



Consejo de Seguridad

Distr. general
26 de octubre de 2001
Español
Original: inglés

Carta de fecha 26 de octubre de 2001 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1343 (2001) relativa a Liberia

En nombre del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1343 (2001) relativa a Liberia, y de conformidad con el párrafo 19 de la sección B de la resolución 1343 (2001), tengo el honor de presentar, de acuerdo con lo convenido en la séptima sesión del Comité, celebrada el 25 de octubre de 2001, el informe del Grupo de Expertos (véase el anexo).

El Comité agradecería que esta carta y su anexo se señalaran a la atención de los miembros del Consejo de Seguridad y se publicaran como documento del Consejo.

(Firmado) Kishore **Mahbubani**
Presidente del Comité del Consejo de Seguridad
establecido en virtud de la resolución 1343 (2001)
relativa a Liberia



Anexo

Carta de fecha 17 de octubre de 2001 dirigida al Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1343 (2001) relativa a Liberia por el Presidente del Grupo de Expertos sobre Liberia

En nombre de los miembros del Grupo de Expertos sobre Liberia, tengo el honor de adjuntar el informe del Grupo preparado en cumplimiento del párrafo 19 de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Martin Chungong **Ayafor**
Presidente del Grupo de Expertos sobre Liberia

(Firmado) Atabou **Bodian**

(Firmado) Johan **Peleman**

(Firmado) Harjit Singh **Sandhu**

(Firmado) Alex **Vines**

Documento adjunto

Informe del Grupo de Expertos constituido en cumplimiento del párrafo 19 de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad relativa a Liberia

Índice

	<i>Página</i>
Introducción	20
A. Generalidades	20
B. Un recordatorio de los antecedentes del mandato	22
Metodología de la investigación	22
Normas de verificación	23
Primera parte. Liberia y la región	25
Seguridad regional en la Unión del Río Mano	25
Sierra Leona	25
Liberia	26
Guinea	28
Agentes no estatales armados en la Unión del Río Mano	28
El FRU y Liberia	28
Liberianos Unidos para la Reconciliación y la Democracia (LURD)	31
Grupos disidentes de Guinea	33
Diálogo de la Unión del Río Mano	33
Segunda parte. Transporte y armas	34
A. Antecedentes sobre la prohibición de vuelos de aeronaves con matrícula de Liberia ...	34
B. Desarme y acopio de armas en la región: sinopsis	36
El embargo de armas contra Liberia	36
Situación de la seguridad de los países vecinos	38
Sierra Leona	38
El desarme en Sierra Leona	38
Guinea	39
C. Estudio de casos	41
El caso del ER-75929 y los fusiles	41
El caso del misterioso avión EL-ALY	44
Transporte de las piezas de repuesto para helicópteros	44

Los intermediarios y la venta de armas	47
El caso de Aviatrend	48
Estudio de caso: intentos de Liberia de conseguir helicópteros	52
El primer envío	53
El segundo envío	56
El caso de los certificados de usuario final utilizados por Pecos	59
El caso de Centrafrican Airlines	62
El incidente de Gambia New Millenium Air	64
Fraude de gran envergadura	65
Victor Bout escapa a la justicia	66
Guinea Ecuatorial	67
D. Envíos de armas por tierra y por mar	68
Tercera parte. Fuentes de ingresos y gastos estatales	71
Gastos estatales	71
Desvalorización del dólar de Liberia	72
Fuentes de ingresos: la estructura de las principales industrias de Liberia	73
Caucho	74
Explotación forestal	74
Principales operaciones madereras en Liberia	77
Elaboración de madera	79
La industria maderera y la violación de las sanciones	79
Diamantes	80
Los diamantes y el FRU	85
Programas de certificados de origen	86
Sierra Leona	86
Guinea	88
Liberia	88
Côte d'Ivoire	89
El problema de los diamantes aluviales	89
Los registros marítimo y empresarial de Liberia	90
Orígenes del registro	90
La función del LISCR	92
La segunda flota marítima en magnitud en el mundo tiene un alto nivel técnico ..	92

Contabilidad de los ingresos en el LISCR.....	93
Contabilidad de los ingresos en Monrovia.....	95
La función de la Oficina de Asuntos Marítimos.....	96
El caso de Gerald Cooper.....	97
Los casos de Sanjivan Ruprah y Benoni Urey.....	98
Oficiales marítimos y la prohibición de viajes.....	100
Registro de empresas de Liberia.....	100
Cuarta parte. La prohibición de viajes y el cumplimiento por los Estados de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad.....	101
La prohibición de viajes.....	101
El caso de Alphonso Gaye.....	103
El caso de Jamal Basma.....	103
El caso de Gus Kouwenhoven.....	103
La posibilidad de evadir la prohibición de viajes pasando por Côte d'Ivoire.....	104
Una aplicación más amplia de la prohibición de viajes.....	104
Cumplimiento de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad.....	105
Cumplimiento de la resolución 1343 (2001) por parte de Liberia.....	105
Notificación por otros Estados del cumplimiento.....	105
Ideas para seguir vigilando el cumplimiento de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad.....	106
Anexos	
1. Carta de nombramiento del Grupo de Expertos.....	107
2. Meetings and consultations.....	108
3. List of the planes of San Air, Centrafican Airlines and West Africa Air Services the Panel recommends to ground.....	123
4. 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.....	126
5. Fraudulent registration for the Ilyushin 76 of Victor Bout (Central African Republic), the plane changed registration in September 2001. It now carries 3C-QRA and is registered under the name San Air General Trading.....	127
6. 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 in Moldova, the Slovak Republic and Uganda.....	128
7. 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 Maritime Affairs....	129

8. Charter contract between Centrafican 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 consignment was seized by Uganda before departure	130
9. Authorization by Commissioner Benoni Urey for transfer of maritime funds to San Air General Trading via Sanjivan Ruprah	131
10. Transfer of maritime funds by the Liberian International Ship and Corporate Register to San Air General Trading, a company of Victor Bout	132
11. 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 booked by the Liberian embassy	133
12. List of 117 aircraft registered in Liberia. The list was compiled by the new Director of Civil Aviation in Liberia. Previously, Liberia had only identified 11 aircraft on its list	134

Abreviaturas

ANA	Agence de la Navigation Aérienne (Guinea)
ASECNA	Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar
CAFAC	Comisión Africana de Aviación Civil
CEDEAO	Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
CMRRD	Comisión para la Gestión de Recursos de Minerales Estratégicos (Sierra Leona)
CRFA	Consejo Revolucionario de las Fuerzas Armadas (Sierra Leona)
DDR	Programa de desarme, desmovilización y reintegración (Sierra Leona)
ECOMOG	Grupo de verificación de la CEDEAO
f.o.b.	franco a bordo
FDC	Fuerza de Defensa Civil
FIR	región de información de vuelo
FRU	Frente Revolucionario Unido (Sierra Leona)
GTZ	Organismo Alemán de Cooperación Técnica
IATA	Asociación de Transporte Aéreo Internacional
JIFE	Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes
LISCR	Registro Internacional de Buques y Compañías de Liberia
LURD	Liberianos Unidos por la Reconciliación y la Democracia
MSF	Médecins Sans Frontières
NCDDR	Comisión Nacional de Desarme, Desmovilización y Reintegración
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OMI	Organización Marítima Internacional
OTC	Oriental Timber Company (Liberia)
PMA	Programa Mundial de Alimentos
RTC	Royal Timber Corporation (Liberia)
SITA	Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas
ULIMO	Movimiento Unido de Liberación para la Democracia de Liberia
ULIMO-K	Grupo Alhaji Kromah del Movimiento Unido de Liberación para la Democracia de Liberia
UNAMSIL	Misión de las Naciones Unidas en Sierra Leona

Resumen ejecutivo

1. A mediados de abril, cuando el Grupo de Expertos inició el cumplimiento de su mandato, había hostilidades en curso en los tres países de la Unión del Río Mano (Guinea, Liberia y Sierra Leona). Transcurridos seis meses, hay signos apreciables de mejoría de la situación en la región. Se están realizando gestiones diplomáticas regionales que son bien acogidas para mejorar aún más las relaciones bilaterales entre los tres países miembros de la Unión del Río Mano, aunque todavía hay un conflicto en marcha en el condado de Lofa en Liberia y existe la posibilidad de que Sierra Leona caiga nuevamente en el conflicto si el Frente Revolucionario Unido (FRU) no quiere renunciar al dominio sobre algunas de las mejores regiones diamantíferas.

2. Ha habido una proliferación del recurso a agentes no estatales en estos conflictos en la región de la Unión del Río Mano. Estos grupos obtienen armas de financiadores estatales, de su comercio en diamantes, oro aluvial, cacao y café o de sus acciones militares. Sus acciones han desestabilizado a la región y pueden hacerlo de nuevo. La confluencia de las fronteras de Liberia, Guinea y Sierra Leona ha sido el punto neurálgico donde han prosperado estos grupos.

3. La relación del FRU con Liberia se describió en detalle en el informe del Grupo de Expertos sobre Sierra Leona (S/2000/1195). En 2001 ha continuado esta relación, aunque se informa de una escisión entre unidades del FRU que están dispuestas a desarmarse en Sierra Leona y otras que siguen combatiendo en la guerra que se ha desplazado a las fronteras con Liberia y Guinea. Durante todo 2001 han estado combatiendo unidades del FRU con unidades liberianas en el condado de Lofa.

Transporte y armas

Levantamiento de las sanciones contra aeronaves matriculadas en Liberia

4. Las irregularidades con respecto a las aeronaves matriculadas en Liberia guardaban relación directa con las violaciones del embargo de armas. Por esa razón el Consejo de Seguridad decidió prohibir los vuelos de todas las aeronaves con matrícula de Liberia hasta que se instaurara un proceso de matriculación nuevo y adecuado, de conformidad con la reglamentación de la aviación civil internacional. El Grupo de Expertos ha tenido bajo atenta observación los avances logrados en esta esfera y ha colaborado constantemente con el nuevo Director de Aviación Civil en Liberia a fin de hallar una forma de salir de la situación desordenada en que se hallaba el sistema de matriculación. Paulatinamente se encontraron fragmentos de documentación relativos a la propiedad de muchas aeronaves en Liberia y mediante comunicaciones con otras autoridades de aviación civil. Para cuando el Grupo visitó por última vez Liberia en la primera semana de octubre de 2001, se habían identificado 117 aviones sobre la base de esta información.

5. El problema de las aeronaves con matrícula liberiana aún no está totalmente resuelto debido a que algunas aeronaves quizás todavía estén funcionando en el extranjero con un prefijo EL pintado en la cola, a pesar de la revocación de Liberia. Sin embargo, este es un asunto que escapa a la voluntad de la Dirección de Aviación Civil de Liberia y que se debe tratar a nivel de los aeropuertos en que se hallen esos aviones y donde se les puede prohibir volar.

Recomendación sobre la matriculación en Liberia

6. El Grupo considera que las medidas adoptadas hasta el momento por la Dirección de Aviación Civil de Liberia son adecuadas y que el Consejo de Seguridad quizás pueda considerar la posibilidad de levantar la prohibición de vuelos impuesta por la resolución 1343 (2001) y permitir que Liberia reabra un registro de aeronaves en coordinación con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Las distintas aeronaves que en efecto tienen prohibición de vuelo y que han proporcionado documentación a la OACI y al Comité del Consejo de Seguridad relativo a Liberia que demuestra que su matriculación en Liberia se efectuó de conformidad con las reglamentaciones internacionales deberían contar con autorización para reiniciar su funcionamiento.

