطابق مواصفات العقد طالبوا سمسار الأسلحة المصري بأن يعيد الشحنة إلى الجهة التي صنعتها في الجمهورية السلوفاكية. وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠، وافق السمسار على إعادة دفعة مؤلفة من ١٠٠٠ بندقية من البنادق المرفوضة إلى سلوفاكيا.

١٧٥ - غير أن السمسار وجد أيضا مشتريا آخر للأسلحة، وهي شركة بيكوس في غينيا. ولم يكن للسلطات الأوغندية في البداية أي علم بهذا الترتيب الجديد، وافترض أن السمسار سينقل الأسلحة جوا إلى الجهة التي أرسلتها، ووصلت طائرة من طراز إليوشن ١٨ في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠ إلى عنتبي بأوغندا لتحميل الأسلحة وإعادتها إلى الجمهورية السلوفاكية. غير أن الطائرة اتجهت بدلا من ذلك إلى منروفيا.

١٧٦ - ووصلت هذه الطائرة إلى منروفيا في ٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠ محملة بالشحنة. والطائرة مسجلة في مولدوفا (ER-75929) ولكن شركة Centrafica Airlines في بانغي في جمهورية أفريقيا الوسطى هي التي تشغل هذه الطائرة.

١٧٧ - وبعد ثلاثة أيام، عادت الطائرة نفسها إلى أوغندا لتحميل الشحنة الثانية المؤلفة من ١٢٥٠ رشاشا. وعندئذٍ عرفت السلطات الأوغندية أن السمسار المصري يتعامل مع

الشركة الغينية. وتم تفتيش الطائرة وتبين أن الطيار يحاول أن يحصل على إذن رسمي بالسفر إلى غينيا غير أن مسار رحلته يشير إلى أنه يعتزم الذهاب إلى ليبيا. وجعل ذلك السلطات الأوغندية تقرر حجز الشحنة والاتصال بسمسار الأسلحة للحصول على معلومات إضافية.

١٧٨ - ورد سمسار الأسلحة شريف المصري في ٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠، في رسالة موجهة إلى السلطات الأوغندية. ويتضح من الرسالة التي حصل الفريق على نسخة منها أن اسم شركة السمسار هو Culworth Investments Corporation وعنوانها في منروفيا بليريا. ويشرح السيد شريف في الرسالة أن الأسلحة التي تم رفضها بيعت إلى شركة بيكوس في غينيا وأن العميل قدم له شهادة مستعمل نهائي مقبولة. ويوجد توقيع مدير مكتب وزير الدفاع في غينيا على شهادة المستعمل النهائي التي أرسلها السيد شريف إلى أوغندا. وتاريخها ٢ تموز/يوليه ٢٠٠٠، أي قبل خمسة أشهر تقريبا من التسليم المعتمد للأسلحة. وبما أن شرح سمسار الأسلحة لم يكن مرضيا ونظرا لمخاطر وقوع هذه الأسلحة في أيدي المتمردين في غرب أفريقيا، قررت السلطات الأوغندية أن تدفع ثمن الأسلحة المحتجزة وتحتفظ بها في البلد. وفي أوائل شهر كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠، وردت إلى فريق الخبراء المعني بسيراليون معلومات من السلطات الأوغندية بشأن هذه الحادثة.

١٧٩ - وبينما كان الفريق يستعد لتقديم تقريره النهائي وصلت إليه هذه المعلومات. ولذلك لم يتسن إجراء مزيد من التحقيقات. وقرر الفريق أن يحقق في هذه المسألة فيما بعد. وفي أيار/مايو ٢٠٠١، زار الفريق جمهورية مولدوفا. أما طائرة الإليوشن ١٨ التي تم استئجارها لنقل الأسلحة فهي ملك لشركة فيشي وهي وكيل خاص لوزارة الدفاع المولدوفية. ولم تكن السلطات المولدوفية على علم بحادثة أوغندا ولكنها نظمت اجتماعات للفريق مع هيئة الطيران المدني في شيسيناو. وثبت من خلال التعاون الوثيق مع المسؤولين المولدوفيين أن حادثة مريية وقعت في تشرين الثاني/نوفمبر. فبعد الحصول على إذن لاستئجار الطائرة الإليوشن لنقل ركاب موجودين في رأس الخيمة في الإمارات العربية المتحدة في ٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠، اختفت طائرة الإليوشن لمدة ثلاثة أسابيع تقريبا. وفي ٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠، عادت الطائرة إلى مولدوفا بدون ركاب من الإمارات العربية المتحدة. وأظهرت السجلات الحاسوبية التي فحصها الفريق أن الطائرة جاءت من ليبيا عبر أوغندا.

١٨٠ - وأثناء المناقشة التي جرت مع وزارة الدفاع في مولدوفا، تم استدعاء ممثلي شركة فيشي لكي يستجوبهم الفريق. وأوضح نائب مدير الشركة أن الشركة التي استأجرت الطائرة هي شركة MoldTransavia، ذلك أن طائرتها من طراز توبوليف ١٥٤ كان بها عطل تقني في الإمارات العربية المتحدة ومن ثم استأجرت الشركة الطائرة الإليوشن لنقل الركاب

إلى مولدوفا. غير أنه عندما وصلت الطائرة الإليوشن إلى الإمارات العربية المتحدة، كان قد تم إصلاح طائرة الشركة فاستخدمت في العودة بالركاب.

١٨١ - وبينما كان طاقم الطائرة الإليوشن في الإمارات العربية المتحدة، اتصل بهم شخص روسي اسمه سيرجي دينيسنكو، وممثل شركة Centrafra Airlines. وتم التوقيع على عقد لنقل شحنة بضائع من الإمارات العربية المتحدة إلى أوغندا ومن هناك إلى ليبيريا. وعندما وصلت الطائرة الإليوشن إلى أوغندا، تم تحميل صناديق محتومة وزنها سبعة أطنان على متن الطائرة، ثم أقلعت الطائرة إلى منروفيا بليبيريا. ولم يتمكن ممثل شركة فيشي من أن يطلع الفريق على بيان محتويات الصناديق المحتومة. ويرد في العقد الذي وقعته Centrafra Air- lines، وهي الشركة المستأجرة للطائرة، وصف للشحنة المحملة بأنها "معدات تقنية".

١٨٢ - وبعد أن تم إنجاز أول عملية تسليم في ليبيريا، عادت الطائرة إلى أوغندا لنقل الشحنة الثانية من الصناديق المحتومة. وبعد وصول الطائرة تم نقل الطاقم إلى فندق بالقرب من مطار عنتيبي. وعرف الطاقم حينئذ أن الشركة المستأجرة للطائرة تعاني من مشاكل وأنه لم يتسن تخليص الشحنة. وعادت الطائرة إلى تشيسيناو في مولدوفا. ووفقا للعقد الأصلي، لم تعد شركة Centrafra Airlines هي الشركة المستأجرة المذكورة في وثائق الرحلة، بل المتعاقد الأصلي لرحلة الركاب الملغاة وهي شركة MoldTransavia.

١٨٣ - والتقى الفريق أيضا في مولدوفا بمدير شركة MoldTransavia السيد بافيل بوبوف. وتم دعوة السيد بوبوف إلى اجتماع مع الفريق في مكاتب إدارة الطيران المولدوفية، غير أن الاجتماع لم يكن مفيدا. بل ولم يتمكن السيد بوبوف من أن يقدم للفريق مستندات تثبت ملكيته لطائرة الركاب الخاصة به وهي التوبوليف ١٥٤ التي يفترض أنه كان بها عطل تقني في الإمارات العربية المتحدة. واقتصر السيد بوبوف على القول بأنه استأجر الطائرة من شركة في الشارقة بالإمارات العربية المتحدة اسمها San Air ولكنه رفض أن يكشف عن اسم مالك الطائرة. وعندما سُئل السيد بوبوف عن علاقته بمجال الطيران، أوضح أنه لم يبدأ إلا مؤخرا في تشغيل الطائرة الخاصة به بعد العمل لمدة عشر سنوات كوكيل لشركة Air-Cess، وهي شركة سيرجي باوت وفيكتور باوت.

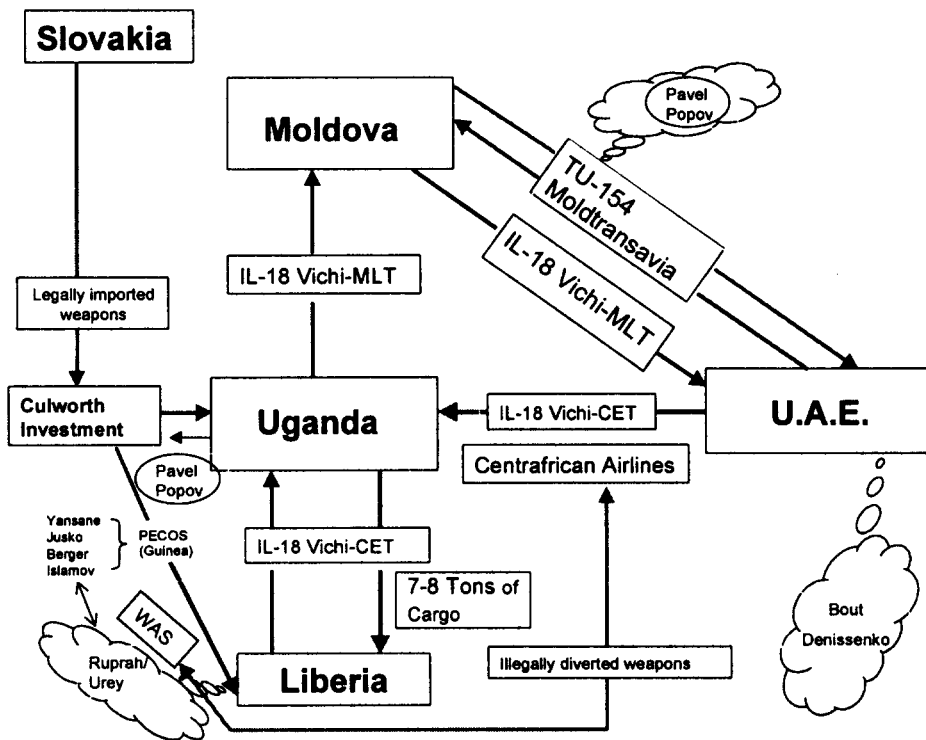
١٨٤ - وبعد الاجتماع بالسيد بوبوف، قدمت مديرية الطيران المدني إلى الفريق وثائق عن طائرة السيد بوبوف. وتوضح الوثائق أن الطائرة هي ملك ليفيكتور باوت، وأن السيد بوبوف وقع عقدا مع شركة باوت واسمها شركة ترانسافيا للسياحة في الشارقة بالإمارات العربية المتحدة لاستئجار الطائرة.

١٨٥ - وكان مؤمناً على الطائرة بالفعل لدى شركة San Air وهي مسجلة أيضا في الإمارات العربية المتحدة. والمدير العام لهذه الشركة هو سيرجي دينيسنكو، وهو نفس الشخص الذي أجر الطائرة الإليوشن ١٨ لنقل الأسلحة من أوغندا إلى ليريا. وقد أعطيت للفريق نسخة من عقد استئجار الطائرة موقعا عليه من ممثلين للشرطة المولدوفية فيشي، والشركة الموجودة في الإمارات العربية المتحدة، وشركة Centrafica Airlines. ويظهر مستند آخر أن شركة San Air General Trading من الشارقة هي التي دفعت قيمة العقد لشركة فيشي، مما يوحي بأن شركة San Air وشركة Centrafica Airlines هما شركة واحدة.

١٨٦ - وتمكن الفريق أيضا من أن يعرف بعض التفاصيل الأخرى من الجانب الليبري حول صفقة الأسلحة غير المشروعة. وتضم المستندات التي تم الحصول عليها من أوغندا بيانا مكتوبا بخط اليد يؤكد تحميل ١٠٠٠ رشاش على متن الطائرة الإليوشن ١٨ المسجلة برقم ER-75929. ووقع على الوثيقة المفتش العام الأوغندي للمعدات العسكرية وصدق على التوقيع السيد موكو، الذي يمثل الشركة الوسيطة لتوريد الأسلحة التابعة لشريف المصري. وصدق على التوقيع أيضا السيد بوبوف بالنيابة عن بيتر جوسكو. وهذا يعني أن السيد بوبوف كان موجودا عندما تم تحميل الأسلحة. ويعرف الفريق السيد جوسكو من سلسلة من المستندات عن صفقات غير مشروعة لتوريد الأسلحة إلى ليريا. ويتضح من هذه الوثائق أن السيد جوسكو يعمل ممثلا لشركة بيكوس في غينيا. (انظر الفرع المتعلق بشهادات المستعمل النهائي) وقد حصل السمسار المصري على شهادة المستعمل النهائي لغينيا من هذه الشركة.

١٨٧ - وكما ذكر آنفا، تم ترتيب الرحلة الجوية بين أوغندا وليبريا بموجب عقد بين شركة فيشي وشركة Centrafica Airlines، تم التوقيع عليه في ٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠. وهناك مستند آخر حصل عليه الفريق يبين أنه قبل يوم واحد من التوقيع على هذا العقد أي في ٨ تشرين الثاني/نوفمبر، وقعت شركة Centrafica Airlines على عقد مع شركة West Africa Air Services Inc. في منروfia. ويشير "عقد النقل الجوي للبضائع" إلى الطائرة ER-75929 نفسها وإلى خط السير ذاته. وتذكر في المستند بضاعة وزنها ١٤,٥ طن، وهو نفس الوزن، إذا كانت الطائرة قد نقلت الكمية الكاملة للبنادق إلى ليريا في شحنتين منفصلتين. ونصّ العقد على "القيام بعدة نقلات جوية" مما يوحي بأن هناك مزيدا من الأسلحة المتوقعة. وقدم المدير العام لشركة San Air General Trading السيد دينيسنكو نسخة من هذا العقد إلى الفريق. ووقع عن شركة West Africa Air Services Inc. سانجيفان روبراه (المرفق ٨).

١٨٨ - وقامت الطائرة برحلتين بين أوغندا ومنروفيا، ولكن الشحنة الثانية لم تغادر أوغندا قط بسبب تدخل السلطات الأوغندية. وأشار أفراد الطاقم التابعون لشركة فيشي إلى أن شخصا ناطقا باللغة البرتغالية صاحبهم في كل من الرحلتين الجوييتين بصفته ممثلا عن الليبيين. وحصل الفريق على مزيد من المعلومات عن ذلك الشخص، الذي يسمى كارلوس ألبرتو لا بلين وينادي باسم "بيتو"، ويحمل جواز سفر برتغالي صادر في كينشاسا يتضح منه أنه تاجر ماس. وأقر سانجيفان روبراه للفريق بأن "بيتو" هو أحد زملائه.



ER-75929 and She-Guns Case: Flow sheet diagram showing the legally imported She-guns (AK 47) landing illegally in Liberia

دراسة إفرادية: حالة الطائرة الغامضة

١٨٩ - تلقت وزارة الدفاع في قبرغيزستان في أيار/مايو ٢٠٠٠ طلبا للحصول على ريش للدوار وقطع غيار لطائرات هليكوبتر عسكرية. والسمسار في هذه الحالة هو تاجر أسلحة

معروف اسمه ألكسندر إسلاموف. وجاء الطلب للمعدات اللازمة لطائرات الهليكوبتر من بيكوس وهي شركة تدعي أنها وكالة مشتريات للقوات المسلحة الغينية. وحقق الفريق في بيع ريش الدوار وقطع الغيار لأن وزارة الدفاع الغينية أكدت للفريق أنها لم تطلبها. وحصل الفريق على معلومات موثوقة تفيد أن المعدات تم تحويلها إلى ليبيريا. وبعد إجراء التحقيقات، تبين أن الحالة تتصل بطائرة غامضة، سبق أن اكتشف فريق الخبراء المعني بسيراليون أنها تعمل في ليبيريا.

نقل قطع غيار الطائرات الهليكوبتر

١٩٠ - وصف تقرير مجلس الأمن S/2000/1195 كيف تعرّف المراقبون الجويون في غرب أفريقيا على طائرة غامضة الهوية. واهتم الفريق بهذه الطائرة لأنها هبطت في عدة مناسبات في مطار روبرتس الدولي في ليبيريا.

١٩١ - وطراز هذه الطائرة هو إليوشن ١٨، ومبين عليها أنها مسجلة في ليبيريا بالرمز EI-Aly. وطلب الفريق إلى ليبيريا أن تقدم سجلات الهبوط والإقلاع من مطاراتها غير أن السلطات الليبيرية أفادت بأن هذه السجلات لا يحتفظ بها. وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠، قدمت ليبيريا إلى فريق الخبراء المعني بسيراليون قائمة كاملة لسجلات الطائرات. ولم تكن الطائرة الإليوشن ذات الرمز الليبري بين الطائرات الإحدى عشرة الواردة في القائمة.

١٩٢ - ووفقا لسجلات تخليق الطائرات وهبوطها في عدة بلدان أفريقية أخرى، كانت هناك طائرة تحمل هذا الرمز تعمل لحساب شركة West Africa Air Services. وقامت هذه الشركة بتشغيل الطائرة الإليوشن ١٨ منذ أوائل تموز/يوليه حتى تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠.

١٩٣ - ووفقا لبيانات منظمة الطيران المدني الدولي، فإن شركة West Africa Air Services غير مسجلة بوصفها وكالة تشغيل للطائرات أو بوصفها شركة خطوط جوية. والرحلات الجوية وفقا للمستندات التي حصل عليها الفريق كانت تعمل بإشارة نداء هي "WAS 123". وهذا التمييز المنفرد بحروفه الثلاثة هو رمز يستخدم في الطيران لأغراض الاتصالات ولتحديد هوية فرادى الرحلات الجوية أو جهات التشغيل التجارية أثناء الطيران. غير أن الرمز "WAS" رمز يخص شركة خطوط جوية في أونتاريو بكندا.

١٩٤ - والملاحظ أن هناك شركة لها اسم مختلف اختلافا طفيفا هو West Africa Air Services في جمهورية مالي. وحصل الفريق على معلومات ومستندات من مالي حول تسجيل وملكية هذه الشركة التي لم تشغل أي رحلات جوية خارج حدود مالي. وبالإضافة إلى ذلك، تستخدم هذه الشركة الرمز "WAM" لا الرمز "WAS" بوصفه

الرمز المميز لهويتها. وحصل الفريق المعني بليبريا، أثناء تحقيقاته، على مستندات إضافية وأجرى مقابلات مع الطيارين ومع ملاك الطائرة وكشفت التحقيقات عن أن الطائرة "EL-ALY" موجودة بالفعل وأن شركة West Africa Air Services موجودة هي الأخرى وأن الطائرة كانت ضالعة في نقل الأسلحة لحساب الحكومة الليبرية.

١٩٥ - ويرد في الجدول أدناه بيان الرحلات الجوية التي قامت بها شركة West Africa Air Services كما سجلتها مختلف مناطق معلومات الطيران في أفريقيا وأوروبا:

الجدول ١

Flight movements of aircraft of West Africa Air Services used for illegal shipments
(shown in bold letters is the shipment of helicopter spare parts from Bishkek to Monrovia and those in italics are the shipments of ammunition from Abidjan to Monrovia)

<i>Operating company</i>	<i>Date</i>	<i>Call sign</i>	<i>Itinerary</i>	<i>Registration</i>	<i>Type of aircraft</i>
West Africa Air Services	02/07/2000	EL-ALY	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	Il 18
	02/07/2000	EL-ALY	Abidjan/Monrovia	EL-ALY	Il 18
	04/07/2000	COBRA02	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	Il 18
West Africa Air Services	04/07/2000	COBRA02	Abidjan/Monrovia	EL-ALY	Il 18
	12/07/2000	WAAS 03	Monrovia/Chisinau	EL-ALY	Il 18
		WAS 123	Chisinau/Bishkek	EL-ALY	Il 18
	17/07/2000		Bishkek/Cairo	EL-ALY	Il 18
	18/07/2000	WAS0123	Cairo/Monrovia	EL-ALY	Il 18
	<i>18/07/2000</i>	<i>WAS0123</i>	<i>Monrovia/Abidjan</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Il 18</i>
	<i>19/07/2000</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Monrovia/Abidjan</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Il 18</i>
	<i>19/07/2000</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Abidjan/Monrovia</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Il 18</i>
	<i>20/07/2000</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Monrovia/Abidjan</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Il 18</i>
	<i>20/07/2000</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Abidjan/Monrovia</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Il 18</i>
	<i>21/07/2000</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Monrovia/Abidjan</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Il 18</i>
	<i>21/07/2000</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Abidjan/Monrovia</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Il 18</i>
	<i>02/08/2000</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Monrovia/Abidjan</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Il 18</i>
	<i>02/08/2000</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Abidjan/Monrovia</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Il 18</i>
	<i>05/08/2000</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Monrovia/Abidjan</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Il 18</i>
Government of Liberia	05/08/2000	EL-ALY	Abidjan/Bamako	EL-ALY	Il 18
	06/08/2000	EL-ALY	Bamako/Monrovia	EL-ALY	Il 18

West Africa	04/09/2000	EL-ALY	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	II 18
Air Services	04/09/2000	EL-ALY	Abidjan/Monrovia	EL-ALY	II 18
West Africa	07/09/2000	EL-ALY	Monrovia/Banjul	EL-ALY	II 18
Air Services VIP Flight	08/00/2000	EL-ALY	Banjul/Monrovia	EL-ALY	II 18
West Africa	11/09/2000	EL-ALY	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	II 18
Air Services	11/09/2000	EL-ALY	Abidjan/Monrovia	EL-ALY	II 18
	15/09/2000	WAS 123	Monrovia/Chisinau	EL-ALY	II 18

١٩٦ - وأحد المستندات التي حصل عليها الفريق هو نسخة لطلب تخليق وهبوط لرحلة رمزها WAS 123 وعلامة تسجيلها "EL-ALY" صادر في ١٧ تموز/يوليه ٢٠٠٠. وقد وصلت الطائرة إلى ليريا من بيشيك (قيرغيزستان) عن طريق القاهرة وكانت محملة بسبعة أطنان من البضائع وُصفت بأنها "قطع غيار لمعدات خاصة بالطائرات".

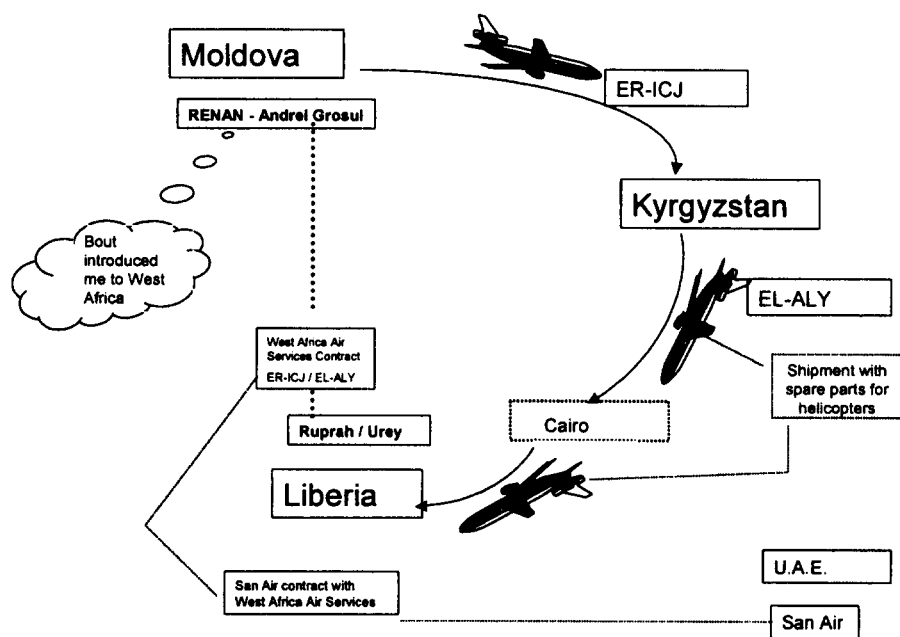
١٩٧ - ويتضح من المستند أيضا أن الطائرة الإليوشن ١٨ التابعة لشركة West Africa Air Services هي مملوكة لشركة خطوط جوية كبيرة اسمها رينان. وقد نظمت السلطات في مولدوفا اجتماعا بين أعضاء الفريق وعدد من أصحاب شركات الخطوط الجوية، بمن فيهم أندريه غروسول، وهو المدير العام لشركة رينان. وحصل الفريق على مستندات قدمت تفاصيل أكثر عن شركة West Africa Air Services. وبالإضافة إلى ذلك، تعاون الفريق مع السلطات في قيرغيزستان ومولدوفا والمراقبين الجويين في غانا وغينيا والسنغال وكوت ديفوار للتأكد من تنقلات الطائرة.

١٩٨ - وتضمنت الوثائق التي حصل عليها الفريق اتفاق استئجار بين شركة رينان وشركة West Africa Air Services وتاريخ هذا العقد هو ٦ حزيران/يونيه ٢٠٠٠، ويتضح منه أن شركة West Africa Air Services مسجلة في ليريا ولها مكتب وصندوق بريد رقمه ٥٦٢٠ في منروفيا، ١٩٢٦، ليريا. ويمثل الشركة السيد لوروي أوري، الذي وقّع أيضا على العقد (المرفق ٧). والسيد لوروي أوري نائب وزير ليري لشؤون التنظيم والسلامة العامة.

١٩٩ - وينص العقد مع شركة رينان على أن الطائرة ستكون مسجلة لدى إدارة الطيران المدني التابعة لجمهورية مولدوفا، وستحمل علامات مولدوفا. وفحص الفريق هذه الطائرة فيما بعد في مولدوفا، وتبين له أنه مكتوب على ذيل الطائرة العلامة المولدوفية ER-ICJ. وهذا هو بالضبط رقم التسجيل المشار إليه في العقد.

٢٠٠ - وجاء أيضا في العقد ما يلي: "إذا استدعى الأمر إعادة طلاء الطائرة وتغيير العلامات المذكورة أعلاه، فسيتم ذلك على حساب شركة West Africa Air Services. وبعد فحص الطائرة في مولدوفا اتضح أن العلامات الموجودة على ذيل الطائرة قد أعيد طلاؤها مؤخرا.

٢٠١ - والتقى الفريق بمالك شركة رينان وبالطيار الذي كان يشغل الطائرة أثناء تنفيذ عقد الاستئجار في ليبيريا. وقد ذهبت الطائرة الإليوشن إلى بيشكيك في قيرغيزستان في ١٥ تموز/ يوليه ٢٠٠٠. وفي بيشكيك، تم تحميل قطع الغيار وريش الدوار لطائرات الهليكوبتر. وفي ١٧ تموز/يوليه، ذهبت الطائرة إلى القاهرة ومعها بيان بالشحنة، وخطة سير رسمية للذهاب إلى غينيا. غير أنه في ١٨ تموز/يوليه ٢٠٠٠، وصلت الطائرة إلى منروفيا حيث تم تفريغ قطع غيار الطائرات الهليكوبتر.



EL-ALY — The Mystery Plane: Flow sheet diagram showing the helicopter spare parts going to Liberia

تجار الأسلحة وسماستها

٢٠٢ - لم تكن السلطات في قبرغيزستان تعلم أن الشحنة حولت إلى ليريا وليس إلى غينيا كما ادعى سمسار الأسلحة الكسندر إسلاموف. وقد زود الكسندر إسلاموف قبرغيزستان بشهادة مستعمل نهائي من غينيا (انظر الفرع المتعلق بشهادات المستعمل النهائي).

٢٠٣ - وعلى الطرف الليري من الصفقة، أعد عقد آخر. ولم تقم شركة West Africa Air Services بتنظيم عملية النقل على متن الطائرة الإليوشن ١٨ فحسب بل وقعت أيضا عقدا مع شركة San Air General Trading لشراء ريش دوار لطائرة هليكوبتر من طراز Mi-2. و San Air شركة مسجلة في الإمارات العربية المتحدة. وسيرغي دينيسنكو، مدير الشركة، شريك قريب لفكتور باوت. وقد وقّع العقد الذي يحمل رقم Mi-2/RB/2000 في ٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٠. ويمثل شركة West Africa Air Services في هذه القضية سانجيفان روبراه، وهو أيضا من الشركاء التجاريين القريبين من باوت.

٢٠٤ - وذكر سيرغي دينيسنكو من San Air للفريق أنه اشترى ريش الدوار من الكسندر إسلاموف، وهو أحد الموردين المنتظمين لتلك الشركة، وباعها لسانجيفان روبراه من شركة West Africa Air Services في منروفيا. ووصف روبراه بأنه شريك تجاري لفكتور باوت في أفريقيا.

٢٠٥ - وعندما طلب الفريق معلومات عن مكان وجود سانجيفان روبراه في ليريا، ادعت السلطات أنها لا تعرف هذا الرجل. كما أن ليروي أوري، الذي وقّع عقد الإيجار نيابة عن شركة West Africa Air Services، أنكر بدوره أنه يعرف روبراه. إلا أن من المعروف أن روبراه دخل الاتحاد الأوروبي متجولا بجوازات سفر دبلوماسية ليبيرية تحت أسماء مختلفة. ووفقا لبيانات الجوازات فإنه كان يسافر نيابة عن الهيئة البحرية اللييرية. ومفوض الشؤون البحرية في ليريا، بينوي أوري، شقيق لليروي أوري. وأنكر بينوي أوري أيضا أنه يعرف روبراه كما ذكر أنه لا يعلم شيئا عن الجوازات الدبلوماسية. والسيد روبراه لم يعد في ليريا ولكنه أقام لفترة طويلة في منزل يقع تقريبا قبالة منزل بينوي أوري. وعندما أجرى الفريق مقابلة مع السيد روبراه اعترف بهذا وأكد أن منزله هو منزل الراحل جو تيت، المفتش العام السابق لشرطة ليريا الذي توفي عام ٢٠٠٠ في حادثة طائرة هليكوبتر.

٢٠٦ - وأفاد دينيسنكو بأنه لم تكن هناك حاجة إلى شهادة مستعمل نهائي لريش الهليكوبتر لأن الطائرة Mi-2 طائرة هيلوكبتر غير مسلحة تستخدم للنقل. بيد أن شهادة المستعمل النهائي التي قدمها الكسندر إسلاموف إلى السلطات في قبرغيزستان لشراء ريش الهليكوبتر تبين بوضوح أن الريش تخص طائرات الهليكوبتر من طراز Mi-24 (المرفق السادس). والطائرة

Mi-24 طائرة هيلوكبتر مدججة بالسلاح. وذكرت السلطات في قبرغيزستان للفريق أن إسلاموف اشترى ريش دوار لطائرة من طراز Mi-24. وقد سلمت ريش الدوار تلك بالإضافة إلى عدة أطنان من قطع الغيار لطائرات الهليكوبتر للطرف النهائي لهذه الصفقة، وهو ليريا عن طريق San Air.

حالة شركة Aviatrend

٢٠٧ - أنشئت شركة West Africa Air Services لا لشيء إلا لعمليات تهريب من ذلك القبيل. وذكر قائد الطائرة للفريق أنه نقل بعض المسؤولين الليبريين على متن الطائرة وأن الطائرة بما بالفعل عدد من مقاعد المسافرين في المقدمة. إلا أن الطيار ذكر أيضا أن الشخص الذي يراقب عمليات الطائرة يعرف عن السفن أكثر مما يعرف عن الطائرات وأن كنيته كانت "السيد سانجي". وقد وقع سانجيفان روبراه واثق شركة West Africa Air Services وكان يتجول بجوازات سفر دبلوماسية صادرة عن مكتب الشؤون البحرية الليبري. وهو نفس الشخص الذي حدده الفريق المعني بسيراليون على أنه تاجر أسلحة ضالع في عملية الشراء الليبرية.

٢٠٨ - وعندما سُئل قائد الطائرة عن رحلات الذهاب والعودة بين منروفيا وأبيدجان في تموز/يوليه وأوائل آب/أغسطس، ادعى أن الطائرة كانت "فارغة". إلا أن الفريق أجرى أيضا مقابلة مطولة مع سانجيفان روبراه. وقد قال إن هذه الرحلات من أبيدجان إلى منروفيا كانت لنقل ذخيرة.

٢٠٩ - وتتطابق تواريخ رحلات الذهاب والإياب التابعة لشركة West Africa Air Services بين أبيدجان ومنروفيا مع وصول طائرة من طراز أنتونوف ١٢٤ إلى مطار أبيدجان (كوت ديفوار) في ١٥ تموز/يوليه ٢٠٠٠.

٢١٠ - وحصل الفريق، بالتعاون مع السلطات الأوكرانية، على تفاصيل عن هذه الرحلة. ويظهر بيان الشحنة الجوية أن طائرة الأنتونوف ١٢٤ كانت تحمل شحنة تزن ١١٣ طنا من الخراطيش من عيار ٧,٦٢ مم. وقد غادرت الطائرة مطار غوستوميل الأوكراني في ١٤ تموز/يوليه ٢٠٠٠ ووصلت إلى أبيدجان، بعد وقفة للتزود بالوقود في ليبيا في ١٥ تموز/يوليه ٢٠٠٠. وفي أبيدجان، أنزل العسكريون الشحنة.

٢١١ - وقد وقع على شهادة المستعمل النهائي للخمسة ملايين خرطوشة وللقائمة الإضافية من الأسلحة الجنرال روبرت غوي الذي كان رئيس دولة كوت ديفوار وقت التسليم. ويظهر ختم على الوثيقة أن توقيع الجنرال غوي قد صادق على صحته سفير كوت ديفوار في موسكو في ٢ حزيران/يونيه ٢٠٠٠، وعلى ذلك الأساس أصدرت السلطات الأوكرانية

رخصة تصدير وأذنت بالرحلة. وطلبت السلطات في أوكرانيا وثيقة إضافية، تتمثل في ضمان أن تستخدم الأسلحة وفقا لقرار وقف استيراد الأسلحة الصغيرة للجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا. وأرسلت أوكرانيا أيضا ضابطا عسكريا مع الطائرة للتحقق من التسليم الفعلي للأسلحة لكوت ديفوار.

٢١٢- وقد أُجرت الطائرة المستخدمة لنقل الشحنة من شركة Antonov Design Bureau. وكان السمسار في صفقة الخمسة ملايين خراطوشة ومؤجر الطائرة هو شركة Aviatrend التي يوجد مقرها في موسكو، والمثلة من طرف فاليري شيرني. وكان شيرني أحد الشركاء في هذه الصفقة لليونيد أفيموفيتش مينين. وأدى مينين دورا رئيسيا في نقل ٦٨ طنا من الأسلحة الصغيرة من بوركيننا فاسو إلى منروفيا في آذار/مارس ١٩٩٩. وتنقلت طائرة مينين النفاثة الخاصة عدة مرات بين مطاري واغادوغو وبوبوديولاسو في بوركيننا فاسو ومنروفيا لنقل الـ ٦٨ طنا بأكملها.

٢١٣- وقد اعتقل ليونيد مينين في ٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠ في مونزا، إيطاليا. وعندما فتش المحققون الإيطاليون في التزل الذي كان يقيم فيه عثروا على كمية هامة من المستندات. ومن بين هذه المستندات فاكسات أرسلها فاليري شيرني من شركة Aviatrend إلى مينين ورسائل من ابن الرئيس شارلز تيلور إلى مينين. ومن اللافت للنظر أنه عثر أيضا بين مستندات مينين على عدة نسخ أصلية على ما يبدو من شهادة المستعمل النهائي من كوت ديفوار. وتبين التحويلات المصرفية أيضا أن مينين دفع مليون دولار لشركة Aviatrend. وبلغت قيمة أحد المدفوعات ٨٥٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة لحساب شركة Aviatrend في مصرف ألفا (Alpha Bank) في نيقوسيا، قبرص، في ٧ حزيران/يونيه ٢٠٠٠؛ ودفع مبلغ ثان قدره ١٥٠.٠٠٠ دولار لحساب تلك الشركة في بنك تشيز مانهاتن في نيويورك في ١٣ حزيران/يونيه ٢٠٠٠ عن طريق إحدى الشركات الخارجية العديدة التابعة لمينين، وهي شركة (Sulico Holdings). وكان المرجع المبين إزاء كل من المبلغين المدفوعين هو "شراء معدات تقنية/أدوات لاستخراج الأخشاب".

٢١٤- وأجرى الفريق مقابلات شملت تقريبا كل من أدى دورا في هذه الحالة بالذات. وأجريت مقابلة مع سفير كوت ديفوار في موسكو الذي صادق على صحة توقيع الجنرال غوي الوارد على شهادة المستعمل النهائي. وعندما شاهد نسحا من شهادة المستعمل النهائي، أقر السفير بأنه وقع إحداها ولكنه قال إن النسخ الأخرى التي كانت في حوزة مينين مزيفة. وبينت تفاصيل طفيفة في الوثيقة أن مينين كان يحمل نسحا مزورة لشهادة المستعمل

النهائي وأن توقيع السفير يختلف عن التوقيع الوارد على الوثيقة الأصلية التي حصل عليها الفريق من السلطات في أوكرانيا (المرفق ٤).

٢١٥ - وفي موسكو أجرى الفريق مقابلة مع فاليري شيرني من شركة Aviatrend. ولم يستطع شيرني توضيح سبب وجود العديد من نسخ شهادة المستعمل النهائي من كوت ديفوار. وعندما سُئل لماذا دفع له مئتين مليون دولار في حين أنه لم يجرِ بيع إلا خمسة ملايين خرطوشة (كان سعر السوق يبلغ تقريبا ٢٥٠.٠٠٠ دولار) اعترف شيرني بأنه كانت هناك كميات أخرى من الأسلحة مخزونة في انتظار الإيصال إلى كوت ديفوار. وبعد أن غادرت شحنة ١٤ تموز/يوليه أوكرانيا وبدأت التحضيرات لعملية تسليم إضافية، "اختفى" مئتين. وفي وقت لاحق، سمع شيرني أن مئتين اعتقل في إيطاليا. وادعى شيرني أن الأسلحة ظلت في انتظار التسليم منذ ذلك الحين.

٢١٦ - وأجرى الفريق أيضا مقابلة مع الجنرال روبرت غوي الذي فرّ بعد الانتخابات في كوت ديفوار من العاصمة إلى قرينته في غرب البلد. واعترف الجنرال بأنه وقّع شهادة المستعمل النهائي. وقال إنه لم يوقع إلا شهادة واحدة. وأوضح أنه عندما استلم مقاليد الحكم، بعد انقلاب وقع في عام ١٩٩٠، كان يريد تجديد أرصدة الجيش الإيفواري. وكخطوة أولى، طلب إلى رؤساء دول البلدان الأفريقية الأخرى، ومنها بوركينا فاسو وليبيا والمغرب وليبيريا توفير كميات صغيرة من الذخيرة والأسلحة الخفيفة. وقال الجنرال غوي أن الرئيس الليبري وفرّ بعض الأسلحة، بل وأرسل مبعوثا لمساعدة الجنرال. وكان ذلك المبعوث هو السفير الليبري فوق العادة محمد سلامي، المقيم في أبيدجان، وصاحب أعمال تجارية للأخشاب في ليبريا. وعرض سلامي خدماته وطلب من الجنرال غوي توقيع شهادة المستعمل النهائي. وكان من المقرر بعد ذلك أن تقسم تلك الأسلحة بين كوت ديفوار وليبريا. وأقر الجنرال بأن بعض الذخيرة بقيت بكوت ديفوار ولكن معظمها ذهب إلى ليبريا.

٢١٧ - وحسب أقوال الجنرال، فإن الترتيبات العملية قام بها السفير سلامي. وعندما اتصل الفريق بالسفير سلامي، أنكر تماما معرفته بأية صفقات ذخيرة. وقال إن أعماله التجارية تقتصر على الأخشاب. إلا أنه عندما أجرى الفريق مقابلة مع ليونيد مينين وهو بالسجن في إيطاليا، نسب المساعدة على تنظيم الجزء المتعلق بكوت ديفوار من صفقة سلاح Aviatrend إلى محمد سلامي. وقال مينين إن الصفقة نظمها محمد سلامي نيابة عن الرئيس الليبري، مقابل صفقة مربحة لشركة الخشب التي يملكها مينين في ليبريا وهي شركة Exotic Tropical and Timber Enterprises. واعترف ليونيد مينين أيضا بأن اعتقاله في آب/أغسطس تسبب في إلغاء عملية تسليم أخرى للأسلحة المذكورة بشهادة المستعمل النهائي. وقال إنه قدم بالفعل

مدفوعات مسبقة لقاء تلك الأسلحة. وذكر ليونيد مينين أيضا أن ابن الرئيس تيلور، تشارلز "تشاكي" تيلور (الإبن) حاول أن يصبح طرفا في بعض صفقات الأسلحة هذه، حتى يحصل على عمولات. وقد تعامل شريك تجاري آخر لليونيد مينين، وهو من رعايا فنلندا وله شركات في تركيا وسويسرا، مع شارلز تيلور الإبن، وتبين المستندات التي كانت في حوزة مينين أن هذا الشخص كان يرسل أنواع مختلفة من المعدات إلى مينين. ويرد في بعض هذه المستندات ذكر "صفقات خاصة للإبن". وأقر الشخص الفنلندي، إيركي تاميفيوري، للفريق بأنه سافر في عدة مناسبات مع ليونيد مينين وبأنه طلب منه التوسط في توريد معدات أمنية غير فتاكة.