7. La Dirección de Aviación Civil de Liberia debería mantener informados al Comité del Consejo de Seguridad sobre la situación relativa a Liberia y la OACI sobre el seguimiento de la investigación y sobre la matriculación de cualquier nueva aeronave en el nuevo registro liberiano.

Intervención del transporte en el tráfico de armas

8. En la mayoría de los casos de tráfico de armas que investigó el Grupo, el factor del transporte una vez más pareció un elemento decisivo y, en todos estos casos, los aviones que se utilizaban en una u otra forma habían estado sujetos a fraude de documentos, falsificación de planes de vuelo e irregularidades con respecto a la matriculación de las aeronaves. El Grupo encontró pruebas de matrícula fraudulenta, no sólo en Liberia, sino también en la República Centroafricana, y, en cierta medida, también en Guinea Ecuatorial. Las matrículas de las aeronaves de Centrafrican Airlines en la República Centroafricana revisten especial importancia porque estos aviones se utilizaron para transportar armas en violación de las sanciones contra Liberia.

Recomendaciones sobre matriculación ilícita de aeronaves

9. En vista del fraude cometido en la matriculación de aeronaves en la República Centroafricana, el Grupo recomienda que las autoridades de la aviación civil en ese país:

- Transmitan a la INTERPOL los documentos judiciales sobre Centrafrican Airlines;
- Publiquen estos documentos judiciales en el sitio de la Web del Gobierno;
- Establezcan coordinación urgente con los Emiratos Árabes Unidos y Guinea Ecuatorial con respecto al uso de documentos falsificados por Centrafrican Airlines.

10. A otros Estados, el Grupo recomienda que Guinea Ecuatorial, la República Centroafricana y otros Estados de África afectados por este tipo de fraude establezcan la coordinación con la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) para incluir la cuestión de las matrículas falsas como tema de los programas de sus futuras reuniones.

11. Durante sus investigaciones el Grupo determinó que la matriculación ilícita de aeronaves era un problema endémico. El Grupo viajó a Montreal para analizar el problema con el Director de la Dirección de Navegación Aérea de la OACI.

El Director informó al Grupo de que los países con un problema de matriculación ilícita podrían suspender las aeronaves o prohibirles volar, y la OACI aconsejaba en dichas circunstancias que se efectuara una nueva matriculación. El Grupo de Expertos estimó que la respuesta de la OACI era insuficiente para enfrentar este problema cada vez más grave.

12. El Grupo de Expertos recomienda a la OACI que:

- Tome la iniciativa de educar a sus miembros sobre los peligros de las matrículas ilícitas;
- Sus Estados miembros computadoricen sus listas de matrícula y las centralicen en el sitio de la Web de la OACI de modo que los usuarios puedan verificar la situación y condición de cada aeronave;
- Su programa de supervisión de la seguridad haga mayor hincapié en la matriculación de aeronaves.

13. El Grupo recomienda al Consejo de Seguridad que prohíba de inmediato los vuelos de todas las aeronaves de propiedad de San Air, Centrafican Airlines y West Africa Air Services o que estén explotadas o aseguradas por estas empresas. La orden de prohibición de vuelos podría entonces levantarse paulatinamente para cada aeronave en particular, siempre que todos los registros (propiedad del avión, explotador, licencia de explotación, seguros, certificado de aeronavegabilidad, certificado de matrícula y ubicación de la nave) sean inspeccionados por la dirección de aviación civil en el país de matrícula y en el país en que la aeronave tiene su base de mantenimiento.

14. Las empresas afectadas deberían informar al Consejo, por conducto del Comité del Consejo de Seguridad relativo a Liberia, de la situación y la ubicación exactas de cada aeronave. Se encuentra una lista de esas aeronaves en el anexo 3 del presente informe.

Armas

15. A pesar del compromiso público del Gobierno de Liberia de acatar el embargo, sigue entrando en el país una corriente constante de nuevas armas. El Grupo documenta en el presente informe cinco estudios monográficos detallados sobre violaciones de las sanciones.

16. En el primer estudio monográfico se describe cómo miles de ametralladoras llegaron a Liberia en noviembre de 2000. Se suponía que las armas debían ser devueltas de Uganda a Eslovaquia, pero el intermediario de armas egipcio las vendió a una empresa en Guinea que resultó ser una pantalla para una red de contrabando liberiana. El certificado de usuario final para Guinea estaba falsificado y el avión utilizado para transportar las ametralladoras estaba fletado por Centrafrican Airlines.

17. En el segundo estudio monográfico se muestra cómo Liberia estableció una empresa aérea fantasma, West Africa Air Services, para transportar varios cargamentos de armas. En un primer vuelo realizado en julio de 2000 se expidieron repuestos para helicópteros militares de Kirguistán a Liberia. Nuevamente se utilizó un certificado de usuario final falsificado para una empresa en Guinea para comprar el equipo militar. Inmediatamente después de ello, el avión hizo vuelos de ida y vuelta entre Monrovia y Abidján (Côte d'Ivoire) para llevar más de 100 toneladas de municiones a Liberia. Este trato fue organizado y financiado por Leonid Minin y un

socio en la Federación de Rusia, Valery Cherny, de la empresa Aviatrend. Más tarde se descubrió que Minin estaba en posesión de duplicados falsificados de un certificado de usuario final que había sido firmado por el General Robert Gueï, el ex Jefe de Estado de Côte d'Ivoire.

18. En un tercer estudio monográfico, el Grupo de Expertos describe los recientes intentos de Liberia por conseguir más helicópteros militares. Se informó al Grupo de que en febrero de 2001 se había incautado un helicóptero militar en Eslovaquia. Las autoridades eslovacas querían expedir el helicóptero de vuelta a Kirguistán después de que se hubieran hecho reparaciones.

19. Sin embargo, las autoridades en Kirguistán no estaban al tanto de ningún contrato de reparación de helicópteros en Eslovaquia. Según el intermediario con que había tratado Kirguistán, los helicópteros estaban destinados a Guinea. Según el contrato firmado en Eslovaquia, se suponía que los helicópteros debían regresar a Kirguistán. Otra vez en este caso apareció un certificado de usuario final para Guinea falsificado. Si el helicóptero no hubiera sido detenido en la aduana, habría ido a Liberia. Justo después del descalabro en Eslovaquia, se incautó una segunda expedición de helicópteros en la República de Moldova. Ahí estaban por exportarse dos helicópteros militares a Guinea para repararlos.

20. Sin embargo, Guinea no tiene un taller de reparaciones de helicópteros y las empresas, los intermediarios y los agentes de transporte que intervinieron en el caso eran los que habían intervenido en casos anteriores de violación de las sanciones a Liberia. El contrato con la empresa intermediaria Pecos de Liberia finalmente se suspendió después de la intervención de las autoridades en la República de Moldova y luego de una visita del Grupo a ese país.

21. En otro estudio monográfico se analiza la cuestión de los certificados falsos de usuario final usados por la empresa Pecos en Guinea. Los individuos participantes trabajaban en Europa central y oriental, pero habían establecido una empresa de papel Pecos en Guinea. Se encontraron certificados de usuario final para esta empresa en Eslovaquia, Kirguistán, la República de Moldova y Uganda. En todos los casos se habían comprado armas para Liberia y el Grupo verificó que Guinea nunca había encargado ningún arma por intermedio de Pecos. Pecos era la sucesora de otra empresa Joy Slovakia que había dejado de funcionar luego de que varios organismos de represión habían comenzado a investigar posibles casos de tráfico de armas y blanqueo de dinero. El Grupo descubrió que el plan establecido con certificados de usuario final falsificados por las personas relacionadas con estas empresas se había utilizado durante años para suministrar armas a Liberia.

22. Finalmente, se realiza un análisis de la red de aviación participante en estos suministros de armas a Liberia. Son abrumadoras las pruebas de la participación de Serguei Denissenko, Alexander Islamov, Pavel Popov y Sanjivan Ruprah. Todas estas personas están directamente relacionadas con Victor Bout y la explotación de sus aeronaves. El Grupo ha investigado las relaciones empresariales entre las empresas San Air, Centrafican Airlines, MoldTransavia y West Africa Air Services, todas relacionadas con esta red de traficantes de armas. Durante la investigación se encontraron diferentes formas de fraude, entre ellas fraudes en la matrícula de las aeronaves y los planes de vuelo. La empresa principal que participaba en muchas de las expediciones de armas era San Air, en los Emiratos Árabes Unidos. San Air es agente de Centrafican Airlines, la empresa principal de Victor Bout, y la propietaria de muchos aviones participantes que trafican en armas. Las cuentas bancarias de San

Air se utilizaban para muchos pagos de entregas de armas a Liberia y la pista de documentación se describe en la sección sobre gastos del Gobierno.

23. El Grupo también documenta en el presente informe cómo la empresa matriz con sede en Singapur de la Oriental Timber Company, una empresa con extensas operaciones de maderas en Liberia, dispuso un pago de 500.000 dólares por una expedición de armas en agosto de 1999, cómo la Oficina de Asuntos Marítimos en Liberia cooperó con las violaciones del embargo de armas y efectuó un pago directo a las cuentas bancarias de San Air de Victor Bout y cómo Sanjivan Ruprah, un tratante en diamantes y socio de Victor Bout, se había instalado en Liberia, al extremo de la línea de suministro de armas.

Recomendaciones sobre las armas

24. El Grupo de Expertos recomienda que:

- Se amplíe el embargo de armas contra Liberia;
- Todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas se abstengan de suministrar armas a los países de la Unión del Río Mano;
- Se imponga un embargo de armas contra los agentes no estatales armados en los tres países de la Unión del Río Mano (a saber Liberianos Unidos por la Reconciliación y la Democracia (LURD), las facciones del Movimiento Unido de Liberación para la Democracia de Liberia (ULIMO), el FRU y los grupos disidentes armados guineos).

25. El Grupo recomienda también que, por razones de transparencia y fomento de la confianza, se amplíe la suspensión de armas pequeñas de la Comisión Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) a un mecanismo de intercambio de información para todos los tipos de armas adquiridos por los Estados miembros de la CEDEAO. El Programa de Coordinación de la Asistencia para la Seguridad y el Desarrollo (PCASED) existente podría ampliarse aún más para mejorar el intercambio de información sobre las actuales tenencias y las futuras adquisiciones de armas por los Estados de África occidental. El Grupo recomienda que este intercambio de información sea obligatorio y que tanto los Estados proveedores como los países receptores estén obligados a dar cuenta de cada transacción particular de armas al mecanismo recién establecido e incluir datos sobre todas las partes en las transacciones de armas, inclusive los nombres y las empresas de los intermediarios y los agentes de transporte.

Recomendación sobre certificados de usuario final

26. El Grupo recomienda que todo Estado Miembro que alguna vez haya adquirido o suministrado armas sobre la base de un certificado de usuario final en que se mencione a las empresas Pecos, Joy Slovakia o Morse o a los individuos Peter Jusko, Alexander Islamov, Jacob Berger, Andrei Izdebski o Serguei Schwabenland, realice una minuciosa investigación sobre la entrega y el uso final reales de las armas. El Grupo recomienda que los Estados Miembros que participen en cualesquiera transacciones de dicha índole informen a los otros Estados afectados por estas transacciones e informen a los Comités del Consejo de Seguridad relativos a Sierra Leona y a Liberia sobre las conclusiones de sus investigaciones.