٢١٨ - وأبدي الفريق اهتماما خاصا برسالة وجهها تاميفيوري إلى مينين يشير فيها إلى أنه يمكن تسليم الأسلحة بشهادة مستعمل نهائي أو بدونها وأنه يمكن تفادي الدخول في عملية تقديم عطاءات إذا لم تكن هناك حاجة إلى شهادة مستعمل نهائي، مما يجعل الأسلحة أرخص ثمنا. وقد وجهت الرسالة بالفاكس إلى مينين في آذار/مارس ١٩٩٩. وهي مطبوعة على قرطاسية شركة MET A.S في تركيا، ولكنها أرسلت من عنوان تاميفيوري في سويسرا. وكانت الأسلحة المعروضة في الوثيقة هي قذائف كونكورس، بتكوين "الرأس الحربي المزدوج المضاد للمدركات التفاعلية". وأظهر سانجيفان روبراه، أثناء المقابلة التي أجراها معه الفريق، على الشاشة الحاسوبية لهاتفه المحمول قائمة بالأسلحة التي سلمت في أيار/مايو ٢٠٠٠ إلى ليبيريا، بالطائرة الإليوشن ٧٦ المسجلة برقم TL-ACU. وتتضمن القائمة عدة أنواع من القذائف بما في ذلك قذائف من طرازي ستريلار وإيغلا وأجهزة إطلاق قذائف كونكورس. وأوضح السيد روبراه أن معداته لم تستخدم حتى الآن في الحرب، لأنه لم يرسل أي مدربين إلى ليبيريا لتشغيل منظومات القذائف.

٢١٩ - وقد اشترك ابن الرئيس تيلور أيضا في صفقة الذخيرة بين كوت ديفوار وليبيريا. وقد أشار إلى ذلك كل من ليونيد مينين وسانجيفان روبراه. وعندما وصلت شحنة الـ ١١٣ طنا من الذخيرة إلى كوت ديفوار على متن الطائرة الأنتونوف ١٢٤ (رقم التسجيل UR 82008)، كان مينين في إيطاليا. وكان مورد الأسلحة فاليري شيرني في أوكرانيا في ذلك الوقت. وتمت عملية التسليم الأخيرة لليبيريا بالترتيب بين العسكريين بمطار أبيدجان، سانجيفان روبراه، ومحمد سلامي وشارلز تيلور الإبن، وقال مينين إنه جرى الترتيب لقيام طائرة خاصة من منروفيا لأخذ الذخيرة.

٢٢٠ - وفي هذه المرحلة قامت الطائرة الإليوشن ١٨ التابعة لشركة West Africa Air Serv- ices مرة أخرى بدور هام. فالإليوشن ١٨ طائرة صغيرة نسبيا، مقارنة بشحنة الـ ١٣ طنا

المطلوب نقلها. وذلك هو السبب الذي حتم قيام الطائرة بثماني رحلات لنقل كامل الشحنة إلى ليبيريا، حسب ما ذكره السيد روبراه للفريق. وقد بدأت العمليات في نفس اليوم الذي عادت فيه الاليوشن بقطع غيار طائرات هليكوبتر من فيرغيزستان.

٢٢١ - وعندما اعتقل مينين في إيطاليا، كان لا بد أن تتوقف العملية. إذ لم تكن لفاليري شيرني حلقات الاتصال اللازمة في ليبيريا، في حين أن ليونيد مينين كان يتعامل مع الرئاسة الليبرية طوال الوقت. وقد توصل الرئيس تيلور، حسب ما أفاد به الفريق المعني بسيراليون، إلى اتفاق مع مينين يقضي باستخدام طائرته الخاصة لنقل الأسلحة من النيجر إلى بوركينافاسو. وكانت لمينين أيضا استثمارات هامة في صناعة الخشب في ليبيريا. وكانت في حوزة مينين عندما اعتقل، وثائق موقعة من طرف وزير العدل في ليبيريا، تبين أن الحكومة الليبرية ما زالت مدينة لشركة Exotic بأكثر من ٢ مليون دولار من الضرائب المدفوعة مسبقا. وحيث أن مينين لم يصدر أبدا أي كميات كبيرة من الخشب، فإن هذه المبالغ لا يمكن أن تكون مطلوبة على الحكومة الليبرية إلا لقاء خدمات أخرى قدمت لها.

٢٢٢ - وتعطي شهادة المستعمل النهائي الإيفوارية، مع النسخ المتعددة منها التي كانت في حوزة مينين وفاليري شيرني، فكرة عن كميات الأسلحة التي كان يجري العمل على إمداد ليبيريا بها، لو لم تعتقل السلطات الإيطالية مينين. وكان النائب العام بمحكمة مونزا في إيطاليا، وقت إعداد هذا التقرير، يواصل التحقيق في النطاق الكامل لقضية انتهاك الجزاءات هذه.

٢٢٣ - وذكر قائد الطائرة الاليوشن ١٨ للفريق في مولدوفا أنه بعد تلك الرحلات من أبيدجان، لم يبق له ولطاقم الطائرة كثير مما ينبغي القيام به. ومن الواضح أن الأسلحة التي قدم بها طلب عن طريق شبكة مينين - Aviatrend تتصل مباشرة بعمليات الاليوشن الغامضة (EL-ALY) التي أجراها سانجيفان روبراه وشريكاه الليبريان، بنوني وليروي أوري. وهي توضح سبب إلغاء عقد الإيجار بين رينان وشركة West Africa Air Services في نهاية المطاف. وفي أيلول/سبتمبر، قامت الطائرة برحلة أخيرة لنقل أفراد وحدة مكافحة الإرهاب التابعة للرئيس تيلور إلى أبيدجان لمساعدة الجنرال روبرت غوي عندما تعرض مقر إقامته للهجوم من قبل وحدة جيش مشاغبة. وعادت الطائرة فيما بعد إلى شيسينو، مولدوفا، حيث أزيل الرقم المزيف المرسوم على ذيلها ووضع محله رقم التسجيل المولدوفي الأصلي. ER-ICJ.

دراسة إفرادية: سعي ليبيريا إلى الحصول على طائرات هليكوبتر

٢٢٤ - اكتشف الفريق أن ليبيريا حاولت جاهدة الحصول على طائرات هليكوبتر عسكرية. وقد تسرب عدد من طائرات الهليكوبتر المستخدمة للنقل (Mi-8 و Mi-17) وبخاصة طائرات

الهلوكوبتر المسلحة (Mi-24 أو Mi-35) من المصانع والأرصدة في بلدان أوروبا الشرقية إلى مناطق الصراع الأفريقية. وفي سيراليون أدت طائرات الهلوكوبتر من طراز Mi-24 في عام ١٩٩٦ دورا هاما في عمليات شركة Executive Outcomes، التي تضم مرتزقة من جنوب أفريقيا. وقد حصلت غينيا في السنتين الماضيتين على عدة طائرات الهلوكوبتر من طراز Mi-24، يتمركز عدد منها على الحدود مع سيراليون وليبيريا. وذكرت وزارة الدفاع في كوت ديفوار، في مناقشتها مع الفريق، أن وجود طائرات الهلوكوبتر هذه في البلدان المجاورة يشكل خطرا محتملا على أمن كوت ديفوار وأن الحكومة تعتزم شراء طائرات هليوكوبتر مسلحة مماثلة تحقيقا للتكافؤ مع عملية التسلح تلك.

٢٢٥ - ولم يكن يعرف عن ليبيريا أنها تمتلك أي طائرات من طراز Mi-24، ولكن حظر الأسلحة المفروض على ليبيريا لم يمنع البلد من استيراد عدة طائرات هليوكوبتر عسكرية أخرى. وقد أشار الفريق المعني بسيراليون إلى عملية شحن تلك الطائرات في تقريره S/2000/1195 (الفقرة ٢٣٣) وحدد شبكة تهريب الأسلحة التي يديرها فيكتور باوت على أنها المورد الرئيسي. ولاحظ هذا الفريق، أثناء الزيارتين اللتين قام بهما إلى ليبيريا في تموز/يوليه وتشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١ وجود طائرتين من طراز Mi-17، واحدة تحمل علامات وحدة مكافحة الإرهاب وكانت رابضة بمطار سيريفز بين، القريب من مدينة منروفيا، والأخرى متعطله بسبب مشاكل تقنية في مستودع الطائرات بمطار روبرتس الدولي منذ أوائل عام ٢٠٠١. وقد ورد سانجيفان روبراه أيضا طائرتي هليوكوبتر من طراز Mi-2 في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٩ وأمكن الحصول على قطع غيار لطائرات هليوكوبتر من طرازي Mi-17 و Mi-24 من قبرغيزستان في تموز/يوليه ٢٠٠٠. وتحدث الفريق أيضا مع سانجيفان روبراه الذي أدى، بوصفه شريكا لفكتور باونت بليبيريا، دورا أساسيا في شراء وإيصال طائرات الهليوكوبتر من طراز Mi-8.

٢٢٦ - وأقام طيارو الهليوكوبتر في فندق أفريقيا، وهو الفندق الذي يملكه واحد من أكثر رجال الأعمال نفوذا في ليبيريا، هو غاس كوهوفن. وزار الفريق فندق أفريقيا في تموز/يوليه واكتشف أن ذلك الفندق الفخم كان خاليا تماما تقريبا. وكان الطيارون هم الزبناء المنتظمون الوحيدون. ويقيم غاس كوهوفن في إحدى الفيلات التي تشكل جزءا من مجمع الفندق. وذكر السيد كوهوفن للفريق في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١ أن الطيارين غادروا فندقه. وأكد أحد الطيارين، الذي عاد الآن إلى أوروبا الشرقية، أنه هو وزملاؤه قد غادروا الفندق فعلا.

٢٢٧ - وقد باءت مساعي ليبيريا للحصول على طائرات هليكوبتر مسلحة من طراز Mi-24 بالفشل حتى الآن. ولكن بذلت مؤخرا محاولة للحصول على طائرات إضافية من طراز Mi-17 بل ومن طراز Mi-24. وقدمت سلطات مولدوفا وسلوفاكيا المساعدة للفريق أثناء تحقيقه في هاتين الحالتين الحاليتين.

الشحنة الأولى

٢٢٨ - في آذار/مارس ٢٠٠١، تلقت لجنة مجلس الأمن المعنية بليبيريا معلومات من السلطات السلوفاكية تفيد بأن سلطات الجمارك فيها أوقفت عملية نقل طائرة هليكوبتر مسلحة إلى جمهورية قيرغيزستان. فقد راودتها شبهات بأن الطائرة التي كانت تحمل الهليكوبتر كانت تعتزم الاتجاه إلى مكان آخر، في انتهاك محتمل لجزاءات الأمم المتحدة.

٢٢٩ - ويبيّن التحقيق في تسلسل الأحداث المؤدية إلى هذه الحادثة أن منشأة لوت (LOT) لتصليح طائرات الهليكوبتر بترانسن وقعت في ٢ تموز/يوليه ٢٠٠٠ عقدا مع وزارة دفاع جمهورية قيرغيزستان لتصليح وتجديد طائرتي هليكوبتر مسلحتين قيرغيزستانيتين. وقد نظمت ترتيبات تعاقدية بين وزارة الدفاع وملحق عسكري من جمهورية قيرغيزستان في موسكو، هو الميجور جنرال أرازماتوف. فقد طلب الملحق العسكري معلومات عن إمكانية تصليح طائرتي هليكوبتر مسلحتين من طراز Mi-24. بمنشأة تصليح طائرات الهليكوبتر في سلوفاكيا. ووصلت طائرة هليكوبتر أولى إلى سلوفاكيا في أواخر حزيران/يونيه ٢٠٠٠، بعد موافقة وزارة الدفاع السلوفاكية. وبعد توقيع العقد، جرى تجديدها وتصليحها وأعيدت إلى قيرغيزستان بعد بضعة أسابيع. ووصلت طائرة الهليكوبتر الثانية في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠. وكان من المقرر أن تعود بها طائرة من طراز إليوشن ٧٦ في شباط/فبراير ٢٠٠١. وقد جرى الترتيب لعملية النقل في كلتا الحالتين عن طريق عقدي إيجار مع شركة خطوط جوية خاصة هي Centrafrican Airlines.

٢٣٠ - ويظهر تحليل مفصل للحالة أن طائرة الهليكوبتر الأولى وصلت في تموز/يوليه، على متن طائرة من طراز الاليوشن ٧٦ وبقيت في منشأة التصليح قرابة شهر. وقامت نفس الطائرة من طراز الاليوشن ٧٦ (رقم التسجيل TL-ACU) بإعادة طائرة الهليكوبتر إلى قيرغيزستان. ولكن قبيل انتهاء تصليح طائرة الهليكوبتر الثانية في سلوفاكيا، في شباط/فبراير ٢٠٠١، بدأت تخامر السلطات شكوك جعلتها تطلب تأكيدات إضافية بشأن مشروعية الصفقة من نظرائها في قيرغيزستان، لأن طائرة الهليكوبتر الثانية كانت جاهزة للعودة إلى هناك.

٢٣١- وأفادت قبرغيزستان بأن من المفترض أن طائرتي الهليكوبتر لن تعودا. بل إن وزارة الدفاع في قبرغيزستان لم تكن على علم بأي عقد تصليح في سلوفاكيا، حسبما يتبين من المراسلات بين إدارتي الجمارك في البلدين. فقد باعت قبرغيزستان الطائرتين إلى سمسار، هو الكسندر إسلاموف. وكان الزبون للطائرتين شركة غينية تسمى بيكوس. ودفعت هذه المعلومات الواردة من قبرغيزستان السلطات في الجمهورية السلوفاكية إلى احتجاز طائرة الهليكوبتر الثانية وإبلاغ لجنة مجلس الأمن التابعة للأمم المتحدة بهذه الحالة. واكتشف الفريق فيما بعد أن الملحق العسكري لقبرغيزستان، الميجور جنرال أوراوماتوف، هو الذي نظم الصفقة مع منشأة التصليح السلوفاكية، بدون معرفة وزارة الدفاع في قبرغيزستان. وفصل الميجور جنرال من منصبه فيما بعد.

٢٣٢- وبعد بضعة أيام من قرار منع طائرة الهليكوبتر من المغادرة في ٢٢ شباط/فبراير ٢٠٠١، قدم المدعو بيتر جوسكو وهو من رعايا الجمهورية السلوفاكية نفسه بوصفه ممثل شركة بيكوس، وادعى أنه المالك الجديد لطائرة الهليكوبتر. وكانت السلطات السلوفاكية تعلم بالفعل أن السيد جوسكو مدير لشركة سمسرة في مجال الأسلحة تسمى Joy Slovakia. كما أن الكسندر إسلاموف، السمسار الذي تعامل مع وزارة الدفاع في قبرغيزستان، كان أيضا مديرا في تلك الشركة. وقد تعامل العسكريون في الجمهورية السلوفاكية سابقا مع Joy Slovakia، وأظهروا للفريق نسخة من شهادة مستعمل نهائي للشركة لبيع أسلحة صغيرة لغينيا في عام ١٩٩٧. وتحقق الفريق فيما بعد في غينيا من أن وزارة الدفاع لم تقدم إطلاقا أمرا بشراء تلك الأسلحة (انظر الفرع المتعلق بشهادات المستعمل النهائي). وكانت شهادة المستعمل النهائي مزورة.

٢٣٣- وحتى قبل أن تأمر الجمارك طائرة الهليكوبتر الثانية بعدم المغادرة، فإن طائرة النقل التي كان من المقرر أن تأتي لنقلها قد أثارت بعض الشكوك لدى سلطة الطيران المدني في براتيسلافا. فقد جاءت طلبات هبوط طائرة النقل من شركة Moldtransavia في مولدوفا، ولكن الشركة أرادت القيام برحلات بطائرة مسجلة في جمهورية الكونغو وجمهورية أفريقيا الوسطى، مع عناوين لتقديم الفواتير في الإمارات العربية المتحدة. واتصلت هيئة الطيران المدني السلوفاكية أولا بوزارة النقل والطيران المدني في مولدوفا للتثبت من أن شركة Mold-transavia يحق لها حسب الأصول أن تنظم رحلات دولية غير مبرمجة، ومما إذا كانت الشركة تملك شهادة سليمة لتنظيم رحلات جوية، ومما إذا كان يحق للشركة أن تشغل طائرة شحن من طراز الاليوشن ٧٦. وجاء في الرد المولدوفي أن للشركة شهادة سليمة لتنظيم الرحلات ولكن لا يخصص لها إلا بتشغيل طائرات الركاب وليس الإليوشن ٧٦ التي أرادت استخدامها لنقل الطائرة الهليكوبتر المسلحة.

٢٣٤ - وفي أثناء ذلك، حاولت شركة Moldtransavia إرسال نسخ من وثائق التأمين إلى هيئة الطيران المدني في سلوفاكيا لإظهار أنها مؤمنة على النحو الواجب لتشغيل طائرتين من طراز إليوشن ٧٦. وبيّنت وثائق التأمين أنه منذ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠، فإن طائرة واحدة من طراز إليوشن ٧٦ مسجلة برقم TL-ACU مؤمنة لكل من شركتي Moldtransavia و San Air. وكانت هناك طائرة أخرى من طراز إليوشن ٧٦ مسجلة برقم TN-AFS ومؤمنة لحكومة الكونغو، وكذلك لشركة San Air، ولكن ليس لشركة Moldtransavia، وكانت هذه الشركة قد أرسلت شهادات التأمين تلك إلى سلوفاكيا في ١٢ شباط/فبراير ٢٠٠١، ولكن في ذلك الوقت كان قد وصل الرد السليبي من هيئة الطيران في مولدوفا.

٢٣٥ - ورفضت هيئة الطيران المدني السلوفاكية منح ترخيص لشركة Moldtransavia للقيام بالرحلة لنقل طائرة الهليكوبتر. ولكن وردت بعد ذلك مجموعة أخرى من الطلبات من شركة Centrafrican Airlines. وطلبت هذه الشركة السماح لها بالترول في سلوفاكيا وأخذ طائرة الهليكوبتر ذاتها. ومرة أخرى كانت الطائرة التي تريد استخدامها هي الطائرة الإليوشن ٧٦ المسجلة برقم TL-ACU. وهذه المرة، كانت شركة Centrafrican Airlines هي جهة تشغيل الطائرة.

٢٣٦ - وفي ذلك الحين، كان قد أصبح بحوزة هيئة الطيران السلوفاكية بالفعل شهادة التأمين التي حصلت عليها من شركة Moldtransavia لهذه الطائرة بالذات، الإليوشن ٧٦ المسجلة برقم TL-ACU. ولم تكن وثيقة التأمين تبين أنه يحق لشركة Centrafrican Airlines تشغيل الطائرة. لذا أرادت سلطات الطيران أن تثبت مرة أخرى من شهادة التشغيل الخاصة بشركة Centrafrican Airlines وشهادة التأمين التي تبين أن الشركة مرخص لها باستخدام الإليوشن ٧٦ في رحلات جوية.

٢٣٧ - وفي ١٩ شباط/فبراير ٢٠٠١، أرسلت شركة Centrafrican Airlines شهادة تأمين للطائرة. وهذه المرة كانت الشهادة تشمل التأمين للمالك، شركة San Air، ولشركتي التشغيل Moldtransavia و Centrafrican Airlines. وكانت الطائرة مؤمنة، حسب الشهادة، لجميع هذه الشركات منذ ٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠.

٢٣٨ - وأرسلت شركة Centrafrican Airlines أيضا شهادة تشغيل جوي صادرة في جمهورية أفريقيا الوسطى تحمل عنوانا للشركة في الإمارات العربية المتحدة. وفي ٢٠ شباط/فبراير ٢٠٠١، منحت الشركة أخيرا تصريحاً لكي تهبط الطائرة الإليوشن ٧٦ بالجمهورية السلوفاكية، وتأخذ طائرة الهليكوبتر وتعودها إلى قيرغيزستان. وفي

٢٢ شباط/فبراير، وصلت الطائرة لأخذ طائرة الهليكوبتر المسلحة ولكن تدخلت في ذلك الحين السلطات الجمركية السلوفاكية.

٢٣٩ - وقام الفريق بزيارة جمهورية قيرغيزستان من أجل التوصل إلى فهم أفضل للترتيبات التعاقدية ولما حدث لطائرة الهليكوبتر الأولى التي كان يفترض أن تعود إلى هناك حسب الاتفاق التعاقدية بين منشأة التصليح السلوفاكية وقيرغيزستان. بيد أن قيرغيزستان لم يكن لديها علم بذلك العقد. وتعاونت وزارة الدفاع في قيرغيزستان مع الفريق وقدمت تفاصيل عن مدى مشاركتها في صفقة طائرة الهليكوبتر. وكانت وزارة الدفاع في بيشكيك تتعامل مع ممثل لشركة بيكوس، هو ألكسندر إسلاموف. وكان يقدم نفسه دائما على أنه ممثل إقليمي لشركة بيكوس في غينيا، يتولى شراء الأسلحة وما يتصل بها من معدات لحساب وزارة الدفاع في غينيا. وكما ورد في وصف هذه الحالة أعلاه، فقد اشترى إسلاموف قطع غيار لطائرة هليكوبتر في قيرغيزستان أيضا. وإسلاموف مدير مشارك مع بيتر جوسكو في عدد من شركات الاتجار بالأسلحة المعروف أنها أنشئت للقيام بصفقات غير مشروعة في مجال الأسلحة والاضطلاع بأنشطة تنتهك الجزاءات. وفي حالة طائرتي الهليكوبتر، قدم إسلاموف لوزارة الدفاع في قيرغيزستان شهادة مستعمل نهائي لغينيا مؤرخة ١ تموز/يوليه ١٩٩٩. وكانت هذه الوثيقة، وفقا لما أثبتته الفريق في وقت لاحق أثناء زيارة قام بها لغينيا، مزورة كما أن غينيا لم تأمر بشراء طائرتي الهليكوبتر.

٢٤٠ - وعندما وصلت طائرة فيكتور باوت الإليوشن ٧٦ إلى قيرغيزستان في ٢٦ حزيران/يونيه ٢٠٠٠ لأخذ طائرة الهليكوبتر المسلحة الأولى، أقلعت بالفعل واتجهت إلى منشأة التصليح في سلوفاكيا. ومن هناك انطلقت من جديد في ٢ آب/أغسطس ٢٠٠٠ لإعادة الهليكوبتر إلى قيرغيزستان مع وقفة للتزود بالوقود في شيسينو (مولدوفا)، حسب تصريح الطيران الممنوح من سلوفاكيا، ولكنها لم تذهب إلى قيرغيزستان إطلاقا في ذلك الوقت. ولم تصل إلى قيرغيزستان إلا في ٢٢ آب/أغسطس حيث توقفت للتزود بالوقود، آتية من تبيليسي (جورجيا) ثم أقلعت حسب سجلات مراقبي حركة الطيران في قيرغيزستان، إلى كوناكري، غينيا. إلا أن سجلات مراقبي حركة الطيران في غرب أفريقيا تبين أن الطائرة لم تتوجه إلى غينيا بل حطت بمطار روبرتس الدولي في ليبيريا في ٢٣ آب/أغسطس ٢٠٠٠. وحتى وقت تحرير هذا التقرير كان الفريق في انتظار رد من جورجيا بشأن الحمولة التي كانت على متن الإليوشن. وقبل شهرين من ذلك تقريبا، ومثلما ورد وصفه في هذا التقرير بشأن حالة أخرى، توجهت طائرة أيضا من قيرغيزستان إلى منروفيا، تحمل سبعة أطنان من قطع الغيار لطائرات هليكوبتر من طرازي Mi-8 و Mi-24. ومرة أخرى أوهمت السلطات في قيرغيزستان بأن المقصد النهائي هو غينيا وليس ليبيريا.

الشحنة الثانية

٢٤١ - بعد رفض الجمارك السماح لطائرة الهليكوبتر بمغادرة سلوفاكيا، اتجهت الطائرة الإليوشن ٧٦ التابعة لشركة Centrafrican Airlines لأخذ شحنة أخرى من طائرات الهليكوبتر. وفي ١٠ آذار/مارس ٢٠٠١، وصلت طائرة الشحن إلى مطار مركولستي العسكري في مولدوفا. وكان لشركة Centrafrican Airlines عقد مع شركة الطيران المحلية Moldtransavia لنقل طائرتي هليكوبتر من طراز Mi-8. وكان ذلك بعد فشل العملية المتعلقة بالهليكوبتر في سلوفاكيا مباشرة. وحصل الفريق على نسخة من عقد الإيجار هذا، الموقع في ١٥ شباط/فبراير ٢٠٠١، قدمها إلى الفريق سيرغي دينسنكو المدير العام لشركة San Air التي هي وكيل لرحلات شركة Centrafrican Airlines. وحصل الفريق أيضا على نسخ من التحويلات النقدية التي قامت بها San Air لصالح منشأة التصليح في الجمهورية السلوفاكية.

٢٤٢ - وفي مولدوفا، تواصلت الخدمة المتعلقة بخطط الطيران. فقد كان الأمر يتعلق هناك بطائرتي هليكوبتر Mi-8 يملكهما سلاح الجو المولدوفي. وقد وقّع وزير دفاع مولدوفا عقدا مع أندريه غروسول، المدير العام لشركة رينان المولدوفية لتصليح طائرتي الهليكوبتر ثم تأجيرهما لطرف ثالث. وتم ذلك عن طريق شركة أخرى هي شركة بيكوس في غينيا. وتبين شهادة مشتركة للتأمين على الحمولة حصل عليها الفريق أن شركتي رينان وبيكوس أمّنتا نقل طائرتي الهليكوبتر العسكريتين من طراز Mi-8 من شيسينو (مولدوفا) إلى كوناكري (غينيا).

٢٤٣ - وتعاون الفريق، أثناء زيارته لمولدوفا في حزيران/يونيه ٢٠٠١، مع السلطات لمعرفة المزيد عن هذه الحالة. وكانت هذه المسألة قد تسببت بالفعل في حدوث نزاع بين وزارة الدفاع وفروع حكومية أخرى لأنه جرى تجاوز الإجراءات العادية لتصدير الأسلحة ولم يُمنح أي إذن لتصدير طائرتي الهليكوبتر. وتبين هذه القضية نوعا فريدا من المخادعة لأن تصدير الطائرتين تم بدون شهادة مستعمل نهائي. وقد ظهرت في نهاية المطاف نسخ من شهادات المستعمل النهائي ولكن ذلك لم يحدث إلا بعد منع الطائرتين من المغادرة.

٢٤٤ - واحتجت إحدى الشركات الوسيطة، وهي شركة رينان، والجهة الموردة للطائرتين، وهي وزارة الدفاع في جمهورية مولدوفا، بأنه في حالة عقد الإيجار، ليس هناك حاجة إلى شهادة مستعمل نهائي. وكان من المقرر إرسال الطائرتين إلى غينيا من أجل التصليح ثم تأجيرهما لغينيا وبعد ذلك إلى ناميبيا. ولم يكن يتعين توقيع عقد لاستخدامهما إلا بعد انتهاء التصليحات في غينيا وعندئذ فقط يجري اتباع إجراءات التصدير العادية المتعلقة بالصفقات العسكرية. وعندما كانت طائرتا الهليكوبتر جاهزتين للمغادرة من مطار ماركولستي

العسكري في مولدوفا إلى غينيا، تدخلت دوائر الأمن المولدوفية ومنعت الطائرة المقلدة لطائرتي الهليكوبتر من المغادرة. وكان ذلك في آذار/مارس ٢٠٠١. وعندما زار الفريق مولدوفا، كانت الطائرتان محتجزتين حتى ذلك الحين. وقبل وصول الفريق إلى مولدوفا بقليل ألغت شركة رينان عقدها مع شركة بيكوس في غينيا. وحصل الفريق على نسخة من الاتفاق المتعلق بإنهاء العقد. وتلك الوثيقة، الموقعة في ٣١ أيار/مايو ٢٠٠١ في شيسينو، مولدوفا، تبين بوضوح أن شركة رينان لم تكن سترسل طائرتين الهليكوبتر إلى غينيا للتصليح لا غير. فبيكوس مسمأة في الوثيقة على أنها المستأجر، ورينان المؤجر. وقد جرى توقيع الوثيقة قبل أسبوع من وصول الفريق إلى مولدوفا.

٢٤٥ - وأجرى الفريق تحقيقات مطولة مع أندريه غروسول المدير العام لشركة رينان، فقد وقعت شركة رينان عقدا مع وزارة الدفاع في مولدوفا من ناحية ومع شركة بيكوس في غينيا من ناحية أخرى. وأبدى الجيش المولدوفي الذي كان في حاجة إلى أموال لصيانة الطائرتين، اهتماما بهذا العقد. وعرضت شركة رينان دفع تكاليف تصليح الطائرتين في غينيا، حيث أن تلك الأموال ستسترد فيما بعد عند تأجيرها لطرف ثالث لاستخدامها مؤقتا. ويجري عندئذ تقاسم هذه الأرباح بين شركة رينان وسلاح الجو المولدوفي. وتضمنت الصفقة أيضا عملا تعاقديا لطيارين من سلاح الجو المولدوفي، وهو جانب آخر رأت وزارة الدفاع المولدوفية أنه مفيد.

٢٤٦ - والمشكلة في هذا الترتيب أنه لا توجد في غينيا أية مرافق لتصليح طائرات الهليكوبتر. كما أن السلطات الغينية لم تكن على علم بتوقيع أي عقد مع شركة رينان أو مع وزارة الدفاع في مولدوفا أو مع الشركة الغينية بيكوس. وقد تأكد الفريق من كل ذلك.

٢٤٧ - وفي مولدوفا، كان يمثل شركة بيكوس مواطن إسرائيلي يدعى جيكون بيرغر. وتبين وثيقة قدمها بيرغر في مولدوفا إلى وزارة الدفاع أن لديه توكيل للتصرف باسم شركة بيكوس. وقد سبق لكل من جيكون بيرغر وبيتر جوسكو، بوصفهما ممثلين لشركة بيكوس ولشركة أخرى هي Joy Slovakia (انظر الفرع المتعلق بشهادات المستعمل النهائي)، شراء أسلحة من مولدوفا. ولم يجر أبدا إيصال أي من تلك الأسلحة إلى المقصد المذكور على الوثائق التي قدمها للبلدان المصدرة. وقد عُثر في سجلات وزارة الدفاع المولدوفية على شهادة مستعمل نهائي في حالة كان فيها جوسكو وبييرغر سمسارين. وكان المستعمل النهائي في هذه الوثيقة هو غينيا، ولكن، كما تأكد الفريق من ذلك في غينيا، فإن الأسلحة لم تذهب إطلاقا إلى غينيا. وقد ذكرت السلطات الغينية بشكل قاطع أن البلد لم يستخدم أبدا شركة بيكوس كوسيط في أي صفقة من صفقات شراء الأسلحة. وكما يتبين من

حالات أخرى في هذا التقرير، فإن بيكوس شركة استخدمت بشكل منظم من قبل سماسرة لانتهاك حظر الأسلحة المفروض على ليبيريا. ولو لم توقف طائرتا الهليكوبتر في مولدوفا لآلتا أيضا بدون شك إلى ليبيريا.

٢٤٨ - وبيكوس ليست المؤشر الوحيد على هذا، فقد تعاملت شركة رينان من قبل مع ليبيريا. فرينان هي التي وقعت اتفاق إيجار الطائرة الغامضة التي تحمل رقم التسجيل El-Aly والتي استخدمت لعدة عمليات شحن للأسلحة إلى ليبيريا. وقد تضمنت إحداها على الأقل قطع غيار لطائرات هليكوبتر دوار لطائرات هليكوبتر عسكرية، ومرة أخرى كانت شركة بيكوس هي الطرف المستلم.

٢٤٩ - وهناك مؤشر قوي آخر على أن طائرتي الهليكوبتر كانتا ستذهبان إلى ليبيريا يتمثل في طائرة النقل التي وصلت إلى مولدوفا في ١٠ آذار/مارس ٢٠٠١ لأخذ الطائرتين بغرض شحنهما إلى غرب أفريقيا. وقد استخدمت الإليوشن التابعة لفيكاتور باوت في مناسبات سابقة لشحن أسلحة إلى ليبيريا، على النحو المبين في التقرير S/2000/1195. فصاحب شركة Moldtransavia، وهي الشركة التي نظمت عملية الحصول على تصاريح الطيران والهبوط لطائرة الإليوشن في مولدوفا، هو بافيل بوبوف، الذي خلص الفريق إلى أنه شريك تجاري وثيق الصلة أو هو بالأحرى موظف لدى فيكتور باوت، ويمكن اعتبار بوبوف المدير الأرضي لشحنات الأسلحة التي يوردها فيكتور باوت من وسط أوروبا. فبوبوف هو الذي يطلب تصاريح الطيران ويصدر خطط الطيران المزيفة. وقد أدى بوبوف أيضا دورا رئيسيا في الحالة الأوغندية حيث جرى تحويل بندق من طراز AK 47 عن وجهتها المذكورة ونُقلت جوا إلى ليبيريا. وكان بوبوف هو الذي وقّع وثيقة التخليص نيابة عن بيتر جوسكو من شركة بيكوس (انظر حالة بندق الاقتحام).

٢٥٠ - واتخذت السلطات المولدوفية ترتيبات لكي يجتمع الفريق ببافيل بوبوف، الذي أكد أنه يعمل لحساب فيكتور باوت. ورفض بافيل بوبوف أن يقدم للفريق مستندات بشأن مالك الطائرة. إلا أن الفريق تحصل على المستندات من هيئة الطيران المدني في مولدوفا، حيث يجري وفقا للإجراءات الدولية العادية الاحتفاظ بمستندات عن المالكين والمؤمنين. وتبين المستندات أن شركة بوبوف Moldtransavia كانت تشغل طائرة ركاب خاصة بها. وتنص شهادة التسجيل على أن مالك الطائرة هو وكالة ترانسافيا للسياحة في الشارقة، الإمارات العربية المتحدة. وقد جرى توقيع اتفاقات الإيجار بين شركة Moldtransavia ووكالة ترانسافيا للسياحة في حزيران/يونيه ٢٠٠٠ من جانب بافيل بوبوف عن الأولى وفيكتور باوت عن الثانية. وتبين شهادة صلاحية للطيران مرفقة بالمستندات أن الطائرة كانت مسجلة

في جمهورية أفريقيا الوسطى قبل أن يسجلها بافيل بوبوف في مولدوفا (انظر أيضا الفرع المتعلق بشركة Centrafrican Airlines. وقد اكتشف الفريق أثناء زيارته لجمهورية أفريقيا الوسطى، أن هذه الشهادة الأخيرة مزورة ولكنها استخدمت لتغيير اسم مالك الطائرة من Moldtransavia إلى وكالة ترانسافيا للسياحة. وتبين مستندات أخرى أن فيكتور باوت اشترى الطائرة من أخيه سيرغي باوت. وجرى دفع مليون دولار من حساب وكالة ترانسافيا للسياحة بمصرف ستاندرد تشارترد بانك في الشارقة، وهذا عنصر ستضع أهميته فيما بعد للفريق عند تحليل التحويلات المصرفية من ليبريا إلى شركات فيكتور باوت.

٢٥١- وبعد زيارة الفريق لمولدوفا بفترة وجيزة، استبعدت طائرة بوبوف من سجل الطائرات المولدوفي. وهذا يعني أن شركة Moldtransavia لم تعد قادرة على العمل انطلاقا من مولدوفا. وتبين المعلومات المتحصل عليها من بلغاريا أن وكالة ترانسافيا للسياحة، التي يمثلها فيكتور باوت، باعت الطائرة في ٢١ أيار/مايو ٢٠٠١، قبل أسبوعين بالضبط من وصول الفريق إلى مولدوفا، San Air General Trading FZE شركة في عجمان، الإمارات العربية المتحدة، وقد مثلها سيرغي دينيسنكو. ويمثل المدير العام لشركة San Air سيرغي دينيسنكو أيضا شركة Centrafrican Airlines التابعة لفكتور باوت.

٢٥٢- وفي ١١ حزيران/يونيه ٢٠٠١، وبعد أربعة أيام من إجراء الفريق لمقابلة مع بافيل بوبوف أجر طائرته لشركة Union Trans Service في بلغاريا، التي أجرتها بدورها لشركة الخطوط الجوية البلغارية البلقانية. وتحمل الطائرة الآن رقم التسجيل الجديد LZ-LTV.

ووقعت شركة رينان، بعد إلغاء عقد طائرة الهليكوبتر مع شركة بيكوس في غينيا، اتفاقا جديدا مع شركة سمسرة في هنغاريا. وبموجب الاتفاق الجديد، الموقع في ٢٥ حزيران/يونيه، أي بعد أسبوعين من مغادرة الفريق لمولدوفا، أجرت طائرتا الهليكوبتر أخيرا لناميبيا. وليس هناك أدنى شك في أن الطائرتين كانتا ستؤولان إلى ليبريا، لو لم تتدخل السلطات في مولدوفا وسلوفاكيا في الوقت المناسب. وهناك مؤشرات قوية على أن المدفوعات المسبقة لقاء الطائرتين قدمت لشركة Centrafrican Airlines من خلال حسابات الوكالة التي تمثلها San Air في الإمارات العربية المتحدة (انظر الفرع المتعلق بالنفقات الحكومية).

دراسة إفرادية: تعقب شهادات المستعمل النهائي التي قدمتها شركة بيكوس
٢٥٣- تحصل الفريق في سلوفاكيا ومولدوفا وقيرغيزستان وأوغندا على نسخ من شهادات المستعمل النهائي الغينية التي استخدمتها شركة بيكوس. كما أشار وزير الدفاع في كوت ديفوار إلى بيكوس على أنها شركة عرضت عليه مؤخرا خدماتها في شراء طائرات هليكوبتر

عسكرية للقوات المسلحة الإيفوارية. كما عثر على شهادة مستعمل نهائي يذكر فيها اسم بيكوس ووقعتها وزارة الدفاع النامبية. وهذه الشهادة الأخيرة، المؤرخة ٢٨ آذار/مارس ٢٠٠١، مزورة. وقد أكدت ذلك السلطات النامبية وتؤكد الفريق أيضا من أنه لم يصل إلى غينيا أي من الأسلحة المذكورة على العديد من شهادات المستعمل النهائي المختلفة التي قدمتها بيكوس باسم غينيا.

٢٥٤ - وهيكل شركة بيكوس بسيط. فقد أنشئت هذه الشركة في كوناكري، غينيا، في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧، وكان مجال التركيز الرئيسي لهذه الشركة هو الاتجار بالأسلحة. والمدير القانوني للشركة هو محمد يانساني، وهو مواطن غيني ومهندس زراعي. وقد درس في الجامعة في تشيكوسلوفاكيا مع بيتر جوسكو. وقد جاء بيتر جوسكو، وهو أحد رعايا الجمهورية السلوفاكية، لمقابلته في عام ١٩٩٧ وطلب منه تأسيس شركة في غينيا.

٢٥٥ - وزار جوسكو يانساني في غضون أشهر قليلة بعد أن أصبحت شركته للاتجار بالأسلحة، Joy Slovakia في الجمهورية السلوفاكية، محط تركيز في تحقيق جنائي من جانب عدة دوائر شرطة أوروبية للاشتباه في اشتراكها في عمليات غسل أموال واتجار بالأسلحة.

٢٥٦ - وكانت مشاركة يانساني مقتصرة على أن يكون مدير شركة بيكوس اسميا. وعندما جابه الفريق محمد يانساني بجميع شهادات المستعمل النهائي التي تحمل توقيعاته، لم يتعرف على أي منها. وتعرف على وثيقة واحدة مؤرخة شباط/فبراير ٢٠٠١ وقعها هو وختمها كاتب عدل في كوناكري، غينيا. وتعطي الوثيقة توكيلا كامل الصلاحيات لبيتر جوسكو لتمثيل شركة بيكوس، وقد أعدت على وجه الاستعجال لتمكين جوسكو من الحصول على إفراج عن طائرة هليكوبتر مقاتلة كانت سلطات الجمارك تحتجزها لمطار سليك في الجمهورية التشيكية.

٢٥٧ - وكان ختم الكاتب العدل والتوقيع على الوثيقة حقيقيين، وهو توقيع زوجة السيد يانساني. ولم يتعرف السيد يانساني على وثيقة أخرى تعطي توكيلا مماثلا لجيكوب بيرغر، وهو مواطن إسرائيلي. وقد حصل الفريق على هذه الوثيقة في مولدوفا حيث أوقفت السلطات تصدير طائرتي هليكوبتر بسبب وقوع مخالفات. وكان من المفترض، حسب الوارد في الوثيقتين، إرسال طائرتي الهليكوبتر إلى غينيا لتصلحهما ثم إلى ناميبيا. وليس لدى غينيا أية مرافق لتصلح طائرات الهليكوبتر.

٢٥٨ - وذكر السيد يانسانى للفريق أن بيتر جوسكو ورّد معدات طبية لغينيا لصالح مستشفى عسكري، وذلك حوالي نفس الوقت الذي سجلت فيه بيكوس كشركة. وقد وقّع مسؤول في وزارة الدفاع إقراراً بتسلم تلك المعدات. وأوضح السيد يانسانى أن أوراق القرطاسية والأختام ونسخ من ذلك التوقيع قد استخدمت فيما بعد لإعداد شهادة مستعمل نهائي مزورة. وذكر رئيس أركان القوات المسلحة الغينية والضابط المسؤول عن المشتريات في الجيش الغيني أيضاً أن غينيا لم تصدر إطلاقاً أوامر لشراء أي من البنود المذكورة على شهادات المستعمل النهائي التي قدمتها لبيكوس والتي عرضها الفريق عليهما.