27. El Grupo recomienda urgentemente que se instaure un grupo de trabajo de las Naciones Unidas para que elabore las modalidades de un certificado de usuario final uniforme que incluya el nombre, la dirección y el número de teléfono de la autoridad que firma el certificado y los nombres, direcciones, números de teléfono y licencia para traficar en armas del intermediario o los intermediarios participantes.

Uso de los ingresos por el Gobierno de Liberia

28. El Grupo examinó las fuentes y la gestión de fondos del Gobierno en un intento por determinar cómo se financiaban las violaciones de las sanciones. La principal fuente de ingresos para estas actividades entre 1999 y 2001 fueron gastos extrapresupuestarios que no eran parte de los gastos ordinarios del Gobierno.

29. Estos gastos se produjeron fuera del proceso presupuestario, mediante la asignación de ingresos de la fuente y no por conducto del Banco Central. Según el Fondo Monetario Internacional (FMI), ciertas concesiones madereras, entidades gubernamentales paraestatales y órganos de recaudación de ingresos efectuaron gastos en nombre del Gobierno que más tarde se asentaron como ingresos "no en efectivo", con un desembolso de contrapartida en bienes y servicios. Ésta parece ser la forma de cómo se financiaban las violaciones de las sanciones, a saber, para adquisición de armas y municiones, como se demostrará más adelante en el presente informe.

Recomendaciones sobre gastos del Gobierno de Liberia

30. El Grupo recomienda que se ponga fin a la práctica de asignar ingresos en la fuente para gastos prioritarios. Todos los ingresos deben consolidarse en una cuenta de la administración central en el Banco Central de Liberia antes de que se asignen a organismos autorizados para efectuar gastos aprobados.

Tala de árboles y elaboración de la madera

31. Entre enero y junio de 2000 la producción de rollizos ascendió a 679.253 metros cúbicos (valorados en 46,2 millones de dólares). Estas cifras probablemente sean una subestimación de entre 50% y 200% de las exportaciones reales debido a la evasión tributaria por las empresas y la corrupción generalizada.

32. La tala siempre ha sido una de las fuentes principales de ingresos gubernamentales. Aun hoy la tala es un puntal de los ingresos por concepto de exportaciones del Gobierno. El Presidente Taylor también ha tomado interés personal en la asignación de concesiones madereras. En enero de 2000 se promulgó una nueva Ley Nacional de Silvicultura, en que se declaraba que todos los recursos forestales eran de propiedad del Gobierno, salvo los recursos forestales comunales y de propiedad privada que se habían desarrollado mediante regeneración artificial.

33. Las nuevas concesiones exigen la aprobación final del Presidente de la República. Durante la temporada 1999-2000, muchos concesionarios autorizados continuaron la tala, pero sin tener la seguridad de que se les permitiría mantener sus concesiones. Esta incertidumbre alentó la tala rápida y la especulación, sin que se mostrara interés en prácticas silvícolas sostenibles, a fin de lograr máximas utilidades en previsión de la pérdida de las concesiones.

34. Varias empresas españolas y francesas perdieron sus concesiones a la United Logging Company, dirigida por Fawaz y cuyo Presidente es el hijo del Presidente Taylor. El Presidente Taylor también ha revocado las concesiones de la VH Timber

Companies, cediéndolas a la United Logging Company y al Grupo Mohammed. El Presidente Taylor está tratando de lograr que el sector maderero esté dominado por unas pocas megaconcesionarias como la Oriental Timber Company.

35. Varias empresas madereras se quejaron al Grupo de que actualmente era difícil obtener utilidades en Liberia, excepto las megaconcesiones que se dedicaban a la tala no selectiva y que elaboraban volúmenes masivos de rollizos. Lo limitado de la capacidad de elaboración de la madera, atolladeros de troncos en los aserraderos en Francia debido a los grandes volúmenes de rollizos y la dificultad para atraer nuevos inversionistas a Liberia se contaron entre los factores a los que se culpaba de estas dificultades. Las empresas se quejan de excesiva tributación y difíciles condiciones de funcionamiento, lo que hace imposible talar y vender madera siquiera para alcanzar el cupo del 4% de la Dirección de Desarrollo Forestal. El favor presidencial es un importante ingrediente de la reducción de los gastos de funcionamiento. Varias empresas madereras obtuvieron exoneración de los impuestos para compras de combustible como resultado de sus estrechas relaciones con el Presidente.

36. Según las normas de la Dirección de Desarrollo Forestal, el 25% de los troncos talados deben aserrarse en el país. Esta norma no se respeta debido al volumen de rollizos exportados por la Oriental Timber Company a China y debido a lo limitado del número de aserraderos en Liberia.

37. Antes de la guerra de 1989-1996 había 18 aserraderos, tres fábricas de enchapados y madera terciada, seis caleras secas y tres fábricas elaboradoras de madera, y la producción nacional de madera sobrepasaba en volumen las exportaciones de rollizos. Hoy sólo hay 12 aserraderos en funcionamiento y éstos no tienen la capacidad para elaborar el volumen de troncos talados.

38. La Organización Mundial de Comercio (OMC) actualmente recomienda a todos los países que prohíban la exportación de madera sin elaborar con posterioridad al final de 2000. Liberia necesita con urgencia eliminar este comercio e invertir en instalaciones de elaboración de madera. Esto mejoraría el valor de la madera exportada de Liberia, reduciría el ritmo de crecimiento de la tala y proporcionaría empleo adicional. También haría más fácil la supervisión de la producción y la exportación. El Gobierno de Taylor ha anunciado una prohibición paulatina de la exportación de rollizos como directriz de política desde 1998, pero aún no se ha promulgado legislación sobre la cuestión.

39. Algunas de las empresas madereras tienen participación directa en las violaciones de las sanciones contra Liberia. Un ejemplo destacado de esto fueron las Exotic Tropical and Timber Enterprises (ETTE). En poder del Grupo obra un cierto documento que indica que se hizo un pago por una entrega de armas directamente con cargo a las cuentas en Singapur de la empresa Borneo Jaya Pte Ltd., una empresa matriz de la OTC.

Recomendaciones sobre tala y elaboración de la madera

40. La producción maderera es una importante fuente de ingresos para el Gobierno y una fuente de empleo en Liberia. También es una fuente de ingresos para las violaciones de las sanciones. El Grupo halló difícil obtener cifras reales de cuál era el actual volumen de producción de madera y cuántos ingresos se generaban. Sin una evaluación fundada de la base de ingresos generados por la madera, el Grupo no podía evaluar cuántos ingresos provenientes de este sector se podrían haber utilizado

para ayudar a las violaciones de las sanciones. Por consiguiente, el Grupo recomienda que:

- El Gobierno llegue a un acuerdo con el Fondo Monetario Internacional para encargar un informe detallado independiente sobre los ingresos de las concesiones madereras para el período comprendido entre enero de 2001 y julio de 2002, inclusive exenciones y compensaciones tributarias por gastos relacionados con el Gobierno durante este período;
- Las Naciones Unidas impongan una prohibición de todas las exportaciones de rollizos de Liberia a partir de julio de 2002 y alienten encarecidamente a los explotadores locales a que se diversifiquen en la elaboración de la madera antes de esa fecha.

Diamantes

41. El Grupo examinó el sector de diamantes de Liberia, debido a que es otra fuente de importancia decisiva de ingresos derivados de los recursos naturales para el Gobierno. Se dijo que las exportaciones oficiales de diamantes propias de Liberia sólo ascendieron a 8.500 quilates en 1999, valorados en 900.000 dólares de los EE.UU. El Ministro de Tierras, Minas y Energía de Liberia estima que esto sólo representa entre un 10% y un 15% de la producción que realmente sale del país.

42. Se impusieron sanciones a las exportaciones de diamantes en bruto liberianos a raíz de las conclusiones del informe de diciembre 2000 (S/2000/1195). En este informe se ilustraba cómo se habían importado diamantes que en calidad y en cantidad superaban con creces lo que había disponible en Liberia en procedencia y origen. El tráfico ilícito más amplio proporcionaba a Liberia una conveniente pantalla para la exportación de diamantes conflictiva de Sierra Leona, aunque gran parte de la denominada producción "liberiana" provenía de otras fuentes (muy en particular la Federación de Rusia) y se declaraba falsamente "liberiana" a efectos fiscales.

43. Con la entrada en vigor de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad, el Gobierno de Liberia indicó que acataría la prohibición. La imposición de un embargo a la exportación de diamantes en bruto liberianos, aunada a los avances en el proceso de paz en Sierra Leona, ha redundado en una marcada disminución de los diamantes rotulados como "liberianos" que llegan a los mercados internacionales. No se han registrado importaciones de Liberia a Amberes desde la imposición de las sanciones.

44. El embargo ha creado un problema diferente. Puesto que es imposible vender oficialmente diamantes en bruto liberianos, los tratantes e intermediarios están tratando de disimular sus diamantes liberianos como provenientes de mercados de países vecinos. El propio Grupo verificó el continuado contrabando de diamantes en bruto liberianos a Sierra Leona y Côte d'Ivoire.

45. El Grupo también observó un marcado aumento del tráfico de diamantes explotados por el FRU a través de Freetown. Muchas de estas piedras pasaron de los yacimientos de Kono a través de Makeni, pero un número menor llegó a tratantes en Kenama y Bo antes de ingresar al sistema oficial. Aproximadamente la mitad del total de la producción de Sierra Leona proviene del distrito de Kono/Koidu. Luego de la imposición del embargo sobre los diamantes a Liberia, la clausura de la frontera hasta septiembre de 2001 y la guerra en el condado de Lofa, ahora es escaso el

tráfico de diamantes que pasa de Sierra Leona a través de Liberia. Este cambio en la conducta del tráfico se refleja también en la reducción dramática de los denominados diamantes en bruto "liberianos" que entran a mercados como Amberes y una disminución brusca del número de diamantes que pasan por Monrovia. Las presiones sobre otras fuentes de ingresos en Liberia para destinarlas a gastos extrapresupuestarios de la Casa de Gobierno demuestran una vez más la importancia que han revestido los diamantes durante los últimos años para el Presidente Taylor. Debido a que el Presidente Taylor ha reducido su dominio sobre el tráfico de diamantes en el distrito Kono/Koidu, el eje del RFU ha pasado a aumentar el tráfico a través de Sierra Leona.

Recomendaciones sobre los diamantes

46. Las experiencias de Côte d'Ivoire, Guinea, Liberia y Sierra Leona que se analizan a continuación demuestran cuán difícil es en realidad separar los diamantes conflictivos de otros productos aluviales. Una mejor supervisión, el aumento del costo de que a uno lo encuentren y requisito de declarar la fuente (origen) de una piedra y no simplemente la procedencia podrían contribuir a este proceso. Sin embargo, como ocurre con Sierra Leona, sin un progreso firme en el proceso de paz interno es difícil percibir cómo se puede mantener eficazmente la distinción entre los diamantes del Gobierno y los del FRU.

47. El embargo de diamantes contra Liberia ha contribuido a la dramática reducción del uso indebido del rótulo "liberiano" para el contrabando de diamantes. No obstante, el embargo en efecto ha invertido el problema al alentar un aumento de la salida de contrabando de diamantes liberianos del país y su inclusión en los sistemas de certificación de los países vecinos. Si estos planes de certificación han de ser fiables, es necesario tratar con urgencia esta cuestión. Puede ser de utilidad una mejor fiscalización de los tratantes, pero asegurar que Liberia tenga su propio plan de certificación fiable garantizará que menos diamantes en bruto liberianos se mezclen deliberadamente con diamantes en bruto de países vecinos.

48. La producción artesanal anual de Liberia es reducida, una producción total de aproximadamente 1,5 millones de dólares por año. Cualquier aumento notable de las exportaciones podría servir como sistema de alarma temprana de que el rótulo "liberiano" se está utilizando una vez más para blanquear diamantes no liberianos. El Grupo alienta al Gobierno de Liberia a que instaure un sistema de certificación fiable y transparente que sea verificado en forma independiente por una empresa de auditoría internacionalmente reconocida. Se debe obtener una evaluación independiente de que este plan sea fiable y eficaz a fin de facilitar que se considere la posibilidad de una suspensión temporal de la prohibición sobre los diamantes por el Consejo de Seguridad. Esto también mitigaría las auténticas dificultades que actualmente están experimentando los mineros artesanales, los intermediarios y los tratantes.

Otras medidas

49. Reviste importancia decisiva la publicación periódica y exacta de estadísticas oficiales anuales de importación y exportación de diamantes en bruto. Actualmente sólo Bélgica publica una lista detallada. Una mejor biblioteca internacional de cada tipo de diamantes, de cada región y de registros detallados de muestras aluviales de productos tal como salen de la mina en zonas de conflicto también sería un

importante avance en esta región. También es importante que los países expidan sus propios certificados de origen que sean compatibles con un sistema de certificación plenamente integrado. Sin embargo, en último término, la única forma garantizada de resolver la cuestión de los diamantes conflictivos es crear condiciones en un país que logren hacer superfluo el rótulo "conflictivo". En esas condiciones, el principal problema a que se enfrentaría el comercio en diamantes aluviales en África occidental sería reducir el contrabando endémico a los fines de la evasión tributaria. El intento de Sierra Leona por redistribuir los ingresos provenientes de los diamantes entre la comunidad es parte de una solución.

El registro marítimo y de empresas

50. Con 1.734 buques matriculados bajo su pabellón, Liberia tiene la segunda flota marítima más grande del mundo. El registro tradicionalmente ha incluido una gran proporción de tonelaje de buques cisterna. En enero de 2001 Liberia correspondía al 35% del tonelaje de todos los buques cisterna petroleros del mundo. El registro por lo general se considera como uno de los registros abiertos de calidad (llamados por algunos pabellones de conveniencia). El registro también proporciona cerca del 25% de los ingresos del Gobierno. En 2000 el programa de matrículas y de derechos de sociedades liberiano generó cerca de 25,72 millones de dólares oficiales, que, según la Oficina de Asuntos Marítimos, reeditarón en cifras netas cerca de 18 millones de dólares para el Gobierno.

51. El Registro Internacional de Buques y Compañías de Liberia (LISCR), el agente de matrícula, ha aislado los ingresos que genera de los registros marítimos y de sociedades. Sus cuentas son comprobadas anualmente por Arthur Andersen LLP, una empresa auditora de reputación internacional y éstos estuvieron a disposición del Grupo para que los inspeccionara. La recaudación de ingresos del Registro, los impuestos y derechos del Gobierno y cualquier distribución posterior de fondos adeudados al Gobierno se realizan de conformidad con el Acuerdo entre el LISCR y el Gobierno de Liberia.

52. Las sumas recaudadas se depositan inicialmente en una de varias cuentas bancarias del Registro, dependiendo del carácter de la suma recaudada y según se especifica en el Acuerdo entre el LISCR y el Gobierno de Liberia. Éste es el procedimiento habitual. Sin embargo, el Grupo obtuvo detalles de transferencias bancarias para dos transferencias del LISCR a San Air General Trading en el Standard Chartered Bank, Sharjah (Emiratos Árabes Unidos) por 525.000 dólares el 21 de junio de 2000 y 400.000 dólares el 7 de julio de 2000. Estos dos pagos correspondían a armas y transporte en violación de las sanciones. Las actividades de violación de las sanciones de San Air General Trading se documentan en la sección sobre armas y transporte que figura más adelante.

53. El LISCR admitió que había hecho cuatro pagos a cuentas no gubernamentales en 2000. Los desembolsos se efectuaron luego de cuatro solicitudes separadas por escrito del Comisario de Asuntos Marítimos en que se daban instrucciones al LISCR. El LISCR se sintió cada vez más molesto por la frecuencia cada vez mayor de peticiones de desviaciones del procedimiento habitual a fines de 2000. Luego de una nueva petición de desembolso efectuada el 17 de agosto de 2000, el LISCR informó al Comisario de Asuntos Marítimos de que ya no atendería dichas peticiones.

54. Habiendo encontrado resistencia del LISCR, la Oficina de Asuntos Marítimos de Liberia cambió de estrategia y remitió cuatro pagos de su parte de los ingresos marítimos directamente a San Air por intermedio del traficante en armas Sanjivan Ruprah.

55. El Comisario de Asuntos Marítimos y su Oficina de Asuntos Marítimos son poco más que una operación de extracción de efectivo y una pantalla con la cual se financian y organizan gastos extrapresupuestarios opacos, inclusive para la violación de las sanciones. Así pues, mientras haya un embargo de armas contra Liberia, los fondos del Registro deberán protegerse de uso indebido por la Oficina.

Recomendaciones sobre los registros marítimos y de sociedades liberianos

56. Los registros marítimos y de sociedades liberianos proporcionan una importante fuente de ingresos a un país pobre. El registro marítimo tiene reputación internacional, pero es vulnerable debido al uso de los fondos que genera para gastos extrapresupuestarios opacos, inclusive para violaciones de las sanciones.

57. El Grupo reconoce que el negocio de registros abiertos es muy competitivo, que cualquier sanción contra el registro provocaría la fuga de clientes y que no sería probable que sus clientes regresaran. El Grupo no desearía que se produjera un éxodo a otros registros abiertos de armadores de buques actualmente en el LISCR.

58. El LISCR no debería haber hecho esos cuatro pagos a cuentas no gubernamentales en 2000. Los pagos eran contrarios a su acuerdo con el Gobierno de Liberia y demostraron una total falta de diligencia debida. El LISCR parece haber escarmentado de su error y ha adoptado medidas para poner fin a esta práctica. En 2001 no ha habido nuevas presiones de este tipo desde Monrovia y no ha habido pruebas de nuevos pagos a cuentas no gubernamentales.

59. El Grupo recomienda que:

- El Comité de Sanciones del Consejo de Seguridad establezca una cuenta de garantía bloqueada como el destino final de todos los ingresos generados por el registro marítimo y de empresas. El Grupo estima que el Gobierno de Liberia y el FMI deberían llegar a un acuerdo para verificar esta cuenta a fin de determinar todos los ingresos generados por el registro marítimo y de empresas y determinar el uso de los ingresos en esta cuenta;
- Los fondos en esta cuenta deberían designarse para fines de desarrollo.

La prohibición sobre los viajes

60. La prohibición sobre los viajes por lo general ha dado buenos resultados. El Grupo trató activamente de supervisar la observancia de la prohibición de los viajes. Verificó 27 violaciones de la prohibición sobre los viajes, la mayoría a través de Abidján.

Recomendaciones relativas a la prohibición sobre los viajes

61. La prohibición sobre los viajes ha sido el motivo del mayor número de denuncias recibidas por el Grupo. Las personas que figuraban en la lista pedían que se les informara por qué motivo se habían incluido sus nombres y cómo apelar de una decisión. En cada caso el Grupo los remitió al Comité de Sanciones del Consejo de Seguridad como el órgano competente responsable de elaborar la lista.

62. El Grupo alienta al Comité de Sanciones del Consejo de Seguridad a que responda rápida y oportunamente a las consultas individuales sobre la prohibición. El Grupo recomienda también que el Comité instale una página de la Web sobre las prohibiciones de los viajes de Liberia en que se describan los criterios del Comité que expliquen cómo se han incluido los nombres en la lista. La página de la Web también debería proporcionar información sobre cómo solicitar exenciones de la prohibición y tener una sección sobre quiénes tienen actualmente una exención para viajar. Este sitio de la Web debería publicitarse como un recurso para órganos de inmigración y encargados de hacer cumplir la ley para mantener un seguimiento de quién figura en la lista de prohibiciones de viaje y quién goza de excepciones.

63. La Subdivisión de Sanciones del Departamento de Asuntos Políticos, en consulta con el Comité, también debería recopilar una base de datos fotográficos de individuos clave en la lista de prohibiciones para contrarrestar intentos de varias personas en la lista por viajar con un nombre diferente. Estas fotografías podrían incluirse en el sitio de la Web.

64. El Grupo no cree que la lista deba ser inmutable. Por razones humanitarias deberían excluirse unos pocos nombres; el Comité también debería considerar la posibilidad de agregar otros nuevos.

Recomendaciones al Gobierno de Côte d'Ivoire

65. Es necesario prestar urgente atención a un resquicio en el aeropuerto de Abidján. El Consejo debería alentar encarecidamente a las autoridades de Côte d'Ivoire a que adopten una aptitud menos pasiva para con la ejecución de la prohibición sobre los viajes. Debería establecerse un sistema verificable en el aeropuerto de Abidján para comprobar que los pasajeros que llegan de Monrovia no están en la lista, o, de estarlo, han obtenido una excepción para viajes de las Naciones Unidas.

Recomendaciones para la vigilancia permanente de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad

66. La Secretaría de las Naciones Unidas debería nombrar un oficial de Liberia en la Subdivisión de Sanciones del Departamento de Asuntos Políticos. Esta persona debería realizar una vigilancia permanente del acatamiento de la resolución 1343 (2001) desde Nueva York, elaborar bases de datos de informes sobre las violaciones y escribir cartas de solicitud y realizar consultas telefónicas sobre dichos informes. Esta persona también debería actuar como un investigador interno del Comité de Sanciones del Consejo de Seguridad, que pudiera cooperar en la supervisión de la observancia de la prohibición sobre los viajes y las peticiones de exenciones de las prohibiciones. Un funcionario motivado de la Secretaría de las Naciones Unidas, con apoyo administrativo de los auxiliares del Comité, podría llenar estos requisitos en forma eficiente y económica. El Mecanismo de Supervisión de Angola ya tiene adscrito un oficial político que ha realizado con eficiencia varias de estas tareas. Se podría contratar a consultores particulares por períodos breves para investigar un caso concreto de violación de las sanciones siempre que se presente la necesidad, a fin de mantener presión sobre Liberia.

67. Debería haber también una evaluación permanente de la observancia de la resolución 1343 (2001) por Liberia sobre el terreno. Una forma de lograr esto de modo orientado y eficaz en función de los costos consiste en renovar el mandato de nuestro Grupo de Expertos por dos períodos cortos en 2002 en misiones que visiten

África occidental con el oficial de Liberia nombrado por la Secretaría. Estas misiones serían:

- Una misión de evaluación por el Grupo a Liberia y países vecinos por un período de cuatro semanas a partir de abril de 2002 para investigar y recopilar un informe breve sobre la observancia. Este informe, que sería una comprobación independiente de la observancia con recomendaciones, se presentaría luego al Consejo por intermedio del Comité para que lo examinara en mayo de 2002;
- Una segunda misión de seis semanas de duración a Liberia en septiembre de 2002 que diese lugar a una presentación final al Comité en noviembre de 2000. Este informe también sería una evaluación independiente del progreso general del régimen de sanciones y de la observancia por el Gobierno de Liberia durante el año.