٢٥٩ - وكانت بيكوس شركة تستخدم واجهة لواردات الأسلحة غير القانونية إلى أفريقيا من البلدان المصدرة للأسلحة. ورغم أن تحقيق الفريق اقتصر على عدد صغير من صفقات أسلحة محددة إلى ليريا، فقد برز وجود العديد من شهادات المستعمل النهائي هذه. وتظهر في تلك المستندات مجموعة واسعة النطاق من الأسلحة، تتراوح بين طائرات الهليكوبتر المسلحة وطائرات النقل والقذائف وقطع المدفعية وكميات هائلة من الأسلحة الصغيرة والذخيرة. وقد ظن معظم البلدان المصدرة أن غينيا هي المستعمل النهائي الحقيقي خصوصاً مع تقديم خطط الطيران المزورة لنقل الأسلحة. ولو حاول أي من البلدان المصدرة التحقق فعلاً من أن غينيا هي المستعمل النهائي الحقيقي، ربما لم تقدر بيكوس على الاستمرار حتى ٣١ أيار/مايو ٢٠٠١، وهو التاريخ الوارد على آخر مستند حصل عليه الفريق.

٢٦٠ - ويبين تحليل التسلسل الزمني للأحداث أن خطة بيتر جوسكو كانت تتمثل في إنشاء شركة تستخدم كواجهة في غينيا، إثر بدء بعض وكالات الشرطة في غرب ووسط أوروبا بالتحقيق في أنشطة شركته الأخرى Joy Slovakia. فقد كان معروفاً أيضاً في جل البلدان التي ناقش فيها الفريق مسألة شهادات المستعمل النهائي المقدمة من بيكوس، أن بيتر جوسكو أو بعض الأفراد الآخرين المتعاملين مع بيكوس، يمثلون شركة Joy Slovakia.

٢٦١ - وفي عام ١٩٩٨، سنّت أيضاً تشريعات جديدة في الجمهورية السلوفاكية تقتضي من شركات الاتجار بالأسلحة أن تسجل نفسها وأن تحصل على تصريح خاص. ومنذ ذلك الحين، أصبحت Joy Slovakia أقل نشاطاً. وغيّرت الشركة اسمها في عام ١٩٩٩ إلى Morse S.R.O ولكن لم تكن لهذه الشركة الجديدة أية أنشطة تجارية مسجلة حسبما يتبين من تحقيق أجرته السلطات السلوفاكية.

٢٦٢ - وفي بعض الحالات التي جرى التحقيق فيها، كان تاريخ شهادات المستعمل النهائي أقدم بكثير من التاريخ الفعلي لتسليم الأسلحة. وفي حالة قطع غيار طائرات الهليكوبتر وريش الدوار التي شحنت من قيرغيزستان إلى ليريا في تموز/يوليه ٢٠٠٠، قدم الكسندر

إسلاموف إلى وزارة الدفاع في قبرغيزستان شهادة مستعمل نهائي مورخة ٢٥ أيلول/سبتمبر ١٩٩٨. ورغم أن شهادات المستعمل النهائي غير محددة مدة الصلاحية، فإن التوقيع المبين على المستندات هو توقيع مسؤول في غينيا ترك الحكومة منذ سنوات. ولم يكن أي من مراقبي التصدير في البلدان المصدرة يعلم ذلك على ما يبدو، بل كانوا يعتمدون فقط على المستندات وعلى السمسار كضمان للتسليم الآمن للأسلحة.

٢٦٣ - كذلك لو أبلغت البلدان المصدرة للأسلحة عن جميع مبيعاتها من الأسلحة إلى قاعدة بيانات مركزية مثل سجل الأمم المتحدة للأسلحة التقليدية، لاجتذب كبر حجم ما يسمى بـ "مشتريات غينيا من الأسلحة" اهتمام العديد من وكالات تصدير الأسلحة.

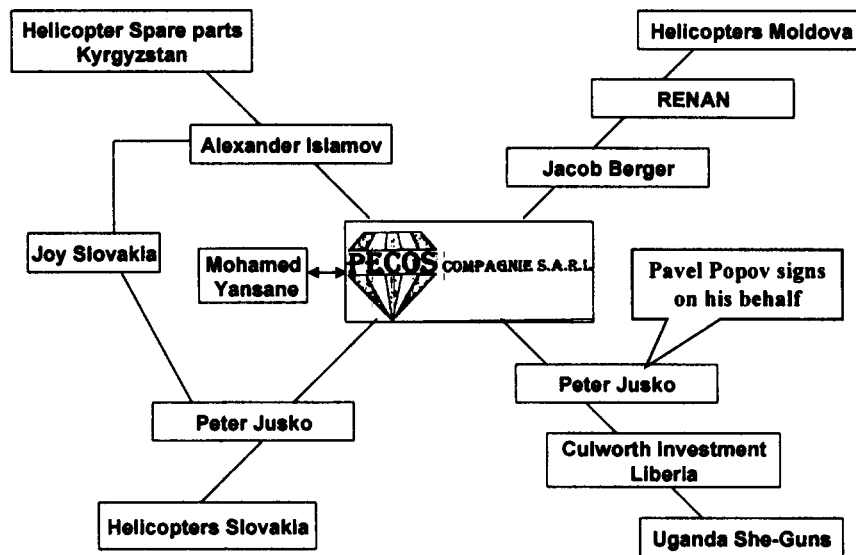
٢٦٤ - وكان اشتراك أفراد لهم ارتباطات بشركتي Joy Slovakia وبيكوس في انتهاك حظر الأسلحة المفروض على ليبريا يحدث بشكل منتظم. ورغم أن شركتي السمسرة هاتين قد تكونا قد استخدمتا في صفقات أسلحة لبلدان أخرى مشمولة بالحظر، أو لعناصر فاعلة من غير الدول فإن الأفراد الذين لهم ارتباطات بالشركة أدوا دورا هاما جدا في تسليح ليبريا وسيراليون. فيبتر جوسكو والكسنندر إسلاموف وجيكوب بيرغر، أفراد ثلاثة وردت أسماؤهم أثناء المقابلات مع المسؤولين عن وكالات تصدير الأسلحة في عدة بلدان.

٢٦٥ - وتظهر هذه الأسماء أيضا في المستندات التي جمعها الفريق. وحيث أن كل الأسلحة في هذه الحالات وجهت إلى ليبريا، فإن جميع هؤلاء الأفراد ضالعون في استخدام شهادات مستعمل نهائي مزورة، والتوريد غير المشروع للأسلحة إلى بلد يخضع لجزاءات الأمم المتحدة. وطلب الفريق من السلطات ووكالات إنفاذ القوانين في عدة بلدان أن تتعاون معه لمعرفة مكان وجود هؤلاء الأفراد أو على الأقل للحصول على أرقام تتيح الاتصال بهم. وقد عثر على محمد يانسانى بعد بحث طويل في كيبسي، راتوما، وهو أحد أحياء عاصمة غينيا، ورد ذكره على أحد أختام شهادات المستعمل النهائي. واستطاع الفريق العثور على الكاتب العدل الذي اتضح أنه زوجة يانسانى، وتمكن من استجواب كل منهما.

٢٦٦ - وكان الفريق يريد أيضا مواجعة بيتر جوسكو والكسنندر إسلاموف وجيكوب بيرغر بالأدلة، ولكنه لم يستدل إلا على مكان بيتر جوسكو الذي اتصل بنفسه بالفريق في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١، وادعى جوسكو أنه لا علم له باستخدام جميع شهادات المستعمل النهائي هذه، ووجه اللائمة عن الأفعال غير القانونية إلى الكسنندر إسلاموف في موسكو، الذي كان بالفعل شريكه السابق، وشبكة فيكتور باوت. ولكنه لم يرد أن يوضح لماذا إذن بادر بالاتصال بالفريق. وعندما طلب منه تقديم رقم هاتف أو عنوان يتيح الاتصال بإسلاموف، قال جوسكو إن إسلاموف يغير أرقام هاتفه باستمرار وأنه هو الذي يتصل به.

وكثيرا ما استمع الفريق إلى هذا القول، عندما حاول أن يعرف مكان وجود تجار الأسلحة الآخرين وسماستها.

٢٦٧ - وعندما أجرى الفريق مقابلة مع سانجيفان روبراه في أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، أوضح هذا الأخير أن جوسكو كان واحدا من مزودي منظمته الرئيسيين بشهادات المستعمل النهائي. وإسلاموف مورد للكثير من الأسلحة وقطع الغيار لشركات باوت. وروبراه الذي يملك مناجم ماس في ليبيريا وهو في نفس الوقت تاجر أسلحة، يعمل بالتعاون الوثيق مع فيكتور باوت. وقد أقام روبراه في منروفيا، ليبيريا، في الفترة من عام ١٩٩٩ إلى كانون الثاني/يناير ٢٠٠١. وقد أطلع الفريق على قائمة أعدت مؤخرا بما ترغب ليبيريا في الحصول عليه من أسلحة مع أسعار مختلف أنواع الأسلحة والذخيرة. وكان ثمن شهادة المستعمل النهائي، كما يرد على القائمة، ٥٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة الأمريكية. وقد ورد على الوثيقة أن "الحصول على شهادة مستعمل نهائي يستلزم ٢٤ ساعة".



Pecos, the producer of forged End-User Certificates — Flow chart showing network of Pecos

دراسة إفرادية: حالة شركة طيران Centrafrican Airlines

٢٦٨ - أصبحت طائرة من طراز إليوشن ٧٦ (رقم التسجيل TL-ACU) محط اهتمام الفريق. وفي العديد من الحالات التي قام الفريق بتحليلها تبين أن هذه الطائرة استخدمت في نقل الأسلحة انتهاكا لحظر الأمم المتحدة. وعندما لا تكون هذه الطائرة في حالة استخدام فإنها تظل رابضة في مطار الشارقة أو رأس الخيمة، وهما مطاران يقعان في الإمارات العربية المتحدة. وتملك هذه الطائرة شركة طيران Centrafrican Airlines، وهي شركة لها مكاتب في المنطقة الحرة في مطار الشارقة. وفي بداية عام ٢٠٠١ انتقلت مكاتب الشركة إلى العنوان صندوق بريد ٢١٩٠ في عجمان، وهي إمارة أخرى في الإمارات العربية المتحدة.

٢٦٩ - ويملك هذه الشركة فيكتور بوت غير أن بوت نفسه لا يتدخل في الإدارة اليومية للشركة والمدير التجاري للشركة هو سيرغي دينيسينكو، وهو مواطن روسي يعيش في الإمارات العربية المتحدة كان يعمل موظفا لدى فيكتور بوت غير أنه صار الآن يدير شركته الخاصة ويطلق عليها اسم "سان أير" للتجارة العامة San Air General Trading.

٢٧٠ - وادعى السيد دينيسينكو خلال مقابلات مع الفريق أنه لم يعد يعمل لدى فيكتور بوت غير أن شركة San Air تشترك مع شركة طيران Centrafrican Airlines في العنوان التجاري وأرقام الهاتف في الإمارات العربية المتحدة. وللوكالة الرئيسية وكالة Transavia التابعة للسيد فيكتور بوت العنوان نفسه غير أن هذه الشركة أوقفت عملياتها في بداية عام ٢٠٠١ كما ذكر السيد دينيسينكو.

٢٧١ - ولا تزال شركة Centrafrican Airlines عاملة وتضطلع فيها شركة التجارة العامة San Air بدور وكيل التجارة والعمليات. وفي آذار/مارس ٢٠٠١ انتقلت شركة San Air وشركة Centrafrican Airlines إلى مكاتب جديدة في المنطقة الحرة في عجمان. وعند الاتصال بمقسم تحويل المكالمات في هاتين الشركتين يبدو أنهما يكونان الآن جزءا من كيان يطلق عليه اسم مؤسسة الطيران CET. ومما زاد الأمور تعقيدا هو أنه توجد شرطة طيران CET أخرى في غينيا الاستوائية. وهذه الشركة يديرها فاليري نايدو، وهو أيضا موظف كان يعمل سابقا لدى فيكتور بوت، يقدم المساعدة حاليا لوكالة لتسجيل الطائرات في غينيا الاستوائية. ومعظم طائرات سيرغي بوت مسجلة هناك، وفي الوقت الذي كان يعد فيه الفريق هذا التقرير كان يجري نقل بعض الطائرات التابعة لشركة Centrafrican Airlines إلى ذلك السجل. وفي رواندا توجد شركة منتسبة أخرى تحمل اسم الخطوط الجوية لأفريقيا الوسطى Centrafrican Airlines.

شركة الخطوط الجوية لأفريقيا الوسطى Centrafrican Airlines

٢٧٢ - توجد بحوزة الفريق وثائق تدل على أن فيكتور بوت هو الذي يوقع بصفته صاحب شركة Centrafrican Airlines. كذلك فإنه هو الذي يوقع عقود بيع الطائرات والمستندات المصرفية. وكما يفهم من الاسم فإن عنوان التأسيس لشركة Centrafrican Airlines ليس في الإمارات العربية المتحدة ولكن في بانغي في جمهورية أفريقيا الوسطى. وسجلت الشركة هناك فيكتور بوت في ٢٨ أيار/مايو ١٩٩٨. وحملة الأسهم الرئيسيون فيها هي SouthBound Ltd, PO Box 398, Suite 52 And 553 Monrovia House, 26 Main Street, Gibraltar ويديرها فيكتور بوت. وهناك شركة أخرى تابعة لفكتور بوت تحمل اسم ATC Ltd, وشركة WestBound Ltd. PO Box 399, 26 Main Street, Gibraltar وهما أيضا حاملتا أسهم في الشركة. ويملك هذه الشركة الأخيرة قائد طائرة بلجيكي هو رونالد دي سميت. وكان دي سميت شريكا لبوت منذ عام ١٩٩٥.

٢٧٣ - وفي ٢٥ تموز/يوليه ١٩٩٨، وبناء على تعليمات خاصة من وزارة النقل بهدف تيسير تسجيل الشركة حصلت شركة Centrafrican Airlines من هيئة الطيران المدني في جمهورية أفريقيا الوسطى على ترخيص للنقل الجوي يسمح للشركة بالقيام برحلات داخلية. ولذا فإن شركة Centrafrican Airlines لا تملك ترخيصا للقيام برحلات دولية أو عبر القارات. ويتكون أسطولها من ثلاث طائرات إحداها من طراز تيبوليف ١٥٤ وطائرتين أصغر من ذلك من طراز أنتونوف ٢٤ مدرجة في دفتر التسجيل.

٢٧٤ - وهذه هي فقط الطائرات التي سجلتها الشركة في جمهورية أفريقيا الوسطى على الإطلاق. غير أن هيئة الطيران المدني هناك اكتشفت في بداية عام ٢٠٠٠ حالة غش كبيرة في سجلها. فقد قام أحد مديري الطيران المدني، بالتعاون الوثيق مع فيكتور بوت وشركائه وبدون علم السلطات في جمهورية أفريقيا الوسطى، بإصدار العديد من التراخيص المزورة لشركة طيران Centrafrican Airlines. وهناك قرابة عشرون طائرة وربما أكثر، العديد منها طائرات شحن كبيرة تشغل في مناطق مختلفة من العالم حاملة علم جمهورية أفريقيا الوسطى. ولم تسجل أي من هذه الطائرات بصورة صحيحة. والطائرة المسجلة تحت رمز TL-ACU هي واحدة من الطائرات المسجلة بصورة غير قانونية (المرفق ٥). وكانت الطائرة مؤمنا عليها حتى منتصف أيلول/سبتمبر من قبل شركة ويليس، وهي شركة تأمين مشهورة في المملكة المتحدة. وأبلغ سيرغي دينيسينكو الفريق خلال زيارته إلى الإمارات العربية المتحدة أنه تربطه اتصالات جيدة جدا مع شركة ويليس وأن شركته San Air تتولى تأمين شركات فيكتور بوت. ويتضح من وثائق تأمين الطائرة طراز إليوشن أن الطائرة تعمل لصالح

الشركات المختلفة، بما فيها شركة MoldTransavia و San Air و Centrafican Airlines و Moldova.

٢٧٥- وواضح أن شركة Centrafican Airlines وشركة San Air وكالتان تابعتان لنفس الشركة. أما شركة MoldTransavia فهي شركة واجهة أخرى تشغل طائرة واحدة لنقل الركاب. بيد أن الشركة تستخدم علامتها المكونة من ثلاثة أحرف "MLT" في رحلات طائرة إليوشن التابعة لشركة Centrafican Airlines رحلات نقل البضائع. وكل من المدير العام لشركة San Air والمدير العام لشركة MoldTransavia في مولدوفا موظفان سابقان لشركة ترانسافيا للسفر التابعة لفيكتور بوت، كما اعترفا بنفسيهما بذلك عند المقابلة التي أجراها معهما الفريق.

٢٧٦- وحصل الفريق على كثير من النسخ من شهادات تأمين حديثة لطائرة إليوشن. ويتبين من هذه الوثائق أن الأسماء San Air أو MoldTransavia أو Centrafican Airlines يستعمل أحدها محل الآخر بصورة عشوائية. وتدل أيضا التحويلات المصرفية على أن حسابات شركة San Air تستخدم لأغراض المدفوعات التي تقوم بها شركة Centrafican Airlines والعكس بالعكس، مما يدل كذلك على أن فيكتور بوت شركاؤه يستخدمون شركات مختلفة لإخفاء أنشطتهم. وعلى سبيل المثال، ففي حين أن الطائرة مسجلة لدى شركة Centrafican Airlines في بانغي، فهي مؤمنة للقيام برحلات لشركة San Air في الإمارات العربية المتحدة. وشركة MoldTransavia هي التي تقدم طلبات الهبوط والتحليق الفوقي من مكتب يقع في مولدوفا كما تدار الرحلات تحت الرمز المكون من ثلاثة حروف هي CET، مما يدل على أنها شركة Centrafican Airlines كذلك. أما العنوان الذي توجه إليه الفواتير فيما يتعلق بالرحلات فهي عنوان وكالة Transavia Travel Agency أو شركة San Air.

٢٧٧- وتدير شركة Air Cess وهي شركة تابعة لسيرغي غو فيكتور بوت عملياتها من المكاتب الموجودة في الإمارات العربية المتحدة غير أن عنوان تسجيل الشركة هو غينيا الاستوائية. وأنكر سيرغي بوت أي علاقات بينه وبين شركة أخيه. وعندما واجه الفريق سيرغي بوت بتوقيعه وبدفعه مبلغ مليون دولار من حساب فيكتور بوت إلى حساب شركته Air Cess، عندها فقط اعترف سيرغي بوت بأنه له علاقة تجارية متواصلة مع أخيه.

٢٧٨- وادعى أيضا السيد دينيسينكو قطع جميع صلاته مع مشغله السابق فيكتور بوت. وقدم نفسه بوصفه المدير العام لشركة San Air وادعى أن له صلات ضعيفة مع شركة Centrafican Airlines. غير أن هناك مستندا مصرفيا يدل على أن شركة دينيسينكو San Air

سددت. مبلغ ٢٠.٠٠٠ دولار لإبرام عقد بين شركة في جمهورية سلوفاكيا وشركة فيكتور بوت Centrafrican Airlines. وعثر الفريق في وقت لاحق على وثائق تدل على ثمن العديد من الأسلحة التي ذهبت إلى ليبيريا عن طريق شبكة فيكتور بوت وسانجيفا روبراه في بداية عام ٢٠٠١ سدد ثمنها إلى الحساب المصرفي لشركة San Air رقم 01-01-5712572-01 في مصرف ستاندرد تشارترد في الشارقة.

٢٧٩- وأبلغ بافيل إيغوريفيتش بوبوف المدير العام لشركة MoldTransavia الفريق أنه كان يعمل لسنوات لدى فيكتور بوت كوسيط لرحلات شركات الطيران التابعة للسيد بوت. وعندما طلب إليه الفريق تقديم وثائق تتعلق ببعض هذه الرحلات، قال السيد بوبوف إنه لم يكن يحتفظ بأية وثائق. ولم يكن له أيضا أي عنوان تجاري خلال الأيام التي عمل فيها كوسيط لدى السيد بوت. وقال إن هاتفًا محمولًا كان يفي بهذا الغرض. ورفض أيضا السيد بوبوف أن يوضح هيكل ملكية شركة MoldTransavia. بيد أن الفريق حصل على وثائق من هيئة الطيران المدني في مولدوفا تثبت أن شركة السيد بوبوف ليست سوى واجهة لمصالح السيد فيكتور بوت.

٢٨٠- وشركة San Air هي مالكة لطائرة شركة MoldTransavia التي يشغلها السيد بوبوف. وجمع أيضا الفريق وثائق في مولدوفا وجمهورية سلوفاكيا وأوغندا تثبت أن السيد بوبوف كان ضالعا شخصيا في توصيل الأسلحة إلى ليبيريا في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠ (انظر الأجزاء المتعلقة بمبيعات طائرات الهليكوبتر والرشاشات لليبيريا).

٢٨١- وتشمل بعض أنشطة هذه المجموعة من الشركات القيام برحلات قانونية لنقل الركاب والبضائع غير أن العديد من هذه الطائرات تستخدمها هذه الشركات ومجموعة كبيرة من الشركات المنتسبة في نقل الأسلحة أو المعدات ذات الصلة إلى مناطق الحرب وإلى البلدان التي تفرض عليها الأمم المتحدة حظرا. وبالإضافة إلى ذلك فإن العديد من هذه الطائرات التي تشغيلها هذه المجموعة من الشركات يدل سجل نشاطها على وجود تسجيل غير قانوني وتزوير للمستندات.

حادث شركة طيران Gambia New Millenium Air

٢٨٢- في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠ سافر رئيس جمهورية أفريقيا الوسطى لحضور مؤتمر القمة الذي يعقده رؤساء الدول الأفريقية في ليرفيل، غابون بشأن جدول أعمال عام ٢٠٠٠. وعندما وصل الوفد الرئاسي إلى ليرفيل تلقى التهنة على الطائرة الحميلة الرابضة على أرض المطار. وكانت هذه الطائرة من طراز إليوشن ٦٢ وتحمل رقم التسجيل .TL-ACL

٢٨٣ - كانت الطائرة تحمل أيضا علم جمهورية أفريقيا الوسطى ومكتوبا عليها بخط عريض على ظهر الطائرة "Centrafrican Airlines". وتبادر إلى أذهان المسؤولين في غابون أن رئيس جمهورية أفريقيا الوسطى اقتنى طائرة جديدة. غير أن الرئيس لم يسمع أي شيء عن مثل هذه الطائرة. كما تبين بعد التحري أن وفدا رسميا آخر من غامبيا قد وصل على متن هذه الطائرة الخاصة. ونظرا لتعدد الحالة قامت وزارة النقل والمدعي العام في جمهورية أفريقيا الوسطى بالتعاون مع الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر، والمنظمة الأفريقية المعنية بالملاحة والسلامة بإجراء تحقيق في المسألة.

٢٨٤ - وكشف التحقيق عن وثيقتين سُمح على أساسهما بتشغيل الطائرة هما شهادة تسجيل "مؤقتة" وشهادة صلاحية الطيران. وكانت هاتان الوثيقتان مزورتان وصادرتان وموقعتان من آرمند فولبرت دونغوفو، مدير الطيران المدني في جمهورية أفريقيا الوسطى. وفي ٢٤ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠ أمرت هيئة التحقيق بإلقاء القبض فورا على كل من السيد دونغوفو، والسيد بوت والمدير المحلي لشركة Centrafrican Airlines، السيد بوروكين. وصدر أمر للمدير العام للطيران المدني بإجراء تحقيق مفصل أكثر. وفي ١٤ شباط/فبراير ٢٠٠٠ توقفت جميع أنشطة شركة Centrafrican Airlines في جمهورية أفريقيا الوسطى بموجب مرسوم وزاري. وتحقق الفريق من أن مكتب شركة Centrafrican Airlines في بانغي قد أغلقت وتستخدمها حاليا شركة الخطوط الجوية السودانية. ولا يزال من غير الواضح معرفة السبب الذي من أجله لم توجه أصابع الاتهام في هذه القضية إلى المساهم الآخر في شركة Centrafrican Airlines، قائد الطائرة البلجيكي رونالد دي سميث الذي كان شريكا لفيكتور بوت زمنا طويلا.

٢٨٥ - وكان المدير العام للطيران المدني قد حاول سابقا الحصول على معلومات من المدير دونغوفو بشأن علاقته مع شركة Centrafrican Airlines. ويظهر من رسالة موجهة إلى دونغوفو مؤرخة ٢٢ حزيران/يونيه أن المدير العام خامرته شكوك عندما اكتشف أن المدير كان مسافرا إلى الخارج للتفاوض بشأن حقوق حركة الملاحة الجوية كممثل لشركة طيران أفريقيا الوسطى Centrafrican Airlines. غير أن الحادثة التي وقعت في غابون سرعت الأمور.

الاحتيال على نطاق واسع

٢٨٦ - تبين من هذا التحقيق أن السيدين دونغوفو وفيكتور بوت قد زورا شهادة صلاحية الطيران وتراخيص تشغيل الطائرات وشهادات تسجيل عدد كبير من الطائرات. وكان معظمها مسجلا سابقا في مملكة سوازيلند حيث قام فيكتور بوت وشركاؤه بوضع مخطط مماثل. وقبل ذلك كانت طائرات السيد بوت مسجلة في ليبيريا.

٢٨٧- وكان مواطن من غامبيا قد اشترى طائرة Gambia New Millenium Air قبل أسابيع قليلة من حادثة غابون. ويتبين من نسخة من اتفاق البيع أن البائع هو فيكتور بوت، المدير العام لشركة Centrafrian Airlines، وأن الجهة المشترية هي شركة Gambia New Millenium Air يمثلها السيد بابا جوب. ويتبين من التفاصيل المصرفية أن المستفيد النهائي من العملية هو صاحب حساب في مصرف استاندرد شارترد، فرع الشارقة. وهذا الحساب الذي رقمه 01-5624312-01 هو حساب Transavia Travel Agency وهي شركة أخرى تابعة لفكتور بوت.

٢٨٨- وتمكن أيضا الفريق من إجراء مقابلة مع السيد بابا جوب في بانجول، غامبيا في أيلول/سبتمبر ٢٠٠١. وفي غضون ذلك، تم تغيير تسجيل الطائرة وهي الآن مسجلة قانونا في غامبيا. وأنكر السيد جوب الموظف العمومي والمستشار الحميم لرئيس غامبيا، معرفته بفكتور بوت. وقال إنه لم يسمع بهذا الرجل وأنه تعامل مع شخص يدعي السيد حجازي، وهو مواطن لبناني قام بدور الممثل لليبيا. واعتبرت الطائرة هدية لرئيس غامبيا وليس للسيد بابا جوب، كما أن السلطات في غامبيا لم تكن تعلم أن الطائرة موضوع قضية احتيال في جمهورية أفريقيا الوسطى. وتحوم بعض الشكوك حول أنشطة السيد بابا جوب وذلك قبل كل شيء لأن الفريق حصل على نسخة من اتفاق البيع تحمل توقيعه وتوقيع السيد بوت. لذلك فإن من بين الأشخاص الذين تربطهم علاقة بالسيد جوب السيد إبراهيم باه وهو أحد المتمردين التابعين للجهة المتحدة الثورية والنشط جدا في تجارة الماس. واعترف السيد جوب بأنه يعرف السيد باه منذ كان طالبا في ليبيا حيث كان العديد من عناصر الجهة المتحدة الثورية يتلقون التدريب قبل نشوب الحرب في ليبيا، ثم في سيراليون. وذكر السيد جوب أنه لم ير السيد إبراهيم باه أو تكلم معه منذ سنوات عديدة.

٢٨٩- واكتشفت سلطات الطيران المدني في جمهورية أفريقيا الوسطى العديد من الحوادث الأخرى التي لها علاقة بطائرة شركة Centrafrian Airlines المسجلة باستخدام وثائق مزورة. وفي إحدى الحالات أصدرت الشركة خطة طيران مزورة. وبعد إجراء التحقيق اللازم تبين أيضا أن جميع الوثائق التي تسمح للطائرة بالطيران مزورة هي الأخرى. كذلك، اضطرت طائرتا هليكوبتر تابعتان لهذه الشركة إلى الهبوط الاضطراري بسبب مشاكل فنية. وكانت هاتان الطائرتان تعملان أيضا بوثائق مزورة. وكانتا في عام ٢٠٠١ تعملان في مناطق المتمردين في جمهورية الكونغو الديمقراطية. ويتبين من سجل طيران تم الحصول عليه من هيئة الطيران المدني في أوغندا أن طائرة من طراز Let 410 هبطت في أوغندا في تشرين الثاني/نوفمبر وتحمل علامة تسجيل ليبريا EL-MLC. وكانت الشركة المشغلة لهذه الطائرة هي أيضا شركة Centrafrian Airlines. وحصل الفريق على قائمة تسجيل الطائرات الليبيرية

كاملة في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠. ولم تكن طائرة الهليكوبتر من بين الطائرات المدرجة في القائمة مما يدل كذلك على الاستخدام الاحتياطي لرقم التسجيل.

فيكتور بوب يفر من العدالة

٢٩٠ - عندما أصدرت السلطات في بانغي أمرا بإلقاء القبض على مدير الطيران المدني، والمدير الروسي لشركة Centrafrican Airlines في بانغي، وفيكتور بوت، كان السيد بوت لا يزال في البلد غير أنه تمكن من الفرار. وفي ١٦ حزيران/يونيه ٢٠٠٠ أدين السيد دوغوفو، مدير الطيران المدني وحكم عليه بالسجن لمدة سنة للتحايل وتزوير المستندات. وأدين أيضا فيكتور بوت وحكم عليه غايبا بالسجن لمدة سنتين. وأصدرت المحكمة في بانغي أيضا أمرا دوليا باعتقاله. غير أن بوت بُرئ من تهمة لاحقا في ٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٠. ولم يحصل الفريق على أي معلومات بشأن الظروف التي حصلت فيها هذه التبرئة.

٢٩١ - ولاحظت هيئة الطيران المدني في جمهورية أفريقيا الوسطى أنه على الرغم من حل شركة Centrafrican Airlines في شباط/فبراير ٢٠٠٠، فإن الطائرة المسجلة تسجيلًا مزورا شوهدت في العديد من المطارات في كامل أنحاء أفريقيا وخارجها. وبعد الشروع في التحقيق في بانغي تعرضت مكاتب هيئات الطيران المدني للسطو. واختفت منها الأختام والوثائق الرسمية. وأرسل المدير العام للطيران المدني رسائل إلى جميع زملائه في المنطقة الفرعية في أفريقيا يحذروهم فيها بشأن وضع شركة Centrafrican Airlines وطائرات الشركة غير أن الفريق لاحظ خلال اجتماعاته مع سلطات الطيران المدني في أكثر من ٣٠ بلدا أن عددا قليلا منها فقط علم بقضية جمهورية أفريقيا الوسطى. ويتبين من المرفق ٣ أن نحو ٢٥ طائرة لا تزال تعمل بصورة غير مشروعة غير أن التحقيق لا يزال جاريا في بانغي وربما يتم التوصل إلى تحديد مواقع المزيد من الطائرات والتعرف عليها^(٢).

غينيا الاستوائية

٢٩٢ - كانت غينيا الاستوائية سجلا مفتوحا لصناعة الطائرات لسنوات عديدة. والسجلات المفتوحة والتي تعرف أيضا بسجلات الملاءمة تستخدم لأغراض تجارية وضريبية. ويمكن الاستفادة من هذه السجلات في تجارة الأسلحة بسبب ضعف رقابة البلد الذي

(٢) منذ تموز/يوليه ٢٠٠٠ وعلى إثر قرار المحكمة في بانغي، شوهدت الطائرة طراز إليوشن 76 التابعة لفيكتور بوت، التي تحمل رقم التسجيل TL-ACU في شاطورو (فرنسا)، وكمبالا (أوغندا)، وكيغالي (رواندا)، وسيلياك وبراتسلافا (جمهورية سلوفاكيا)، وشيزيناو (مولدوفا)، وتبليسي (جورجيا)، وبشيك (قيرغيزستان)، وبرازافيل (الكونغو)، والقاهرة (مصر)، وطرابلس (ليبيا)، ومنروفيا (ليبيريا) وفي قاعدة الصيانة التابعة لها في الشارقة ورأس الخيمة.

تسجل فيه الطائرة على الطائرة وعلى مشغلها. وتوجد معظم سجلات الملاءمة الموافقة للمصلحة في البلدان الصغيرة التي لها قدرات محدودة في مجال الرصد ويكون النشاط الملاحي فيها نادرا. وناقش الفريق مسألة التسجيل المفتوح مع السلطات في غينيا الاستوائية. وذكر أن هيئة الطيران المدني مدرجة لمشكلة الفسق وإساءة استعمال سجلها، كما عينت شركة خاصة لتنظيم تسجيل الطائرات الجديدة وتحديد المخالفات في التسجيلات القديمة.

٢٩٣ - هناك عدد من البلدان لا يسجل إلا الطائرات التي تستخدم إقليمها كقاعدة بصفة منتظمة. أما الطائرات المسجلة في بلدان الملاءمة فإنها نادرا ما تشاهد في بلد تسجيلها لأنها تحتفظ بمرافق صيانتها ومكاتب تشغيلها الرئيسية في مكان آخر. ويؤدي ذلك أيضا إلى وجود مطارات ملاءمة حيث يربض العديد من الطائرات التي تحمل أعلام ملاءمة أجنبية. وكثيرا ما لا يعلم بلد التسجيل تماما بعمليات هذه الطائرات أو أماكن تواجدها.

٢٩٤ - لشقيق فيكتور بوت شركته الرئيسية Air Cess المسجلة في مالابو، غينيا الاستوائية. ولا تزال وكالات تشغيل الطائرات التابعة لفيكتور بوت ووكالات شركائه تفضل بوضوح مطارات الإمارات العربية المتحدة. وهناك تعاونت الهيئة العامة للطيران المدني مع الفريق في تحقيقه ومكنته من الاجتماع مع شقيق فيكتور بوت، السيد سيرغي بوت، ومع المدير التجاري لشركة Centrafrican Airlines سيرغي دينيسينكو، ودينيسينكو هو أيضا المدير العام لشركة San Air^(٣).

٢٩٥ - وفي كانون الثاني/يناير ٢٠٠١، قامت السلطات في الإمارات العربية المتحدة بسن تشريع جديد للطيران، ينص على رفع أسماء جميع المشغلين الأجانب لطائرات النقل التجاري الذين يشغلون طائرات مسجلة في بلدان ملاءمة من شهادة مشغلي الطائرات في الإمارات العربية المتحدة. وأي طائرة تستخدم الإمارات العربية المتحدة لغرض عمليات النقل الجوي التجارية، ينبغي أن تكون مسجلة في الإمارات العربية المتحدة. ولا يستثنى من ذلك سوى الطائرات التي تستخدم الإمارات العربية المتحدة لفترة زمنية محدودة لا تزيد على سنة واحدة. وبدأ نفاذ هذه الأحكام في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١، غير أن السلطات منحت شركات الطيران فترة انتقالية مدتها سنة واحدة. وفي ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢ لن يسمح

(٣) لم يكن فيكتور بوت نفسه موجودا في الإمارات العربية المتحدة عندما وصل الفريق إلى هناك، وذلك على الرغم من تحديد موعد لمقابلة أحد أعضاء الفريق. وعلى إثر مكالمات هاتفية مع فيكتور بوت بالهاتف المحمول لم يعد من الممكن الاتصال به. ورفض شركاؤه في الإمارات العربية المتحدة وغيرها إعطاء الفريق أي رقم للاتصال به على الرغم من المحاولات العديدة المبدولة في الفترة ما بين حزيران/يونيه وتشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١ من أجل الحصول على عنوان أو رقم للاتصال بفيكتور بوت. واجتمع الفريق لاحقا مع السيد سانجيفان روبراه، الذي ادعى أنه يمثل مصالح فيكتور بوت وأنه أذن له بالتحدث إلى الفريق.

أبدا للوكالات المشغلة للطائرات التي ليست مسجلة في الإمارات العربية المتحدة باستخدام الإمارات العربية المتحدة في عملياتها. وستطبق هذه التدابير على معظم طائرات شركة طيران Centrafrican Airlines و San Air و Air sis الشركة التابعة لفيكتور بوت.

٢٩٦ - ولا تزال اليوم لشركة Centrafrican Airlines مكاتب في الإمارات العربية المتحدة، وكذلك لشركة San Air التي تملك بعض الطائرات التي تشغلها شركة Centrafrican Airlines وغيرت الشركتان مؤخرا مكاتبهما وانتقلتا من الشارقة إلى إمارة عجمان في الإمارات العربية المتحدة. ولكن شركة Centrafrican Airlines لم تعد توجد في البلد الذي أنشئت فيه في البداية والذي تحتفظ فيه بعنواها صندوق بريد ٢٧٦٠ في بانغي جمهورية أفريقيا الوسطى. وكانت شركة Centrafrican Airlines بصدد تسجيل بعض طائراتها في غينيا الاستوائية، وذلك خلال فترة التحقيق الذي كان يجريه الفريق. وفي ١٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ حصلت شركة التجارة العالمية San Air على شهادة تسجيل جديدة لطائرة إيوشن 76 (TL-ACU) في غينيا الاستوائية. وتحمل الطائرة الآن رقم التسجيل 3C-QRA.

٢٩٧ - وجمع الفريق قائمة من الطائرات (المرفق ٣) تحمل جميعها رقما على ذيلها أو رقم تسجيل يدل على أنها مسجلة في جمهورية أفريقيا الوسطى (طراز TL-XXX)، ولم يكن منها مسجلا هناك تسجيلا قانونيا سوى ثلاث طائرات. ويشمل الجدول أيضا طائرات تابعة لشركة فيكتور بوت التي نقلت تسجيلها مؤخرا إلى غينيا الاستوائية (طراز 3C-XXX). ويشمل أيضا الجدول جميع الطائرات التي يمكن القول بأنها عملت لحساب شركة الخدمات الجوية لغرب أفريقيا (انظر حالة الطائرة اللغز EL-ALY). ويشير الجدول أيضا إلى العلاقات الوثيقة بين شركة San Air وشركة Centrafrican Airlines.

دال - نقل الأسلحة برا وبحرا

٢٩٨ - خلال التحقيقات التي أجراها الفريق أشارت التقارير باستمرار إلى وصول سفن إلى موانئ كل من هاربر وغرين فيل، وبوشانان ومنروفيا لتفريغ الأسلحة. وحقق الفريق في ١٠٥ عمليات شحن إلى فريبورت وبوشانان في منروفيا في عام ٢٠٠٠ و ٢٠٠١. غير أنه لم يتمكن من الحصول على أدلة قاطعة بذلك. ولكن التقارير مصررة على ذلك مما جعل من الجدير بالتصديق أن الأسلحة تصل عن طريق البحر وأن هذه المنطقة ينبغي رصدها باستمرار.

٢٩٩ - وبالمثل هناك عدد من الروايات التي تتحدث عن حمل شاحنات لأسلحة من كوت ديفوار إلى ليبيريا في عام ٢٠٠٠ وعام ٢٠٠١. وهذه الشاحنات تحمل أسلحة إما من سان بترو أو أبيدجان أو من بوركينا فاسو، وفقا للروايات التي قدمها شهود العيان. وذكر

لاجئون من مقاطعة لوفوا أن منشقين ليريين، عشروا فجأة في فونياما، في نيسان/أبريل على شاحنتين من بوركينا فاسو محملتين بالأسلحة.

توصيات بشأن نقل الأسلحة

٣٠٠- يرى الفريق أن التدابير التي اتخذتها هيئة الطيران المدني الليبرية حتى الآن كافية وأن بإمكان مجلس الأمن أن ينظر في رفع أمر إيقاف الطائرات الليبرية، الذي فرضه مجلس الأمن في قراره ١٣٤٣ والسماح بإعادة فتح سجل للطائرات بالتنسيق مع منظمة الطيران المدني الدولي. وينبغي أن يسمح باستئناف العمليات للطائرات التي كانت موقوفة بالفعل والتي قدمت إلى منظمة الطيران المدني الدولي وإلى لجنة مجلس الأمن المعنية بليبريا الوثائق التي تثبت أن تسجيلها في ليبريا قد تم وفقا للأنظمة الدولية.

٣٠١- بيد أنه ينبغي لهيئة الطيران المدني الليبرية أن تطلع لجنة مجلس الأمن بشأن ليبريا ومنظمة الطيران المدني الدولي أولا بأول على نتائج التحقيق وعن تسجيل كل طائرة جديدة بالسجل الليبري الجديد.

٣٠٢- وفي ضوء الغش الواسع النطاق في عمليات تسجيل الطائرات المرتكب في جمهورية أفريقيا الوسطى يوصي الفريق هيئات الطيران المدني بالقيام بما يلي:

- أن تحيل إلى الإنتربول الوثائق القضائية المتعلقة بخطوط Centrafrican Airlines؛
 - أن تنشر هذه الوثائق القضائية على المواقع الشبكية التابعة للحكومات؛
 - أن تنسق بصفة عاجلة مع غينيا الاستوائية والإمارات العربية المتحدة ما ينبغي اتخاذه من تدابير بشأن استخدام شركة Centrafrican Airlines لوثائق مزورة.
- ٣٠٣- ويوصي الفريق كذلك بأن تقوم جمهورية أفريقيا الوسطى وغينيا الاستوائية وغيرهما من الدول الأفريقية المتأثرة بهذا النوع من الغش بالتنسيق مع لجنة الطيران المدني الأفريقية كي تدرج مسألة عمليات التسجيل المزورة على جدول أعمال اجتماعاتها المقبلة.