68. Las ventajas de este sistema estriban en que durante todo el año fortalecerían la capacidad interna de la Secretaría para supervisar la observancia de la resolución 1343 (2001) por parte de Liberia y otros Estados. También aprovecha la pericia del Grupo de manera orientada y económica y asegura que no se pierda el ímpetu creado por la labor del Grupo en 2001.

Introducción

A. Generalidades

69. En cumplimiento del párrafo 19 de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad relativa a Liberia, aprobada el 7 de marzo de 2001, el Secretario General nombró el 29 de marzo de 2001 a un Grupo de Expertos (S/2001/268), con el mandato de:

- Investigar violaciones del nuevo embargo de armas más estricto, la prohibición de las exportaciones de diamantes liberianos y la prohibición de viajes de altos funcionarios del Gobierno de Liberia;
- Reunir información sobre el cumplimiento por el Gobierno de Liberia de las exigencias de que expulsara a todos los miembros del Frente Revolucionario Unido (FRU) de Liberia, pusiera fin a todo apoyo financiero y militar al FRU, pusiera fin a toda importación directa o indirecta de diamantes en bruto de Sierra Leona, congelara los fondos, los recursos financieros o los activos puestos bajo control del FRU en Liberia y prohibiera los vuelos de todas las aeronaves con matrícula de Liberia;
- Continuar investigando los posibles vínculos entre la explotación de los recursos naturales y otras formas de actividad económica en Liberia, y la intensificación de los conflictos en Sierra Leona y los países vecinos, en particular en las esferas mencionadas en el informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1306 (2000);
- Reunir información sobre las actividades ilegales de las personas de que se hacía mención en el informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1306 (2000) relativa a la situación en Sierra Leona, y
- Reunir información sobre toda otra denuncia de violaciones de la resolución 1343 (2001).

70. El Grupo tomó nota del informe del Grupo de Expertos constituido en cumplimiento de la resolución 1306 (2000) relativa a la situación en Sierra Leona (S/2000/1195), de 19 de diciembre de 2000, y las respuestas recibidas de los países y las personas que se mencionan en el informe. El Grupo ha tomado debida nota de las medidas correctivas adoptadas por esos países.

71. El Grupo reconoció que las exigencias formuladas al Gobierno de Liberia con arreglo al párrafo 2 de la resolución 1343 (2001) de que pusiera fin de inmediato al apoyo que prestaba al FRU en Sierra Leona y a otros grupos rebeldes armados de la región tenían por objeto seguir adelantando el proceso de paz en Sierra Leona.

72. El Grupo tomó nota en particular del párrafo 4 de la resolución, en que se exige que todos los Estados de la región tomen las medidas necesarias para impedir que individuos y grupos armados utilicen sus territorios para preparar y perpetrar ataques contra países vecinos, y que se abstengan de toda acción que pudiere desestabilizar aún más la situación en las fronteras entre Guinea, Liberia y Sierra Leona.

73. El 22 de marzo de 2001, la Representante Permanente de Liberia ante las Naciones Unidas transmitió el texto de una carta dirigida al Secretario General por Charles Ghankay Taylor, Presidente de Liberia. En la carta se delineaban las medidas que había adoptado el Gobierno de Liberia en cumplimiento de la resolución (S/2001/264). El Grupo se mantuvo informado del contenido de la carta y de toda la correspondencia posterior del Gobierno de Liberia que le facilitaron el Comité del Consejo de Seguridad sobre la cuestión de Liberia y el Grupo de Tareas del Gobierno de Liberia.

74. El Grupo de Expertos¹ quedó integrado por el Sr. Martin Chungong Ayafor (Camerún, Presidente), el Sr. Atabou Bodian (Senegal, experto de la Organización de Aviación Civil Internacional), el Sr. Johan Peleman (Bélgica, experto en armas y transporte), el Sr. Harjit S. Sandhu (India, experto de la INTERPOL) y el Sr. Alex Vines (Reino Unido, experto en diamantes) (S/2001/268).

75. El Grupo celebró su primera reunión de organización en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York del 16 al 27 de abril de 2001, y se convino con el Comité del Consejo de Seguridad sobre Liberia que el informe del Grupo se presentaría el 15 de octubre de 2001. Posteriormente se presentó el 17 de octubre de 2001.

76. El Grupo se comprometió a celebrar consultas periódicas con grupos de expertos, mecanismos de vigilancia y otros comités del Consejo de Seguridad que se ocuparan de cuestiones análogas. El Grupo también mantuvo informado al Comité del Consejo de Seguridad sobre Liberia de la marcha de sus trabajos, de ser necesario, conforme al párrafo 4 de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad.

77. El Grupo recibió gran apoyo logístico y moral del Comité del Consejo de Seguridad sobre Liberia, la Secretaría de las Naciones Unidas, los coordinadores residentes de las Naciones Unidas y los funcionarios del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en casi todos los países que visitó. Muchos gobiernos cooperaron con información detallada y recomendaciones y muchas personas facilitaron información útil.

¹ El Grupo de Expertos contó con la asistencia del Sr. Didier Boudineau (Francia) en la sección del informe sobre la madera.

B. Un recordatorio de los antecedentes del mandato

78. El mandato del Grupo se describe en la sección A *supra*. Sin embargo, se recordaron al Grupo los antecedentes de su mandato durante sus visitas a terreno a Guinea, Liberia y Sierra Leona. En Sierra Leona, miles de civiles, muchos de ellos mujeres y niños, víctimas de brutalidad inenarrable, se enfrentan a un futuro sin manos o sin pies. El Campamento de Amputados en Freetown es un cruel testimonio de los estragos causados por las fuerzas que suministraron armas a los rebeldes. Además de los amputados que se han visto condenados a una vida sin manos o sin pies, decenas de miles de habitantes de Guinea, Liberia y Sierra Leona han perdido la vida, medio millón se han vuelto refugiados y tres a cuatro veces ese número han quedado desplazados en la subregión. El Grupo visitó el Campamento de Amputados en Freetown y campamentos de refugiados y personas desplazadas internamente en los tres países limítrofes de Guinea, Liberia y Sierra Leona.

79. Al concluir el Grupo su informe, la situación en las fronteras entre Guinea, Liberia y Sierra Leona seguía siendo inestable y las mejores zonas de producción de diamantes en Sierra Leona aún seguían en manos rebeldes. En varias zonas fronterizas de Guinea, Liberia y Sierra Leona la gente vivía sin tener acceso a asistencia médica, educación o los medios para una subsistencia segura. Durante toda su labor el Grupo se mantuvo consciente de su función y su responsabilidad en cuanto a ayudar a poner fin al sufrimiento de la población de la subregión.

Metodología de la investigación

80. **Cuestionarios.** El Grupo pidió información concreta de los países pertinentes, por intermedio de sus misiones permanentes de las Naciones Unidas, respecto de ciertas expediciones de armas y del movimiento de aeronaves sospechosas empleadas para el transporte ilícito de armas y municiones. El Grupo también pidió estadísticas que se remontaran a 1987 sobre exportaciones de diamantes de los principales países productores e importaciones a países con sectores importantes de comercio, talla y pulimentado. La razón para remontarse a 1987 era determinar qué tendencias habrían prevalecido antes de que estallaran las guerras en Sierra Leona y Liberia. En septiembre de 2001, el Grupo envió cartas recordatorias a todos los gobiernos, por intermedio de sus misiones permanentes ante las Naciones Unidas, que aún no habían presentado las estadísticas solicitadas. El Grupo desearía dejar constancia de especial reconocimiento a Chipre, los Emiratos Árabes Unidos, Eslovaquia, Italia, Kazajstán, Kirguistán, la República de Moldova y Uganda por sus detalladas respuestas e información adicional que resultaron muy útiles para la investigación.

81. **Entrevistas.** En cada país los miembros del Grupo entrevistaron a autoridades gubernamentales y, cuando procedía, a misiones diplomáticas, organizaciones de la sociedad civil, organismos de asistencia, empresas del sector privado y periodistas. El Grupo también se puso en contacto con varias personas importantes cuyos nombres han sido objeto de interés y controversias en meses recientes en relación con la crisis en la subregión (anexo 2). Sin embargo, dado el carácter delicado de las materias investigadas por el Grupo, cabe señalar que muchas personas hablaron a condición de mantener el anonimato. Por consiguiente, varias reuniones celebradas en distintos países no se dan a conocer.

82. **Visitas a países.** El Grupo efectuó extensos viajes a países que participaban en el tráfico de armas y pertrechos conexos a Liberia, o se suponía que lo hacían, en violación de los embargo del Consejo de Seguridad y a los países que intervenían en el comercio de diamantes. El Grupo en pleno visitó Liberia dos veces y algunos miembros del Grupo la visitaron tres veces. El Grupo en pleno también visitó Bélgica, Côte d'Ivoire, Eslovaquia, los Emiratos Árabes Unidos, la Federación de Rusia, Gambia, Guinea, la República Checa, la República de Moldova, Sierra Leona, Turquía y Ucrania. Uno o varios miembros del Grupo realizaron viajes a Austria, Cabo Verde, el Camerún, el Canadá, España, Francia, Ghana, Guinea Ecuatorial, Italia, Kazajstán, Kenya, Kirguistán, Malí, el Níger, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Centroafricana, el Senegal, Suiza, Uganda y Washington, D.C. (Estados Unidos de América).

83. **Viajes a terreno.** Había varios lugares rodeados de una atmósfera de misterio en la subregión de Côte d'Ivoire, Guinea, Liberia y Sierra Leona. El Grupo decidió visitar todas esas zonas. En Liberia, el Grupo en pleno visitó el centro de adiestramiento de Gbatala para la unidad antiterrorista (ATU) y el puerto de Buchanan, donde se concentraba la mayor parte de las actividades de la Oriental Timber Company (OTC). Tres miembros del Grupo visitaron los condados de Lofa y Bong. En Sierra Leona, dos miembros del Grupo visitaron Bo, Kenema, Koidu, Yengema, Moyamba, Bauya, Waterloo y Daru. En Guinea dos miembros partieron de Conakry por carretera y visitaron sucesivamente Kissidougou, Guéckédou, Macenta, Kouakan, Kola y Nzerekore y de ahí pasaron a Côte d'Ivoire. En Côte d'Ivoire, dos miembros visitaron Man, Biankouma, Guiglo, Danane, Niela y Guessessou.

84. Durante estas visitas sobre el terreno, el Grupo habló con diversas facciones que intervenían en el conflicto en la subregión, las más destacadas de las cuales eran el Frente Revolucionario Unido (FRU), la Fuerza de Defensa Civil (FDC), Liberianos Unidos por la Reconciliación y la Democracia (LURD) y las Fuerzas Armadas de Liberia (FAL). El Grupo también entrevistó a un gran número de personas desplazadas internamente esparcidas por los cuatro países de la subregión. El Grupo presenció el programa de desarme, desmovilización y reintegración en Sierra Leona, habló con combatientes y encontró ciertas pistas sobre el origen de las armas y las municiones.

85. **Asistencia de organizaciones internacionales y regionales.** El Grupo recibió cooperación y asistencia útiles de varias organizaciones internacionales como la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL), la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI), entre otras, y se valió en debida forma de su pericia.

86. **Registros policiales y judiciales.** El Grupo pudo tener acceso a registros policiales y judiciales de varios casos que se estaban investigando o juzgando vinculados al tráfico de armas y municiones en la subregión de África occidental. El Grupo examinó declaraciones de varios ex oficiales del FRU durante interrogatorios y documentos recuperados de los domicilios de sospechosos.

Normas de verificación

87. El Grupo desde el comienzo de su trabajo convino en utilizar normas probatorias estrictas en sus investigaciones. Esto exigía por lo menos dos fuentes de información fiables e independientes para corroborar una conclusión. Siempre que fue posible, el Grupo también convino en señalar las acusaciones a los afectados a fin de

permitirles el derecho de respuesta. Sin embargo, ciertas personas cuyo papel se destaca en el informe no se pusieron a disposición del Grupo, a pesar de serios intentos de éste por darles una oportunidad de explicar su conducta.

88. Durante la investigación, siempre que fue posible, el Grupo comunicó la información pertinente que obraba en su poder y cooperó con los Estados interesados para continuar una investigación minuciosa a su nivel. Cuando procedía, el Grupo también señaló a la atención de las autoridades la información que se reuniera en el curso de las investigaciones que realizaba para que pudieran ejercer el derecho de réplica según se disponía en el párrafo 20 de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad. Un número apreciable de países aportaron útil información sobre personas detrás de ciertas empresas de reputación dudosa y sus transacciones financieras.

89. En el pasado, las acusaciones contra diversas partes en el conflicto de la subregión siempre han sido negadas con la pregunta “¿Dónde están las pruebas?” Un ejemplo de esto es la respuesta habitual a acusaciones de que se han expedido armas al FRU a través de Liberia y que el Presidente Taylor sigue apoyando al FRU. En la parte siguiente del informe, hemos tratado con gran detalle esta acusación en particular y varios casos de expediciones de armas que han llegado a Liberia en violación de los embargos sobre armas del Consejo de Seguridad.

90. **Seguimiento de la pista de documentación y la cadena de acontecimientos.** Para responder a la pregunta retórica tan repetida “¿Dónde están las pruebas?”, “Si usted tiene pruebas, muéstrelas”, el Grupo ha seguido toda la sucesión de acontecimientos que comenzaban con el origen de las armas y terminaban con el destino final utilizando pruebas documentales y testimonios oculares directos de las personas en cuestión. En poder del Grupo obran los siguientes documentos relativos a los aviones que participaron en suministros ilícitos de armas a Liberia:

- Copias de contratos firmados por las partes contratantes;
- Solicitudes y permisos de sobrevuelo y aterrizaje;
- Planes de vuelo;
- Manifiestos de carga;
- Cartas de porte aéreo;
- Documentos en que se indican los propietarios o el organismo explotador de la aeronave en cuestión;
- Libros de bitácora de los pilotos;
- Pagos efectuados;
- Documentos sobre seguros de los cargamentos y los aviones en cuestión.

91. Analizando estos documentos, el Grupo trazó toda la ruta de vuelo seguida por los aviones que llevaban armas a Liberia. Además de esto, el Grupo habló con pilotos y los demás tripulantes que estaban a bordo de los aviones en cuestión. Prácticamente en todos los casos enumerados el Grupo encontró el lugar donde se hallaba materialmente el avión en cuestión y se tomaron fotografías. Algunos de los traficantes de armas que intervenían trataban de ocultarse, pero el Grupo logró encontrarlos y carearlos con los detalles. En uno de dichos casos, el Grupo visitó una

cárcel y entrevistó al sospechoso en el recinto carcelario luego de obtener permiso de las autoridades judiciales interesadas.

92. Además de su propia verificación detallada, el Grupo recibió información corroborativa de organismos internacionales encargados de hacer cumplir la ley. También se recurrió a la asistencia de especialistas de la INTERPOL cuando fue necesario. En todos los casos descritos en la continuación del informe el Grupo no se basó únicamente en testimonios verbales. Siempre se insistió en pruebas documentales y circunstanciales corroborativas. Por consiguiente, las pruebas son incontrovertibles e irrefutables.

Primera parte

Liberia y la región

Seguridad regional en la Unión del Río Mano

93. A mediados de abril, cuando el Grupo inició el cumplimiento de su mandato, había hostilidades en curso en los tres países de la Unión del Río Mano (Guinea, Liberia y Sierra Leona). Para mediados de mayo, según cifras de las Naciones Unidas, había 2,3 millones de personas desplazadas internamente en Guinea, junto con 110.000 refugiados de Sierra Leona y 81.000 refugiados liberianos. En Sierra Leona había 400.000 personas desplazadas internamente y 60.000 refugiados liberianos y en Liberia había 6.000 personas desplazadas internamente. También había 120.000 refugiados liberianos y 2.000 refugiados de Sierra Leona en Côte d'Ivoire.

94. Seis meses después, hay señales apreciables de mejoría en la región. Se están realizando gestiones diplomáticas regionales que son bien acogidas para mejorar aún más las relaciones bilaterales entre los tres países miembros de la Unión del Río Mano, aunque todavía hay un conflicto en marcha en el condado de Lofa en Liberia y existe el riesgo de que Sierra Leona caiga de nuevo en el conflicto si el FRU no quiere renunciar al dominio de algunas de las mejores regiones diamantíferas.

Sierra Leona

95. En el momento en que el Grupo visitó por primera vez Sierra Leona en abril de 2001, había combates en curso en la zona de Kambia y la regionalización del conflicto era bastante evidente. Guinea estaba librando operaciones militares contra el FRU con el acuerdo tácito del Gobierno de Sierra Leona. Guinea utilizaba fuerzas persistentemente en acciones destinadas a castigar al FRU por sus incursiones en Guinea desde septiembre de 2000. Tropas guineas se internaron hasta una gran distancia dentro de Sierra Leona en el distrito de Northern Kambia y crearon una "zona saneada" en la orilla norte del río Great Scaries para impedir que el FRU continuara sus actividades.

96. La milicia patrocinada por el Gobierno conocida por Fuerza de Defensa Civil también atacó posiciones en el oriente de Sierra Leona durante ese mes, pero finalmente se restableció una cesación del fuego. Guinea también detuvo sus incursiones contra el FRU en Kambia para mayo, aunque en julio hubo bombardeos e incursiones de helicópteros guineos contra varios objetivos del FRU.

97. El 2 de mayo de 2001, las principales partes en el conflicto reafirmaron su adhesión al proceso de paz en Abuja. Siguieron a ello conversaciones en Freetown, y el 18 de mayo de 2001, ambas partes ingresaron al programa de desarme, desmovilización y reintegración en grandes números. Desde principios de julio la situación de seguridad en Sierra Leona ha permanecido estable, atentamente vigilada por la Misión de las Naciones Unidas en Sierra Leona (UNAMSIL).

98. A principios de septiembre de 2001 el Presidente de Sierra Leona, Ahmed Kabbah, y el líder del FRU, Issa Sessay, se reunieron en Koidu y se estrecharon la mano, declarando que la guerra había terminado. Sin embargo, el proceso de paz se mantiene frágil en el período previo a las elecciones multipartidistas en 2002, aunque las hostilidades abiertas parecen haber cesado por el momento.

Liberia

99. Luego de la aprobación de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad y la entrada en vigor de sanciones contra Liberia el 7 de mayo de 2001, el Presidente Taylor y su Gobierno comenzaron a dar señales cada vez más patentes de un deseo de restablecer las vías de diálogo con sus vecinos en la Unión del Río Mano. La guerra en el condado de Lofa siguió siendo motivo principal de preocupación para el Gobierno y los organismos humanitarios.

100. El primer incidente de conflicto armado ocurrió en Voinjama el 21 de abril de 1999. Rebeldes con fusiles semiautomáticos, unos pocos morteros y escopetas atacaron la ciudad. Eran un grupo de lo más variopinto, algunos uniformados y otros que fumaban marihuana. Mientras saqueaban la ciudad, adujeron que estaban hartos de la guerra en Sierra Leona y querían derrocar al Gobierno de Charles Taylor. Después del breve ataque de los rebeldes, las fuerzas de seguridad liberianas entraron a Voinjama y también se entregaron al saqueo.

101. Hubo una nueva oleada de ataques insurgentes en el condado de Lofa entre julio y octubre de 2000, habiendo logrado los insurgentes ampliar su frente para atacar la región de Douley en el condado de Nimba para fines de noviembre de 2000. El Gobierno de Liberia culpó a Guinea y presentó una queja diplomática oficial a los dirigentes de la Organización de la Unidad Africana, la Comunidad Económica de los Estados del África Occidental (CEDEAO) y Guinea a la sazón.

102. A mediados de enero de 2001 el Gobierno desplegó más tropas a lo largo de la frontera nororiental con Guinea. Esta iniciativa tuvo lugar poco después de que los Ministros de Defensa de Malí, el Níger, Nigeria y el Senegal se reunieron en Abuja (Nigeria) para analizar el despliegue de una fuerza de 1.700 efectivos a lo largo de las fronteras de Liberia con Guinea y Sierra Leona. Sin embargo, no llegó a producirse el despliegue de la fuerza de la CEDEAO en la confluencia de las fronteras de Guinea, Liberia y Sierra Leona en la región del río Mano por dos razones: en primer lugar, la CEDEAO esperó un mandato firme de las Naciones Unidas para sus contingentes y, en segundo lugar, nunca llegaron a concertarse acuerdos sobre el estatus de las fuerzas con Guinea y Liberia.

103. Las relaciones de Liberia con Guinea siguieron empeorando en 2001, acusando el Gobierno de Liberia a los militares guineos de bombardear la ciudad de Foya en enero y aduciendo que dos de sus diplomáticos habían sido detenidos y torturados en Conakry en septiembre de 2000. En febrero de 2001 los rebeldes volvieron a atravesar la frontera con Guinea y atacaron aldeas en Lofa. El Gobierno adujo que

las aldeas de Boiwamei, Masizu y Turaszued habían sido arrasadas por completo durante dos días de combates.

104. En abril de 2001, el Ministro de Defensa de Liberia, Daniel Chea, anunció intensos combates entre fuerzas gubernamentales y rebeldes en la parte norte del condado de Lofa cerca de la frontera con Guinea. Lo más duro del combate ocurrió cerca de las ciudades de Foya y Kolahun. Sin embargo, el Ministro negó alegaciones del LURD de que se había apoderado de grandes partes del condado de Lofa y el Gobierno comenzó a movilizar y readiestrar a ex combatientes del ahora desaparecido Frente Patriótico Nacional de Liberia (NPFL). Para fines de abril los combates se habían extendido al sur al distrito de Salayea, a 80 kilómetros de Gbarnga en el condado de Bong. Se informó de que había una intensa lucha por apoderarse de Zorzor en el condado de Lofa.

105. Liberia cerró sus fronteras con Sierra Leona y Guinea a mediados de marzo y dio a los embajadores de Sierra Leona y Guinea tres días de plazo para que abandonaran el país. Se expulsó a los embajadores por actividades incompatibles con su condición y se informó a sus embajadas de que debían desocupar sus locales actuales. Esta iniciativa de Liberia se produjo en un momento de gran tirantez regional debido a los intensos combates en el condado de Lofa y debido a que uno de los dos diplomáticos había estado en buena situación para observar ciertas violaciones de las sanciones en curso.

106. A fines de julio los persistentes combates en Lofa obligaron a una nueva oleada de refugiados a huir a través de la frontera a Côte d'Ivoire. La rebelión de Lofa, parte de una controversia subregional, había ocasionado que Liberia acusara a Guinea y Sierra Leona de amparar a disidentes. Al intensificarse el conflicto en abril de 2001, más de 4.000 refugiados huyeron a Côte d'Ivoire y Sierra Leona en mayo y junio. Las Naciones Unidas informaron de que en el curso de un año el conflicto había creado más de 40.000 refugiados.