ويوصي الفريق بأن تقوم منظمة الطيران المدني الدولي بما يلي:

- اتخاذ زمام المبادرة بإطلاع أعضائها على أخطار عمليات التسجيل غير القانونية؛
- قيام الدول الأعضاء في المنظمة بحوسبة قوائم التسجيل الخاصة بها وإدراجها بشكل بارز على الموقع الشبكي التابع للمنظمة كي يستطيع المستعملون فحص حالة ومركز كل طائرة؛

- ينبغي لبرنامج مراقبة السلامة التابع للمنظمة أن يركز بقدر أكبر على عملية تسجيل الطائرات.

٣٠٤ - ويوصي الفريق مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بما يلي:

- الإيقاف الفوري لجميع الطائرات المملوكة لشركة San Air وشركة Centrafrican Airlines، وشركة West Africa Air Services أو الطائرات التي تقوم هذه الشركات بتشغيلها أو التأمين عليها. وبعدها يمكن تدريجياً إلغاء الإيقاف بالنسبة لكل طائرة، شريطة قيام هيئة الطيران المدني بفحص جميع السجلات (ملكية الطائرة والشركة المشغلة لها ورخصة التشغيل والتأمين، وشهادة الصلاحية للطيران، وشهادة التسجيل، وموقع الطائرة) داخل بلد التسجيل وداخل البلد الذي تجري به أعمال صيانة الطائرة.
- أن تبلغ الشركات المعنية بمجلس الأمن، عن طريق لجنة مجلس الأمن المعنية بليريا، بمركز كل طائرة وموقعها بدقة. وترد قائمة بتلك الطائرات في المرفق ٣ من التقرير.

توصيات بشأن الأسلحة

٣٠٥ - ويوصي الفريق بما يلي:

- تمديد حظر الأسلحة المفروض على ليريا؛
- امتناع جميع الدول الأعضاء بالأمم المتحدة عن توريد أسلحة إلى بلدان اتحاد نهر مانو؛
- فرض حظر على توريد الأسلحة إلى الأطراف الفاعلة غير المنتمية إلى الدول العاملة في بلدان اتحاد نهر مانو الثلاثة (وهي جبهة الليبريين المتحدين من أجل المصالحة والديمقراطية وفصائل أوليمو، والجبهة المتحدة الثورية، والجماعات المنشقة المسلحة الغينية).

٣٠٦ - ويوصي الفريق أيضاً بتوسيع نطاق الوقف الاختياري الذي فرضته الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا على الأسلحة الصغيرة ليشمل، تحقيقاً للشفافية وبناء الثقة، آلية لتبادل المعلومات عن جميع أنواع الأسلحة التي تقوم بشرائها الدول الأعضاء في الجماعة. ويمكن زيادة تطوير البرنامج القائم المتعلق بالتنسيق والمساعدة لأغراض الأمن والتنمية، بتحسين تبادل المعلومات بشأن المقتنيات الحالية من الأسلحة لدى دول غرب أفريقيا وما ستقوم بشرائه منها مستقبلاً. ويوصي الفريق بأن يكون هذا التبادل للمعلومات ملزماً مع إلزام البلدان الموردة والمتلقية على السواء بالإبلاغ عن كل صفقة أسلحة إلى الآلية المنشأة

حديثاً مع إدراج بيانات عن جميع الأطراف في صفقات الأسلحة، على أن يشمل ذلك أسماء وشركات السماسرة ووكالات النقل.

توصية بشأن شهادات المستعمل النهائي

٣٠٧ - يوصي الفريق بأن تقوم كل دولة عضو اشترت أو وردت في وقت من الأوقات أسلحة على أساس شهادة المستعمل النهائي التي يرد بها ذكر شركات بيكوس، أو جورج سلوفاكيا، أو مورس، أو المدعو بيتر جوسكو، أو ألكسندر إسلاموف، أو جيكون برغر، أو أندري ازدبسكي، أو سيرغي شوابنلاند، إجراء تحقيق شامل عن التوريد الفعلي للأسلحة والاستعمال النهائي لها. ويوصي الفريق بأن تقوم الدول الأعضاء الضالعة في أي صفقات من هذا القبيل بإبلاغ الدولة الأخرى، الطرف في هذه الصفقات وإبلاغ لجنتي مجلس الأمن المعنيتين بسيراليون وليبيريا عن نتائج ما تقوم به من تحقيق.

٣٠٨ - ويوصي الفريق على سبيل الاستعجال بإنشاء فريق الأمم المتحدة العامل لوضع الطرائق الكفيلة بتوحيد شكل شهادة المستعمل النهائي التي ستضمن اسم الهيئة الموقعة المصدرة للشهادة وعنوانها ورقم هاتفيها واسم السماسرة المشاركين في الصفقة وعناوينهم وأرقام هواتفهم وتراخيص الاتجار بالأسلحة الخاصة بهم.

الجزء الثالث: مصادر العائد والنفقات الحكومية

النفقات الحكومية

٣٠٩ - درس الفريق مصادر الأموال الحكومية وطريقة إدارتها بغرض تحديد التمويل الداعم لخرق الجزاءات. وكان المصدر الرئيسي للإيرادات لهذه الأنشطة للفترة بين عامي ١٩٩٩ و ٢٠٠١ هو الإنفاق الممول من خارج الميزانية الذي لا يشكل جزءاً من النفقات الحكومية العادية. وكانت تلك أيضاً الوسيلة المفضلة لتمويل الحرب داخل لوفيا.

٣١٠ - وحسب ما ذكره الرئيس تيلور، حُول مبلغ ١٥ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة من ميزانية السنة المالية ٢٠٠٠-٢٠٠١ (تموز/يوليه إلى حزيران/يونيه) التي تبلغ ٧٣ مليون دولار لتغطية تكاليف الحرب داخل لوفيا في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠. وكان هذا المبلغ قد خُصم من الإنفاق المخصص للالتزام الحكومي الخاص (في إطار الرقابة التنفيذية) وزاد إلى حد كبير خلال فترة الستة أشهر الأخيرة من عام ٢٠٠٠، قياساً على فترة الستة أشهر الأولى من ٩,١ ملايين دولار إلى ١٦,٨٣ مليون دولار أو ما يعادل ٨٤,٥ في المائة. وخُصص معظم هذه الزيادة في النفقات للدفاع. وأدت هذه النفقات الخارجة عن الميزانية إلى عرقلة تنفيذ الاستراتيجية الاقتصادية المتوسطة الأجل للحكومة.

٣١١ - وبلغت الإيرادات الإجمالية التي حققتها الحكومة عام ٢٠٠٠ مبلغ ٨٥,٨ مليون من دولارات الولايات المتحدة تقريبا. وقد خصص الاعتماد الرئيسي من الميزانية (الرسم الإيضاحي ١) في إطار ميزانية الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠١ للخدمات الإدارية العامة (٤١ في المائة)، تتلوه مشاريع الالتزام الخاص الحكومي (٣٤ في المائة)، والخدمات الاجتماعية والمجتمعية (٢٢ في المائة). بيد أن وحدة الاستخبارات الاقتصادية ذكرت أنه كانت هناك نفقات من خارج الميزانية بلغت ٧٣ ٠٠٠ دولار تقريبا في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠، خصصت لإصلاحات طائرات هليكوبتر وهدايا الكريسماس لأسرة الرئيس وأصدقائه. وأبلغت وزارة المالية الفريق أن الميزانية الوطنية لعام ٢٠٠١-٢٠٠٢ كانت بنفس مبلغ العام السابق.

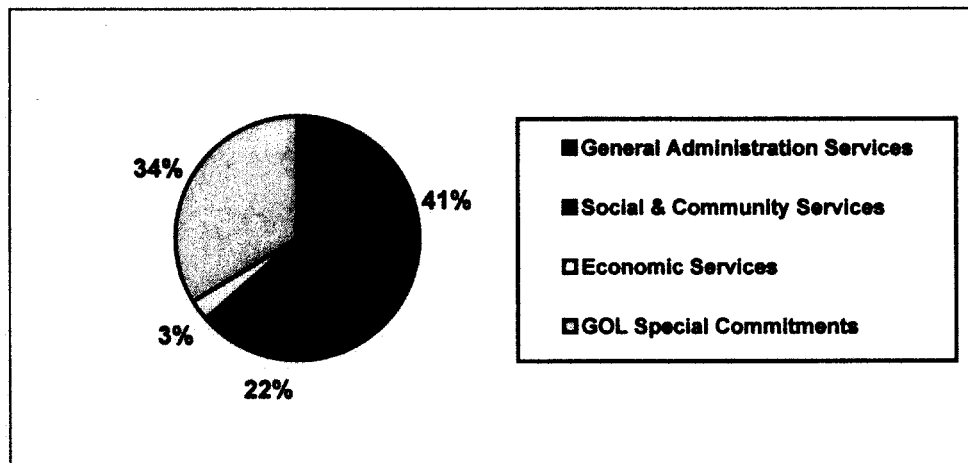


Chart 1: Percentage distribution of the national budget, 2000-2001

٣١٢ - وزاد الإنفاق الحكومي خلال عام ٢٠٠٠ بحوالي ٢٤ مليون دولار عنه في عام ١٩٩٩، أي من ٦٦,٥ مليون دولار عام (١٩٩٩) إلى ٩٠,٥٣ مليون دولار عام (٢٠٠٠). بيد أن النفقات زادت على الإيرادات بنسبة ٦,١ في المائة (٥,٢٣ ملايين دولار) حسب ما ذكره المصرف المركزي.

٣١٣ - وزادت النفقات الإجمالية للربع الأول من عام ٢٠٠١ بنسبة ١٢,٢ في المائة قياسا على نفس الفترة من عام ٢٠٠٠. ويرجع السبب الرئيسي في هذه الزيادة إلى النفقات الدفاعية بسبب الحرب في مقاطعة لوفو.

٣١٤ - وأعرب صندوق النقد الدولي عن قلقه الشديد إزاء النفقات التي تتم من خارج الميزانية وذلك في تقييمه للبرنامج الذي يرصده الموظفون عن الفترة من كانون الثاني/يناير إلى حزيران/يونيه ٢٠٠٠. وسجل الصندوق حدوث نفقات من خارج الميزانية بلغت ٩,٣ ملايين دولار من دولارات الولايات المتحدة خلال النصف الأول من عام ٢٠٠٠. وأن "نفقات مكتب الرئيس بلغت ٢٨ في المائة من المجموع". وبلغت مشتريات السلع والخدمات ٢١ في المائة من مجموع النفقات (٢٥ في المائة من النفقات الحالية). وفي حين أن الصندوق لم يتلق بيانات مفصلة، أوضحت السلطات أن هذه النفقات تتصل في أغلبها بالأولويات المتعلقة بالرئيس والأمن. وشملت هذه النفقات أيضا إصلاح الطرق لصالح أصحاب امتيازات الأخشاب باسم الحكومة (ثلاثة ملايين دولار خلال النصف الأول من عام ٢٠٠٠).

٣١٥ - وتمت هذه النفقات من خارج عملية الميزانية من خلال تخصيص الإيرادات عند المصدر وليس من خلال المصرف المركزي. وحسب ما ذكره صندوق النقد الدولي "أنفق بعض أصحاب امتيازات الأخشاب، والجهات الحكومية شبه الرسمية، ووكالات تحصيل الإيرادات نفقات باسم الحكومة، سُجلت بعدئذ بوصفها إيرادات "غير نقدية" يقابلها نفقات على السلع والخدمات". وهذه هي فيما يبدو الوسيلة التي مولت بها انتهاكات الجزاءات، أي شراء الأسلحة والذخيرة، على الوجه الذي سيتبين في هذا التقرير أدناه.

انخفاض قيمة الدولار الليبري

٣١٦ - انخفضت بشدة هذا العام قيمة الدولار الليبري بالنسبة إلى دولار الولايات المتحدة. فحسب الإحصاءات المقدمة من المصرف المركزي، بلغ متوسط سعر الصرف في الربع الأول من عام ٢٠٠١ ما مقداره ٤٤,٦٤ دولارا ليبريا مقابل الدولار الواحد من دولارات الولايات المتحدة. وزاد هذا السعر سوءا في أيلول/سبتمبر، حيث هبط إلى ٥٢ دولارا ليبريا مقابل الدولار الواحد من دولارات الولايات المتحدة. ومنذ أن فقد الدولار الليبري سعره تعادله الرسمي الثابت مع دولار الولايات المتحدة عام ١٩٩٨، فإن قيمة سعر صرفه الفصلي المتوسط لم تقبض قط عن ٤٤ دولارا ليبريا مقابل الدولار الواحد من دولارات الولايات المتحدة (و لم يصل السعر المتوسط الشهري هذا المعدل إلا في أيلول/سبتمبر وتشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٨).

٣١٧ - وحسب ما ذكره المصرف المركزي فإن جزاءات الأمم المتحدة وحدها هي المسؤولة عن تآكل الثقة في الدولار الليبري وانخفاض قيمة هذه العملة. وتبين التقييمات المستقلة، من قبيل تقييمات وحدة الاستخبارات الاقتصادية، أنه قد يكون هناك عوامل أخرى أسهمت في

ذلك من قبيل "سلوك التجار المحليين (وهم لبنانيون في معظمهم)، الذين أفيد بأنهم يكتسبون دولارات الولايات المتحدة ويرفضون التعامل بالعملة المحلية، الأمر الذي أفضى على الأرجح إلى تحول أجزاء من الاقتصاد إلى التعامل بدولارات الولايات المتحدة".

توصيات بشأن النفقات الحكومية الليبرية

٣١٨ - يوصي الفريق بما يلي: وقف ممارسة تخصيص الإيرادات عند المصدر لصالح النفقات ذات الأولوية. وينبغي دمج جميع الإيرادات داخل حساب حكومي مركزي في المصرف المركزي الليبري قبل تخصيصها للوكالات المفوضة بالموافقة على النفقات.

مصادر الإيرادات: هيكل الصناعات الرئيسية الليبرية

٣١٩ - يشكل القطاع الزراعي الليبري (بما في ذلك الغابات) ٧٢,٧ في المائة من تقديرات الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي. ويمثل إنتاج الأخشاب والمطاط مصدر الحكومة الرئيسي للعملة الأجنبية. وأسهم قطاع التعدين بحوالي ٢ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي عام ٢٠٠١، رغم أن قطاع التعدين لم يستعد قوته منذ الحرب الأهلية عقب إغلاق شركات تعدين الحديد الخام. ولم يكن هناك أيضا استثمار مستدام في تعدين الذهب والماس، رغم حدوث بعض الاستثمارات المحدودة في عامي ١٩٩٨ و ٢٠٠٠.

الجدول ٢: الناتج المحلي الإجمالي في ليبريا حسب القطاع

(بملايين الدولارات الليبرية)

	١٩٩٩	٢٠٠٠ (أ)	٢٠٠١ (ب)
الزراعة	٢٣٦,٠	٢٤١,٩	٢٤٦,٧
الغابات	٧٦,٧	٧٩,٠	٨١,٤
التعدين	٨,٦	٨,٧	٨,٩
الصناعات التحويلية	١٨,٧	٢١,١	٢٣,٢
الخدمات	٧٢,٢	٨٥,٢	٩٥,٤

المصدر: وزارة التخطيط والشؤون الاقتصادية.

(أ) التقديرات.

(ب) التنبؤات.

ويرد في الجدول ٣ المصادر الرئيسية للإيرادات المالية الحكومية منذ عام ١٩٩٩

الجدول ٣: ليبريا: المالية الحكومية

(بملايين دولارات الولايات المتحدة)

السنة	المجموع	٢٠٠٠		١٩٩٩	المجموع
		كانون الثاني/يناير - كانون الأول/ديسمبر	كانون المجموع		
الإيرادات	٦٥,٥	٤٥,٣	٨٥,٤	٤٠,١	٩,٣
الجمارك/المكوس	٢٠,٤	٩,٠	٢٤,١	١٥,١	٣,٣
الضرائب المباشرة	١٥	٨,٣	١٥,٧	٧,٤	١,٩
الضرائب غير المباشرة	٧,١	٤,٠	٧,٥	٣,٥	١,٧
هيئة تنمية الغابات	١,٧	٣,٧	٦,٧	٣	٠,٢
ضريبة مبيعات النفط	٦,١	٢,٨	٧,١	٤,٣	١,١
القطاع البحري	١٥,٢	١٣,٢	١٨,٠	٤,٨	٠,٥
المنح	-	٤,٣	٦,٣	٢,٠	٠,٦
النفقات	٦٦,٥	٤٦,٦	٩٠,٥	٤٣,٩	١١,٠
العجز	١,٠	١,٣	٥,١	٣,٨	١,٧
النسبة المئوية من الإيرادات	١,٥	٢,٩	٦,٠	٩,٥	١٨,٣

المصدر: المصرف المركزي؛ وزارة المالية؛ وحدة الاستخبارات الاقتصادية.

المطاط

٣٢٠ - ما زال القطاع الزراعي (بما في ذلك الغابات)، الذي يمثل ٧٢,٢ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي، هو المصدر الرئيسي للنمو في الاقتصاد. وما زال قطع الأشجار وإنتاج المطاط يمثلان المصدرين الرئيسيين للعمولات الأجنبية بالنسبة للحكومة. فقد ارتفع إنتاج المطاط عام ١٩٩٩ إلى ٦٢ ٧٠٥ أطنان متريّة (ما قيمته ٣٣,٣ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة) بعد أن كان ٤٨ ٩١٦ طناً مترياً (ما قيمته ٢٨,٩ مليون دولار عام ١٩٩٨). وفي عام ٢٠٠٠ ارتفع الإنتاج إلى ٤١٢ ٤١٢ طناً مترياً وبلغت قيمته ٥٣,٢ مليون دولار. وخلال الربع الأول من عام ٢٠٠١ تم إنتاج ما مجموعه ٢٧ ٥٦٧ طناً مترياً من المطاط في مقابل ١٦ ٦١٧ طناً مترياً خلال الربع الأول من عام ٢٠٠٠. وهناك فيما يبدو رقابة جيدة نسبياً على المطاط من المستثمرين الأجانب، وأبرزهم شركة فايرستون والشركة الزراعية الليبرية، في ضوء هيكل المناطق الشجرية والحاجة إلى استثمار طويل الأجل في عملية التجميع والتجهيز. ويمثل المطاط مصدراً أقل سهولة للنفقات التي تتم من خارج

الميزانية "عند المصدر" رغم عدم وجود ضمانات بشأن كيفية استخدام الأرباح عند قيدها بحسابات الحكومة.

قطع الأشجار

٣٢١ - تقدر الرابطة الليبرية لصناعة الأخشاب المساحة التي تغطيها الغابات في ليريا بحوالي ٤,٨ ملايين هكتار. وفي عام ١٩٧٨، قُدر ما تحتويه هذه الغابات من أنواع الأشجار الصالحة للتجارة بنحو ٨١,٣ مليون متر مكعب، وهو مقدار يسمح بقطع ٣,٢ ملايين متر مكعب من الأشجار سنويا في دورة لهذا النشاط طولها خمسة وعشرون عاما. وقد ارتفع الناتج الكلي من الجذوع المستديرة في عام ٢٠٠٠ إلى ٩٣٤.٠٦٦ مترا مكعبا، وهو ما يمثل زيادة نسبتها ١٧٨,٤ في المائة عن ناتج عام ١٩٩٩. وزادت الصادرات من الجذوع المستديرة خلال عام ٢٠٠٠ إلى ٩٣٤.٠٦٦ مترا مكعبا وبلغت قيمتها ٦٠,٩ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة. وفيما بين كانون الثاني/يناير وحزيران/يونيه ٢٠٠١، بلغ الناتج من الجذوع المستديرة ٢٥٣ ٦٧٩ مترا مكعبا (بقيمة قدرها ٤٦,٢ مليون دولار). ومن المرجح أن هذه الأرقام تقل عن الصادرات الفعلية بنسبة تتراوح من ٥٠ إلى ٢٠٠ في المائة بسبب هرب الشركات من الضرائب وتفشي الفساد.

٣٢٢ - ويشكل قطع الأشجار منذ أمد بعيد مصدرا من المصادر الأساسية للإيرادات الحكومية. وخلال الحرب الأهلية التي شهدتها الفترة ١٩٨٩-١٩٩٦، وفرت الأخشاب لتشارلز تيلور ورفاقه من متمردي الجبهة الوطنية القومية الليبرية مصدر الإيراد الرئيسي المستقل. ولا يزال قطع الأشجار يمثل حتى اليوم الركيزة الرئيسية لحصائل الصادرات التي تجنيها الحكومة.

الجدول ٤: حجم وقيمة الإنتاج والصادرات

	١٩٩٩	٢٠٠٠	٢٠٠١ (حتى حزيران/يونيه)
حجم الإنتاج	٣٣٤ ٢٧٣ م ^٣	٨٩٦ ٥٨٦ م ^٣	٦٥٩ ٢٧١ م ^٣
حجم الصادرات	١٨٨ ٩٤٤ م ^٣	٦٢٦ ٦٥٧ م ^٣	٤٩٤ ٤٧٨ م ^٣
القيمة، تسليم ظهر السفينة (بـدولارات الولايات المتحدة)	٢١.٠٩٩.٩٥٩	٦٨.١٣٧.٠٦٥	٥٠.٥٤١.٦١٧

٣٢٣ - ويتعين أن تضاف إلى الأرقام المذكورة أعلاه كميات الصادرات عن طريق سان بدرو في كوت ديفوار. وفي عام ١٩٩٩، بلغت هذه الكميات ٢٧ ٦٥٣ مترا مكعبا من الجذوع، وبلغ الحجم المسجل منها على أنه صادرات ١٧.٠٦٧ مترا مكعبا. وارتفع هذان

الرقمان في عام ٢٠٠٠ إلى ٦٠ ٨٠٥ أمتار مكعبة لحجم الإنتاج، و ٤٩ ٢١٨ مترا مكعبا لحجم الصادرات. ويمثل هذا ٧,٩ في المائة من الكمية المصدرة مباشرة من ليبريا.

٣٢٤- ونظرا إلى انخفاض سعر المتر المكعب تسليم ظهر السفينة في السنتين الأخيرتين وإلى ما تم من تصدير أنواع ثانوية إلى الصين، قدر الفريق أن قيمة صادرات عام ٢٠٠١ على أساس تسليم ظهر السفينة ستبلغ حوالي ٧٥ مليون دولار. وكانت مقاصد التصدير الرئيسية في الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠٠٠ هي الصين (٤٦,٦ في المائة) وفرنسا (١٧,٩ في المائة) وإيطاليا (٩,٣ في المائة).

٣٢٥- ويمثل إنتاج الأخشاب وتصديرها مصدرا هاما من مصادر الإيرادات للحكومة، فقد أسهم رسميا بحوالي ٦,٧ ملايين دولار في حصيلة الضرائب الرسمية في عام ٢٠٠٠، وفقا لما أفاد به مصرف ليبريا الوطني. وقد أوردت هيئة تنمية الحراجة رقما أعلى من ذلك قدره ١٣ ٢٠٣ ٥١٤ دولارا في تقريرها نصف السنوي لعام ٢٠٠٠. أما التقدير الذي توصل إليه الفريق بناء على الأرقام المستمدة من الصناعة نفسها فهو أن صناعة الأخشاب في ليبريا يرجح أنها تسهم حاليا بأقل قليلا من ٢٥ مليون دولار [على أساس ٣٠ في المائة من القيمة الكلية لصادرات شركة الأخشاب الشرقية (أنواع ثانوية) و ٤٥ في المائة من الصادرات الأخرى] في حصيلة الضرائب التي تجبها الحكومة.

٣٢٦- وفيما يلي بيان الضرائب التي تجبى عن الأنشطة الحرجية:

رسوم القطع:	١,٥٠ دولار/متر ^٣
رسم إعادة التحريج:	٣,٠٠ دولار/متر ^٣
رسم الحفظ:	من ١,٥٠ دولار/متر ^٣ إلى ٣,٠٠ دولار/متر ^٣ حسب نوع الأشجار
رسم البحوث الحرجية:	٠,٥٠ دولار/متر ^٣
ضرائب التصدير:	من ٠,٤٠ دولار/متر ^٣ إلى ٣٠,٦٠ دولار/متر ^٣ حسب نوع الأشجار
حافز التصنيع:	من ١,٤٤ دولار/متر ^٣ إلى ٥٨,٥٦ دولار/متر ^٣
رسم إيجار الأرض:	٠,٥٠ دولار/فدان أيا كان الحجم المقطوع

٣٢٧- ويتراوح المقدار الكلي للضرائب التي يدفعها المشتغلون بقطع الأخشاب من ٣٠ في المائة إلى ٤٥ في المائة تقريبا من القيمة على أساس تسليم ظهر السفينة، وذلك حسب نوع الأشجار، وحجم الامتياز، والحجم المقطوع. وبغية التوصل إلى تقدير لمجموع الضرائب السنوية التي تدفع للحكومة (إذا كانت هذه الضرائب تُدفع عادة)، فإن احتساب ٣٠ في

المائة من القيمة الكلية لصادرات شركة الأخشاب الشرقية (الأنواع الثانوية) و ٤٥ في المائة من بقية الصادرات يوصل إلى النتيجة التالية:

• قيمة صادرات شركة الأخشاب الشرقية، تسليم ظهر السفينة:

$$٣٠\% \times ٣٢٩ ٤٧١ ٣٨ = ١١ ٥٤١ ٣٩٨ \text{ دولارا}$$

• الجهات الأخرى المشتغلة بقطع الأخشاب:

$$٤٥\% \times ٧٣٥ ٦٦٥ ٢٩ = ١٣ ٣٤٩ ٥٨٠ \text{ دولارا}$$

المجموع ٢٤ ٨٩٠ ٩٧٨ دولارا

٣٢٨- وليس هذا إلا مجرد تقدير لأن بعض الشركات لا تدفع الضرائب أو لا تقوى على دفعها. فشركة الأخشاب الشرقية مثلا أعطيت إعفاءات ضريبية مقابل قيامها ببعض أعمال إعادة التحريج وإنشاء الطرق. وهناك أيضا ضرائب أخرى لا تظهر في الأرقام الحكومية. ومن أمثلة ذلك أن شركة الأخشاب الشرقية تدفع لهيئة الموانئ الوطنية مليون دولار سنويا مقابل استخدام ميناء بوكانن، ولكن هذا المبلغ لا يظهر في حسابات تلك الهيئة. وكان ينبغي على هذه الشركة أن تدفع في عام ٢٠٠٠ ضرائب قدرها ١٢ مليون دولار تقريبا، ولكنها زعمت أنها خسرت في ذلك العام ١٢ مليون دولار. ويتبين من مقارنة أرقام وكالة تنمية الحراجة بتقييمات مصرف ليبريا الوطني للأرقام النهائية للضرائب المحصلة على الأخشاب، المستمدة من المستندات المقدمة عن إنتاج كل شركة من شركات قطع الأشجار، أن قدرا كبيرا من الإيرادات الآتية من أنشطة الأخشاب يحول إلى أنشطة خارجة عن الميزانية.

٣٢٩- ويهتم الرئيس تيلور اهتماما شخصيا بتوزيع امتيازات الأخشاب. وفي كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠، أعلن في قانون وطني جديد للحراجة أن جميع الموارد الحرجية ملك للحكومة فيما عدا الموارد الحرجية المملوكة جماعيا أو للقطاع الخاص التي استحدثت عن طريق التجديد الاصطناعي. وفي ١ تموز/يوليه ٢٠٠٠، أصدرت الحكومة الليبرية الأمر التنفيذي رقم ٤ الذي "يقيّد ما تحصله وزارة المالية بنسبة ٥٠ في المائة من جميع رسوم استئجار الأراضي و ٩٨ في المائة من جميع رسوم استئصال جذور الأشجار". وأسندت إلى هيئة تنمية الحراجة ولاية تحصيل بقية الرسوم. غير أن الهيئة ذكرت أنها لا تحصل إلا جزءا ضئيلا من الأموال المفترض أن تتلقاها.

٣٣٠- وخولت هيئة تنمية الحراجة أيضا سلطة إلغاء الكثير من امتيازات قطع الأشجار واسترداد التصاريح من جانب واحد. ومنح الامتيازات الجديدة يستلزم الموافقة النهائية

لرئيس الجمهورية على ذلك. وخلال موسم ١٩٩٩-٢٠٠٠، واصل كثير من أصحاب الامتيازات عملهم في قطع الأشجار ولكن دون أي تأكيدات بأنه سيسمح لهم بالاحتفاظ بالامتيازات. وهذا القدر من عدم التيقن شجع على الإسراع في قطع الأشجار والاندفاع إلى تحقيق أرباح فاحشة، دون مبالاة بممارسات الحراثة المستدامة، من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من الأرباح قبل فقدان الامتيازات.

٣٣١- وقد فقدت عدة شركات إسبانية وفرنسية امتيازاتها للشركة المتحدة لقطع الأشجار التي يديرها السيد فواز ويرأس مجلس إدارتها نجل الرئيس تيلور. كما ألغى الرئيس تيلور امتيازات شركات VH للأخشاب وأعطاهما للشركة المتحدة لقطع الأخشاب ومجموعة محمد. ويسعى الرئيس تيلور إلى جعل عدد قليل من الامتيازات العملاقة يهيمن على صناعة الأخشاب. وفي أوائل عام ١٩٩٩، سعت مجموعة روسية إلى الحصول على امتياز ولكن سرعان ما أهدرت الخطط ذات الصلة. كما أن شركة Shimmer International، التابعة للشركة الماليزية العملاقة Rimbunan Hijau، رفضت الاستثمار في امتياز ضخم في مقاطعة لوفيا بسبب الشواغل الأمنية.

٣٣٢- ويتوق الرئيس إلى إيجاد امتيازين عملاقين بالإضافة إلى الامتياز الذي تمارسه شركة الأخشاب الشرقية. بيد أنه يتعسر عليه العثور على مستثمرين قادرين على إنشاء امتيازات واسعة النطاق من هذا القبيل.

العمليات الرئيسية لأنشطة قطع الأشجار في ليبيريا

شركة الأخشاب الشرقية:

٣٣٣- رئيس هذه الشركة هو المواطن الهولندي غوس كوينهوفن، الذي تربطه صداقة وثيقة بالرئيس تيلور، وكان يدير له عمليات قطع الأخشاب في أوائل التسعينات عن طريق منطقة بوكانن التي يسيطر عليها المتمردون. وفي تموز/يوليه ١٩٩٩، مُنحت الشركة امتيازاً على ١,٢٤ مليون هكتار في جنوب شرقي البلد، ثم منحت امتيازاً ثانياً، بسبب رداءة أنواع الأشجار في منطقة الامتياز الأول، وذلك في منطقة تقع شمالاً في الغابات البدائية، وأصبح مجموع الامتيازين بذلك ١,٦ مليون هكتار. ووفقاً لما تفيد به هيئة تنمية الحراثة، فإن هذا يمثل حوالي ٤٢ في المائة من مجموع الغابات المنتجة في ليبيريا.

٣٣٤- وترتبط الشركة بشركة Global Star Holdings التي يوجد مقرها في هونغ كونغ، والتي تشكل جزءاً من مجموعة Djan Djajanti الإندونيسية، التي توجد لها مكاتب في سنغافورة وهونغ كونغ ولديها استثمارات كبيرة في إندونيسيا والصين. وتتولى هذه المجموعة المسؤولية عن ٧٠ في المائة من الاستثمار الرأسمالي في هذا الامتياز. ولا يزال غوس كوينهوفن

رئيسا للشركة على الرغم من أنه لا يملك، وفقا للمستندات التي أطلع عليها الفريق، سوى ٣٠ في المائة من رأس المال، كما عُيِّن جوزيف وونغ كيا تاي، نجل رئيس مجموعة Djajanti، مديرا للشركة. وتستثمر مجموعة Djajanti حوالي ١١٠ ملايين دولار في هذا المشروع. ويجاهر الرئيس تيلور بالدفاع عن الشركة مسميا إياها "شجيرة الفلفل"، وهو تعبير ليبري يطلق على الشيء المهم والشخصي.

شركة الأخشاب الملكية:

٣٣٥ - شركة الأخشاب الملكية هي ثانية كبرى عمليات الخشب في ليبريا، ولديها ثلاثة امتيازات منفصلة في الجزء الغربي من البلد على مساحات مجموعها ٣٧٠.٠٠٠ هكتار. ويقوم على إدارتها أيضا غوس كوينهوفن، وبلغت صادراتها ١٢٢,٦٥٤,٨ مترا مكعبا (قيمتها على أساس تسليم ظهر السفينة ٧٨٥,٠٨,٩٩٠ دولارا من دولارات الولايات المتحدة) في الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠٠٠.

شركات مجموعة محمد:

٣٣٦ - صدرت هذه الشركات ٤٨٢ ٢٦ مترا مكعبا في عام ٢٠٠٠ ولديها امتيازان في نيمبا وغراند جيديه (السلامي مولوي انكوربوريتد ومكاتب إيفوريان نغوريان). ويمتلك هذه الشركة محمد سلامي، وهو "سفير ليبري فوق العادة"، مقره كوت ديفوار وشارك في مساعدة عدة عمليات لنقل الأسلحة إلى ليبريا انتهاكا للجزاءات. ويصدر قدر كبير من إنتاج مكاتب إيفوريان نغوريان عن طريق ميناء سان بدر في كوت ديفوار.

مجموعة إنلاند:

٣٣٧ - شركة إنلاند لقطع الأخشاب شركة يديرها موريس وأوسكار كوبر، وكلاهما رقيق قديم للرئيس تيلور. وكما في حالة كوينهوفن، ترجع جذور الشركة إلى فترة التسعينات حين كان هذان الشخصان يستخرجان الأخشاب ويصدرانها لحساب متمردي الجبهة الوطنية القومية الليبرية خلال الحرب. وللشركة امتياز على مساحة قدرها ٣٠٠.٠٠٠ فدان في جنوب شرقي البلد. وتباع جذوع الأشجار حصرا عن طريق شركة سويسرية إلى فرنسا وتركيا. وتفيد الشركة أنها صدرت ١٩ ٨١٥ مترا مكعبا في عام ٢٠٠٠، ولكن هناك مؤشرات ترجح أن الرقم أعلى من هذا بكثير، إذ يقارب ٥٠.٠٠٠ متر مكعب. وتحتفظ الشركة أيضا بميليشيا خاصة وتدير ميناء غرينفيل.

شركة فورست هيل:

٣٣٨ - يوجد لدى هذه الشركة امتياز على مساحة قدرها ٣٠٠ ٠٠٠ فدان في مقاطعة لوف، ولا تقطع إلا أشجار النيانغون وتبيعهها حصرا لفرنسا عن طريق شركة انترود. ورئيس الشركة هو فيكتور هيكل، الذي أثرت الحرب في مقاطعة لوف تأثيرا سيئا على عملياته التجارية.

شركات VH للأخشاب:

٣٣٩ - هذه المجموعة يمتلكها فيكتور هانغ ولديها امتياز على مساحة قدرها ٢٠٠ ١٦٣ هكتار في مقاطعتي لوف وكيب ماونت. وقد استثمر هذا الشخص أيضا ٨٠٠ ٠٠٠ دولار في منشأة لنشر الأخشاب في منروفيا، يستمر العمل فيها حاليا لمدة نوبتين يوميا وتنتج حوالي ٧٠ مترا مكعبا في اليوم من أخشاب النيانغون. وقد صدر ١٠ ٠٠٠ متر مكعب من الجذوع المستديرة في عام ٢٠٠٠.

شركة ليبريا لإدارة الأخشاب:

٣٤٠ - تدير هذه الشركة امتيازها في موقع يبعد حوالي ١٠٠ كيلو متر إلى الشمال من منروفيا. وتزاول هذه الشركة أعمال قطع الأشجار ونشر الأخشاب ويملكها رودلف ج. ميراب وفيكتور هانغ. وصدرت الشركة حوالي ١٣ ٠٠٠ متر مكعب في عام ٢٠٠٠. وتبين أحجام الصادرات المسجلة في وثائق الشحن لعام ٢٠٠١ حجما مماثلا لهذا العام. وفي أواخر آب/أغسطس، هاجم المتمردون قاعدة عمل الامتياز، ودمروا بعض الممتلكات والأصول تدميرا شديدا، وشمل ذلك بعض المنازل ومدرسة للعمال. وأعلن متمردو حركة الليبريين المناصرين للمصالحة والديمقراطية مسؤوليتهم عن هذا الهجوم، وقال متحدث باسم الحركة إنهم استهدفوا هذه الشركة لثنيها عن التعامل مع الرئيس تيلور.

صناعات ميريلاند لتجهيز الأخشاب والشركة المتحدة لقطع الأشجار

٣٤١ - كانت هذه الشركة هي ثاني أكبر مصدري الأخشاب في عام ٢٠٠٠. ويملك الشركة السيد فواز، الذي يمتلك أيضا الشركة المتحدة لقطع الأشجار. وللشركة امتيازان في شمال شرق البلد في غراند غيديه وريفير غي. وفي عام ٢٠٠٠، صدرت هاتان الشركتان ٨٣ ٧٨١ مترا مكعبا، أي ١٣,٤ في المائة من الحجم الكلي الذي صدرته ليبريا.

٣٤٢ - وقد شككا عدد من شركات الأخشاب إلى الفريق من صعوبة تحقيق ربح في ليبريا حاليا، إلا في حالة الامتيازات الضخمة التي تزاول القطع غير الانتقائي للأشجار وتجهيز كميات هائلة من الجذوع المستديرة. وعُزيت هذه الصعوبات كلها إلى محدودية القدرة على تجهيز الأخشاب واكتظاظ منشآت نشر الخشب في فرنسا بجذوع الأشجار بسبب ضخامة

كميات الجذوع المستديرة وصعوبة اجتذاب مستثمرين جدد إلى ليبريا. وتشكو تلك الشركات من غلو الضرائب وصعوبة ظروف التشغيل مما يجعل من المحال عليهم أن يملغوا حتى الحصة المحددة لهم من هيئة تنمية الحراجة لقطع الأشجار وبيع الأخشاب، وهي ٤ في المائة. وتعتبر المحاباة التي يمارسها رئيس الجمهورية عنصرا مهما من عناصر تخفيض تكاليف التشغيل. ومن المعروف أن شركة الأخشاب الشرقية وشركة الأخشاب الملكية حصلتا على إعفاءات ضريبية على مشترياتها من الوقود نتيجة لصلاتهما الوثيقة برئيس الجمهورية.

تجهيز الأخشاب

٣٤٣ - تقضي القواعد التي وضعتها هيئة تنمية الحراجة بأن يتم في البلد نشر ٢٥ في المائة من كمية الجذوع المقطوعة. ولا يتم التقيد بهذه القاعدة بسبب كمية الجذوع المستديرة التي تصدرها شركة الأخشاب الشرقية إلى الصين وبسبب قلة عدد منشآت نشر الأخشاب في ليبريا.

٣٤٤ - وفيما قبل الحرب التي شهدتها الفترة ١٩٨٩-١٩٩٦، كان هناك ١٨ منشآت نشر الأخشاب، وثلاثة من مصانع القشرة الخشبية والخشب الرقائقي، وستة من أفران التجفيف، وثلاثة من مصانع تجهيز الأخشاب، وكان الإنتاج المحلي من الأخشاب يفوق الصادرات من جذوع الأشجار المقطوعة من حيث الكمية الخشبية. أما الآن، فلا يتجاوز عدد منشآت نشر الأخشاب العاملة ١٢ منشأة، ولا تتوافر لدى هذه المنشآت القدرة على تجهيز كمية الجذوع المقطوعة. ومن المقرر أن يبدأ مصنع الأخشاب الرقائقي التابع لشركة الأخشاب الشرقية الإنتاج في أواخر عام ٢٠٠١ أو أوائل عام ٢٠٠٢. أما إنتاج الأخشاب المنشورة فهو آخذ في التزايد. فقد ازداد في عام ١٩٩٩ إلى ٢٢ ٧٤٦ مترا مكعبا، وهو ما يمثل ارتفاعا بنسبة ١ ٨٠٢,٤ في المائة عن مقدار الناتج في عام ١٩٩٨. وفي عام ٢٠٠٠، ارتفع مرة أخرى إلى ٨٢٤ ٢٢٤ مترا مكعبا. بيد أن الربع الأول من عام ٢٠٠١ شهد انخفاضا بنسبة ٢٥,٨ في المائة بالمقارنة بالربع السابق نتيجة لتشديد ملاحقة أنشطة النشر اليدوي من جانب هيئة تنمية الحراجة وتأثير ذلك على منشآت قطع جذوع الأشجار في مقاطعة لوبا.

٣٤٥ - وتنصح منظمة التجارة العالمية جميع البلدان حاليا بأن تحظر فيما بعد نهاية عام ٢٠٠٠ تصدير جذوع الأشجار المقطوعة غير المجهزة، ويلزم لليبريا أن تنهي هذه الأنشطة على وجه الاستعجال وأن تستثمر في مرافق تجهيز الأخشاب. وسيؤدي هذا إلى زيادة قيمة الأخشاب المصدرة من ليبريا وإبطاء معدل قطع الأشجار وتوفير المزيد من فرص العمالة. وسييسر هذا أيضا مراقبة عمليتي الإنتاج والتصدير. وقد أعلنت حكومة تيلور حظرا متدرجا

منذ عام ١٩٩٨ على تصدير الجذوع المستديرة كمبدأ توجيهي للسياسة العامة، ولكن لم يُسن تشريع بهذا الشأن حتى الآن.