107. Para agosto continuaban los combates entre rebeldes y tropas gubernamentales, especialmente alrededor de las ciudades de Kolahun y Voinjama. No en todos los combates participaron rebeldes. También hubo incidentes en que diferentes grupos armados del Gobierno liberiano luchaban entre sí por el botín y el dominio de los recursos. El 29 de agosto de 2001 los rebeldes liberianos atacaron un campamento maderero en Gbopolu al oeste, demostrando que podían realizar ataques fuera de la parte norte del condado de Lofa.

108. Entre marzo y octubre de 2001 el Gobierno de Liberia prohibió a observadores independientes que visitaran el condado de Lofa. Esta restricción se levantó en octubre, y el Grupo visitó Lofa en la primera semana de octubre. La situación en ese lugar era palpablemente tirante. En la zona en torno a Zorzor, la ciudad que fue completamente destruida durante una incursión de rebeldes de Guinea, el Grupo observó a muchos soldados y adolescentes armados que llevaban armas nuevas y andaban manejando camionetas Isuzu recién adquiridas. El modo de destrucción de las casas demuestra que los rebeldes de Guinea recurren a tácticas de ataque relámpago y no ocupan territorio.

Guinea

109. A partir de septiembre de 2000 hubo incursiones de rebeldes a Guinea apoyadas por el FRU. Guéckédou (una ciudad con alrededor de 30.000 habitantes) sufrió graves daños a fines de enero cuando fue capturada por rebeldes quienes, según indican fuentes guineas, pertenecían al Grupo Alhaji Kromah del Movimiento Unido de Liberación para la Democracia de Liberia (Ulimo-K) y el FRU. La ciudad fue recapturada por el ejército guineo en febrero. El Ulimo-K había sido un aliado de Guinea en su campaña contra el FRU, pero se había producido cierta controversia por recientes reclutas del Ulimo-K en las fuerzas armadas guineas. Hubo más combates a lo largo de la frontera y a mediados de marzo se produjo un combate de artillería de seis horas de duración al sur de Guéckédou con rebeldes que habían provenido de Liberia.

110. La mengua de las hostilidades entre el FRU y el Gobierno de Sierra Leona para mayo de 2001 ha dado lugar a que el FRU abandone su apoyo a los rebeldes guineos, que estaban tratando de derrocar al Presidente Conté y su Gobierno. Luego de la gran embestida por las fuerzas armadas guineas en mayo, estos rebeldes se han percatado de que no pueden luchar solos y han quedado inactivos.

Agentes no estatales armados en la Unión del Río Mano

111. Ha habido una proliferación del recurso a agentes no estatales en estos conflictos en la región de la Unión del Río Mano. Estos grupos obtienen armas de agentes del Estado que los financian con su comercio en diamantes, oro aluvial, cacao y café o de sus acciones militares. Sus acciones han desestabilizado la región y pueden hacerlo de nuevo. La confluencia de las fronteras de Guinea, Liberia y Sierra Leona ha sido el punto neurálgico donde han prosperado estos grupos. Este punto, conocido como el Saliente de Kailahun, es una zona muy inestable con relieve notablemente accidentado, una frontera sumamente permeable y beligerantes que se hallan muy próximos los unos a los otros; es una zona que favorece al atacante, no al defensor.

El FRU y Liberia

112. La relación del FRU con Liberia se describió en detalle en el informe del Grupo de Expertos sobre Sierra Leona. En 2001 ha continuado esta relación, aunque se informa de que ha habido una escisión entre unidades del FRU que están dispuestas a desarmarse en Sierra Leona y otras que siguen combatiendo en la lucha que se ha desplazado a las fronteras con Liberia y Guinea. Durante todo el presente año unidades del FRU han estado combatiendo con unidades liberianas en el condado de Lofa. En marzo una unidad del FRU combatió en Voinjama.

113. El 1º de abril de 2001, el General Sessay llegó a un campamento en Vahun para entablar conversaciones con comandantes liberianos sobre una mayor asistencia militar al FRU. Los comandantes liberianos llegaron en helicóptero y Sessay llegó en vehículo acompañado del General Denis Mingo (alias Superman). Luego de la reunión hubo una alocución pública a los combatientes del FRU que no fue bien recibida, refunfuñaban por tener que combatir en una guerra extranjera.

114. A mediados de abril, el Gobierno de Liberia se negó a permitir al FRU que pasara por Liberia para asistir a una reunión de la CEDEAO en Bamako (Mali). Liberia adujo que había cortado sus vínculos con el FRU. Sin embargo, el 18 de abril el Consejo de Seguridad publicó una lista de miembros del FRU que residían en Liberia y pidió al Gobierno que los expulsara.

115. La relación entre el FRU y Liberia es importante para el Presidente Taylor, pero también es estratégica para el FRU. La región de Kailahun en Sierra Leona constituye la línea de suministro estratégico del FRU con Liberia, sin la cual su fuente de reabastecimiento se ve gravemente afectada. Liberia ofrece refugio y lugar donde guardar armas y mantener a las unidades armadas activas y entrenadas. Una cuestión que suscita especial preocupación se refiere a la concesión de la empresa maderera liberiana SLC, a lo largo de la frontera con Sierra Leona. La zona comprende un camino a Sierra Leona y una antigua base militar de las Fuerzas Armadas Liberianas, Camp Alfa. Desde el principio de 2001 ha estado en poder del hijo del Presidente Taylor y el empresario libanés Abbas Fawaz. Varias fuentes indicaron al Grupo que ésta era una zona en la que se almacenaban armas para el FRU y en que éste podía entrar al territorio liberiano sin problemas.

116. En junio el Presidente Taylor se reunió con representantes del FRU en Folima y les ofreció mayor financiación para que siguieran cooperando en la guerra de Lofa. Según varios oficiales del FRU, unos cuantos dijeron que estaban hastiados de combatir y se preocupaban por que el conflicto pudiera extenderse a Sierra Leona y socavar el proceso de paz. También se quejaron de que los guineos estaban prestando mejor apoyo a los disidentes liberianos de lo que recibían de Taylor. A esto siguió una segunda reunión de disidentes guineos y el FRU en la Casa de Gobierno en Monrovia. Taylor una vez más ofreció financiación a cambio de sus servicios para combatir a los disidentes liberianos en Lofa.

117. El Grupo ha entrevistado a muchos miembros del FRU sobre sus relaciones con Liberia. Desde agosto el FRU ha trasladado armas a Liberia a través de Kailahun, para esconderlas enseguida en la "zona de Kuya". Antes del desarme en el distrito de Kono, el FRU solía mantener el principal depósito de municiones en Kono. Desde entonces ha trasladado muchas de estas armas y municiones a Vahun en Liberia.

118. Testigos oculares dijeron al Grupo que combatientes del FRU del distrito de Kono y Kabala descargaban sus armas de apoyo de infantería a Kailahun para evitar entregarlas para el programa de desarme, desmovilización y reintegración. El Grupo ha inspeccionado las armas entregadas por el FRU para su destrucción en Kono. Han estado entregando morteros y bombas de artillería para el proceso de desarme, demolición y reintegración de 0,50 pulgadas (12,7 mm), pero no los cañones para dispararlos o lanzarlos.

119. En varias ocasiones unidades del FRU han enfrentado a tropas del Gobierno liberiano que habían entrado a Sierra Leona. Luego de combates ocurridos en julio en Vahun entre el ejército liberiano y disidentes, algunos soldados de las Fuerzas Armadas de Liberia huyeron a Sierra Leona. El FRU mantuvo detenidos por la noche a 17 soldados raso de las Fuerzas Armadas de Liberia en Senga y luego los escoltó de vuelta a la frontera al día siguiente.

120. En abril el FRU había pedido a un grupo de efectivos de las Fuerzas Armadas de Liberia que se desarmaran luego de que habían huido a Liberia a raíz de un ataque anterior de disidentes en Vahun, pero en esa ocasión los liberianos se habían negado a dejar sus armas pues superaban en número a la unidad del FRU.

121. El reciente asesinato del General Dennis Mingo (alias Superman) con toda probabilidad se debió a una rencilla interna sobre la distribución del dinero entregado por Charles Tylor para pedir asistencia del FRU a fin de despejar el condado de Lofa de disidentes. Mingo fue asesinado en Liberia justo al otro lado de la frontera con Sierra Leona, cerca del complejo de la United Logging Company en el camino de Vahun a Monrovia. Superman se dirigía a asistir a una reunión en la Casa de Gobierno en Monrovia.

122. La estructura del FRU en Liberia es difícil de determinar. El FRU cuenta probablemente con cerca de 600 efectivos, integrados en cuatro compañías y, en estos momentos, un elemento de apoyo en Liberia. Se los utiliza principalmente con una fuerza de antiinsurgencia en el monte contra la actividad disidente en el condado de Lofa. Su base principal es el campamento Najma, un campamento de adiestramiento donde se entrena al FRU en Liberia. El Comandante del campamento es el Capitán Tamaba Malin del Servicio de Seguridad Especial Liberiano Kissi. El reclutamiento se efectúa principalmente en los campamentos de refugiados, en que se ofrece a los hombres 300 dólares como incentivo para engancharse.

123. Sigue habiendo oficiales de enlace liberianos destacados en Sierra Leona con el FRU. Los nombres que escuchó el Grupo fueron el Coronel Shenkoleh, el Coronel Lion, el Coronel Monica y el Coronel Base Mingo. El Grupo también observó que en Yengema, en Sierra Leona, varios miembros del FRU en Liberia se habían incorporado con éxito al proceso de desarme, desmovilización y reintegración.

¿Dónde está "Mosquito"? (Sam, alias Bockarie Mosquita)

Mientras Foday Sankoh estaba encarcelado en Nigeria, Sam Bockarie dirigía el FRU en Sierra Leona de facto. En octubre de 1999 Dennis "Superman" Mingo, resentido por acusaciones de que había desfalcado diamantes del FRU de una venta de diamantes en 1997, fomentó la discordia en las filas del FRU. Escribió a Foday Sankoh desde Liberia, advirtiéndole que Sam Bockarie no era de fiar y que la vida de Sankoh corría peligro. También alegó que Bockarie y su gente habían despilfarrado fondos de la venta de diamantes y que Bockarie había comprado casas en Liberia y Francia. Poco después de ello se produjo un enfrentamiento militar entre fuerzas leales a Foday Sankoh y las leales a Sam Bockarie. Resultaron muertos varios combatientes. Sam Bockarie posteriormente salió exiliado a Liberia y desde entonces se ha mantenido próximo al Presidente Charles Taylor.

A fines de diciembre de 2000, varios grupos religiosos y cívicos, incluidos 11 partidos políticos de oposición, hicieron un llamamiento público al Presidente Taylor para que expulsara al FRU de Liberia, incluido Sam "Mosquito" "Bockarie". El 8 de enero de 2001 Bockarie reaccionó a este llamamiento dando a conocer un comunicado de prensa en que ofrecía regresar de inmediato a Sierra Leona. También invitó a representantes de la Comisión de Justicia y Paz Católica (CJPM) a que

vigilaran su cruce de la frontera a una región de Sierra de Leona en poder del FRU. La CJPM respondió que el Gobierno de Liberia debería ser responsable de la partida de Bockarie.