صناعة الأخشاب وانتهاك الجزاءات

٣٤٦ - وقد انتهكت بعض شركات الأخشاب الجزاءات المفروضة ضد ليبيريا. ومن أبرز الأمثلة في هذا الصدد شركة Exotic Tropical and Timber Enterprises التي أنشأها ليونيد مينين وشريكاه فاديم سيموف وفرناندو روبليدا. وتصف الوثيقة S/2000/1195 كيف استخدمت الطائرة النفاثة الخاصة التي يملكها مينين في شحن الأسلحة من النيجر ومن بوركينافاسو إلى ليبيريا في آذار/مارس ١٩٩٩. وقبيل اعتقال مينين، كان متورطا في تدبير صفقات أسلحة أخرى لليبيريا. وقد اعتقل مينين في إيطاليا في ٥ آب/أغسطس ٢٠٠٠. وكان بحوزته عدد ضخم من المستندات التي تظهر نشاطه في مجال الأخشاب وأيضا في إرسال شحنات الأسلحة إلى ليبيريا.

٣٤٧ - وقد اطلع الفريق على هذه المستندات. وشملت المستندات التي صادرت من مينين والتي يتجاوز عددها ١٥٠٠ مستند عددا من الخرائط يبين أنه كان يتفاوض عندئذ على الحصول على امتياز عملاق في شمال غرب ليبيريا، يشمل منطقة الحرب في مقاطعة لوسا. ولم يكن الفريق معنيا بتفاصيل فشل مينين في مجال أنشطة الأخشاب التجارية في ليبيريا، حيث اضطر في نهاية المطاف إلى بيع ما لديه من معدات وأصول إلى أحد شريكه، أي شركة Forum Liberia ذات الملكية الأسبانية. ولم يهتم الفريق بهذه القضية إلا بسبب صلتها بانتهاكات حظر توريد الأسلحة.

٣٤٨ - وكان مينين يخطط في الأسابيع التي سبقت اعتقاله لتوصيل كميات ضخمة من الأسلحة الصغيرة والذخائر إلى ليبيريا عن طريق كوت ديفوار. ونقلت الشحنة الأولى إلى كوت ديفوار في تموز/يوليه ٢٠٠٠ ثم حولت إلى ليبيريا بواسطة طائرة من طراز إليوشن - ١٨ استأجرها مسؤولون من الحكومة الليبيرية في صفقة مع شركة مولدوفية وتاجر السلاح سانجيفان روبراه. وادعى مينين في مقابلة أجراها معه الفريق أن السفير الليبيري فوق العادة محمد سلامي وشقيقه يوسف قاما بدور رئيسي في الجزء الخاص بكوت ديفوار من هذه العملية. وبذل الفريق عدة محاولات لمواجهة السفير سلامي بهذه الادعاءات في أيدجان. وأمكن في نهاية المطاف الاتصال به عبر الهاتف بعد أن كان الفريق قد غادر كوت ديفوار وأنكر تورطه في ذلك. وقال إن نشاطه الوحيد هو في مجال الأخشاب. بيد أن الجنرال غوي الذي وقع على شهادة المستعمل النهائي للأسلحة، ومينين الذي نظم العملية ومولها، وسانجيفان روبراه، أكدوا كلهم أن محمد سلامي أدى دورا رئيسيا في تحويل الأسلحة

إلى ليبريا. ويرد وصف تفصيلي لهذه الحالة في الفرع المتعلق بانتهاكات حظر توريد الأسلحة.

٣٤٩ - وتسلم الفريق وثيقة مصرفية تبين أنه تم بصورة مباشرة دفع مبلغ مقابل تسليم أسلحة من حسابات سنغافورة لشركة Borneo Jaya Pte Ltd، وهي إحدى الشركات الأم لشركة الأخشاب الشرقية. وتبين الوثيقة تحويل مبلغ قدره ٥٠٠.٠٠٠ دولار إلى شركة San Air للتجارة بالأسلحة (إحدى شركات فيكتور باوت) عن طريق سانجيفان روبراه، تم دفعه بأمر داتو سيري بونغ أوراى في ٢٦ آب/أغسطس ١٩٩٩ باستعمال مصرف تشيز ماهاتن في نيويورك.

توصيات بشأن أنشطة قطع الأشجار وتجهيز الأخشاب

٣٥٠ - • ينبغي أن تتوصل الحكومة إلى اتفاق مع صندوق النقد الدولي لكي يتم التكليف بإعداد تقرير تفصيلي مستقل عن الإيرادات الآتية من امتيازات أنشطة الأخشاب للفترة كانون الثاني/يناير ٢٠٠١ - تموز/يوليه ٢٠٠٢، بما في ذلك الإعفاءات والمعاوضات الضريبية المتعلقة بالنفقات المتصلة بالحكومة خلال هذه الفترة؛

• ينبغي أن تفرض الأمم المتحدة حظرا على جميع صادرات جذوع الأشجار من ليبريا بدءا من تموز/يوليه ٢٠٠٢ وأن تشجع بقوة جهات العمل المحلية على تنويع أنشطتها ببدء مزاولة تجهيز الأخشاب قبل ذلك التاريخ.

الماس

٣٥١ - تناول الفريق بالبحث صناعة الماس في ليبريا لكونها تشكل مصدرا آخر بالغ الأهمية لإيرادات الحكومة المستمدة من الموارد الطبيعية. وذكر أن صادرات ليبريا الرسمية من الماس لم تتجاوز ٨٥٠٠ قيراط في عام ١٩٩٩، تقدر قيمتها بمبلغ ٩٠٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة. ويقدر وزير الأراضي والمناجم والطاقة أن هذا لا يمثل سوى نسبة تتراوح من ١٠ إلى ١٥ في المائة مما يخرج من البلد بالفعل. وهذا الوضع أبعد ما يكون عما كان عليه الحال في أواخر السبعينات حين كان متوسط إنتاج ليبريا وصادراتها من الماس يبلغ نصف مليون قيراط، ٧٠ في المائة منها من النوع الثمين. وكل إنتاج ليبريا حاليا هو من النوع الغريني الذي يستعمله الحرفيون، وإن كانت هناك شركة كندية، هي شركة River Resources Inc، تقوم حاليا باستكشاف الماس من نوع الكمبرلايت في غربي ليبريا.

٣٥٢ - وفي عام ٢٠٠٠، زاد إنتاج الماس إلى ١١٢ ٢٢ قيراطا، وهو ما يمثل زيادة نسبتها ١٦٢،١ في المائة عن عام ١٩٩٩. وفي الربع الأول من عام ٢٠٠١، زاد الناتج من الماس بنسبة ٧٨،٥ في المائة إلى ٣ ٨٨٥ قيراطا مقابل ناتج قدره ١٧٧ ٢ قيراطا في الربع المناظر من عام ٢٠٠٠. بيد أنه حدث هبوط بنسبة ٢٧،٥ في المائة في الناتج بالمقارنة بالربع الأخير من عام ٢٠٠٠، ويرتبط هذا الهبوط مباشرة ببدء تطبيق الجزاءات على تجارة الماس. ومنذ أيار/مايو ٢٠٠١، أي بعد فرض الجزاءات على الماس الليبري، لم يحدث تصدير رسمي للماس من ليبيريا، ولا تبين إحصاءات المصرف المركزي حدوث أي معاملات من هذا القبيل على الإطلاق.

٣٥٣ - وقد فرضت الجزاءات على تصدير الماس الخام الليبري وفقا للتوصيات الواردة في التقرير S/2000/1195 وقد بين ذلك التقرير كيف أن كميات كبيرة من الماس تفوق كثيرا في حجمها ونوعيتها الماس المتوافر في ليبيريا قد تم استيرادها إلى بلجيكا. وأرقت بتراخيص استيراد بلجيكية فواتير من شركات "ليبرية"، لا يرد أي منها في قائمة التراخيص المقدمة من الحكومة الليبرية. وفي عام ١٩٩٩، زادت الصادرات الليبرية الرسمية زيادة طفيفة إلى ٨ ٥٠٠ قيراطا، بقيمة متوسطها ١٠٥ دولارات من دولارات الولايات المتحدة للقيراط الواحد. وانخفضت الواردات "الليبرية" إلى بلجيكا إلى ١,٧٥ مليون قيراط، ولكن زادت القيمة المعلنة إلى ٢٤٧ مليون دولار، أي بواقع ١٤٠ دولارا للقيراط الواحد.

٣٥٤ - ومعظم هذه الماسات هي ماسات غير مشروعة من بلدان أخرى، استغل فيها تورط ليبيريا في تجارة الماس غير المشروعة، وعدم قدرتها أو عدم استعدادها لمراقبة استعمال اسمها دوليا، والقدرة على استعمال سجل الشركات لغرض التمويه. وقد وفرت تجارة الماس غير المشروعة بنطاقها الأكبر غطاء مناسباً تستر به ليبيريا لتصدير الماس الممول للصراع من سيراليون على الرغم من أن كثيرا مما يسمى إنتاجا "ليبريا" ناشئ من مصادر أخرى (أبرزها روسيا)، ويُعلن زورا أنه "ليبري" لأغراض تتعلق بالضرائب.

٣٥٥ - ومع بدء نفاذ قرار مجلس الأمن ١٣٤٣ أفادت حكومة ليبيريا أنها ستتمثل للحظر، وبعث الرئيس تيلور إلى الأمين العام برسالة مؤرخة ٢٢ آذار/مارس ٢٠٠١ يقول فيها "فرض حظر على دخول أي ماس خام غير مصحوب بشهادة منشأ إلى ليبيريا من البلدان التي بها نظم لإصدار شهادات المنشأ؛ كما فرض حظر على تصدير أي ماس خام من ليبيريا لمدة ١٢٠ يوما، وذلك انتظارا لإنشاء نظام لإصدار شهادات المنشأ في ليبيريا يكون مقبولا دوليا ومتسما بالشفافية". وبعث وزير المناجم بالنيابة إلى مصدر الماس الرسميين الثلاثة في منروفيا في ١٠ أيار/مايو يقول مؤكدا "إننا نود أيضا أن نبلغكم أنه خلال فترة هذا الحظر

لن يكون هناك على الإطلاق أي تصدير للماس من ليبيريا إلى أن تقرر الأمم المتحدة غير ذلك". كما ألحقت الحكومة مفتشي معادن بمكاتب الشراء في منروفيا لرصد مشتريات الماس اليومية من السوق الداخلية والاحتفاظ بسجل لها. وكفل هؤلاء المفتشون أيضا عدم شراء الماس إلا من المشتغلين باستخراج الماس أو سمسارة الماس الشرعيين، كما كانوا مكلفين بمهمة التصديق على أن نماذج الإبلاغ الموفرة من الوزارة للتجار يتم ملؤها يوميا وبصورة صحيحة.

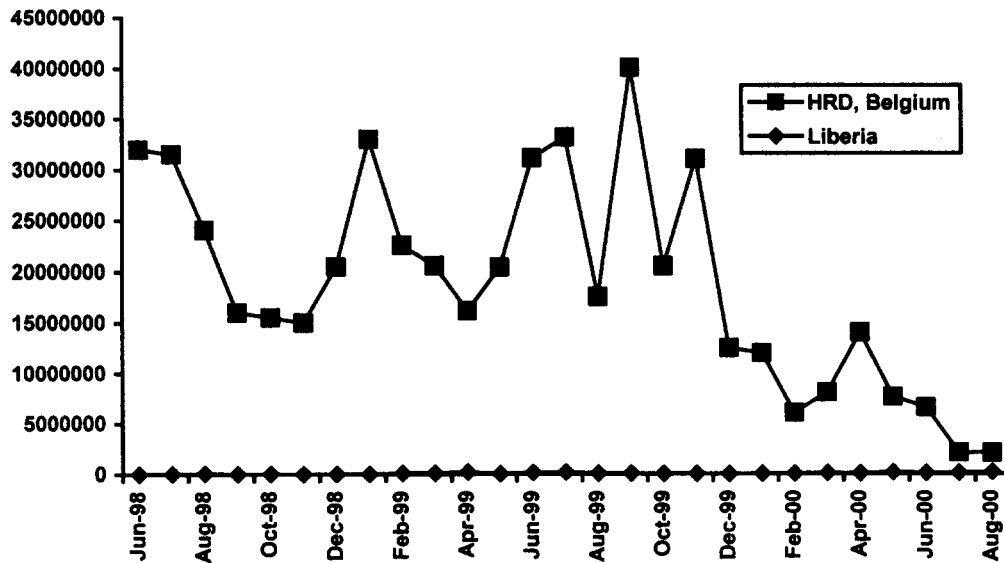


Chart 2: Diamond Export Statistics (June 1998-August 2000) showing actual Liberian diamond export versus diamond export reported by the Diamond High Council (HRD), Belgium.

٣٥٦- وهناك في الوقت الحاضر ثلاث شركات لتجارة/تصدير الماس في ليبيريا هي كما يلي:

- MARS Diamonds
- The Empire Diamond Company
- Diandorra Minerals

وبالإضافة إلى هذه الشركات المصدرة هناك اثنتا عشرة شركة سمسرة للماس معترف بها وعشرة وكلاء لشركات سمسرة للماس معترف بهم. وفي ليبيريا عشرون منطقة تعدين للماس، اثنتا عشرة منطقة منها تقع جميعها في أنحاء غرب ليبيريا المجاورة لسيراليون^(٤).

٣٥٧ - وأبلغ المصدرون الفريق أن هؤلاء المفتشين أخافوا العملاء فانصرفوا عن التجارة معهم إذ تعتمد هذه التجارة على الحيلة. وكان كثير من عملائهم يخافون أن يدخلوا مكاتبهم عند احتمال وجود مفتشين في المنطقة. ونجم عن الجزاءات أيضا أزمة في تدفق النقد وذلك لعدم تمكنهم من تصدير الماس أو الحصول على حقنات نقدية جديدة لإعادة الاستثمار في عمليات التعدين الجارية. كما اشتكى المشتغلون بتعدين الماس وسماسته للفريق من توقف حصولهم على الدعم بالأرز والمعدات الذي كان يقدمه كفلاؤهم والمصدرون. وليس هناك شك في أن الصناعة الحرفية القائمة على الماس الخام قد تأثرت بالحظر مما سبب مشقة إضافية لمن يسعون إلى كسب العيش من هذا القطاع. وقد حاول بعض المشتغلين بالتعدين والسماسة تنويع مجال عملهم بالاشتغال بالذهب الغريني، غير أن انخفاض الأسعار العالمية للذهب الذي ساد حتى بعد أحداث ١١ أيلول/سبتمبر في الولايات المتحدة لم يجعل ذلك أمرا مغريا. والصناعة الحرفية أحد المجالات الهامة للعمالة في ليبيريا، إذ يعتمد عليها عدد يتراوح تقديره بين ٢٠.٠٠٠ و ٣٠.٠٠٠ شخص في المناطق الريفية.

٣٥٨ - وقد أفضى فرض حظر على تصدير الماس الخام الليبري، اقترن بإحراز تقدم في عملية السلام في سيراليون، إلى هبوط ملحوظ في كميات الماس الذي يحمل علامة "ليبري" التي تصل إلى الأسواق الدولية. ولم يُسجل وصول أي واردات من ليبيريا إلى أنتويرب منذ فرض تلك الجزاءات.

(٤) 1- Gondorjah Mining District; 2- Kumgbor Mining District; 3- Gbarma Mining District; 4- Weasua Mining District; 5- Camp Freeman District; 6- Bongoma Mining District; 7- Mecca Mining District; 8- Camp Alpha Mining District; 9- Boakai Camp Mining; 10- Camp Freeman Mining Agency; 11- Lower Cape Mount Mining Agency; 12- Smith Camp Mining Agency; 13- Tiapa Mining Agency; 14- Monsterrado Mining Agency; 15- Kolahun Mining Agency; 16- Monsterrado County; 17- Gibi/Kakata Mining District; 18- Sanniquellie Mining District; 19- Bahn Mining District; 20- Butuo Mining District. Districts

الجدول ٥: واردات الماس الخام الآتية من بلدان غرب أفريقيا كما سجلها المجلس البلجيكي الأعلى للماس

٢٠٠١ (حتى آب/أغسطس)		٢٠٠٠		
بملايين الفرنكات البلجيكية	بآلاف القيراطات	بملايين الفرنكات البلجيكية	بآلاف القيراطات	
٦٦٥	١٢١	٥٦٠	٨٢	سيراليون
١ ٣٥٩	٣٤٩	٢ ٥١٤	٣٩٨	كوت ديفوار
٤ ٣٤٤	٥٦٧	٦ ٥١٤	٧٩٦	غينيا
٢٨٠	٣٤	٨٦٣	١٤٠	غامبيا
٦١	٨,٧	٢ ٩٠٤	٤١٣	ليبيريا

المصدر: وزارة الشؤون الاقتصادية، بلجيكا.

٣٥٩- وقد خلق الحظر المفروض مشكلة من نوع آخر، إذ أنه لما كان بيع الماس الخام الليبري مستحيلا رسميا فإن التجار والسماسرة يسعون إلى بيع ما لديهم من الماس الليبري على أنه من ماس أسواق البلدان المجاورة. وقد اعترف رئيس رابطة تجار الماس الليبريين بأنه حاول بيع ماس ليبري في فريتاون لكنه فشل نتيجة لرفضه من جانب أحد المقيمين. ومع ذلك، فقد أقر بأنه عادة ما يتم تهريب الماس الخام الليبري ضمن الأحجار التي يمكن إمرارها بوصفها أحجارا سيراليونية أو من ساحل العاج معبأة في طرود مخلوطة تفاديا لاكتشافها، أما الأحجار التي تكون من الوضوح بحيث لا توجد أي صعوبة في تمييزها فتهرب إلى بلدان أخرى في غرب أفريقيا قبل أن يتم تصديرها إلى أوروبا.

٣٦٠- وما من شك في أنه بالرغم من الجهود الرسمية العامة التي تبذلها الحكومة الليبرية، ما زال التهريب مستمرا سواء بعلم رسمي أو بدونه. والتهريب أكثر إغراء أيضا إلى البلدان المجاورة حيث تتوافر بها أسعار أفضل للقيراط ولا يتعرض للمضايقات أو تحويل الأرباح من جانب المسؤولين.

٣٦١- وقد تحقق الفريق بنفسه من استمرار تهريب الماس الخام الليبري إلى سيراليون وكوت ديفوار، فقد أجرى مقابلة في بُو بسيراليون مع تاجر متخصص في شراء الماس الخام الليبري. وهذا التاجر السيراليوني الجنسية، عاش سنوات طويلة في ليبريا، وكان سماسرته الليبريون يسافرون من ليبريا إلى بُو عن طريق زيمي للاتجار معه. وقد زعم أن نظام شهادات المنشأ السيراليوني، يسهل له غسل أموال الماس الليبري، بدلا من أن يضطر إلى بذل جهود معقدة للتهريب عبر بلدان أخرى في غرب أفريقيا. وقد ذكر هذا التاجر أنه حدث هبوط كبير في

كميات الماس الخام التي تصله من ليريا منذ انتشر جيش سيراليون في زيمي في أوائل أيلول/سبتمبر ٢٠٠١.

٣٦٢ - ويتم تهريب الماس من مقاطعة نيمبا في ليريا عن طريق دناني إلى أيدجان في ساحل العاجل. وأبلغ الفريق عن ثلاثة تجار في أيدجان أصبحوا متخصصين في غسل أموال الماس الخام الليبري منذ بدء نفاذ الحظر المفروض على الماس في أيار/مايو. وأكدت التحقيقات التي أجراها الفريق أن هناك تاجرين يعملان عن طريق فندق إيفوار في أيدجان بالاستعانة بوسيط لبناني يقوم بنقل الطرود من منروفيا.

٣٦٣ - ويبدو أيضا أن الماس الخام الليبري كان يتم تهريبه من مقاطعة لوبا إلى غينيا. وقد اعترف مناصرو الليبريين المتحددين من أجل المصالحة والديمقراطية، وهي جبهة متمردين، للفريق بأنهم استولوا على كميات من الماس خلال عملياتهم في مقاطعة لوبا وبيعوها لسماسرة غينيين في كوناكري.

٣٦٤ - ولا تزال مسألة ما يسمى الماس "الغامبي" مبعث قلق. فما زالت غامبيا، وهي بلد غير منتج للماس، تشكل مصدرا للماس في أسواق مثل أنتويرب. وقد أثبتت التحقيقات التي أجراها هذا الفريق أن هناك تجارا في ليريا وسيراليون يترددون بانتظام على بانغول. وعلى الرغم من وجود هذه التجارة، تصرّ السلطات الغامبية على أنها لم تسجل قط إجراء أي صفقات رسمية للماس عن طريق غامبيا أو وقوع أي حادثة تهريب في أراضيها.

٣٦٥ - وفي ليريا، تتردد روايات غير مدعومة بأدلة تشير إلى وجود وسطاء رفيعي المستوى وكبار مسؤولين حكوميين وصفقات مالية تتم بالنيابة عن الرئيس تيلور. وقد شكوا عدة أفراد لهم صلة بتجارة الماس من أنه على الرغم من أن الصناعة الحرفية تعاني من الحظر المفروض، يقوم الرئيس تيلور وكبار مسؤوليه برعاية الإنتاج المستمر للماس وأن لهم ترتيبات خاصة لتصدير الأحجار ذات القيمة العالية. وزعم أحد رجال الأعمال اللبنانيين الذي عمل لسنوات طويلة في تجارة الماس في أفريقيا الوسطى، أنه لم يتمكن من دخول مجال تجارة الماس في ليريا لأن أي عملية رفيعة النوعية تخضع لسيطرة الرئيس تيلور. وبالتالي، فقد دخل مجال تجارة الأخشاب التي لا تخضع بدرجة كبيرة، حسب زعمه، لسيطرة القصر الرئاسي.

٣٦٦ - ويحتل الماس مكانة بارزة بوصفه محالا لاهتمام المرتبطين بمكتب الشؤون البحرية. وقد تم تناول ذلك بالتفصيل تحت عنوان "السفن والشركات".

٣٦٧ - سبق سرد دور سانجيفان روبراه في خرق الجزاءات من خلال الرحلات الجوية إلى ليريا عن طريق مكتب الشؤون البحرية في التقرير S/2000/1195. وروبراه ضالع أيضا في تجارة الماس وقد أبلغ الفريق أن له حصصا في منجم للماس في ليريا، اسمه المؤسسة الليبرية

لتعدين الماس. وقد ساعد في عدة رحلات جوية إلى منروفيا خرقاً للجزاءات كارلوس ألبرتو لابلين، وهو شريك برتغالي لسانجيفان روبراه: فقد سجل في بطاقة المحجرة الخاصة به في أوغندا، حيث أوقفت إحدى طائرات تهريب الأسلحة، أن مهنته هي "تاجر للماس".

٣٦٨ - وعندما أُلقي القبض على ليونيد نونين في إيطاليا، كان بحوزته كمية كبيرة من الماس المصقول والماس الخام تقدر قيمتها بحوالي ٥٠٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة. وفي الوثائق التي استولت عليها الشرطة من نونين عند القبض عليه، عُثر أيضاً على وثائق لشركة موريتانية للماس تدعى Black Stella Diamonds ورسائل تشير إلى محاولات نونين لإنشاء سلسلة تصدير للماس من غرب أفريقيا إلى روسيا والصين عن طريق مصنع لصقل الماس في موريشوس. كما وجد في مكتب نونين في ليبريا معدات لوزن الماس.

٣٦٩ - ويقول المحاربون السابقون في الجبهة المتحدة الثورية بأنهم كانوا يجلبون الماس إلى ليبريا من أجل الرئيس تيلور ولكنهم يقرّون بأن هذه الممارسة قد انتهت. وقال عدة مسؤولين من الجبهة أن ابراهيم باه، الذي يمارس نشاطه من بوركينافاسو، ظل يحصل على الماس من كبار الشخصيات في الجبهة بمن فيهم الجنرال سيسى ثم كان الماس يهرب عن طريق ليبريا أو كوت ديفوار إلى أوروبا.

الماس والجبهة المتحدة الثورية

٣٧٠ - ولاحظ الفريق أيضاً زيادة حادة في تجارة الماس الذي تستخرجه الجبهة المتحدة الثورية عن طريق فريتاون. وكان كثير من هذه الأحجار يمر عن طريق ماكينى من حقول كونو ولكنه لم يكن يصل إلى التجار في كيناما وُبو قبل الدخول إلى النظام الرسمي إلا كميات قليلة. ويأتي نصف الإنتاج الكلي لسيراليون تقريباً من مقاطعة كونو/كويديو. وكويديو التي هي العاصمة لحقول الماس في كونو هي محل الاهتمام الرئيسي لتجار فريتاون. والمدينة مدمرة، ولكن الحفر لاستخراج الماس مستمر على قدم وساق حتى وإن أدى ذلك إلى تقويض أسس المباني المهتمة في المدينة. ويجلب التجار الديزل والبترين والصابون والأرز والملابس المستعملة وغير ذلك من السلع الاستهلاكية مقابل الماس والمينيهورت والمانجو. وتحكم الجبهة المتحدة الثورية سيطرتها على جميع الأحجار العالية القيمة ويفرض المتمردون السابقون الضرائب على جميع القائمين بالحفر. ثم يقوم التجار ببيع الأحجار التي يشترونها إلى تجار مرخصين في سيراليون أو يهربون الأحجار إلى أماكن أخرى في غرب أفريقيا. وهناك عدد كبير من هؤلاء التجار من مالي أو غامبيا. وثمة دلائل على أن الجبهة المتحدة الثورية تجمع ملايين الدولارات سنوياً، عن طريق فرض الضرائب على تجارة الماس والبيع المباشر لهذا الماس إلى المهربين حتى أنها كثيراً ما تبيع الأحجار للمهربين بسعر مخفض.

٣٧١ - وفي الاجتماع الثلاثي الثالث الذي عُقد في أوائل تموز/يوليه ٢٠٠١ بين الحكومة والجبهة المتحدة الثورية وبعثة الأمم المتحدة في سيراليون، اتفقت الجبهة وقوة الدفاع المعني الميليشيا المدنية التي تساندها الحكومة، على تنفيذ وقف اختياري لاستخراج الماس في كونو تحت إشراف البعثة. ولكن سرعان ما فشل هذا الحظر بسبب تجاهل الجميع له. وعندما حاولت البعثة تنفيذ الحظر في كويدو احتج السكان المحليون مطالبين بمعرفة كيف ينبغي لهم كسب رزقهم بدون الدخل الذي يدره عليهم الماس، وبالتالي لم تبذل أي محاولة أخرى في كويدو لتنفيذ ذلك الاتفاق.

٣٧٢ - وعندما أغارت الشرطة على مقر لرجل أعمال لبناني اشتبه في اتجاره بالماس غير المشروع في آب/أغسطس ٢٠٠٠، أدهشها أن وجدت غبريل ماساكوي المتحدث باسم الجبهة المتحدة الثورية حاضراً هناك معه كيس به ما لا يقل عن ١٥ ٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة. وقد تبين من الأوراق التي صودرت من المنزل أن باسم محمد الذي تطلق عليه الجبهة اسماً حركياً هو "القرش" كان يقوم بتنظيم صفقات الماس. وتبين من إحدى الأوراق أنه كان ينظم عمليات الدفع إلى شركة Emmanuel Shallop/Mirib Shallop البلجيكية نظير غسل المعدات والبطاريات. ووفقاً لما تبين من الوثائق كان من المقرر ان تسدد المبالغ لشركة Shallop عن طريق مصرف في جنيف بسويسرا. وفي حادثة أخرى وقعت في تموز/يوليه ٢٠٠١ شهد ماساكوي لدى الشرطة في شكوى بشأن الاحتيال مفادها أنه خلال صفقة لجلب تسع وستين مركبة للجبهة المتحدة الثورية دفع مبلغاً قدره ١١٠ ٠٠٠ دولار نقداً و ٢ ٦٠٠ قيراط من الذهب. وكلتا الواقعتين تدل على أن الجبهة لا يعوزها النقد الحاضر وأن مصدره في الغالب تجارة الماس.

٣٧٣ - وعقب فرض حظر تجارة الماس على ليبيريا وإغلاق الحدود حتى أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ والحرب في مقاطعة لوفافا، أصبح لا يمر حالياً إلا جزء صغير من تجارة الماس من سيراليون إلى ليبيريا. وهذا التحول في نمط التجارة ينعكس أيضاً في الهبوط الهائل فيما يسمى الماس الخام "الليبري" الذي يجد سبيله إلى أسواق مثل أنتويرب، كما ينعكس في الهبوط الحاد في كميات الماس التي تمر عن طريق منروفيا. وتدل الضغوط التي تُمارس على مصادر الدخل الأخرى في ليبيريا من أجل تغطية نفقات قصر الرئاسة الخارجة عن الميزانية، مرة أخرى، على أهمية الدور الذي قام به الماس خلال السنوات القليلة الماضية لصالح الرئيس تيلور. وبسبب تخفيف قبضة الرئيس تيلور على تجارة الماس من مقاطعة كونو/كويدو تحول محور تركيز الجبهة إلى زيادة التجارة عن طريق سيراليون.

نظم شهادات المنشأ

سيراليون

٣٧٤- نجم عن اتخاذ مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة للقرار ١٣٠٦ (٢٠٠٠) في ٥ تموز/يوليه ٢٠٠٠، فرض حظر على استيراد الماس الخام من سيراليون باستثناء الماس المأذون به بشهادة منشأ صادرة عن حكومة سيراليون.

٣٧٥- وعقب إيفاد بعثة ثلاثية تتألف من المملكة المتحدة والولايات المتحدة وبلجيكا في تموز/يوليه ٢٠٠٠، أنشئ نظام لرصد شهادات المنشأ فيما يتعلق بصادرات الماس الخام من سيراليون بموجب قرار مجلس الأمن ١٣٠٦ (٢٠٠٠). ووافق مجلس الأمن على نظام إصدار الشهادات في ٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠ وبدأ نفاذه في ٢٧ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠.

٣٧٦- ويتألف نظام شهادة المنشأ من شهادة منشأ مطبوعة مصممة خصيصاً بحيث لا يمكن تزويرها، إلى جانب مجموعة من القواعد التي تشكل إجراءات الاستيراد والتصدير. وتفيد الحكومة بأنه "وفقاً للنظام لا يُسمح بالتصدير إلا للماس المستخرج بصورة مشروعة. ومعنى المستخرج بصورة مشروعة أن مصدره المناطق الخاضعة لسيطرة حكومة سيراليون فقط، وأنه نتاج سلسلة من المعاملات المأذون بها قانوناً، من استعمال الأرض إلى الإذن بالتعديل إلى الشراء من جانب تجار ووكلاء مرخص لهم، والتصدير عن طريق مصدرين مرخص لهم" وقد أنشأت حكومة سيراليون لجنة فرعية حكومية لرصد جميع صادرات الماس والإشراف على تنفيذ قرار مجلس الأمن ١٣٠٦ (٢٠٠٠) وتقديم تقارير دورية إلى الحكومة.

٣٧٧- وتفيد الحكومة أن النظام فعال بدرجة معقولة. وقد تحسن حجم الصادرات وبخاصة نوعية الأحجار التي تدخل عن طريق النظام مما يوفر إيرادات ضريبية هامة للحكومة المركزية.

الجدول ٦: كميات صادرات الماس في ظل نظام إصدار الشهادات

الشهر	مجموع القيراطات	القيمة (بدولارات الولايات المتحدة)
تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠	٢٨ ٤٥٠,٦٠	٤ ٤٧٠ ٤٢٤,٤١
تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠	١٢ ١٢٨,٧٥	١ ٠٧٩ ٦٩٥,٥٨
كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠	٩ ٧٠٢,١٦	٩٣٨ ٠١٤,٦٠
كانون الثاني/يناير ٢٠٠١	١٣ ٤٨٦,١٠	١ ٩٩١ ٧٧٣,٨٤
شباط/فبراير ٢٠٠١	١٥ ٣٨٤,٦٧	١ ٩٠٩ ٢٧٦,٢٩
آذار/مارس ٢٠٠١	٢٠ ٠٥٥,٦٣	٢ ٦٨٥ ٣٣٤,٨٧
نيسان/أبريل ٢٠٠١	١٤ ٤٤٠,٥٨	١ ٨٢١ ٢٣٧,٤٨
أيار/مايو ٢٠٠١	١٦ ٩٩٦,٩٦	٢ ١٥٦ ٧٦٥,٠٠
حزيران/يونيه ٢٠٠١	١٥ ٦٥٢,٢٩	٢ ١٥٤ ٩١٧,٣٦
تموز/يوليه ٢٠٠١	١٨ ١٦١,١١	٢ ١٥٤ ٦٦٨,٩٠
آب/أغسطس ٢٠٠١	١٦ ٥٠٩,٦٧	٢ ٢٨٠ ٤٠٢,٤٢
أيلول/سبتمبر (حتى العاشر منه)	٦ ٣٩٧,٢٧	٨٢٧ ٨٩٨,٤٧
المجموع	١٨٧ ٣٣٥,٧٩	٢٤ ٤٧٠,٤٠٥

المصدر: المكتب الحكومي للذهب والماس، مصرف سيراليون، فريتاون.

٣٧٨ - ولاحظ الفريق خلال التحقيقات التي أجراها في سيراليون أنه على الرغم من فعالية هذا النظام لم يكن هناك شك في أن الأحجار المهربة من ليبريا يتم غسل أموالها من خلال النظام. فقد كان المقيّمون التابعون للمكتب الحكومي للذهب والماس يرفضون الأحجار وقد اعترف تاجر ليبري بأن أحجاره رُفضت في فريتاون بينما دخلت النظام الرسمي أحجار أخرى لا سيما من مناطق مقاطعة لوبا وويساوا الواقعة على الحدود الليبرية. ويصدق القول ذاته على كميات أكبر بكثير من الماس من الإنتاج الغريني الذي تديره الجبهة المتحدة الثورية. وليس هذا بالضرورة خطأ المقيّمون التابعون للمكتب بل هو انعكاس لضعف الرصد من جانب وكالة حكومية في مراكز شراء الماس مثل بُو وكينينا.

٣٧٩ - وما دامت كل حقول الماس في سيراليون لا تخضع لسيطرة الحكومة سيظل هذا القصور قائما. ولا يمكن لفريتاون إلا أن تتحقق من منشأ كميات الماس الكبيرة ولكنها لا يمكنها التحقق من منشأ كل قيراط يُجلب إلى العاصمة. وعلاوة على ذلك، فإن الحكومة تخشى بحق من أنه إذا ما طُبّق نظام الرقابة تطبيقا صارما، فقد يفضل المشترون الذهاب إلى بلدان المنطقة التي لم يطبق فيها نظام شهادة المنشأ بعد وحيث لا يزال يعتبر نظام المستندات القديم وهو مجرد وجود ترويسة بلد ما على المستندات كافيا في نظر الجمارك في الأسواق

المستوردة للماس. وعندئذ يسجل عنوان البلد الوارد بالفاتورة الصادرة من البلد المرسل بوصفه "بلد المصدر".

تمويل التنمية الريفية من عائدات الماس في سيراليون

تكتنف الصعوبات فرض ضرائب على الماس الغريني. فمنذ عدة سنوات، رأى استشاريون عينتهم الجهات المانحة أن فرض ضرائب تتراوح بين ٢,٥ و ٣ في المائة من القيمة الفعلية للماس سيضطر تجارة الماس إلى أن تعمل في الخفاء. وقد أجرى البنك الدولي مؤخرًا دراسة أفادت بأنه قد صدرت من سيراليون في عام ١٩٩٩ كميات من الماس تقدر قيمتها بمبلغ ١٣٨ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة، وكان ما صدر منها بصورة قانونية لا تتجاوز قيمته ١,٢ مليون دولار. وتفرض الحكومة حاليًا ضريبة قدرها ٣ في المائة على قيمة صادرات التجار. وقد أعلنت الحكومة في آب/أغسطس أن ربع هذه الإيرادات سيخصص للمشروعات الريفية الواقعة في المناطق التي يتم فيها استخراج الماس الغريني. وستخصص هذه المبالغ عندئذ لتحسين المدارس المحلية والمصحات، وللمشاريع المجتمعية، وستقسم حسب عدد تراخيص التعدين الممنوحة في كل مشيخة. وذلك يمكن أن يعطي السلطات المحلية حافزًا للقضاء على التعدين غير المشروع. وهذه هي المرة الأولى التي تخصص فيها الحكومة الإيرادات الآتية من استخراج الماس لتنفيذ خطط التنمية المجتمعية منذ بدأ التعدين في عام ١٩٥٦ في إطار خطة استخراج الماس الغريني.

غينيا

٣٨٠ - حذت غينيا حذو سيراليون. ففي حزيران/يونيه ٢٠٠١، أخذت بنظام لشهادة المنشأ، يشرف عليه 'مكتب الخبرة الوطنية للماس والأحجار الأخرى' الذي هو مكتب مركزي. ويقع مقر مكتب تقييم الماس التابع لهذا المكتب في "المصرف المركزي لجمهورية غينيا" وهناك مكتب ثان في كان كان، التي هي ثاني مركز على الإطلاق لشراء الماس في البلد. وتفيد وزارة المناجم والجيولوجيا والبيئة أن نظام الشهادات يطبق بفعالية. ووفقًا للإحصاءات الصادرة عن مكتب الخبرة الوطنية للماس والأحجار الأخرى صدرت غينيا في عام ٢٠٠٠ حوالي ٢٦٣ ٣٦٩ قيراطا وصدرت حتى تموز/يوليه ٢٠٠١ نحو ١٤٠ ٢٦٤ قيراطا من الماس. وبلغت قيمة الإنتاج الذي يمر من خلال النظام الرسمي حوالي ٤٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة. ومن المؤكد أن نظام شهادة المنشأ يعتبر تحسینًا أدخل على تجارة الماس الغينية ولكن التهريب ما زال يمثل مشكلة رئيسية. وقد أكدت وزارة المناجم الغينية أنه منذ سنوات قليلة فقط لم تكن تصدر أي كميات من الماس على الإطلاق

عن طريق النظام الرسمي. ووفقا للتقديرات الرسمية، ما زالت نسبة قدرها حوالي ٦٥ في المائة من مجموع الماس المنتج تخرج من غينيا وليبيريا بصورة غير مشروعة. ومن الواضح أن السلطات الرقابية تواجه نقصا في القدرات من حيث المعدات، وتدريب موظفي الجمارك، والضوابط الحدودية بوجه عام، في منطقة تكثرت فيها ثغرات الحدود.

ليبيريا

٣٨١- أصدرت وزارة الأراضي والمناجم والطاقة مسودة شهادة منشأ والتمست من الأمم المتحدة والمجلس الأعلى للماس المساعدة للحصول على دعم تقني لطبع الشهادة. وقد وضعت مسودة الشهادة استنادا إلى النموذج الذي شجعت عليه عملية كميرلي. وتعتزم الوزارة أن تفتح بالاشتراك مع المصرف المركزي الليبيري مكتبا مركزيا للتقييم داخل المصرف يتولى تقييم الماس المراد تصديره وإصدار شهادة به ووضعه داخل رزم مختومة جاهزة للتصدير.

٣٨٢- وظل وزير الأراضي والمناجم والطاقة على دراية تامة بالتقدم الذي أحرزته عملية كميرلي وحصل من لجنة مجلس الأمن على استثناء يسمح له بالسفر إلى الخارج لحضور الاجتماع المعقود في لندن في أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ وأجرى عقب ذلك مشاورات مع المجلس البلجيكي الأعلى للماس في أنتويرب.

كوت ديفوار

٣٨٣- وشاركت كوت ديفوار أيضا في بعض اجتماعات عملية كميرلي وأبدت اهتماما بإنشاء نظام إقليمي لإصدار الشهادات. ويوجد في كوت ديفوار حاليا تسعة تجار مرخصين لتصدير الماس ولكن تبين للفريق ما يدل على وجود تجار آخرين يصدر الماس وبضمنه ماس ليبري غير مصقول يصدره على أنه ماس إيفواري. وفي عام ٢٠٠٠، صدر من كوت ديفوار ما مجموعه ٢٠٧ ٣٢٠ قيراطات وصدر منها بحلول أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، ما مجموعه ٤٠٧ ٢٩٠ قيراطات.

التحدي الذي يمثله الماس الغريني

٣٨٤- أظهرت تجارب سيراليون وغينيا وليبيريا وكوت ديفوار مدى صعوبة التمييز فعليا بين الماس الممول للصراع وغيره من الماس الغريني. ويمكن النهوض بهذه العملية من خلال تحسين الرصد وزيادة عقوبة المتلبسين بهذا العمل واشتراط ذكر (منشأ الأحجار) عوضا عن مجرد ذكر (بلد) المصدر الذي جاءت منه. كما يساعد في عملية الرصد هذه وضع تعريف أفضل لكلمة المنشأ ولكن من الصعب، دون تحقيق تقدم مطرد في عملية السلام الداخلية، كما هي

الحال في سيراليون، مواصلة التمييز بصورة فعالة بين ماس الحكومة وماس الجبهة المتحدة الثورية.

توصيات بشأن الماس

٣٨٥- يشجع الفريق الحكومة الليبرية على إنشاء نظام موثوق به وشفاف لإصدار الشهادات، وأن يكون قابلاً للتدقيق بصورة مستقلة من قبل شركة تدقيق معترف بها دولياً. وينبغي تقييم هذا النظام بصورة مستقلة للتأكد من مصداقيته وفعاليته من أجل تيسير نظر مجلس الأمن في إمكانية تعليق الحظر المفروض على الماس. ومن شأن هذا أن يخفف أيضاً المعاناة الحقيقية التي يعيشها حالياً الحرفيون المشتغلون بالتعدين والسماسة والتجار.

تدابير أخرى

٣٨٦- من الأهمية بمكان نشر إحصاءات رسمية سنوية، منتظمة ودقيقة، عن الصادرات والواردات من الماس الخام. وحالياً لا ينشر قائمة مفصلة من هذا القبيل سوى بلجيكا. كما أن إنشاء مكتبة دولية أفضل تضم دراسات عن كل نوع من أنواع الماس من كل منطقة إقليمية من مناطق العالم وسجلات مفصلة عن عينات من الماس الغريني المأخوذة من المناجم الجرفية الواقعة في مناطق الصراع يمكن أن يشكل خطوة هامة في هذه المنطقة. ومن الضروري أيضاً أن تكون شهادات المنشأ التي تصدرها البلدان متفقة كذلك مع نظام متكامل تماماً لإصدار الشهادات ولكن الطريقة المضمونة الوحيدة في نهاية المطاف لحل مسألة الماس الممول للصراع تكمن في تهيئة ظروف في البلد تجعل من كلمة "صراع" كلمة لا معنى لها. وفي ظل هذه الظروف، يتمثل التحدي الرئيسي لتجارة الماس الغريني في غرب أفريقيا في كبح عمليات التهريب المتفشية على نطاق واسع لأغراض التهريب من دفع الضرائب. وتعتبر محاولة سيراليون إعادة توزيع الإيرادات الآتية من الماس على المجتمعات المحلية جزءاً من الحل.

سجل السفن والشركات الليبرية

أصل السجل

٣٨٧- يتمتع السجل الليبري للسفن والشركات بسمعة دولية. وما برح يمثل مصدراً مطرداً لإيرادات الحكومة الليبرية. وفي الفترة من عام ١٩٤٩ إلى عام ١٩٩٩ جلب هذا السجل ما يقارب ٧٠٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة في شكل إيرادات للحكومة، وخلال الحرب الأهلية التي امتدت ما بين عامي ١٩٩٠ و ١٩٩٦ وخلال الفترة الواقعة بينهما مثلت الإيرادات الآتية من السجل ٩٠ في المائة من مجموع ميزانية الدولة. وكانت تمثل من قبل نسبة تتراوح بين ١٠ و ١٥ في المائة. أما اليوم فتمثل الإيرادات حوالي ٥٠ في

المائة من الميزانية الرسمية للبلد طبقاً لإحصاءات مكتب الشؤون البحرية، غير أن الأرقام التي قدمتها وزارة المالية تشير إلى أن تلك النسبة تقارب ٢٥ في المائة.

٣٨٨- وفي عام ١٩٤٨، أنشئت الشركة الاستعمانية الدولية واتخذت من مونروفيا مقراً لها. وفي ١١ آذار/مارس ١٩٤٩، افتُتح سجل بحري خارجي مقره في الولايات المتحدة وسُجلت فيه أول سفينة تجارية. وأصبح هذا السجل يعرف فيما بعد باسم شركة فرجينيا للسجلات الدولية التي قامت بإدارة ذلك السجل حتى عام ١٩٩٩.

٣٨٩- وفي السبعينات، تنامى حجم أعمال السجل الليبري الذي كانت تشغله بالاقتران مع أحد المصارف في مونروفيا، شركة ليبريا الاستعمانية الدولية، إلى قرابة ٧٥ مليون طن. واحتلت ليبريا المكانة الأولى في العالم للنقل البحري المسجل تحت علمها حتى عام ١٩٩٤.

٣٩٠- وفي عام ١٩٩٠، بدأت شركة فرجينيا للسجلات الدولية تتعامل مع سجل جزر مارشال. وفي عام ١٩٩١، كان سجل جزر مارشال يضم ٢٨ سفينة يبلغ مجموع حمولتها الساكنة ٤,٢ ملايين طن، وبلغ قوام أسطولها ١٦٨ سفينة في عام ١٩٩٧. ويمثل قرار شركة فرجينيا للسجلات الدولية بضم سجل جزر مارشال إليها، إضافة إلى مواصلة مسك السجل الليبري، فترة هبوط في حمولة السفن الليبرية المسجلة.

٣٩١- وفي شباط/فبراير ١٩٩٧، رفعت ليبريا دعوى ضد شركة فرجينيا للسجلات الدولية ادعت فيها أن مديري الشركة يحولون أسماء المالكين المسجلين في السجل الليبري إلى سجل جزر مارشال وأن مونروفيا لم تتمكن من الحصول على تفاصيل العمليات المالية للسجل. واتهمست الحكومة وقف الشراكة بين شركة فرجينيا للسجلات الدولية وجزر مارشال، وكشف محتوى دفاتر الشركة. وزعم بينوني أوري، المفوض الليبري للشؤون البحرية المعين حديثاً آنذاك، أن السجل كان يحقق إيرادات قدرها ٦٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة في السنة وأن ليبريا كانت تحصل منها على مبلغ يتراوح بين ١٥ و ١٨ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة. وتظهر البيانات المالية المقدمة من شركة فرجينيا للسجلات الدولية دفعة إلى الحكومة قدرها ٢٧٤,٦٣ ٥٩٦ ١٨ دولاراً من دولارات الولايات المتحدة في عام ١٩٩٨ (أي ما يعادل ٨٢ في المائة من الربح). واحتفظت شركة بنسبة ١٨ في المائة أخرى مقابل الرسوم التي يتقاضاها.

٣٩٢- ويقدر مجموع الإيرادات التي درها سجل السفن والشركات في عام ١٩٩٩، حسب أحد اسقاطات شركة فرجينيا للسجلات الدولية، بمبلغ قدره ٢٧ ٤٦٥ ٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة، منه مبلغ ١٠٠ ٠٠٠ دولار صرف لصالح شركة فرجينيا للسجلات الدولية مقابل رسوم للشركة، ومبلغ ٨ ٣٧٠ ٠٠٠ دولار مقابل نفقات نائب

المفوض من رسوم ومصارييف. وقد وفر سجل السفن للحكومة في عام ١٩٩٩، حسب إحصاءات المصرف المركزي الليبري مبلغا قدره ١٥,٢ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة.

٣٩٣ - وأعلن المفوض أوري أيضا في عام ١٩٩٧ أن العقد المبرم مع شركة فرجينيا للسجلات الدولية لإدارة السجل حتى عام ٢٠٠٦ هو عقد باطل لأنه لم يبرم مع حكومة شرعية وإنما أبرم مع أحد الفصائل خلال الحرب الأهلية التي دارت رحاها في البلد لمدة سبع سنوات، وبالتالي فهو عقد غير ملزم لحكومة تيلور المنتخبة في وقت سابق من السنة.

٣٩٤ - وفي حزيران/يونيه ١٩٩٨، رفضت إحدى محاكم فرجينيا مساعي شركة فرجينيا للسجلات الدولية الرامية إلى منع الحكومة الليبرية من تقديم طعن، وفي أيلول/سبتمبر، رفعت شركة فرجينيا للسجلات الدولية دعوى مطالبة بحجز أموال ضد ليبريا ادعت فيها إساءة استعمال أموال صندوق التحقيقات البحرية والمشاركة الدولية بعد أن نقلت إدارته إلى السلطة الليبرية في عام ١٩٩٨. وقد استخدم هذا المبلغ الذي يتراوح بين ٧ و ٨ ملايين دولار من دولارات الولايات المتحدة لدفع الرسوم المستحقة للمنظمة البحرية الدولية، ولتغطية تكاليف التحقيق في الحوادث البحرية ومصارييف المكتب الليبري للشؤون البحرية. وأصرت شركة فرجينيا للسجلات الدولية كذلك على أنها قدمت لليبريا حسابات مدققة منذ عام ١٩٨٦.

٣٩٥ - ومع تطاول أمد المعركة القانونية وتزايد مرارتها بمرور الوقت بدأ ملاك السفن التي ترفع العلم الليبري يبدون قلقا شديدا إزاء استقرار السجل في المستقبل. وسحبت شركة شيفرون أسماء أربع ناقلات نفط من السجل كنتيجة مباشرة لهذا النزاع.

٣٩٦ - وفي النهاية، أعلن الطرفان المتخاصمان في نيسان/أبريل ١٩٩٩ عن هدنة بينهما توصلا بعدها في أيار/مايو، خارج نطاق المحكمة، إلى اتفاق تسوية ثلاثي الأطراف. ووافقت مونروفيا بموجبه على إسقاط مطالبتها لشركة فرجينيا للسجلات الدولية بدفع مبلغ ٦٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة. وفي ٧ أيار/مايو ١٩٩٩، وقعت حكومة ليبريا، وشركة فرجينيا للسجلات الدولية والشركة الفرعية التابعة لها، والسجل الليبري للسفن والشركات الدولية على اتفاق تسوية ادعوا فيه أنهم حلوا جميع خلافاتهم المعلقة. وذكر الاتفاق على وجه التحديد بأن السجل الليبري للسفن والشركات الدولية سيتولى الإدارة الكاملة للسجل البحري الليبري وبرامج الشركات الليبرية اعتبارا من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠، وأن شركة فرجينيا للسجلات الدولية سوف تفي بالتزاماتها التعاقدية تجاه ليبريا لغاية ذلك التاريخ. وبموجبه ستواصل شركة فرجينيا للسجلات الدولية إدارة

برامج جزر مارشال المتعلقة بالشؤون البحرية والشركات. وبدأ نفاذ الاتفاق اعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠، وإن كان قد طلب من الشركة العمل خلال فترة انتقالية تبدأ اعتباراً من ١ حزيران/يونيه ١٩٩٩.

٣٩٧- ولبث الهدنة فترة قصيرة. ففي أيار/مايو ٢٠٠١، رفعت شركة فرجينيا للسجلات الدولية، بموجب مذكرة قضائية مؤلفة من ٢٥ صفحة، دعوى ضد السجل الليبري للسفن والشركات الدولية، وطالبت بدفع مبلغ ١٠ ملايين دولار من دولارات الولايات المتحدة إليها لقاء أضرار لم تحددتها. وادعت الشركة أن السجل لم يف بالتزاماته. بموجب اتفاق التسوية المعقود في أيار/مايو ١٩٩٩ الذي وافق السجل بموجبه على دفع مبالغ مقطوعة أولاً ثم دفعات دورية محسوبة كنسبة مئوية من الإيرادات المتأتية. وقدم السجل الليبري رده على الدعوى في حزيران/يونيه ٢٠٠١ أنكر فيه ما نسبته إليه الشركة من انتهاكات لاتفاق التسوية، وقدم مطالبات مضادة مفصلة.

٣٩٨- وبدأ تشارلز تيلور، في عام ١٩٩٦، مساعيه الرامية إلى تغيير شركة فرجينيا للسجلات الدولية عندما كان مجرد عضو في مجلس الدولة المؤلف من ستة أعضاء والمتشأ لإدارة دفة الحكم في ليبريا. بمقتضى اتفاق أبوجا. إذ لم يستطع تيلور خلال الحرب جني أموال من شركة فرجينيا للسجلات الدولية وكان يريد تغييرها. فبدأ يلتمس المساعدة من صديق مقرب إليه، هو المحامي الأمريكي ليستر هايمان، لإنشاء شركة جديدة لإدارة السجل. وفي ١٨ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٨، وقع اتفاق بين حكومة ليبريا وليستر هايمان لإنشاء السجل الليبري للسفن والشركات الدولية. واقترن هذا الاتفاق بموافقة أخرى كانت في شكل قانون سنه مجلس الشيوخ ومجلس النواب في ليبريا في ١٨ آذار/مارس ١٩٩٩.

٣٩٩- ومرت علاقة ليستر هايمان بتشارلز تيلور بفتترات مد وجزر عدة مرات. فقد أيد هايمان قضية تيلور خلال المفاوضات الطويلة على اتفاق أبوجا للسلام. كما نجح في طي ملف هروب تيلور من أحد سجون ماساتشوسيتس من سجلات الولايات المتحدة. وكان السيد هايمان ومكتب المحاماة سويدلر شيريف فريدمان التابع له مسجلين بموجب قانون الولايات المتحدة لتسجيل الوكلاء الأجانب للعمل كوكلاء عن جمهورية ليبريا. وأصبح أيضاً أحد حملة الأسهم في السجل الليبري للسفن والشركات الدولية وكان الرئيس الإسمي لمجلس إدارة السجل حتى كانون الثاني/يناير ٢٠٠١. وكان يورام كوهين، كبير الموظفين التنفيذيين للسجل، قد عمل في خدمة هايمان من قبل، وهو الذي عينه لإدارة السجل.

دور السجل الليبري للسفن والشركات الدولية

٤٠٠ - عينت حكومة ليبريا السجل الليبري للسفن والشركات الدولية كوكيل وحيد عنها لإدارة سجل السفن وسجل الشركات اعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠ على الرغم من أنه كان مطلوباً من الشركة أن تعمل خلال فترة انتقال تبدأ من ١ حزيران/يونيه ١٩٩٩.

٤٠١ - واعتباراً من كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠، منحت الشركة الاستمائية للسجل الليبري للسفن والشركات الدولية، وهي شركة فرعية مملوكة للسجل بأكملها ومرخصة بالعمل في ليبريا، سلطة قانونية لتعمل بصفة الوكيل المسجل الوحيد للشركات المسجلة في ليبريا والتي لا تتخذ فيها مع ذلك مقراً لأعمالها. ومدة العقد المبرم بين السجل الليبري للسفن والشركات الدولية والحكومة الليبرية محددة بعشر سنوات قابلة للتجديد. وأحكام العقد تماثل إلى حد كبير العقد الذي كان سارياً قبل تعيين السجل.

٤٠٢ - وأفاد مكتب الشؤون البحرية أن سجل السفن يقع ضمن نطاق المسؤولية السياسية لمفوض الشؤون البحرية الذي يعينه رئيس الجمهورية. أما سجل الشركات فيقع ضمن نطاق المسؤولية السياسية لوزير الشؤون الخارجية.

٤٠٣ - ويوجد مقر السجل الليبري للسفن والشركات الدولية في فيينا، بولاية فرجينيا بالولايات المتحدة الأمريكية حيث تدار منه المسائل المتعلقة بسلامة السفن، وتفتيشها، وامتنائها للأنظمة، وتعيين طواقمها، والتحقيق في الحوادث الجسيمة والعرضية. وللسجل الليبري مكتب في نيويورك يجري فيه عادة تسجيل السفن الليبرية ورهونها. وللسجل الليبري عدد من مكاتب التمثيل في خارج الولايات المتحدة.

٤٠٤ - وكان المراد أن يحتفظ السجل الليبري بحوالي ٦٦ في المائة من إيرادات سجل الشركات من الرسوم لتغطية تكاليف تشغيله وأرباحه، وأن تدفع النسبة المتبقية منها إلى خزانة الحكومة الليبرية. ويحتفظ السجل الليبري بنسبة ٢٠ في المائة من رسوم الحمولات وتدفع نسبة ٨٠ في المائة إلى الخزانة. وفي حين يحتفظ السجل الليبري بنسبة ٦٠ في المائة من مجموع الإيرادات التي يدرها السجلان، تدفع نسبة ٥ في المائة منها للمنظمة البحرية الدولية كرسوم وتدفع نسبة ٣٥ في المائة للخزانة الليبرية.

٤٠٥ - وتعتبر ليبريا من المشاركين النشطين في المنظمة البحرية الدولية التابعة للأمم المتحدة. وتمثل مساهمات ليبريا المقدمة إلى المنظمة البحرية الدولية حالياً نسبة ٨,٣ في المائة من إيرادات تلك الهيئة التابعة للأمم المتحدة وتدفعها إليها مباشرة الشركة القائمة بإدارة السجل من الرسوم المتأتية من سجلات السفن. وقد دفعت ليبريا كامل النصيب المقرر عليها بما فيه

نصيبها المقرر لعام ٢٠٠٠، ودفعت كذلك مبلغ ٨١٩,٣٤ جنيها استراليا من نصيبها المقرر لعام ٢٠٠١ المستحق الدفع الآن (وهي مدينة بمبلغ ١ ٤٩٤,٦٦ جنيها استراليا). وتقع على السجل الليبري مسؤولية دفع الاشتراكات. وقد نقلت في عام ٢٠٠٠ المبالغ المخصصة إلى صندوق التحقيقات البحرية والمشاركة الدولية لتغطية اشتراكاته في المنظمة البحرية الدولية.

ثاني أكبر أسطول بحري في العالم تتوافر له مستويات تقنية رفيعة

٤٠٦ - في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١، بلغ مجموع الحمولة الكلية للسفن الليبرية ٥٥,٨ مليون طن. وبلغت الحمولة الصافية ٣٠ مليون طن. وفي عام ٢٠٠١، سجلت ١٥٧ سفينة جديدة وشطب ١٥٤ سفينة حتى ذلك التاريخ (حول ٢٢ منها إلى خردة). وهناك ١ ٧٣٤ سفينة ترفع علم ليبريا ومسجلة باسمها وهي بذلك تمتلك ثاني أكبر أسطول بحري في العالم. ويتمتع السجل تقليديا بنسبة عالية من حمولات الناقلات. فسي كانون الثاني/يناير ٢٠٠١، استأثرت ليبريا، من ناحية الحمولة، بنسبة ٣٥ في المائة من مجموع حمولات ناقلات النفط في العالم. ولديها أيضا عدد كبير من ناقلات السوائب وسفن التزهة المسجلة. ويبلغ العمر المتوسط للسفن المسجلة حديثا ٦ سنوات والعمر المتوسط للسفن المشطوبة من السجل ١٥,٧ عاما.

٤٠٧ - ويعتبر هذا السجل بصفة عامة أحد السجلات المفتوحة الجيدة (ويطلق عليه البعض اسم علم الملاحة) باعتباره يمتلك أسطولا ذا عمر متوسط منخفض نسبيا وسفنا يقل عمرها المتوسط عن المعدل المعتاد للاحتفاظ بالسفن في الخدمة العامة. كما تعتبر أرقام الحوادث منخفضة. ويظهر اسم ليبريا على جميع القوائم البيضاء، بما فيها قوائم المنظمة البحرية الدولية وقوائم جميع سلطات مراقبة الموانئ الحكومية في جميع أنحاء العالم.

محاسبة الإيرادات المتعلقة بالسجل الليبري للسفن والشركات الدولية

٤٠٨ - تدفع شركات الشحن الأجنبية رسوما تنافسية لقاء التسجيل الليبري. ولا تدفع الشركات غير المقيمة أي ضرائب. وتبلغ تكلفة تسجيل شركة ليبرية حوالي ٤ ٢٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة. وعقب نقل إدارة السجل من شركة فرجينيا للسجلات الدولية إلى السجل الليبري للسفن والشركات الدولية بدأت حرب أسعار فيما بين السجلات الأخرى. وفي ١ تموز/يوليه ٢٠٠٠ أدخل السجل الليبري جدولا جديدا للرسوم، وأعطيت مهلة إعفاء من جميع رسوم التسجيل الأولية حتى نهاية عام ٢٠٠١. وفي عام ٢٠٠٠، جلب البرنامج الليبري لرسوم التسجيل والشركات رسميا زهاء ٢٥,٧٢ مليون

دولار من دولارات الولايات المتحدة وعاد ذلك على الحكومة، حسب تقديرات مكتب الشؤون البحرية، بمبلغ صاف يقارب ١٨ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة.

٤٠٩ - ويصون السجل الليبري للسفن والشركات الدولية الإيرادات التي تأتيه من سجلي السفن والشركات صونا محكما. إذ تقوم شركة آرثر أندرسون لمراجعة الحسابات (LLP) وهي شركة مراجعة حسابات ذات سمعة دولية مرموقة، بمراجعة حسابات السجلين سنويا، وقد وضعت تلك الحسابات المراجعة في متناول الفريق للاطلاع عليها. وتم وفقا للاتفاق المعقود بين السجل الليبري للسفن والشركات الدولية والحكومة الليبرية، تحصيل إيرادات السجل والضرائب والرسوم الحكومية، والتوزيع اللاحق للأموال المستحقة الدفع للحكومة.

٤١٠ - ويتم إيداع الأموال المحصلة بداية في أحد الحسابات المصرفية للسجل تبعا لطبيعة المبلغ المحصل وحسبما هو محدد في الاتفاق. وتوجد لدى شركة الأعمال المصرفية والاستئمان الفرعية (BB&T) جميع الحسابات المصرفية للسجل التي تقبل إيداع الأموال المحصلة فيها. وتودع جميع الأموال المحصلة في أحد حسابات هذه الشركة (BB&T) في واشنطن العاصمة، باستثناء المبالغ المحصلة من الشركات التي ترسل إلى عملية "الصندوق المختوم التابع لشركة BB&T" (BB&Ts Lock Box) في كارولينا الشمالية.

٤١١ - وتسجل إدارة المحاسبة التابعة للسجل الليبري للسفن والشركات الدولية الأموال المحصلة وتصنفها كإيرادات للسجل (ويحتفظ بها لتغطية التكاليف التشغيلية للسجل)، وكأموال للسجل الليبري (الوكلاء المسجلون والرسوم البحرية)، أو للحكومة (وتشمل هذه الأموال الرسوم المفروضة على الحمولات ونسبة مئوية من رسوم صندوق التحقيقات البحرية والمشاركة الدولية، والرسوم السنوية والمحددة المفروضة على العملاء بموجب القوانين). وفي كل أسبوع، تدفع المبالغ المستحقة للحكومة إلى سفارة ليبريا، وتودع في حساب مكتب التمويل البحري التابع لها لدى مصرف ريفز في واشنطن العاصمة، وتحول هذه المبالغ بدورها عن طريق شبكة مصارف سيتي بانك إلى حساب في مصرف إيكوبانك (Ecobank) في مونروفا. وترسل أموال صندوق التحقيقات البحرية والمشاركة الدولية إلى حساب مكتب الشؤون البحرية لدى مصرف تشيفي تشيس (Chevy Chase) في ولاية ماريلاند بالولايات المتحدة الأمريكية. ويحتفظ السجل الليبري للسفن والشركات الدولية بحسابين مشتركين "الصندوق المختوم" مع مكتب الشؤون البحرية، في الولايات المتحدة، أحدهما لتغطية التكاليف الثابتة للبرنامج البحري والثاني لإيداع المبالغ المقبوضة كضرائب على الحمولات، وذلك بالنظر لوجود ترتيب معقد لتقاسم التكاليف.

٤١٢ - والإجراءات المذكورة أعلاه هي الإجراءات الروتينية. غير أن الفريق حصل على تفاصيل التحويلات المصرفية المتعلقة بتحويلين قام بهما السجل الليبري للسفن والشركات الدولية إلى حساب شركة SAN AIR General Trading رقم 01-01-5712572-01 في مصرف Standard Chartered Bank، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة بمبلغ قدره ٥٢٥ ٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة في ٢١ حزيران/يونيه ٢٠٠٠ ومبلغ ٤٠٠ ٠٠٠ دولار في ٧ تموز/يوليه ٢٠٠٠ (المرفق ١٠). ودفع هذان المبلغان من حساب السجل الليبري للسفن والشركات الدولية (رقم 5162058071) بشركة BB&T. ودفع هذان المبلغان لتغطية تكاليف الأسلحة والنقل انتهاكا لقرارات مجلس الأمن. وقد وثقت أدناه في الفرع المتعلق بالأسلحة والنقل أنشطة حرق نظام الجزاءات التي قامت بها شركة SAN AIR General Trading.

٤١٣ - واعترف السجل الليبري للسفن والشركات الدولية للفريق بأنه قام بتسديد أربعة مبالغ لحسابات غير حكومية في عام ٢٠٠٠. وسددت تلك المبالغ في أعقاب أربعة طلبات خطية تضمنت تعليمات إلى السجل، من مفوض الشؤون البحرية عن طريق نائب مفوض الشؤون المالية لإعادة توجيه حصة حكومية معلقة في جباية السجل إلى حساب غير حكومي. وبالإضافة إلى المبلغين المدفوعين إلى شركة SAN AIR General Trading في الإمارات العربية المتحدة، دفع مبلغ إلى حساب سري في مصرف إيكوبانك Ecobank. بمنروفيا وإلى مصرف Riggs Bank في واشنطن العاصمة.

٤١٤ - وفسر كل تحويل من هذه التحويلات تفسيراً سليماً إذ اعتبر سداداً للحكومة عن حصتها من الضرائب وأقر مكتب الشؤون البحرية بذلك. وترد هذه المبالغ المدفوعة في تقرير مراجعة الحسابات الذي أعده مكتب آرثر أندرسن بمقدار ١ ١٧٥ ٥٦٩ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة نظير "رسوم مدفوعة لنائب مفوض الشؤون المالية"، وخصمت من حصة الحكومة من أموال صندوق التحقيقات البحرية والمشاركة الدولية (MIIPS). ولم يلتزم السجل الليبري آنذاك الحرص الواجب بحيث يحدد الجهة التي دفعت إليها هذه المبالغ وسبب دفعها.

٤١٥ - وأصبح السجل الليبري يساوره قلق متزايد إزاء الانتظام المطرد لطلبات الخروج على الإجراءات الاعتيادية في أواخر عام ٢٠٠٠. وفي أعقاب طلب صرف جديد في ١٧ آب/أغسطس ٢٠٠٠، أبلغ السجل الليبري مفوض الشؤون البحرية بأنه لن يلي تلك الطلبات بعدئذ.

٤١٦ - وبعد اعتراض السجل الليبري، غير المفوض أوري عندئذ استراتيجيته، فكتب إلى نائب مفوض الشؤون المالية في ١٣ أيلول/سبتمبر للإذن بدفع مبلغ ٢٠٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠، ومبلغ ١٧٤.٠٠٠ دولار في ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠، ومبلغ ١٧٤.٠٠٠ دولار في ٢٧ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠. واستنادا إلى نسخة من رسالة أوري الموجودة بحوزة الفريق، كانت ستنتقل هذه المبالغ إلى حساب الشؤون البحرية في مصرف إيكوبانك. منروفيا لنقلها إلى حساب شركة SAN AIR General Trading في الشارقة "عن طريق حساب س. روبراه" (المرفق ٩).

٤١٧ - وتتطابق هذه التحويلات التي تمت من الحساب البحري مع شيك بمبلغ ٢٠٠.٠٠٠ دولار (رقمه ٠٠١٩١١٩) من حساب مكتب الشؤون البحرية في مصرف Ecobank في منروفيا (الحساب رقم ١٨١٢٠١٨١٠٠١٠٦١٠٠٠). وحرر هذا الشيك لفائدة "سانجيفان روبراه"، بتاريخ "١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠" ووقعه مفوض الشؤون البحرية، بينوني أوري.

٤١٨ - وحول روبراه مبلغ ١٧٩.٩٨٠ دولارا من دولارات الولايات المتحدة إلى حساب شركة سان إير رقم ٠٠١-٠٠١-٥٧١٢٥٧٢ في الشارقة بتاريخ ١٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠. كما استعان روبراه بمستخدم، هو جاك غاكالي، لتسديد ثلاثة مبالغ لاحقة من منروفيا إلى سان إير. وسدد مبلغ أخير قدره ٧٤.٩٦٥ دولارا في ٢ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١.

٤١٩ - وفي ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر، تلقى السجل الليبري طلبا آخر من نائب مفوض الشؤون المالية لتسديد مبلغ لحساب غير حكومي. فرفض السجل الليبري، مما دفع نائب مفوض الشؤون المالية إلى إرسال سلسلة من الرسائل على مدى الأيام العشرة اللاحقة وإلى ممارسة ضغط سياسي من منروفيا لإرغام السجل على الإذعان. وأخيرا قرر السجل الليبري دفع الأموال المطلوبة إلى ثلاثة حسابات مصرفية معترف بها وخاضعة لسيطرة الحكومة ومنذ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠ لم يحدث إلى الآن أي تدخل آخر من جانب مكتب الشؤون البحرية لحمل السجل الليبري على دفع أموال للحكومة.

المحاسبة المتعلقة بالإيرادات في منروفيا

٤٢٠ - استنادا إلى الوثائق الرسمية لمكتب الشؤون البحرية، تودع حصة الحكومة من الأموال التي يجبيها برنامج السجل الليبري مباشرة في حساب حكومي يديره حصرا وزير المالية لا المفوض. ويفترض أن يخصص عندئذ لمكتب الشؤون البحرية ١٠ في المائة من هذه الأموال لدعم ميزانيته التشغيلية، وتحصل وزارة الخارجية على ٦ في المائة بينما تحصل وزارة

الإعلام على ٤ في المائة. وأشار مفوض الشؤون البحرية أيضا إلى حساب مصرفي "في صندوق محمد" يتقاسمه مكتبه مع السجل الليبري في منروفيا.

٤٢١ - وتبين من تحقيقات إضافية عدم صحة هذه المزاعم. فالأموال تحول مباشرة إلى حساب ثلاثي مفتوح في مصرف إيكوبنك بمنروفيا، ويوقع على معاملاته مفوض الشؤون البحرية ووزير المالية مع توقيع ثالث حاسم هو توقيع القصر الرئاسي. وهذه الأموال في متناول القصر الرئاسي حسب رغبته. وأقر وزير المالية بأنه في عام ٢٠٠١، تم تحويل كبير لأموال مكتب الشؤون البحرية إلى القصر الرئاسي لاستخدامها في أغراض خارج إطار الميزانية، وذلك بسبب تزايد نفقات الدفاع. وهذا ما يفسر جزئيا كلا من تزايد عجز مكتب الشؤون البحرية وانخفاض إيراداته المودعة في حساب لدى المصرف المركزي رغم أن إجمالي حمولة السفن المسجلة لدى السجل الليبري ظلت تزايد.

٤٢٢ - واستنادا إلى التقرير السنوي للمصرف المركزي الليبري لعام ٢٠٠٠، در مكتب الشؤون البحرية إيرادات قدرها ٦٠٩,٠٣ ملايين دولار ليبري (١٥,٢ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة) في عام ١٩٩٩. و جلب إيرادات قدرها ١٩٠,٢٥ مليون دولار ليبري (٤,٨ ملايين دولار من دولارات الولايات المتحدة) حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٠، مما يشير إلى انخفاض قدره ١٣٩,٦٤ مليون دولار ليبري أو ٤٢,٣ في المائة بالمقارنة مع نفس الفترة من عام ١٩٩٩. واستنادا إلى المصرف المركزي، بلغت هذه الإيرادات في النصف الثاني من السنة ٥٢٧,٤٦ مليون دولار ليبري (١٣,٢ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة)، أي بزيادة قدرها ١٢,٦ في المائة (أو ما مجموعه ١٨ ملايين دولار من دولارات الولايات المتحدة). وفي شهري كانون الثاني/يناير - شباط/فبراير، بلغت إيرادات المكتب ٢١,٣١ مليون دولار ليبري (٠,٥ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة)؛ وإيرادات آذار/مارس - نيسان/أبريل، ٢٣,٧٣ مليون دولار ليبري (٠,٥١ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة)؛ وإيرادات أيار/مايو - حزيران/يونيه، ٦٥,٨١ مليون دولار ليبري (١,٣٧ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة) - أي بانخفاض قدره ٧٢ مليون دولار ليبري (١,٦٢ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة) بالمقارنة مع نفس الفترة من عام ٢٠٠٠. وتورد أرقام وزارة المالية لعام ٢٠٠١ تحويلات نقدية أعلى بكثير من تلك التحويلات التي سجلها المصرف المركزي الليبري. ويعزى إلى حد بعيد الفارق الكبير بين مبالغ التحويلات الفعلية والمبالغ التي سجلها المصرف المركزي إلى الارتفاع الشديد للطلب من جانب القصر الرئاسي على هذه الأموال لتغطية النفقات الخارجة عن الميزانية.

٤٢٣ - وأعرب صندوق النقد الدولي في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠ في بيانه الختامي الصادر في أعقاب زيارة قام بها موظفو الصندوق لاستعراض البرنامج الخاضع لإشراف موظفي الصندوق للفترة من كانون الثاني/يناير حتى حزيران/يونيه عن قلقه إزاء النقص في إيرادات مكتب الشؤون البحرية. وأورد في تقريره أن "الانخفاض المتزايد في تدفقات موارد مكتب الشؤون البحرية يثير القلق وينبغي مراجعته بدقة حتى يتأتى اتخاذ التدابير التصحيحية اللازمة. وأدى نقل العمليات البحرية إلى وكيل جديد في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠ إلى تأخير جباية رسوم تسجيل الشركات، مما يفسر جزئياً الانخفاض الحاصل في الإيرادات". وقد ثبتت صحة شكوك صندوق النقد الدولي. فأرقام التحويلات النقدية للفترة من آب/أغسطس حتى تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠ تشير إلى انخفاض حاد بالمقارنة مع نفس الأشهر من عام ١٩٩٩؛ ويعزى هذا الانخفاض إلى التحويلات المأذون بها التي قام بها بينوني أوري إلى سانجيفان روبراه لتسديد مبالغ لشركة San Air General Trading.

المجدول رقم ٧: الإيرادات البحرية المحصلة في فترة ١٩٩٨-٢٠٠١ (بدولارات الولايات المتحدة)

الشهر	١٩٩٨	١٩٩٩	٢٠٠٠	٢٠٠١
كانون الثاني/يناير	١ ٦٩٥ ٩٥٨,٠٤	٥٣٦ ٤٣١,٦٧	٦٤٨ ٣٢٦,٠٢	٢ ٣١٢ ٥٤٠,٠٠
شباط/فبراير	١ ١٦٥ ١٥٦,٢٤	١ ٧٠٦ ٢٣١,٢٤	٤٤٨ ٥٠٠,٠٠	٩٢٩ ٥٥٠,٠٠
آذار/مارس	٦٣٣ ٢٦٩,٧٦	٧٦٦ ١١٩,٤١	٧٥٩ ٥٠٠,٠٠	٦٧٢ ٠٥٠,٠٠
نيسان/أبريل	٧١٤ ٠٢٢,٢٢	١ ٠٣٢ ٨٦٩,٩١	٨٥٠ ٠٠٠,٠٠	٨٥٨ ١٦١,٠٠
أيار/مايو	١ ١٠٠ ٩٢٠,٠٠	٨٥٢ ٢٩٨,٠٠	٥٥٠ ٠٠٠,٠٠	٥٦٩ ٤٠٨,٠٠
حزيران/يونيه	٢ ٦٩٥ ٧١٨,٣٣	٣ ٣٢٦ ٢٧٨,٤٧	١ ٥٠٠ ٠٠٠,٠٠	١ ٩٧٥ ٨٢٩,٠٠
تموز/يوليه	١ ٥٩٦ ٨٥١,١٩	١ ٣٣٠ ٦٠٠,٧٩	٤ ٥٠٠ ٠٠٠,٠٠	٥٨١ ٨٢٢,٠٠
آب/أغسطس	٥١٢ ٠٧١,٣٥	٦٦٦ ٢٤٤,٢٩	٢٠٠ ٠٠٠,٠٠	٥٧٩ ٦٧٦,٠٠
أيلول/سبتمبر	٦٢٩ ٢١٠,٨٤	٥٣٧ ٦٦٨,١٩	صفر	
تشرين الأول/أكتوبر	٥١٦ ١٠٦,٧٨	٤١٧ ٨٦٤,٣٢	٢٠٠ ٠٠٠,٠٠	
تشرين الثاني/نوفمبر	٨١٠ ٩٣٤,١٦	٥٤٥ ٠٤٢,٠٤	٤٣٠ ٧٩٤,٤٤	
كانون الأول/ديسمبر	٥ ٢٧٠ ٩٧٩,٥٠	٣ ٤٨١ ٠٢٥,٢٩	١١ ٩٠٥ ٦٧٢,٥٤	
المجموع	١٧ ٣٤١ ١٩٩,٣٩	١٥ ٢٢٥ ٦٧٤,٥٤	١٧ ٩٤٢ ٧٩٣,٠٠	٨ ٤٧٩ ٠٣٦,٢٠

المصدر: شعبة حسابات الإيرادات، وزارة المالية، منوفيا.

دور مكتب الشؤون البحرية

٤٢٤ - كان مكتب الشؤون البحرية يعمل في البداية تحت سلطة وزارة المالية غير أنه في أعقاب إنشاء وزارة النقل، نقل إلى تلك الوزارة. وفي ٢٠ حزيران/يونيه ١٩٨٩، منح المكتب الاستقلال الذاتي بموجب قانون تشريعي. واستناداً إلى الوثائق التي قدمها المكتب، يعد المفوض رسمياً المسؤول الكبير الوحيد الذي يعينه الرئيس. غير أنه من الواضح أن تعيين السيدة أنيس تيلور، زوجة الرئيس السابقة، بصفتها الممثلة الدائمة لدى المنظمة البحرية الدولية ونائبة لمفوض الشؤون البحرية في لندن، هو تعيين سياسي أكثر منه تعيين مهني.

٤٢٥ - ويعد السجل الليبري الوكيل لمكتب نائب مفوض الشؤون البحرية وبصفته تلك تربطه علاقة وثيقة بمكتب الشؤون البحرية. ويتقاسم الوزير المفوض وكبير نواب المفوض جون مورلو، ونائب المفوض لشؤون موظفي البحرية التجارية والاتصالات اللاسلكية وبطاقات هوية البحارة، جورج أركو، المكاتب مع السجل الليبري في مقره بفرجينيا وهما مدرجان بقائمة المستخدمين الرسميين. ويتخذ نائب المفوض فيكتور دوبا والمفوض المساعد ألفريد مينساه من مكتب نيويورك مكتبا لهما أيضاً. كما يتخذ السجل الليبري مكاتب مشتركة مع البعثة الدائمة لليبريا لدى المنظمة البحرية الدولية في لندن.

٤٢٦ - وفي السنوات الأخيرة، تبين أن ثمة عجزاً في ميزانية تشغيل مكتب الشؤون البحرية. وعلى سبيل المثال، توقع المكتب في السنة المالية ٢٠٠١ إيرادات مجموعها ١٩٠٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة لعملياته في منروفيا مقابل نفقات مجموعها ٢٠٢٥.٨٨٠،٦٣ دولاراً من دولارات الولايات المتحدة. وفي السنة المالية ٢٠٠٠، وفر السجل الليبري إيرادات إضافية قدرها ٣٧٢ ١٢٥ ٢ دولاراً من دولارات الولايات المتحدة لتغطية نفقات مكتب نائب المفوض.

٤٢٧ - وأمر بينونسي أوري بأن يدفع السجل الليبري مبالغ إلى شركة San Air في حزيران/يونيه وتموز/يوليه وأيلول/سبتمبر ٢٠٠٠. كما تتوفر لدى الفريق تفاصيل تبين أنه في ٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠، حول مكتب الشؤون البحرية في منروفيا ١٤٩ ٩٨٠ دولاراً من دولارات الولايات المتحدة من حسابه في مصرف إيكوبنك بمنروفيا إلى شركة San Air في دبي - وهو دليل إضافي على أن أموال مكتب الشؤون البحرية كانت تستخدم لتغطية نفقات الأنشطة التي تخرق نظام الجزاءات.

قضية جيرالد كوبر

٤٢٨ - تشير قضية جيرالد كوبر إلى أن مكتب الشؤون البحرية قد تورط من قبل في أنشطة تخرق نظام الجزاءات. وكان جيرالد كوبر ممثلاً دائماً لدى المنظمة البحرية الدولية في

لندن ونائبا لمفوض الشؤون البحرية. وفي ٥ شباط/فبراير ١٩٩٨، حجزت إدارة الجمارك بالولايات المتحدة في سافانا، بـجورجيا، مركبة مصفحة من طراز هامر (Hummer) بمجهزة بنقطة مقواة يمكن تركيب سلاح عليها وتبلغ قيمتها ٢٦٠ ١٤٦ دولارا من دولارات الولايات المتحدة. وكانت المركبة ستُصدر إلى ليبيريا عن طريق كوت ديفوار دون ترخيص بالتصدير، مما يخالف قوانين الولايات المتحدة وأنظمتها ويخرق الحظر الذي فرضته الأمم المتحدة على توريد الأسلحة إلى ليبيريا.

٤٢٩ - وكشف تحقيق أجري في الولايات المتحدة أن الوكالة الليبرية المتحدة للشراء بأوروبا (LIPAE) هي التي توسطت في المملكة المتحدة لإبرام هذه الصفقة، وهي هيئة تعمل انطلاقا من عنوان في لندن ومديرها الوحيد مواطن من نيجيريا يسمى ليام جي، ويتولى أيضا إدارة الوكالة الليبرية المحدودة للشراء بأوروبا. واشترك أيضا في هذه الصفقة سمسار من الولايات المتحدة يدعى السيد إيكويلي، مستخدما شركة اسمها IMIOTA. وتبين من تحقيقات أخرى أن تلك المبالغ قد دفعت من البعثة الدائمة لجمهورية ليبيريا لحساب المنظمة البحرية الدولية لدى مصرف سكوتلاند ومن حساب الوكالة المحدودة للشراء الليبرية بأوروبا في مصرف Barclays Bank Plc إلى إيكويلي وبومرشاين بونتياك أون سميرونا (Boomershine Pontiac of Smyrna)، بـجورجيا التي تولت صفقة مركبة هامر. وقدمت تحقيقات الشرطة البريطانية وثائق بشأن تورط جيرالد كوبر في المعاملة وكانت ثمة أدلة إضافية تدل على أن كوبر زار أطلنتا في كانون الثاني/يناير ١٩٩٨ للتباحث مع السيد إيكويلي بشأن الوجهة التي ستسحق إليها المركبة وإمكانية طلب ثلاث مركبات أخرى مجهزة بنقاط مقواة.

٤٣٠ - وفي ١٢ شباط/فبراير ١٩٩٩، طلبت وزارة الخارجية البريطانية من حكومة ليبيريا أن ترفع حصانة كوبر الدبلوماسية حتى يتأتى استجوابه بشأن هذه المعاملات. وفي ٢٧ نيسان/أبريل ١٩٩٩، رفضت السفارة الليبرية في لندن رفع الحصانة وادعت أن كوبر تصرف "بصفة الرسمية" باسم حكومة ليبيريا؛ وأن سفارة ليبيريا ليست على علم محدد بالمادة ٣ (١) (ج) من أمر المملكة المتحدة لعام ١٩٩٣ الصادر تطبيقا للحظر الذي فرضته الأمم المتحدة على توريد الأسلحة إلى ليبيريا.

٤٣١ - وفي ٨ تموز/يوليه أعلن أن السيد كوبر شخص غير مرغوب فيه على أن يسري ذلك على الفور. وغادر السيد كوبر وجميع أفراد عائلته المملكة المتحدة. ويقدم الآن في الولايات المتحدة. واستنادا إلى مقابلات أجريت مع مكتب الشؤون البحرية وإلى مراسلات من هذا المكتب، فإن السيد جيرالد كوبر "كبير نواب رئيس السجل الليبري للسفن والشركات الدولية". وأخير السجل الفريق في آب/أغسطس أن "جيرالد متعهد مستقل،

ولا يمثل السجل الليبري، كما أن السجل الليبري لا يمثله، وأن اسمه لا يرد في قائمة موظفي السجل الرسميين لعام ٢٠٠١ أو في قائمة مرتباتهم مما يوحي مرة أخرى بأن ما يدعيه مكتب الشؤون البحرية يمكن أن يكون أمرا غير موثوق به. ولم يحقق السجل الليبري في ماضي كوبر قبل توظيفه خبيرا استشاريا بل أقر السجل أنهم "كانوا على علم بأنه اضطر إلى مغادرة المملكة المتحدة في ظروف غامضة غير أنهم لا يعلمون السبب على وجه التحديد".

قضية سانجيفان روبراه وبينوي أوري

٤٣٢ - وبالإضافة إلى جهود جيرالد كوبر في عامي ١٩٩٨ و ١٩٩٩ الرامية إلى خرق حظر الأسلحة، تبين للفريق أن سانجيفان روبراه، "نائب مفوض الشؤون البحرية"، والخبير الاستشاري لمكتب الشؤون البحرية، قام بدور مهم في انتهاك حظر الأسلحة.

٤٣٣ - وكان روبراه معروفا رسميا لدى عدة أفراد في ليبريا بصفته خبيرا استشاريا لدى مكتب الشؤون البحرية، ويعرف عنه أنه يسافر بصفته نائب مفوض الشؤون البحرية إلى عدة بلدان أوروبية مستخدما جوازات سفر دبلوماسية. ويجدر بالملاحظة أن روبراه استخدم جوازي سفر دبلوماسيين مختلفين، واحد صادر في ليبريا في ٢٤ آذار/مارس ٢٠٠٠ تحت اسم سانجيفان روبراه، والثاني صادر في ٢٤ آب/أغسطس ٢٠٠٠ تحت اسم سمير نصر.

٤٣٤ - وأنكر المفوض الليبري للشؤون البحرية، بينوي أوري، معرفته للسيد روبراه. غير أن السيد سانجيفان روبراه ظل في منروفيا إلى كانون الثاني/يناير ٢٠٠١، أي الوقت الذي أعلن فيه عن تقرير فريق الخبراء عن سيراليون. وأبلغ روبراه الفريق أنه استقر في بيت الرئيس السابق للشرطة. وأكد هذا القول عدة مسؤولين في ليبريا. ويقع البيت في حي "أولد كونغو تاون بايباس" في مقاطعة سكنية راقية إلى حد ما في منروفيا. وكان السيد أوري جارا للسيد روبراه.

٤٣٥ - وثمة أدلة إضافية تربط بين روبراه وبينوي أوري. فقد كان روبراه أحد وكلاء الطيران المدني العالمي الذين عينتهم وزارة النقل في ليبريا. وكان هؤلاء الوكلاء يتمتعون بحق إصدار شهادات تسجيل الطائرات، وهو وضع أدى إلى الإفساد التام لسجل الطيران الليبري. وحصل الفريق على وثائق أخرى تثبت أن روبراه كان يحمل وثائق رسمية بهذا الصدد. ومن هذه الوثائق وثيقة أرسلها روبراه إلى شريك تجاري في الخارج لإثبات تعيينه من قبل وزارة النقل وكيلا لهيئة تنظيم الطيران المدني في ليبريا، ويتبين من هذه الوثيقة أنها أرسلت بالفاكس في ٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٩ من آلة فاكس في منروفيا تحت اسم "المكتب البحري"، مكتب مفوض الشؤون البحرية الليبرية، السيد أوري. وعنوان المرسل إليه هو سانجيفان روبراه، هيئة تنظيم الطيران المدني الليبرية، "أولد كونغو تاون بايباس"، وهو مرة أخرى

البيت المقابل تقريبا لبيت بينوني أوري. كما أبلغ الفريق بأن روبراه كان ضيفا بارزا في جنازة أم بينوني أوري في عام ٢٠٠٠.

٤٣٦ - والسيد روبراه أيضا شريك تجاري مقرب لفيكتور بوت. واعترف هو نفسه في مقابلة مع الفريق بهذه العلاقة، وللفريق وثائق تثبت هذه العلاقة الوثيقة. وهذه الصفة، أنشأ روبراه أيضا الشركة الجوية الوهمية "الخدمات الجوية لغرب أفريقيا" West Africa Air Services، على غرار ما ورد وصفه في القسم المتعلق في هذا التقرير بانتهاكات حظر الأسلحة. وحصل الفريق على نسخة من اتفاق عقد بين شركة "West Africa Air Services" وشركة رينان الجوية في مولدوفا لاستئجار طائرة شحن. واستخدمت الطائرة على النحو المبين في هذا التقرير، لنقل الأسلحة. وهذا ما اعترف به السيد روبراه وريان الطائرة. ويتبين من العقد أن عقد الاستئجار وقع باسم شركة الخدمات الجوية لغرب أفريقيا، من طرف السيد لوروي أوري. وهذا الأخير هو الأخ الأكبر للسيد بينوني أوري.

٤٣٧ - وكان روبراه يدير شركة West Africa Air Services عن طريق شركة سان إير بالإمارات العربية المتحدة. وكما سبق ذكره، أصر أوري على أن يدفع السجل الليبري مبالغ إلى حساباتها في حزيران/يونيه وتموز/يوليه ٢٠٠٠ كما أذن بأن يدفع مكتب الشؤون البحرية مبالغ مباشرة إلى شركة San Air في ١٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠. ودفعت هذه المبالغ مقابل تسليم أسلحة تشمل ١٠٠٠ رشاش هربت من أوغندا إلى ليبيا.

٤٣٨ - وأذن المفوض أوري أيضا لنائب المفوض للشؤون المالية في ١٣ أيلول/سبتمبر بأن يأذن بدفع ثلاثة مبالغ في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠ لحساب الشؤون البحرية في مصرف إيكوبنك في منروفيا لنقلها إلى حساب شركة SAN AIR General Trading، في الشارقة "عن طريق: حساب س. روبراه". وتطابق هذه التحويلات من حساب الشؤون البحرية المبلغ الذي دفعه روبراه والبالغ ١٧٩ ٩٨٠ دولارا من دولارات الولايات المتحدة إلى حساب شرك San Air في ١٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠ (انظر المرفق ٩).

الماس والشؤون البحرية

٤٣٩ - وللمفوض أوري أيضا عدد من المصالح التجارية الأخرى بما فيها مصالح في مجال الزراعة والهواتف المحمولة والماس. وهو كفيل لعدد من امتيازات التنقيب عن الماس بما فيها امتيازات في سميث كامب وكيب ماونت. واطلع الفريق على عدد من المقالات الصحفية عن الماس الممول للصراع في وثائق مكتب الشؤون البحرية في منروفيا واعترف أوري بأنه يجب الماس ولو أنه أنكر خرقه للحظر المفروض على الماس. وعلاقة الشؤون البحرية بالماس ليست جديدة. فقد تورط لواءان أمريكيان متقاعدان شريكان لوكلاء بحريين في معاملات

غير رسمية لتجارة الماس. ففي الوقت الذي كانا يعملان فيه لمصلحة شركة فرجينيا للسجلات الدولية (IRI) تولى أحد هذين اللوامين المتقاعدتين أنشطة سمسرة الماس وضبطته السلطات في مطار روبرتس الدولي في عام ١٩٩٩ وفي حوزته ماس خام لم يعلن عن حيازته له.

المسؤولون البحريون المحظور سفرهم

٤٤٠ - وردت أسماء ريفس - تيلور، وجيرالد كوبر، وبينوني أوري، مفوض الشؤون البحرية، وسانجيفان روبراه، رجل أعمال ونائب مفوض الشؤون البحرية، والسيدة ويسا دينيس، نائبة مفوض الشؤون العامة في مكتب الشؤون البحرية، في قائمة لجنة مجلس الأمن باعتبارهم أشخاصا تشملهم أحكام القرار ١٣٤٣ (٢٠٠١) بشأن ليبيريا وترد أسماءهم في قائمة الأشخاص المشمولين بالخطر الذي فرضته الأمم المتحدة على السفر. واثنان من هؤلاء الأشخاص عرف عنهما أنهما انتهكا الحظر المفروض وذلك بالسفر بدون أعفاء من الحظر صادر عن لجنة مجلس الأمن. فقد كان سانجيفان روبراه، المقيم منذ أوائل ٢٠٠١ في بروكسل، يسافر بانتظام إلى مدن منها واشنطن العاصمة وأيدجان. وسافر بينوني أوري، مفوض الشؤون البحرية، دون إذن من لجنة مجلس الأمن إلى أيدجان في رحلة الخطوط الجوية الغانية رقم ٥٣٣ في ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠١.

السجل الليبري للشركات

٤٤١ - واستخدم أيضا السجل الليبري للشركات، الذي كانت تديره شركة فرجينيا للسجلات الدولية (IRI) ويديره منذ ٢٠٠٠ السجل الليبري للسفن والشركات الدولية، في عقد صفقات الماس. وأثبت فريق الخبراء المعني بسيراليون كيف استخدمت عدة شركات غير مقيمة العنوان البريدي 80 Broad St, Monrovia في سجل الشركات الخارجية كعنوان منشأ مناسب للمعاملات المتعلقة بالماس المهرب. وخفت هذه الممارسة في أعقاب الحظر الذي فرضته الأمم المتحدة على الماس في ليبيريا غير أن الفريق اكتشف أن العنوان كان لا يزال يستخدم في أنواع أخرى من النشاط غير المشروع. وفي هذا التقرير، وردت الإشارة إلى حالة تتعلق بما يزيد على ١٠٠٠ رشاش هرب من أوغندا إلى ليبيريا. وكان السمسار في هذه الحالة يعمل عبر شركة Culworth Investment Corporation، وعنوانها في 80 Broad St., Monrovia بليبيريا. وقد انضمت شركة كولورث إلى السجل في ١٩٩٢، ودفعت رسومها السنوية إلى عام ١٩٩٧. وأصبحت تعمل من جديد في عام ٢٠٠٠ أي في الوقت الذي كانت تعمل فيه شركة الخدمات الجوية لغرب أفريقيا. ويبدو أنها شركة خاملة تستخدم في فترات معينة لتوفير الغطاء لأنشطة حساسة.

٤٤٢ - وقد استخدم مصرف ليبريا الدولي المحدود (الذي تملكه IRI) العنوان البريدي 80 Broad St., Monrovia في منروفيا إلى غاية نيسان/أبريل ٢٠٠٠ (ثم تحول إلى العنوان 62 Broad Street) عندما انتقل إلى السجل الليبري للسفن والشركات الدولية بغرض ضمان استمرارية إدارة سجل الشركات الخارجية. والسجل الليبري هو الوكيل الوحيد المسجل في ليبريا لإدارة الوثائق القانونية وغيرها من الإشعارات للشركات غير المقيمة أينما كانت تلك الإدارة في العالم.

٤٤٣ - ويوفر السجل الليبري للشركات والسجل الليبري البحري مصدرا مهما للدخل لهذا البلد الفقير. وللسجل البحري شهرة دولية غير أنه عرضة للشبهات بسبب استخدام الأموال التي يدرها في نفقات غامضة خارجة عن الميزانية بما فيها أنشطة خرق الجزاءات.

توصيات بشأن السجل الليبري للشركات والسفن البحرية

- ٤٤٤ - • ينبغي أن تنشئ لجنة مجلس الأمن حساب ضمان يكون وجهة نهائية لكل الإيرادات التي يدرها سجل السفن والشركات. ويعتقد الفريق أن على حكومة ليبريا وصندوق النقد الدولي أن يتوصلا إلى اتفاق بشأن فحص هذا الحساب لتحديد كل الإيرادات التي يدرها سجل السفن والشركات وتحديد استخدام الإيرادات في هذا الحساب؛
- ينبغي رصد الأموال الموجودة في هذا الحساب لأغراض التنمية.

الجزء الرابع - الحظر المفروض على السفر وامتثال الدول لقرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١)

الحظر المفروض على السفر

٤٤٥ - تنص الفقرة ٧ من القرار ١٣٤٣ (٢٠٠١) على ما يلي:

”إن مجلس الأمن

٧ - (أ) يقرر أيضا أن تتخذ جميع الدول التدابير اللازمة لمنع كبار المسؤولين الحكوميين والعسكريين في ليبريا وزوجاتهم وأي أفراد آخرين يقدمون دعما ماليا وعسكريا إلى الجماعات المتمردة المسلحة في البلدان المجاورة لليبريا، ولا سيما الجبهة المتحدة الثورية في سيراليون، على نحو ما تحدده اللجنة المنشأة بموجب الفقرة ١٤ أدناه، من دخول أقاليمها أو المرور عبرها، على ألا يترتب على ما ورد في هذه الفقرة إلزام أي دولة برفض دخول مواطنين لها إلى إقليمها، وعلى ألا يعوق ما ورد في هذه الفقرة مرور ممثلي حكومة ليبريا للوصول إلى مقر الأمم المتحدة للقيام بأعمال تتعلق بالأمم المتحدة أو مشاركة حكومة ليبريا في الاجتماعات الرسمية لاتحاد نهر مانو والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا ومنظمة الوحدة الأفريقية؛

(ب) يقرر ألا تسري التدابير المفروضة بموجب الفقرة الفرعية (أ) أعلاه حيثما تقرر اللجنة المنشأة بموجب الفقرة ١٤ أدناه أن هذا السفر له ما يبرره استنادا إلى دواعي الحاجة الإنسانية، بما في ذلك أداء الفرائض الدينية، أو حيثما تخلص

اللجنة إلى أن من شأن الاستثناء حينذاك أن يعزز امتثال ليبريا لمطالب المجلس، أو يساعد على إيجاد تسوية سلمية للصراع في المنطقة دون الإقليمية؛

٤٤٦ - وفي ٤ حزيران/يونيه ٢٠٠١، أصدرت اللجنة المنشأة بموجب الفقرة ١٤ من القرار ١٣٤٣ (٢٠٠١) قائمة الأشخاص الذين يشملهم هذا الحظر المفروض على السفر (الوثيقة SC/7068). وفي رأي فريق الخبراء، أن الحظر المفروض على السفر هو أكثر الجزاءات فعالية. وفي الواقع، كانت الحكومة قد اتفقت مع صندوق النقد الدولي على "تجميد جميع رحلات السفر الخارجي غير الضرورية" في نهاية كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٩، وذلك كجزء من البرنامج الذي يرصده الموظفون للفترة من كانون الثاني/يناير إلى حزيران/يونيه ٢٠٠٠ والنتيجة التي خلص إليها الصندوق في تقريره لشهر تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠ أن هذا الإجراء لم تكن له إلا "فعالية محدودة". وأقرت وزارة المالية في منروفيا بتحقيق وفورات كبيرة في تكاليف السفر الحكومي بسبب الحظر على الرغم من أنها امتنعت عن أن تقدم إلى الفريق الأرقام المتعلقة بالسفر في عام ٢٠٠٠ لأغراض المقارنة. ولكن الفريق حصل على المعدلات الرسمية لبدلات الإقامة اليومية التي يتقاضها المسؤولون الحكوميون وهم في الخارج. ومن هؤلاء الرئيس (٦٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة في اليوم)؛ ونائب الرئيس، (٥٠٠ دولار في اليوم)؛ والوزراء ورؤساء الدوائر الوزارية والسفراء المعتمدون ورئيس الأركان في الجيش (٤٠٠ دولار في اليوم)؛ وجميع نواب الوزراء، والسفراء غير المعتمدين، ورؤساء الدوائر الإدارية (٢٥٠ دولار في اليوم)؛ وجميع الوزراء المساعدين ونائب رئيس الدوائر الإدارية (٢٠٠ دولار في اليوم).

٤٤٧ - وكان الحظر المفروض على السفر هو مصدر أكبر عدد من الشكاوى التي تلقاها الفريق فالأفراد المدرجون بالقائمة طلبوا معرفة أسباب إدراج أسمائهم بها وكيفية الطعن فيها. وفي كل حالة من هذه الأحوال كان الفريق يحيلهم إلى لجنة مجلس الأمن بوصفها الهيئة الملائمة والمسؤولة عن وضع اللائحة. ويرى الفريق أن القائمة لا ينبغي أن تكون جامدة، وأن بعض الأسماء ينبغي إسقاطها منها لأسباب إنسانية. كما يرى الفريق أيضا أنه ينبغي للجنة أن تنظر في إدراج أسماء جديدة فيها وأنه ينبغي لها أيضا أن تقوم بالنشر اللازم وأن تنشئ نظاما فعالا للنظر في طلبات الاستثناء من الحظر المفروض على السفر طيلة فترة سريانه.

٤٤٨ - سعى الفريق إلى رصد مدى الامتثال للحظر المفروض على السفر. ودقق في جميع كشوف الرحلات الجوية التجارية من مطار روبرتس الدولي مع أن الطلب الذي قدمه إلى سبريغز باين لتمكينه من الوصول على نحو مماثل إلى سجلاته الخاصة بالبيانات لم يستجب له رغم عقد اجتماعين مع مدير سبريغز. ويُظهر الجدول ٨ أدناه أسماء الأفراد الذين يرى الفريق أنهم انتهكوا الحظر. وبعض هؤلاء الأفراد، مثل جورج حداد (الذي يحمل جواز سفر لبنانيا) وسيمون روزمبلوم (الذي يحمل بطاقة إقامة في كوت ديفوار)، بإمكانهم السفر إلى بلادهم. كما أن محمد سلامه يسافر بانتظام ذهابا وإيابا من أبيدجان إلى منروفيا.

Table 8

Persons affected by resolution 1343 (2001) who have travelled from Liberia in violation of the Ban between 7 June and 1 October 2001

Date	Flight number	Name of person	Ports of embarkation- disembarkation	Seat number	Remarks
1 October	Sabena SN 678	Taylor E./Mrs.	ROB-AMS	31-A	Kiia Tai Joseph Wong
		Carbah/F. M.	ROB-YUL	4-H	
		Wong/K. Mr.	ROB-BEY	5-G	
24 September	Sabena SN 678	Reffell/V. Ms.	ROB-TLV	7-H	
29 August	Ghana GH 571	Urey/B. Mr.	ROB-ABJ		
14 August	Ghana Airways GH 521	Allen/C.	ROB-Accra		
11 August	Weasua 005	Salamé/M.	ROB-ABJ		
7 August	Weasua 005	Taylor/E.	ROB-ABJ		
6 August	Sabena SN 678	DeShield/C.	ROB-IAD	10-K	Waiver granted
5 August	Weasua 003	Gibson/M.	ROB-FNA		
		Minor/B. G.	ROB-FNA		
		Ward/A.	ROB-FNA		
5 August	Weasua 005	Dennis/J. Mr.	ROB-ABJ		
26 July	Ghana Airways GH-533	Basma/J.	ROB-ABJ		
24 July	Weasua 005	Gaye/A.	ROB-ABJ		
23 July	Weasua 003	Ward/A.	ROB- FNA		
22 July	Weasua 005	Kafel/M.	ROB-ABJ		
		Rosenblum/S.	ROB-ABJ		
16 July	Sabena SN 678	Haddad/G. Mr.	ROB-BEY	4-C	
2 July	Sabena SN 678	Gibson/M. Ms.	ROB-BOS	34-K	
27 June	Ghana Airways	Gaye/A.	ROB-Accra		
11 June	Sabena SN 678	Neal/J. M.	ROB-BRU	5-H	
7 June	Weasua 005	Salamé/M.	ROB-ABJ		

قضية ألفونسو غاي

٤٤٩ - في ٢٤ حزيران/يونيه، وصل مدير السلطة الوطنية للنقل، ألفونسو غاي، إلى مطار أكرا الدولي قادما من منروفيا على متن رحلة للخطوط الجوية الغانية. ولدى محاولته دخول غانا وهو يحمل جواز سفر دبلوماسيا ليبريا (D.00723-00) احتجزته سلطات الهجرة في المطار لمدة ٢٤ ساعة. وادعى غاي بأنه كان مارا مرورا عابرا في غانا لحضور مؤتمر في توغو. وبالفعل فقد أفرج عنه وأعيد إلى منروفيا. والسلطات الغانية في مطار أكرا شديدة

اليقظة فيما يتعلق بالمسافرين من منروفيا، لا سيما أولئك الذين يحملون جوازات سفر دبلوماسية ليبيرية.

قضية جمال بسمة

٤٥٠ - جمال بسمة، مواطن لبناني ومستشار غير رسمي للرئيس تيلور، سافر في ٢٦ تموز/ يوليه بجواز سفر دبلوماسي ليبري إلى أبيدجان لعقد عدد من الاجتماعات مع أشخاص منهم "توتال فينا ألف" الذي تربطه به علاقة تجارية طويلة. وفي وقت متأخر من ٢٧ تموز/يوليه أُلقت "مديرية مراقبة الإقليم" القبض عليه في فندق سوفيتيل في أبيدجان واحتُجز لعدة أيام، حيث جرى استجوابه بشأن الادعاءات بأنه يسعى إلى دعم المجموعات المنشقة في كوت ديفوار. وفي نهاية الأمر، فإنه بمساعدة توتال فينا ألف، وتدخل الحكومة الليبيرية، ومساعدة قنصل كوت ديفوار، بروسبير كوتشي، أُطلق سراح بسمة واقتيد مخفورا إلى المطار في ٣ آب/أغسطس. وقد ذكر المسؤولون في كوت ديفوار أنه احتجز لانتهاكه حظر الأمم المتحدة المفروض على السفر، ولكن ذلك لا يفسر سبب السماح له بدخول البلد أصلا.

قضية غاس كوفينهوفن

٤٥١ - غاس كوفينهوفن، مدير فندق أفريقيا وشركة تيمور الملكية في الشركة الشرقية للأخشاب، يحمل جواز سفر هولنديا، لكنه يحمل أيضا عددا من جوازات السفر الأخرى بما فيها جواز سفر دبلوماسي ليبري. وهو يسافر بانتظام إلى ليبيريا ومنها رغم أن اسمه مدرج في قائمة الحظر المفروض على السفر. ولم ينكر قيامه بهذه الرحلات أمام الفريق، بل أقر بصلوعه في أعمال تجارية مهمة في الكونغو برازافيل حيث يملك فندقا هناك لكن اسمه لا يظهر في بيانات شركات الطيران في مطار روبرتس فيلد الدولي على الرغم من أنه شوهد في رحلات دولية. وهذا ما دعا الفريق إلى استنتاج أنه يسافر تحت اسم آخر.

٤٥٢ - قام كوفينهوفن بزيارة أبيدجان في عدة مناسبات منذ بدء سريان الحظر المفروض على السفر. ويؤكد الفريق، بناء على وثائق حصل عليها أن كوفينهوفن زار أبيدجان في مهمة حكومية رسمية في حزيران/يونيه. وتُظهر نسخة لفاتورة الحساب في فندق سوفيتيل أن السفارة الليبيرية في أبيدجان هي التي قامت بالحجز له في الفندق (المرفق ١١). وبعد إقامته في ذلك الفندق انتقل إلى فندق إيفوار حيث أمضى عدة أيام إضافية. كما أن كوفينهوفن زار أبيدجان في أوائل آب/أغسطس وتوقف فيها قبيل سفره إلى برازافيل. وقد التقاه على متن الطائرة ورافقه عبر إجراءات الوصول في المطار نفس المسؤول من كوت ديفوار الذي سبق له أن ساعد جمال بسمة أثناء إبعاده إلى ليبيريا قبل ذلك بأيام قليلة.

ثغرة كوت ديفوار

٤٥٣ - إن مطار أبيدجان هو الثغرة الرئيسية التي تحول دون إجراء تنفيذ أفضل للحظر المفروض على السفر. وقد قام أعضاء الفريق بزيارة أبيدجان خمس مرات أثناء تحقيقات الفريق ووجدوا أن السلطات لم تبلغ موظفيها في دائرتي الهجرة والأمن في المطار الدولي عن الحظر المفروض على السفر. وإن الفريق نفسه هو الذي وفر قوائم الحظر في آب/أغسطس إلى المسؤولين في المطار والحكومة. وقالت السلطات في المطار إنها لا يمكنها العمل بالقائمة ما لم تتلق تعليمات بذلك من الحكومة المركزية. ورغم طلبات المساعدة العديدة التي قدمها الفريق فإن الحكومة المركزية لم تقدم أية مساعدة له في جهوده الرامية إلى توثيق ورصد انتهاكات الحظر في أبيدجان. ووجد الفريق أن كوت ديفوار تعتمد عدم التعاون، رغم زيارته وطلباته المتكررة والمتعلقة بتقديم المساعدة.

٤٥٤ - على سلطات كوت ديفوار أن تساعد الأمم المتحدة على وضع نظام في مطار أبيدجان للتحقق من أن المسافرين القادمين من منروفيا ليسوا على قائمة الحظر المفروض على السفر أو أن لديهم من الأمم المتحدة إعفاء من الحظر المفروض على السفر.

توسيع نطاق التنفيذ

٤٥٥ - يدرك الفريق أن العديد من البلدان تشدد في إجراءات فحص طلبات الحصول على تأشيرات السفر التي يتقدم بها مواطنون ليبريون. وقد أفادت سويسرا والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية أنهما رفضتا طلبات للحصول على تأشيرات سفر تقدم بها أفراد مدرجة أسماؤهم في القائمة. وأفاد أحد السفراء أنه عرض عليه ماس خام نيابة عن أحد الأفراد المدرجين بالقائمة لقاء الحصول على تأشيرة سفر له. ورفضت سيراليون دخول موفدين ليبريين في مناسبتين لدى محاولتهم السفر إلى فريتاون دون أن يكونوا قد حصلوا من الأمم المتحدة على إعفاء رسمي من حظر السفر. وفي الفلبين، كان ماكسويل بو ملتحقا ببرنامج دراسي صيفي من ٢٣ تموز/يوليه إلى ٣١ آب/أغسطس في ترينيتي كوليدج، بمدينة كيزون، وقد أدى ذلك إلى تبادل رسائل بين الكلية ومكتب الهجرة والإبعاد.

توصيات بشأن الحظر المفروض على السفر

٤٥٦ - يحث الفريق لجنة مجلس الأمن أن ترد على الطلبات التي يتقدم بها الأفراد بشأن الحظر دون إبطاء وبسرعة. ويوصي الفريق أيضا أن تفتح اللجنة موقعا للحظر المفروض على السفر إلى ليبريا على شبكة الإنترنت حيث تعرض المعايير التي تعتمد عليها اللجنة لكيفية إدراج الأسماء في القائمة. وينبغي أن يوفر الموقع على شبكة الإنترنت معلومات عن كيفية تقديم الطلبات للحصول على إعفاءات من الحظر المفروض على السفر وأن يتضمن قسما يعرض أسماء

الأشخاص الذين لديهم حاليا إعفاء من الحظر المفروض على السفر. وينبغي الترويج لهذا الموقع على الشبكة باعتباره موردا لدوائر الهجرة وإنفاذ القانون يمكنها من متابعة معرفة من هم الأشخاص المدرجة أسماؤهم في قائمة الحظر المفروض على السفر ومن هم الأشخاص الحاصلون على إعفاء من هذا الحظر.

٤٥٧ - ينبغي لإدارة الجزاءات التابعة للأمانة العامة للأمم المتحدة أن تنشئ أيضا بالتشاور مع اللجنة قاعدة بيانات فوتوغرافية للأفراد الأساسيين المدرجة أسماؤهم في قائمة الحظر للتصدي لمحاولات عدد منهم السفر تحت أسماء أخرى. وهذه الصور الفوتوغرافية يمكن وضعها في الموقع على الشبكة.

٤٥٨ - ويرى الفريق أن القائمة ينبغي ألا تكون جامدة. فلأسباب إنسانية ينبغي إسقاط بعض الأسماء منها؛ كما أنه ينبغي للجنة أن تنظر في إضافة أسماء جديدة عليها.

٤٥٩ - إن الثغرة القائمة في الإجراءات في مطار أبيدجان تتطلب معالجة عاجلة. وينبغي للمجلس أن يشجع سلطات كوت ديفوار على اعتماد موقف لا يتسم بهذه اللامبالاة حيال تنفيذ الحظر المفروض على السفر. وينبغي إقامة نظام يمكن التحقق منه في مطار أبيدجان للتأكد من أن المسافرين القادمين من منروفا ليسوا على القائمة أو أنهم إذا كانوا على القائمة قد حصلوا من الأمم المتحدة على إعفاء من الحظر المفروض على السفر.

الامتنال لقرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١)

امتنال ليبريا للقرار ١٣٤٣ (٢٠٠١)

٤٦٠ - أقر رئيس ليبريا بتسلّمه القرار ١٣٤٣ (٢٠٠١) وفق رسالة مؤرخة ٢٢ آذار/مارس بعث بها الممثل الدائم لليبريا لدى الأمم المتحدة. وفي تلك الرسالة، ادعى الرئيس أنه اتخذ المبادرات التالية وفقا لطلبات مجلس الأمن:

(أ) طرد جميع أعضاء الجبهة المتحدة الثورية من أراضي ليبريا، وإغلاق مكتب اتصال الجبهة وحظر جميع أنشطتها في ليبريا؛

(ب) إغلاق الحدود بين ليبريا وسيراليون؛

(ج) فرض حظر على دخول أي ماس خام غير مصحوب بشهادة منشأ إلى ليبريا من البلدان التي بها نظم لإصدار شهادات المنشأ كما فرض حظر على تصدير أي ماس خام من ليبريا ريثما يتم إنشاء نظام لإصدار شهادات المنشأ في ليبريا يكون مقبولا دوليا ومتسما بالشفافية؛

(د) تجميد الأصول المملوكة للجبهة المتحدة الثورية وأعضائها؛

(هـ) الأمر بإيقاف جميع الطائرات المسجلة في ليبيريا وإلغاء جميع عمليات التسجيل هذه.

٤٦١ - وقد بين الفريق، في الفروع الواردة أعلاه، أنه قد حصل بعض التقدم في مسألة الماس والطائرات المسجلة في ليبيريا. ولكن التقدم المحرز كان أقل في مسائل أخرى. فلم يتم طرد جميع أعضاء الجبهة المتحدة الثورية من ليبيريا، إذ أن سام بوكاري "البعوضة"، الذي لا يقيم إقامة دائمة في ليبيريا، ما زال حالياً يتمتع برضا الرئيس. وما زال الحظر المفروض على السلاح ينتهك أيضاً. وعلى العموم، فإن الحظر المفروض على السفر يحترمه كبار المسؤولين الوزاريين ويسعون للحصول على إعفاءات من هذا الحظر.

الإخطار من جانب الدول الأخرى بشأن الامتثال

٤٦٢ - وجد الفريق صعوبة في إجراء تقدير شامل لمدى امتثال الدول الأخرى لإنفاذ قرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١). فالتنفيذ والامتثال مهمان، ويوصي الفريق بأن تتضمن القرارات المقبلة اشتراط أن تقوم الدول بتقديم تقارير منتظمة إلى لجنة مجلس الأمن عن الجهود التي تبذلها في مجال الامتثال.

بعض الأفكار من أجل الرصد المستمر لقرار مجلس الأمن ١٣٤٣ (٢٠٠١)

٤٦٣ - وينبغي للأمانة العامة للأمم المتحدة أن تعين موظفا لشؤون ليبيريا في إدارة الجزاءات التابعة لإدارة الشؤون السياسية. وعلى هذا الموظف أن يجري رسدا متواصلا من نيويورك للامتثال للقرار ١٣٤٣، وأن يضع قواعد بيانات للتقارير المتعلقة بالانتهاكات وأن يوجه رسائل لطلب هذه التقارير وأن يستفسر عنها هاتفيا. وينبغي لهذا الشخص أن يعمل كباحث داخلي من لجنة مجلس الأمن، وأن يكون قادرا على أن يسدي المساعدة في مسائل منها، مدى الامتثال للحظر المفروض على السفر وطلبات الإعفاء من هذا الحظر. ويمكن لموظف معتمد على الذات ومتمتع بروح المبادرة من موظفي الأمانة العامة للأمم المتحدة أن يسد هذا الاحتياج بكفاءة وفعالية ومن حيث التكاليف إذا وفر له الدعم الإداري من مساعدي اللجنة. وقد ألحقت آلية الرصد في أنغولا بما بالفعل موظفا للشؤون السياسية اضطلع على نحو فعال بعدد من هذه المهام.

٤٦٤ - وينبغي أن يكون هناك عملية تقييم مستمرة لمدى امتثال ليبيريا للقرار ١٣٤٣ على أرض الواقع أيضا. وأحد السبل لتحقيق ذلك بطريقة هادفة وفعالة من حيث التكلفة هو تجديد ولاية فريق الخبراء هذا لفترتين قصيرتين في عام ٢٠٠٢ للقيام بزيارة غرب أفريقيا برفقة الموظف المعني بشؤون ليبيريا الذي ستعينه الأمانة العامة. وينبغي أن تكون هاتان المهمتان كما يلي:

- مهمة تقييم يضطلع بها الفريق في ليريا والدول المجاورة مدتها أربعة أسابيع تبدأ في نيسان/أبريل ٢٠٠٢ بهدف إجراء تحقيقات ووضع تقرير موجز عن مدى الامتثال. وهذا التقرير الذي سيكون بمثابة فحص مستقل للامتثال للتوصيات، يُقدم بعد ذلك من خلال اللجنة إلى مجلس الأمن للنظر فيه في شهر أيار/مايو ٢٠٠٢.
- المهمة الثانية ومدتها ستة أسابيع في ليريا تبدأ في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ وتنتهي بتقديم تقرير ختامي إلى اللجنة في شهر تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢. وسيكون هذا التقرير أيضا تقييما مستقلا لمحمل سير نظام الجزاءات ومدى امتثال حكومة ليريا له خلال السنة.

٤٦٥ - وتتمثل مزايا النظام في أنه يعزز خلال السنة قدرة الأمانة العامة على رصد الامتثال للقرار ١٣٤٣. كما أنه يستعين بخبرة الفريق بطريقة هادفة وفعالة من حيث التكلفة ويكفل عدم فقدان قوة الدفع التي ولدها العمل الذي اضطلع به الفريق في عام ٢٠٠١.

United Nations

S/2001/268

**Security Council**Distr.: General
23 March 2001

Original: English

Letter dated 23 March 2001 from the Secretary-General addressed to the President of the Security Council

I have the honour to refer to resolution 1343 (2001), adopted by the Security Council on 7 March 2001, concerning Liberia. In paragraph 19 of that resolution, the Council requested that, after consultation with the Security Council Committee established pursuant to resolution 1343 (2001), I establish a Panel of Experts for six months within one month from the date of adoption of the resolution to, inter alia, investigate any violations of the measures imposed by paragraphs 5 to 7 of the resolution; to collect any information on the compliance by the Government of Liberia with the demands in paragraph 2 of that resolution, and to further investigate possible links between the exploitation of natural resources, other forms of economic activity in Liberia and the fuelling of conflict in Sierra Leone and neighbouring countries, in particular those areas highlighted by the report of the Panel of Experts established pursuant to resolution 1306 (2000) (see S/2000/1195).

Accordingly, following consultations with the Committee and taking into account the requirements stated in the above-mentioned resolution, including that the panel draw, as much as possible and as appropriate, on the expertise of the members of the Panel of Experts established pursuant to resolution 1306 (2000), I wish to inform you that I have appointed the five experts:

- Mr. Martin Chungong Ayafor (Cameroon)
- Mr. Atabou Bodian (Senegal, expert from the ICAO)
- Mr. Johan Peleman (Belgium, expert on arms and transportation)
- Mr. Harjit Singh Sandhu (India, expert from INTERPOL)
- Mr. Alex Vines (United Kingdom, expert on diamonds)

I have also selected Mr. Martin Chungong Ayafor to chair the panel of experts.

(Signed) Kofi A. Annan



Annex 2

Meetings and consultations

Austria

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

GPML (Global Programme against Money Laundering) in the office of
UNODCCP
UNDCP (United Nations Drug Control and Crime Prevention)
INCB (International Narcotics Control Board)

Belgium

Government

Ministry of Foreign Affairs (Task Force Kimberley Process)
Ministry of Economic Affairs
Diamond High Council (Hoge Raad voor Diamant)

Private sector

Paul La Roche, Liberia World Airlines, Ostend

Civil society

Christian Dietrich, IPIS

Media

Dirk Draulans, Knack
Walter De Bock, De Morgen

Burkina Faso

Government

Ministry of Foreign Affairs
Ministry of Defence

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Cameroon

Government

Ministry of External Relations
Ministry of Transport
Civil Aviation Authority

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

France
Liberia
Switzerland

UNDP
United Kingdom
United States

Canada

International Civil Aviation Organization (ICAO)

Cape Verde

Two members of the Panel participated in “the 13th Africa and Indian Ocean Planning and Implementation Regional Group Meeting on Civil Aviation”. In the margins of the meeting, discussions were held with:

Director of Operations (DG ASECNA)
Chiefs of Air Navigation Services of Burkina Faso, Cameroon, Congo, Chad, Côte d’Ivoire, Gabon, Niger
Director of Air Navigation and Regulatory Services of Uganda
Director of Air Traffic Services of Ghana
Chief of Air Navigation Services of Central African Republic
Director of Civil Aviation and Chief of Air Navigation of Equatorial Guinea
Administrator and Technical Director of DRC

Central African Republic

Government

Ministry of Mines
Ministry of Civil Aviation and Transportation
Ministry of Interior
Director General of Civil Aviation
Director of Cabinet of the Prime Minister

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

France
UNDP

Côte d’Ivoire

Government

Ministry of Foreign Affairs
Ministry of Interior
Ministry of Defence
Ministry of Transport
Interpol Sub-Regional Bureau
Sub-Prefecture of Man
Secretary General of the Prefecture of Biankouma
Prefecture of Guiglo

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

ASECNA
Canada
Germany
Israel
Liberia
Netherlands
United Kingdom
UNDP
UNHCR
WFP

Civil society

Centre for Democratic Empowerment
Modern Africa

Private sector

Management of hotels Sofitel, Novotel, Ivoire, Tiama, Gulf

Others

General Robert Guei
Liberian Refugees camp Nicla
Yussuf Sanon, Weasua Airlines
Ambassador at large Mohamed Salame
Jean-Francois Guillotte, Air Continental
Dieudonne Essienne, Former Ambassador in Moscow for Côte d'Ivoire
Ellen Johnson Sirleaf, Unity Party of Liberia

Czech Republic

Ivan Feranec, CTK, Prague

Equatorial Guinea

Government

Director General of Civil Aviation
Director General of Telecommunications

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

France

Government

Ministry of Foreign Affairs

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

Interpol Headquarters in Lyon

Private sector

ATIBT (Association Technique Internationale des Bois Tropicaux)
 IFIA (Interafrican Forest Industries Association)

Others

Centre d'études africaines, L'Ecole des Hautes en Sciences Sociales
 La Lettre du Continent

Gambia**Government**

Permanent Secretary and Chief of Defence Staff
 Director General of Customs & Central Excise
 Director General of Civil Aviation
 Minister of Foreign Affairs
 Mr. Baba Jobe, Office of the President

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Ghana**Government**

Civil Aviation Authority
 Immigration Services

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Private sector

Ghana Airways

Guinea**Government**

Ministry of Mines, Geology and Environment
 Director General of Civil Aviation
 National Agency of Air Navigation
 Ministry of Foreign Affairs
 Ministry of Defence (Defence Equipment Procurement Division) Central Bank
 of Guinea
 National Army
 Prefecture of Gueckedou
 Local Correspondent of "Agence Guinéenne de Presse" in Gueckedou
 Prefect and Chairman of local Collectivities in Macenta
 Governor of the Region of Nzerekore
 Prefecture of Nzerekore
 Commander of Nzérékoré Airport

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

Canada
France
Ukraine
United Kingdom
United States of America
World Bank
Office of Roberts Flight Information Region (FIR)
UNDP
UNHCR

Private sector

Société de Gestion de l'Aéroport de Conakry

Others

Liberian Refugees in camp Kouakan
Liberian Refugees in camp Kola
Mohamed Yansane, Pecos Compagnie SA
Fatoumata Y. Yansane, Notary for Pecos Compagnie SA

Italy

Government

Public Prosecutor Monza , Dr Walter Mapelli
Consultants to the Prosecutor's office, Mr. Bruno Brugnoli and Ms. Elizabetta
Brugnoli
Massimo Alberizzi, Corriere della Sera, Milan

Others

Leonid Minin, ETTE (interviewed in Busto Arcizio Prison)

Kazakhstan

Government

Ministry of Foreign Affairs
Multilateral Cooperation Department
International Security Section
Non-tariff Regulation and Export Control Section
Head Illegal Operations Section
Chief Specialist in International Relations
Civil Aviation Committee
Division of Civil Aviation Activities Regulation
Ministry of Defence
National Security Committee
Ministry of Energy and Mineral Resources

Kenya

International Air Transport Association (IATA)
International Civil Aviation Organization (East & Southern Africa Regional
Office)
UNDP

Kyrgyzstan**Government**

Ministry of Foreign Affairs
Ministry of Defence
Minister of Transport & Communications
Deputy Secretary of the Security Committee
National Security Service
Deputy Director of Air Transport and Air Space Use,
Air Management Head of Department

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Private sector

National Aba Joldoru company

Liberia**Government**

Liberia's Task Force on UNSC resolution 1343 (2001)
Ministry of Foreign Affairs
Ministry of Lands, Mines & Energy
Ministry of Planning & Economic Affairs
Ministry of Transport
Ministry of Revenue
Ministry of Defence
Ministry of Justice
Ministry of Finance, Bureau of Customs & Excise
Commissioner of Maritime Affairs
Director of Civil Aviation
Governor of Central Bank of Liberia
Manager of Roberts International Airport
National Port Authority of Liberia
Gbatala Army Training Centre
Ministry of Commerce and Industry
Liberian National Police

Private sector

Association of Liberian Loggers

Diamond Brokers Association

Denco Shipping Lines, Inc.

Diamond dealers:

- Diandorra Minerals
- Empire Diamond Company
- MARS Diamond Company

Gold and Diamond Miners and Workers Union (GODIMWUL)

Forest Hill Corporation

Inland Logging

Hotel Africa

Liberia Timber Association

Oriental Timber Company (OTC)

Royal Timber Company (RTC)

Stevfor Inc.

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

Democratic Republic of Congo

Egypt

European Union

Guinea

India (Hon.)

Sierra Leone

UNDP

UNICEF

UNOL

United Kingdom (Hon.)

United States

Civil society

Catholic Justice & Peace Commission

Centre for Democratic Empowerment

GTZ (Germany)

Liberian Interfaith Council

Liberian National Bar Association

Médecine sans Frontières (MSF-France)

Oxfam (UK)

University of Liberia Press Club

Media

BBC

The Enquirer

The News

Press Union of Liberia

Kiss FM

Voice of America

Others

Prisoners of War held in Monrovia, belonging to CDF and LURD
IDPs from Lofa County
AFL and other armed militias in Lofa County
Ghassan Bassma, Africa Motors
Gus Kouwenhoven, O.T.C.
Simon Rosenblum, Getrac

Mali

State Protocol
Ministry of Foreign Affairs
Civil Aviation Authority
UNDP

Moldova**Government**

Ministry of Foreign Affairs
Ministry of Civil Aviation
Ministry of Defence

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Private sector

Pavel Igorevich Popov, Moldtransavia Airlines
Andrei Grosul, Renan Air company
Siloci Iurie, Operations Manager CCM VICHI

Others

Captain Garabet, Renan Airlines/West Africa Air Services

Namibia

Directorate of Civil Aviation

Netherlands

African Studies Centre, University of Leiden

Niger**Government**

Ministry of Foreign Affairs
Ministry of Transport
Civil Aviation Authority

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

Agence pour la Sécurité de la Navigation en Afrique et à Madagascar
(ASECNA)
UNDP

Norway

Government

Ministry of Foreign Affairs (UN and Africa Departments)

Russian Federation

Government

Ministry of Finance (Gokhran)
Ministry of Foreign Affairs (International Organisations Department and
Africa Department)
Ministry of Transportation (External Affairs Department of the State Service
of Civil Aviation)

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

Côte d'Ivoire
Kyrgyzstan

Private sector

Valery Cherny, Avia Trend and Ecotrend company
Boris Fedoulov, Paramount Airlines

Senegal

Government

Ministry of Interior
Direction de l'aviation civile

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

AFCAC (African Civil Aviation Commission)
ASECNA
ICAO (West and Central Africa Regional Bureau)

Sierra Leone

Government

Ministry of Foreign Affairs
Ministry of Mineral Resources
Ministry of Trade
Ministry of Justice
Ministry of Civil Aviation
Civil Defence Force
Customs and Excise

Port Authority
 National Security Adviser
 Sierra Leone Army
 Sierra Leone Police (Police Headquarters, CID, Special Branch and several other departments of Police)
 Sierra Leone Defence Headquarters

Private sector

Paramount Airlines
 Rex Diamonds
 Several diamond dealers in Bo and Kenema

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

Commonwealth Community Safety and Security Project for Sierra Leone (CCSSP)
 NCDDR
 UNDP
 United Nations Special Representative of the Secretary-General
 UNAMSIL

- officers and officials deployed in Daru, Kenema, Koidu, Yengema, Moyamba, Bouya,
- a wide range of officers and officials in Freetown

 United Kingdom
 United States
 Sierra Leone Ambassador to Liberia

Civil society

Campaign for Good Governance
 CRS (Catholic Relief Services)
 Chiefs and Elders from Kono District
 Human Rights Watch
 International Crisis Group
 International Human Rights Law Group
 International Medical Group

Media

BBC
 Independent
 PBS Frontline
 Radio UNAMSIL
 Reuters
 Wall Street Journal

Others

Chief Tony Chenyere, Diamond Airlines Freetown
 Gibril Massaquoi, spokesman for RUF
 Omrie Golley, Political & Peace Council, RUF/SL
 Paolo Palizzeri, owner of Cape Sierra Hotel Freetown

Roger Crooks, Mammy Yoko Hotel, Freetown
Ze'ev Morgenstern, Rex Diamonds

Slovak Republic

Government

Ministry of Foreign Affairs officials
Police Headquarters (several branches of Police)
Ministry of Economic Affairs
Ministry of Defence
Ministry of Transport and Communications

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Spain

Fernando Robleda, ETTE

Switzerland

Government

Federal Department of Foreign Affairs (United Nations & International
Organizations; Financial & Economic Affairs)
Federal Customs Administration (Berne)
Federal Department of Justice and Police
State Secretariat for Economic Affairs
Money Laundering Reporting Office (MROS)

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

United Nations Institute for Disarmament Research
WHO

Private sector

JP Airline Fleets International
HSB Republic Bank (Suisse) S.A.
Company Met A.S. Laussane

Civil society

International Committee of Red Cross
Small Arms Survey

Media

Bruno Vanoni, Tagnes-Azeiger
Martin Stoll, Facts

Others

Erkki Tammivuori, Company Met A.S. (Laussane)

Turkey**Government**

General Directorate for Security
Ministry of Defence (National and Economic Affairs)
Ministry of Foreign Affairs (Africa and East Asia Affairs)
Under Secretariat of Foreign Trade

Private sector

Company Met A.S. Turkey

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP
Finland

Uganda**Government**

Commissioner of Customs Ministry of Foreign Affairs
Director General of Civil Aviation
Ministry of Defence (Military Intelligence)

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Ukraine**Government**

Ministry of Foreign Affairs
Ministry of Interior
Customs Department
Department of Civil Aviation
State Export Control
State Security Service
National Security Directorate
Border Control Authority
Ministry of Defence

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Others

Vadim Rabinovic

United Arab Emirates

Government

Civil Aviation Authorities in Dubai, Sharjah and Ras al Khaema
Port Authorities at Saquer Port

Private sector

Damas Jewellery (President of Jewellery and Diamond Trade in U.A.E.)

Others

Sergei Bout, AirCess
Serguei Denissenko, San Air General Trading and Centrafican Airlines

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Government

Foreign and Commonwealth Office (United Nations and Africa Departments)

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

IMO
UNIC

Private sector

De Beers
International Air Management
Standard Chartered Bank Limited
Willis Group Ltd. London

Civil society

Amnesty International
Global Witness
Human Rights Watch
International Alert
International Federation of Transport Workers
Oxfam (UK)

Media

Africa Analysis
Africa Confidential
BBC
Economist Intelligence Unit
Financial Times
Reuters
West Africa Magazine

United States of America**Government**

Department of State
Department of Defence

Private sector

IRI
LISCR
World Diamond Council
Rapaport Diamonds

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

IMF (International Monetary Fund)

Missions to the United Nations:

- Bangladesh
- Belgium
- Canada
- China
- France
- Gambia
- India
- Ireland
- Italy
- Jamaica
- Netherlands
- Russian Federation
- Sierra Leone
- Singapore
- Tunisia
- Ukraine
- United Kingdom
- United States

United Nations (DPA, DPKO, OCHA, UNDP)

Civil society

Amnesty International
Human Rights Watch

Media

The Perspective
PBS Frontline
Wall Street Journal

Others

Alhaji Koroma, ULIMO (K)
Peter Sprung, Attorney

Other locations

**Sanjivan Ruprah, West Africa Air Services/arms dealer
LURD representatives**

Notes

- ¹ A number of individuals have played a key part in some of the events noted in this report. The Panel appreciates those who agreed to be interviewed.
- ² Given the sensitive nature of the subjects being investigated by the Panel, many individuals, however, spoke under conditions of confidentiality. Several interviewees have therefore not been listed.

**List of Aircraft of Centrafrican Airlines, San Air and West Africa Air Services the
Panel recommends to ground**

	<i>Operating Agency</i>	<i>Registration*</i>	<i>Type</i>	<i>Serial number</i>	<i>Former Registration</i>	<i>Status/Airport</i>
1.	Centrafrican Airlines	TL-ACZ	An-26	12602		TL-Illegal registration in Central African Republic
2.	Centrafrican Airlines (owner of the plane is San Air General Trading)	3C-QQT under name of CET Aviation Enterprise FZE since 21 May 2001	An-32	1407	3D-RTB TL-ACH	TL-Illegal registration in Central African Republic
3.	Centrafrican Airlines	TL-ACS	An-32	1707	3D-RTC (Swaziland)	Legally registered in Central African Republic
4.	Centrafrican Airlines	3C-QRA as San Air General Trading, since 10 September 2001	Il-76	0110	TL-ACU	TL-Illegal registration in Central African Republic/ <u>This plane was used for several illegal arms transports to Liberia</u>
5.	Centrafrican Airlines	TL-ACM	An-8			TL-Illegal registration in Central African Republic
6.#	Centrafrican Airlines	C5-GNM	Il-62	3036142	TL-ACL	Gambia New Millenium Air/TL-registration in Central African Republic was illegal
7.	Centrafrican Airlines	TL-ACY	Il-76 T	2002	3D-RTA	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
8.	Centrafrican Airlines	TL-ACP	YAK-40	9511639	3D-YAK	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
9.	Centrafrican Airlines	TL-ACQ	YAK-40	9411333	3D-YAQ	Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
10.	Centrafrican Airlines	TL-ACW	An-72	36572090796	3D-RTW	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner

11.	Centrafrican Airlines	TL-ACV	An-72	7(or 3)6572080777	3D-RTV	Air Cess (Swaziland) Ltd TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner
12.	Centrafrican Airlines	TL-ACD	Mi-8PS	8169	3D-MOI	Air Cess (Swaziland) Ltd TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner
13.	Centrafrican Airlines	TL-ACG	Mi-8PS	5960	3D-MIA	Air Cess (Swaziland) Ltd TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner
14.	Centrafrican Airlines	TL-ACI	L.410	892302	3D-LEC	Air Cess (Swaziland) Ltd TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner
15.	Centrafrican Airlines	TL-ACK	L.410	892225	3D-LEA	Air Cess (Swaziland) Ltd TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner
16.	Centrafrican Airlines	3C-UAQ (under the name Umm Al Quwain Aeroclub, UAE since 5 March 2001)	Il-62M	3036142	3D-RTI TL-ACL	Air Cess (Swaziland) Ltd TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner
17.	MoldTransavia, recently changed registration to Balkan Airlines in Bulgaria. The plane is owned by San Air	LZ-LTV As Bulgarian Airlines since June 2001	Tu-154	91A895	TL-ACF ER-TAG (deregistered in Moldova, June 2001)	TL-Legal registration in Central African Republic /Transavia Travel Agency "temporary registration" as <u>TL-ACF/The call sign of MoldTransavia was used for illegal arms flights to Liberia in</u>

				<u>November 2000 and Februari and March 2001</u>	
18.	Centrafrican Airlines/West Africa Air Services (Liberia)/Trans African Airline (Burkina Faso)	3C-QQR (under the name Trans African Airline since 14 May 2001)	4648414	EL-ALM (was registered in Liberia on 23 October 2000, Documents for registration and deregistration were signed by Sanjivan Ruprah)	Registered as VIP in Liberia since 23 October 2000
19.	Joint Venture Company Avirciti (Renan & Centrafrican Airlines)	ER-ADD (Moldova)	An-12 2340403		Joint insurance Victor Bout and Andrei Grosul
20.	San Air	TL-ACR	An-12		Illegal TL- Registration/Currently on ground, no engines
21.	Centrafrican Airlines	EL-MLC	L.410		Liberian Registration. Landings in Uganda in November 2000
22.	Centrafrican Airlines (owned San Air)	3C-QQZ TransAfrican Airline, Burkina Faso, since 23 August 2001	Il-62 3052657	EL-ALZ Liberian registration	The plane was deregistered in Liberia by the new Civil Aviation Authority
23.	CET Aviation Enterprise	3C-QQM	Mi-8 9904794	The plane was not owned by a company of 2001 Victor Bout before	Registered in Equatorial Guinea since 16 January 2001
24.	San Air	3C-QQO	An-72 36572096914		Registered in Equatorial Guinea since 23 April 2001
25.	West Africa Air	3C-QQS	An-72 36572080789	EL-ALL	

	Services/owned by SinSad	(Jetline Inc. since 14 May 2001)			(deregistered in Liberia since 3 May 2001 by the new Civil Aviation Authority)		
26.	Renan/West Africa Air Services	ER-ICJ	IL-18	186009102	EL-ALY	Arms trafficking Fraudulent operations to Liberia in registraton. July, August 2000	Never legally registered in Liberia.

* The prefixes show the country of registration. TL is for Central African Republic, EL is for Liberia, 3C is for Equatorial Guinea, 3D is for Swaziland, ER is for the Republic of Moldova, LZ is for Bulgaria

The Panel has verified that this plane is now legally registered for Gambia New Millenium. It should be excluded from the grounding order.

Le Président

Union - Discipline - Travail

Abidjan, le 26 Mai 2000

N°22 /PR

CERTIFICAT D'ACHAT

Nous, son Excellence Général de Brigade, Robert GUEI, Ministre de la Défense de la République de Côte d'Ivoire autorisons la **Compagnie AVIA TREND** représentée par **Monsieur CHERNY VALERY** de conclure le contrat d'achat des articles ci-dessous désignés :

N° D'ORDRE	LIBELLES	QUANTITES
1 a	Ammunition 76 2x39 mm Ball	5 000 000
1 b	Grenade Launcher M93 30 mm	50
2	30 mm Bombs for M93 Launcher	10 000
3	Thermal Image Binoculars	20
4	Thermal Image Weapon Sights	20
5	RPG-26 Launcher or M80 launcher	50
6	Grenade for RPG - 26 or M80	5000
7	PG-097 Grenades AK-47 Assault Rifle	1000
End of list-Total 21 items (Twenty-one)		
8	PK/ms	200
9	Ammunition PK/Ms	2 000 000
10	Pallard	2 000
11	40 mm Grenade for Pallard	10 000
12	60 mm	50
13	Rounds for 60 mm	1000

5 million rounds

Nous Ministre de la Défense de la République de Côte d'Ivoire certifions que ces présents articles sont exclusivement pour utilisation et emploi sur le territoire ivoirien et non pour exportation dans un pays tiers.

Vu pour la légalisation de la signature

apposée ci-dessus de M. le Général Robert GUEI, Ministre de la Défense, Président de la République de Côte d'Ivoire

N° 012/2000

le 02 Juin 2000



L'Ambassadeur

[Signature]
Dieudonné ESSIENNE



Président de la République

[Signature]
Général Robert GUEI

↑ FORGED

↓ REAL

non pour exportation dans un pays tiers.

Vu pour la légalisation de la signature

apposée ci-dessus de M. le Général Robert GUEI, Ministre de la Défense, Président de la République de Côte d'Ivoire

N° 012/2000

le 02 Juin 2000



L'Ambassadeur

[Signature]



Président de la République

[Signature]
Général Robert GUEI

Annex 5

MINISTRE DES TRANSPORTS
ET DE L'AVIATION CIVILE

CABINET

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION
CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

N° 193 /MTACCARB/C/DGACMBAC-

REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
Unité - Egalité - Travail

AUTORISATION D'IMMATRICULATION

- 1 - NATIONALITE ET MARQUE D'IMMATRICULATION : TL - ACU
- 2 - CONSTRUCTEUR : ILDESIN AVIATION *IL - 76 *
- 3 - NUMERO DE SERIE : 0110
- 4 - CATEGORIE ET POIDS MAXIMUM AU DECOLAGE : T * 191.000 kg *
- 5 - NOM DU PROPRIETAIRE : CENTRAFRICAN AIRLINES
R.P. 2760 BANGUI (RCA)
- 6 - CE CERTIFICAT PROVISOIRE EST ETABLI CONFORMEMENT AUX
DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO (1944) ET A LA LOI
N° 65063
RELATIVE A L'AVIATION CIVILE CENTRAFRICAINE (1965).
- 7 - PERIODE DE VALIDITE : 12 MAI 2001

FAIT A BANGUI, LE 12 MAI 2000

LE DIRECTEUR



Annex 6



REPUBLIQUE DE GUINEE
TRAVAIL-JUSTICE-SOLIDARITE

Conakry, le 25.09.1998 19.....

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

**MINISTERE DE LA DEFENSE
NATIONALE**

N^o 232/25/09/98 /PRG/MDN/CAB

Le Ministre
DE LA DEFENSE

A M

REPUBLIC OF KIRGIZSTAN

Objet:

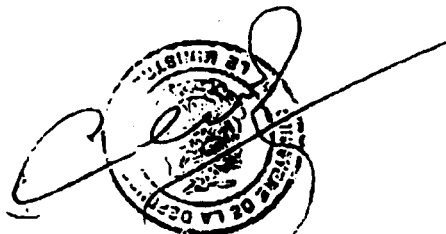
Ref:

Objet: **CERTIFICAT DE DESTINATION FINALE**

PAR LA PRESENTE, NOUS CONFIRONS QUE LE MATERIEL REPRIS CI DESSOUS ET COMMANDE A LA SOCIETE " PECOS COMPAGNIE S.A.R.L." / CONAKRY, REPUBLIQUE DE GUINEE EST DESTINE A L'USAGE EXCLUSIF DES FORCES ARMEES GUINEE ET NE SERA PAS RE-EXPORTE:

Aircraft I-39.....	20 PCS
<u>Spare parts for helicopter Mi-24 and Mi-8.....</u>	List
30 mm Nr-30 Aircraft cannon ammunition.....	25000 PCS
23 mm Aircraft cannon ammunition.....	25000 PCS
23 mm GSh - 23L Aircraft cannon.....	30 PCS
23 mm GSh - 23 Aircraft cannon.....	25 PCS
12,7 mm YakB Machine gun.....	30 PCS
7,62 mm GShG Machine gun.....	50 PCS
12,7 mm Ammo B-32/BZT-44.....	30000 PCS
S-5 KPB Unguided rockets.....	5000 PCS
S-5 SB Unguided rockets.....	5000 PCS
S-5 KOM Unguided rockets.....	20000 PCS
Automatic mounted grenade Launcher "PLAMYA".....	50 PCS
ATGM 9 M 114 K.....	200 PCS
9 M 114 P.....	50 PCS
OFAB-250-270, RBK-250-500, ZAB-250, Aviation bombs.....	500 PCS
P-50 T Aviation bombs.....	300 PCS
23mm Ammo BZT.....	5000 PCS
23mm Ammo BP.....	5000 PCS
23mm Ammo FZ.....	5000 PCS
23mm Ammo OFZ.....	15000 PCS
23mm Ammo OFZT.....	15000 PCS

**LE DIRECTEUR DE CABINET
MOHAMED MOUNIR CAMARA**



Annex 7

AGREEMENT No 20/2000 on wet leasing of Iliushin 18 aircraft

Kishinev

June 6, 2000.

Aircompany RENAN hereinafter referred to as RENAN, being registered in Republic of Moldova represented by the general director Mr. A. Grosul, having its official office at Kishinev Airport, 2026 Kishinev, Republic of Moldova and acting in accordance with the Statute from one side, and aircompany WEST AFRICA AIR SERVICES, hereinafter referred to as WEST AFRICA AIR SERVICES INC, being registered in Liberia and having its official office: P.O. Box 5620 Monrovia, 1026 LiberiaWA, and acting in accordance with the Statute, represented by director Mr. LeRoy Urey from the other side, have agreed as follows:

1. SUBJECT of the AGREEMENT

1.1. "RENAN" shall lease to "WEST AFRICA AIR SERVICES" for operations in Liberia (hereinafter referred to as "Base of operation") and third countries one aircraft Iliushin-18 (hereinafter referred to as "Operated aircraft") with one flight crew and technical personnel. Aircraft Registration - ER-ICJ. Producer's registry number: 186009102

2. OPERATED AIRCRAFT

2.1. The Operated Aircraft shall meet all technical and commercial requirements for that type of aircraft and have all the corresponding documents on board of the aircraft in accordance with the requirements of the Republic of Moldova. The Operated Aircraft shall be

"RENAN"

"WEST AFRICA AIR SERVICES"

Republic of Moldova, 2026 Kishinev, Airport
Bank requisites:

Monrovia, 1026 LiberiaWA
Bank requisites:

Andrei Grosul
General director

Mr. LeRoy Urey
Director



First page
↑
↓
Last page

Annex 8

CARGO AIR TRANSPORTATION CHARTER CONTRACT # 8/11/SD.2000

West Africa Air Services Inc., (P.O.Box 5560, Monrovia, Liberia), hereinafter referred to as "WAAS", and Centrafrican Airlines (P.O.Box 2760, Bangui, C.A.R.), hereinafter referred to as "AIRLINE", have agreed as follows:

Article 1. GENERAL AGREEMENT AND OBLIGATIONS.

1.1. AIRLINE grants to operate an Aircraft for a charter flight(s) as described hereunder for the journey and service, on the terms and conditions specified in the Contract.

1.2. If the Contract foresees performance of several air transportations, all definitions used in the Contract in Singular shall be applied and construed in corresponding cases as if they had been used in Plural.

Article 2. DESCRIPTION OF AIRCRAFT, FLIGHT AND LOAD.

2.1	<i>Aircraft</i>	Type	IL-18		Registration number	ER 75920
2.2	<i>Freight</i>	Nature of cargo	Techn. Equip. Non-dangerous	Load (kg)	UP TO 14.5 T	Volume (cubic)
2.3	<i>Route</i>	Number of flights	TBA	Departure airport	OMRK-ferry RUBN-loaded	Destination airport
2.4	<i>Schedule</i>	AS AGREED				

Article 3. SPECIAL CONDITIONS OF CARRIAGE.

3.1. The charter price is based on ACMI rate USD.

3.2. Condition of payment: advance payment before departure from CMRK as per "AIRLINE" instructions.

3.3. In case of termination of the Contract by "WAAS" before 1400 UTC 08.11.2000, "WAAS" undertakes to pay to "AIRLINE" 25% of the charter price (TBA US Dollars) as compensation.

3.4. All messages, letters and notifications, which could be required for the fulfillment of the Contract, must be delivered by cable or fax transmissions, express or electronic mail.

3.5. Additional conditions: "WAAS" has to pay all flight related expenses (fuel, airports, handling, navigation charges, crew ROTAC, catering etc.)


Article 4. APPLICABLE LAWS.

4.1. The cargo is carried under the General Conditions of Carriage provided in Art.5 hereof.

4.2. This Contract and the execution thereof shall be governed by the laws of the United Arab Emirates and the international airspace law.

4.3. The disputes and conflicts arising out of this Contract or the execution or the performance thereof, shall be solved by personal negotiations of the Parties' representatives. If the agreement is not achieved, the actions and claims will be submitted to the competent court in the City of Sharjah, the United Arab Emirates.

Executed in 2 originals in English and signed on "08" November, 2000 by the:

FOR "WAAS": 

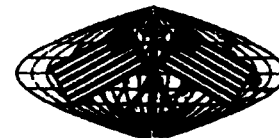
FOR AIRLINE:



Annex 9



**REPUBLIC OF LIBERIA
BUREAU OF MARITIME AFFAIRS**
P.O. BOX 104442
1010 MONROVIA 10, LIBERIA



Office of the Commissioner

Tubman Boulevard, Sinkor
(Adjacent J.F.K. Medical Center)

BMA/COM/L-0114/'2000

September 13, 2000

Mr. Louis B. Roberts
Deputy Commissioner for Financial Affairs
8619 Westwood Center Dr.
Suite 300
Vienna, Va. 22182

Mr. Deputy Commissioner:

You are hereby authorized to make the following payments:

Two Hundred Thousand Dollars (\$200,000.00) on September 13, 2000;
One Hundred Seventy-Four Thousand (\$174,000.00) Dollars on September 20, 2000; and
One Hundred Seventy-Four Thousand (\$174,000.00) Dollars on September 27, 2000.

Please have these amounts transfer to the Maritime Account at the Eco Bank, Liberia for onward transmission to the following account, via: the account of S. Ruprah:

STANDARD CHARTERED BANK NEW YORK
FOR CREDIT OF STANDARD CHARTERED BANK DUBAI
ACCOUNT # 1750380, ABA CODE 256, CHIPS UID 085991.
FOR FURTHER CREDIT OF SAN AIR GENERAL TRADING FZE
ACCOUNT NO. 02-5712-572-01
WITH SHARJAH BRANCH
SHARJAH BANK STREET
S.W.I.F.T. SCBLAEADXXX

Kindest regards,

Sincerely yours,


Benoni W. Urey
COMMISSIONER

Annex 10

Page: 1 Document Name: untitled

11-311
 1-32 P.00/00
 7-32
 COMMAND ==> SCROLL ==> SCREEN
 REPORT:MIS205 VERSION:20000707 192325 HIERARCHY CODE: PAGE: 2639
 AMOUNT: +0000000400000.00 Currency: USD
 Ddt bank: 102 A/053101121
 DDT A/C:0/518208071
 LIBERIAN INTENTL SHIP & CO
 FA GUIDA INTERNATIONAL INC
 8619 WESTWOOD CENTER DR STE 300
 VIRGINIA VA 22182-2220
 BRK: B/2612201-C
 TYISHA BOGHELL
 PHONE NUMBER - 202-835-9266
 B68281
 Cdt bank: 102 Charge party: O
 Ibk: A/026002561
 STANDARD CHARTERED BANK LIMITED
 NEW YORK, NY
 BRK: STANDARD CHARTERED BANK, DUBAI DUBA
 I ACCT#1750380 SWIFTSCHLABADXXX
 CDT-/02571257201
 SAM AIR GENERAL TRADING
 SHARJAH BANK ST
 SHARJAH
 ISRAEL
 Ddt charge: N Cable charge: I

OCT.11.2001 08:43 252 246 302

DDT WIRE TRANSFER

00397 P.005

From: Oct-12-2001 11:38am

Date: 10/11/ 1 Time: 08:04:33 AM

Annex 11

HOTEL SOFITEL ABIDJAN
01 B.P 2 185 ABIDJAN 01

00 COTE D'IVOIRE

Tph: 225-221122

Fax: 225-220115

N.i.f.:

FACTURE No : 18079 DUPLICATA

AMBASSADE LIBERIA
ABIDJAN 01

N/REF: 0961 018079 016708

BP2185 ABIDJAN

Date : 14.06.01

SEJOUR : KOWENHOVEN,GUS / CHB: 324
DU 13.06.2001 AU 14.06.2001

Hôtel Sofitel Abidjan
CHEF DE RECEPTION
Tél.: 20-22-11-22/20-30-20-19
Fax : 20-21-20-28/20-21-11-98

Date	Prestation	Total TTC
130601	APPARTEMENT	84 000.00
140601	TELEPHONE	175.00
140601	TELEPHONE	700.00
140601	TELEPHONE	175.00
140601	ROOM SERVICE	5 500.00
140601	TELEPHONE	175.00
140601	TELEPHONE	2 100.00
140601	TELEPHONE	5 425.00
140601	TELEPHONE	2 800.00
140601	TELEPHONE	700.00
140601	TELEPHONE	700.00
140601	TELEPHONE	2 100.00
140601	AMERICAN EXPRESS	-104 550.00
TVA	87 124 x 20.00% =	17 425
		104 549

SOUS TOTAL

104 550

TOTAL TVA

17 425

SOLDE NET A PAYER

0

Paieiment a reception de la facture

Annex 12

REPUBLIC OF LIBERIA
MINISTRY OF TRANSPORT
CIVIL AVIATION AUTHORITY

AIRCRAFT REGISTRY
As At July 13, 2001

ITEM	AC REGM	AC TYPE	SIN	OPERATOR	OWNER	LOCATION	REGISTRATION STATUS	AIRWORTHINESS:		
							DATE	CER. NO.	LAST INSP. CER. NO.	
1	EL-AJO	DC-8-55F	45683	Liberia World Airlines	Liberia World Airlines	Ostende Airport, Belgium	20-Mar-85	Commercial/Cargo N/A	17-Oct-90	06/000C/B
2	EL-AJQ	DC-8-55F	45858	Liberia World Airlines	Liberia World Airlines	Ostende Airport, Belgium	10-Jul-87	Commercial/Cargo 05/28/011C/99	03-Mar-01	06/002C/B
3	EL-ZGS	B707-309-C	20281	Jet Cargo Inc.	Jet Cargo Inc.	Sharjah Airport, U.A.E.	26-May-88	Commercial/Cargo 290-C	24-Feb-00	290-C
4	EL-ALI	B707-323-C	19889	Transway Air Services	Transway Air Services	Sharjah Airport, U.A.E.	15-Apr-99	Commercial/Cargo 04/15/010C/99	28-Nov-96	04/007C/B
5	EL-ACP	B707-369-C	29457	Air Cargo Plus Inc.	African Air Support Ltd.	Ostende Airport, Belgium	09-Dec-98	Commercial/Cargo 12/002C/98	18-Dec-98	12/004C/B
6	EL-LIB	BAC-111	111	Liberia Int'l Airlines, Inc.	Eagle Aviation	Federal Republic, Nigeria	25-Feb-97	N/A	18-Mar-00	N/A
7	EL-ALH	SC7 SKY VAN	5H 1854	Transway Air Services	Aviation Consultants, Europe	Bulkaw Airport, Congo	18-Feb-00	Commercial/Cargo DCA/004/00	27-Sep-00	N/A
8	EL-RML	Islander BN-2A-8	FSA-534	Ross Mines Ltd.	Kenneth A. Ross, Jr.	Sharjah Airport, U.A.E.	08/18/00198-P	Business	18-Jun-88	06/001B-8
9	EL-WHS	Scotia Rally 235	13018	Weiner Hug	Weiner Hug	Abidjan	02-Feb-98	Private 303-P	22-Dec-98	N/A
10	EL-GID	PA-23-250	27-7854106	Weeasus Air Transport Co.	Weeasus Air Transport Co	Spiggos Payne Airport, Mon.	08/07/005C/99	Commercial/Cargo	07-Sep-99	09/009C/B
11	EL-LOG	Seneca II	34-7870073	LLWPC	LLWPC	Abidjan	22-Dec-98	Private	N/A	N/A
12	EL-RDK	AN-8	27-202	Air Cess	Air Cess	San Pedro, Cote D'Ivoire	30-May-91	Commercial/Cargo N/A	N/A	N/A
13	EL-LAT	B707-300C	19350	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	23-Feb-97	Commercial/Cargo 328C	22-Jul-97	328C
14	EL-ALD	AN-12	1347802	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	N/A	29-May-98	Commercial/Cargo 328-C	23-Feb-97	328-C
15	EL-AKI	B707-336-C	18925	Liberia World Airlines	Liberia World Airlines	South EWD, UK	12-Nov-94	Commercial/Cargo 308-C	28-May-96	328-C
16	EL-ALB	AN-12TB	402108	JSA Special Cargo Airlines	Flying Dolphin	Sharjah Airport, U.A.E.	22-Feb-98	Commercial/Cargo 324-C	21-Feb-97	324-C
17	EL-ALA	AN-12	347305	Santa Cruise Imperial	Flying Dolphin	Sharjah Airport, U.A.E.	11-Nov-97	Commercial/Cargo 472	10-Nov-98	472
18	EL-ALQ	AN-8	0D-3470	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	01-Apr-99	Commercial/Combi 478	N/A	AW 428-C
19	EL-ALD	IL-18	8601	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	24-May-99	Commercial/Combi 341-C	N/A	422-C
20	EL-ADY	IL-18	4804	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	01-Apr-99	Commercial/Combi N/A	N/A	AW 428-C
21	EL-ALW	IL-18	4904	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	14-Feb-98	Commercial/Cargo 328-C	N/A	AW 412-C
22	EL-ALJ	AN-12BK	8346202	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	26-Feb-98	Commercial/Cargo 475	N/A	475
23	EL-ARK	IL-18	8603	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	14-Dec-97	Commercial/Cargo 487	N/A	N/A
24	EL-ASA	AN-12	3340909	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	04-Aug-97	Commercial/Cargo N/A	N/A	N/A
25	EL-ALT	AN-12	1805	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	24-Feb-97	Commercial/Cargo 322-C	N/A	322-C
26	EL-AKZ	AN-8	0E-3240	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	10-Jun-97	Commercial/Cargo 489	N/A	N/A
27	EL-ANZ	AN-26	13906	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	14-Apr-98	Transport	N/A	N/A
28	EL-AHO	AN-26	8610	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	22-Jun-97	Commercial	21-Jun-98	321C
29	EL-AKY	AN-8	OG-3410	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	01-Apr-99	Commercial/Cargo N/A	01-Apr-00	AW 418-C
30	EL-ALC	AN-26	7104	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	01-Apr-99	Commercial/Cargo 327-C	01-Apr-00	AW 410-C
31	EL-ALE	AN-12	8345510	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E.	23-Jun-95	Commercial/Cargo 313	23-Jun-96	N/A
32	EL-AKM	AN-12	133420	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E.	23-Jun-95	Commercial/Cargo C-314	23-Jun-96	N/A
33	EL-AKN	AN-12	1901706	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E.	16-Dec-94	Commercial/PAX N/A	16-Dec-95	N/A
34	EL-AKK	B707-323-B	20177	LWA/OMEGA	Omega Air	Moston, UK	18-Dec-95	Commercial/Cargo 310-C	17-Dec-96	310-C
35	EL-AKV	AN-12	1340107	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E.	18-Dec-95	Commercial/Cargo 311-C	17-Dec-96	311-C
36	EL-AKW	AN-12BK	8346202	Air Cess	Omega Air	Sharjah Airport, U.A.E.	31-Jul-98	Commercial/Cargo 307-C	31-Jul-97	N/A
37	EL-AJW	B707-321-C	19375	Liberia World Airlines	Omega Air	Ostende, Belgium	18-Aug-95	Commercial/Cargo C-316	18-Aug-96	C-316
38	EL-AKT	B707-347-C	20316	Liberia World Airlines	Omega Air	N/A	06-Apr-95	Commercial/Cargo 309-C	05-Apr-96	308-C
39	EL-AKL	B707-351-C	18922	Liberia World Airlines	Omega Air	Shannon, Ireland				

40	EL-NTM	LESS NA	180-52304	Liberia New Tribe Mission	N/A	27-Mar-90	Business/Private	308-P	28-Mar-91	N/A
41	EL-AKU	B707-347C	19964	Occidental	Maston, UK	07-Feb-96	Commercial	C-317	07-Feb-97	C-317
42	EL-AKO	AN-24	5730708	Air Cees	Sherjiah Airport, U.A.E	08-Sep-95	Commercial	C-318	08-Sep-96	C-318
43	EL-AKZ	AN-8	OE-3420	Santa Cruise Imperial	Sherjiah Airport, U.A.E	21-Feb-96	Commercial	N/A	22-Feb-97	N/A
44	EL-ALB	AN-12	402112	Santa Cruise Imperial	Sherjiah Airport, U.A.E	24-Feb-96	Commercial/Cargo	314-C	23-Feb-00	414-C
45	EL-ALF	AN-12	8346010	Santa Cruise Imperial	Sherjiah Airport, U.A.E	01-Apr-98	Commercial/Cargo	414	01-Apr-00	418
46	EL-AKS	B707-321-B	20029	Omega Air	N/A	08-Aug-95	Commercial/Cargo	C-315	21-Feb-97	C-315
47	EL-ALC	AN-12 BK	5342801	SCA Flying Dolphin	Sherjiah Airport, U.A.E	22-Feb-96	Commercial/Cargo	C-319	08-Sep-96	C-319
48	EL-AKP	AN-24 PT	1911803	Air Cees	Sherjiah Airport, U.A.E	09-Sep-95	Commercial/Cargo	C-318	21-Jul-97	330C
49	EL-RDL	AN-12	2340809	Air Cees	Sherjiah Airport, U.A.E	22-Jul-96	Commercial/Cargo	330C	N/A	N/A
50	EL-AKO	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
51	EL-AKD	B707-023-B	18030	Omega Air	N/A	28-Mar-91	N/A	253B	28-Mar-92	N/A
52	EL-AKC	B707-323-B	20177	Liberia World Airlines	N/A	18-Nov-80	Commercial -PAX	369B	15-Nov-91	369B
53	EL-AKO	IL-18D	187010204	Air Cees	N/A	14-Dec-95	Commercial/Cargo	318C	14-Dec-96	318C
54	EL-AIG	PA-32-300	32-40180	Mid Liberia Baptist Mission	N/A	21-Apr-77	N/A	220	14-Dec-90	N/A
55	EL-AKE	B727-148	18877	Liberia World Airlines	N/A	03-Apr-91	N/A	358	02-Apr-92	N/A
56	EL-ASC	AN-12	3341206	Santa Cruise Imperial	Sherjiah Airport, U.A.E	18-Sep-97	Commercial	488	17-Sep-98	N/A
57	EL-AKR	AN-12 BK	9346801	Air Cees	Sherjiah Airport, U.A.E	18-Dec-95	Commercial/Cargo	318C	17-Dec-96	318C
58	EL-RDS	B707-302-C	19519	Air Cees	Sherjiah Airport, U.A.E	08-Feb-96	Commercial/Cargo	330C	05-Feb-97	330C
59	EL-AKY	AN-12 BK	8346010	Flying Dolphin	Sherjiah Airport, U.A.E	22-Feb-96	Commercial/Cargo	N/A	23-Feb-97	N/A
60	EL-AKF	B707-351-C	188922	Liberia World Airlines	Shannon, Ireland	05-Oct-92	Commercial/Cargo	331-C	05-Jan-93	321-C
61	EL-ALE	AN-8	IU-3460	Santa Cruise Imperial	Sherjiah Airport, U.A.E	31-May-96	Commercial/Cargo	327-C	30-May-97	327-C
62	EL-AIW	Caravello SE-210	106	Coastal Airlines	N/A	21-Dec-81	N/A	247	21-Dec-81	N/A
63	EL-ALL	AN-72-100	365720-80788	West Africa Air Service	SINSAD Trans African Aviation Ltd.	08-Aug-00	Transport	N/A	N/A	N/A
64	EL-ALM	IL-62M	4648414	Central African Airlines	N/A	23-Oct-00	VIP Passenger	N/A	N/A	N/A
65	EL-ALX	AN-72	365720-65908	West Africa Air Service	Central African Airlines	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
66	EL-CAR	YAK-40	9412030	Infinity Liberia	Air Company Star Inc.	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
67	EL-RDX	IL-78	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	335-C	N/A	N/A
68	EL-RDT	IL-78T	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
69	EL-AKO	IL-100	187010204	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
70	EL-AKO	AN-24	5730208	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
71	EL-ALE	AN-8	143460	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
72	EL-ALD	IL-18	1347802	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
73	EL-RDX	B707-328-C	19519	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
74	EL-RDS	IL-78	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
75	EL-ANK	AN-12	1901706	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
76	EL-RDT	IL-78T	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
77	EL-ALO	AN-8	472	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
78	EL-ALC	AN-28	7104	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
79	EL-WCB	AN-32	1703	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
80	EL-ALT	AN-12 BK	8346202	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
81	EL-AMJ	HS-125-3B	25125	Lome Star Airlines	N/A	13-Jul-00	N/A	N/A	N/A	N/A
82	EL-9L-1BK	L-410 LVP	831125	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
83	EL-AKX	AN-29	1G14117	Liberty Air	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
84	EL-JNS	B707-323C	19689	Sky Air Cargo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
85	EL-AWB	DC-3	4223548	Air Cees	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
86	EL-AWX	DC-4	22192	Air Cees	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
87	EL-ALG	B707-369-C	20547	Shuttle Air Cargo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
88	EL-AJB	B707-351C	19210	Shuttle Air Cargo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
89	EL-AFY	HS-748	R37749MF/178/101	Analinda	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
90	EL-AIF	HS-748	1565	Analinda	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
91	EL-WTZ	B707-328C	19282	Merlin Air Trade	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
92	EL-WCP	HS-748	R37749MF/193568	Cargo Express Congo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
93	EL-WAQ	ANTV 26	8210	East West	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