Liberia adujo que había expulsado a Sam Bockarie de su territorio, pero no podía decir cuándo ni de dónde. El Ministerio de Relaciones Exteriores de Liberia, en su carta de fecha 28 de junio de 2001, dirigida al Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1343 (2001) relativa a Liberia, afirmó que el Gobierno no estaba en la obligación de mostrar pruebas documentales de la partida de Sam Bockarie.

El Grupo ha investigado el paradero de Bockarie. Múltiples testigos oculares independientes dicen haber visto a Bockarie en el 2001 en el condado de Lofa dirigiendo varias operaciones militares contra disidentes liberianos. También se lo vio en la zona de Monrovia en el Holiday Inn, en el empalme ELWA y en un campamento de refugiados entre enero y abril. A fines de abril Bockarie nuevamente estaba en Lofa, dirigiendo operaciones contra disidentes liberianos.

El interés internacional cada vez mayor en el paradero de Sam Bockarie dio lugar a que el Presidente Taylor pidiera a Bockarie pasar inadvertido fuera de África occidental, hallándose en Zambia en mayo, según se cuenta. En junio Bockarie se trasladó a Ghana y ha residido en tres domicilios diferentes en Accra, protegido por el General Abou, ex comandante adjunto de la Unidad Antiterrorista que regresó a Ghana luego del cambio de gobierno.

Bockarie puede viajar sin obstáculos en Liberia y desde junio ha visitado varias veces Liberia, pasando su tiempo en Timber Village, a menudo acompañado del Comandante de Seguridad Especial Ben Yeaten.

Bockarie hizo un breve viaje a la Jamahiriya Árabe Libia en junio. También viajó a Burkina Faso a principios de septiembre, alojándose en un chalet presidencial en Ziniare (fuera de la capital). Salió de Burkina Faso el 26 de septiembre en una aeronave con matrícula del Chad a la Jamahiriya Árabe Libia, acompañado del General Ibrahim Bah (alias Balde), para tratar de conseguir mayor apoyo al RUF. Desde entonces ha regresado a Accra.

Por mediación del Presidente Taylor, parecen haberse resuelto las diferencias entre el General Issa y Bockarie. Bockarie viaja sin obstáculos a Liberia y se le ha proporcionado un guardaespaldas que es ex miembro del Ejército de Sierra Leona, Salmay Kaba.

Bockarie ha viajado con diferentes nombres. Se ha dicho al Grupo que ha utilizado los nombres Sam Ben Johnson, Michelle Samba y Michel Touré.

Liberianos Unidos para la Reconciliación y la Democracia (LURD)

124. Un grupo de rebeldes atacó Liberia desde Guinea en abril de 1999. Inicialmente fue difícil identificar a esos disidentes, pero entre ellos parecía haber varios antiguos miembros del ala de etnia mandingo del ULIMO (denominada ULIMO-K en honor a su dirigente durante la guerra civil, Alhaji GV Kromah).

125. A fines de 1999 hubo más ataques, y desde el comienzo de la última serie de incursiones, en julio de 2000, los ataques perpetrados en territorio liberiano han sido reivindicados por un grupo denominado Liberianos Unidos para la Reconciliación y la Democracia (LURD). LURD estaba integrado por excombatientes de la guerra civil que se libró entre 1989 y 1996, muchos de los cuales se refugiaron en Guinea y Côte d'Ivoire después de la guerra.

126. LURD afirma haberse constituido en 2000 y no estar asociado con ningún antiguo señor de la guerra. Sus partidarios dijeron al Grupo que LURD era una fuerza de resistencia dedicada a consolidar la democracia en Liberia mediante una campaña política y militar.

127. La realidad es más compleja. LURD ha recibido la mayor parte de su apoyo de Guinea, donde ha establecido bases en aldeas como Kissidugu, Macenta y Nzerekoré. De la misma forma en que se emplearon los donzos de Sierra Leona contra el FRU, Guinea alentó a LURD a mantener a Charles Taylor inmovilizado militarmente en el condado de Lofa. Esporádicamente, Guinea ha apoyado a LURD en 2001 con fuego de artillería desde el otro lado de la frontera, y oficiales de enlace guineanos han ingresado al condado de Lofa para evaluar el progreso de LURD. Guinea sólo ha prestado un apoyo limitado en municiones y armas a los rebeldes liberianos. Un oficial de LURD se quejó ante el Grupo de que había tenido que entregar café, cacao y diamantes a un comandante guineano para que proporcionara cartuchos a sus hombres (Guinea los produce en Conakry). Se han capturado otras armas en operaciones relámpago en Lofa.

128. No está claro quién dirige LURD. Sekou Kone, establecido en Conakry, es Presidente provisional del Comité Ejecutivo y tiene por función primordial el enlace con el Presidente Conté de Guinea. El autoproclamado General Joe Wylie es un asesor militar clave, también establecido en Conakry. En septiembre hubo algunas modificaciones; el Príncipe Seo fue nombrado nuevo Jefe de Estado Mayor. Seo era un combatiente krahn que luchó con Roosevelt Johnson, uno de los antiguos señores de la guerra de Liberia. Se unió a LURD recientemente con unos 100 combatientes de ULIMO-K que lo seguían. Seo sustituyó a Charles Dent, antiguo Jefe de Estado Mayor de ULIMO-K, en agosto. La reestructuración ha causado descontento entre los combatientes de LURD.

129. Hay una profunda escisión entre los elementos de LURD pertenecientes a los grupos étnicos krahn y mandingo. El ala militar quiere que Guinea deje de tratar con Sekou Kone, que es un liberiano de origen mandingo. Al parecer hay tres unidades de ULIMO: un grupo de unos 230 combatientes emplazados en la región boscosa de la frontera entre Guinea y Liberia, un segundo grupo de varios miles en Sierra Leona (quizás muchos de ellos sean kamajores) y un tercer grupo de excombatientes de la Fuerza de Defensa de Lofa emplazados en el condado del mismo nombre.

130. Los rebeldes buscan adeptos en los campamentos de refugiados. En abril, las fuerzas de seguridad de Côte d'Ivoire detuvieron a seis presuntos disidentes liberianos en Danane, acusándolos de tratar de reclutar a refugiados para que participaran en sus operaciones en Guinea. El Grupo también entrevistó a refugiados que habían rechazado esas invitaciones de partidarios de los disidentes. De hecho, un número considerable de refugiados recién llegados habían abandonado el condado de Lofa a causa de la actividad de los disidentes. Los rebeldes atacaron aldeas, saquearon viviendas y trataron de reclutar jóvenes a la fuerza.

131. En octubre de 2001, LURD parece haberse dividido en facciones, y el apoyo de Guinea es cada vez menor. Si es cierto que los Ministros de Relaciones Exteriores de La Reunión del Río Mano acordaron en agosto adoptar medidas para detener a los grupos armados que libran una guerra sucia en la encrucijada fronteriza de Liberia, Guinea y Sierra Leona, es posible que el período de más intensa actividad de LURD ya haya quedado atrás.

Grupos disidentes de Guinea

132. Desde septiembre de 2000 hubo incursiones de rebeldes en Guinea apoyadas por el FRU. Algunos excombatientes del FRU dijeron al Grupo que sus dirigentes los habían obligado a punta de pistola a ser transportados en camiones hasta Foya para que lucharan en la ofensiva. A otros se les hizo un pago anticipado de 200 dólares de los EE.UU. y se les dio carta blanca para saquear. A fin de enero, Guekedú quedó muy deteriorada cuando la tomaron los rebeldes.

133. N'Faly Kaba se ha autoproclamado dirigente de los rebeldes guineanos que se encuentran en Sierra Leona y Liberia. Kaba es un antiguo asesor de Diarra Traoré (ejecutado por el Presidente Conté tras un presunto golpe en 1985). Kaba afirmó que lideraba una organización denominada "Union des forces pour une Guinée nouvelle" (UFGN), que había respaldado ataques de rebeldes contra Macenta, Urekaba, Korecariah y Guekedú desde septiembre de 2000.

134. La UFGN es el tercer grupo que ha reivindicado incursiones en Guinea desde el exterior. El "Rassemblement des forces démocratiques de Guinée" en diciembre de 2000 y la "Union des forces démocratique de Guinée" también han reivindicado esos actos.

Diálogo de la Unión del Río Mano

135. Al cabo de meses de hostilidad entre Liberia y Guinea el Presidente Taylor y el Presidente Lansana Conté de Guinea entablaron un diálogo telefónico sobre la paz en la subregión a comienzos de junio.

136. El Presidente Taylor y el Presidente Kabbah de Sierra Leona también se habían comunicado por teléfono. La liberación de dos prisioneros de Sierra Leona por Liberia y de seis prisioneros liberianos por Sierra Leona a comienzos de junio también contribuyó a fomentar la confianza entre los tres Jefes de Estado.

137. El Ministro de Relaciones Exteriores de Sierra Leona pasó un día en Monrovia en julio cuando se dirigía a la Cumbre de la OUA en Zambia. Los contactos iniciales contribuyeron a que los Ministros de Relaciones Exteriores de Guinea, Sierra Leona y Liberia estuvieran preparados para celebrar la histórica reunión que tuvo lugar en Monrovia los días 14 y 15 de agosto, donde deliberaron acerca de la posibilidad de que sus Presidentes celebraran una cumbre con el propósito de poner fin al conflicto en la región fronteriza común. En la reunión decidieron reactivar el Comité Mixto de Seguridad establecido por el 15º Protocolo de Defensa y Seguridad en mayo de 2000.

138. El Comité Mixto de Seguridad se reunió en Freetown los días 22 y 23 de agosto y en Conakry los días 8 a 10 de septiembre. Al final de las reuniones se convino en "aprehender y entregar a sus países de origen a los individuos, grupos armados u otras fuerzas paramilitares que hubieran participado en la desestabilización de los Estados miembros". También convinieron en formular otras recomendaciones

relativas, entre otras cosas, al establecimiento y el despliegue de unidades mixtas de seguridad y fomento de la confianza en las fronteras comunes.

139. Tras la reunión del Comité Mixto de Seguridad en Conakry, la reunión constituyente de los Ministros de Relaciones Exteriores se celebró el 10 de septiembre. Los Ministros aceptaron las recomendaciones del Comité y propusieron que éste volviera a reunirse en Monrovia los días 25 y 28 de septiembre para elaborar y ultimar el plan de trabajo y el calendario de aplicación de las recomendaciones.

140. El Comité volvió a reunirse en las fechas previstas para seguir elaborando la aplicación de las recomendaciones. El 10 de diciembre de 2001 se celebrará en Freetown una reunión de examen en que participarán los Ministros de Relaciones Exteriores y los Presidentes de los comités mixtos de seguridad de todos los Estados miembros. A comienzos de 2002 se celebrará una cumbre de Jefes de Estado de la Unión del Río Mano.

Segunda parte

Transporte y armas

A. Antecedentes sobre la prohibición de vuelos de aeronaves con matrícula de Liberia

141. En la sección relativa a armas y transportes del informe S/2000/1195 se describía la relación entre las irregularidades observadas en las aeronaves con matrícula de Liberia y las violaciones del embargo de armas. Por consiguiente, en su resolución 1343 (2001), el Consejo de Seguridad decidió prohibir los vuelos de todas las aeronaves con matrícula de Liberia.

142. Esa relación volvió a quedar de manifiesto en los casos que se describen a continuación. En la mayor parte de los casos de tráfico de armas investigados por el Grupo, se habían descubierto actividades fraudulentas en relación con los documentos, falsificaciones de planes de vuelo y otras irregularidades. El Grupo encontró pruebas de registro fraudulento, no sólo en Liberia, sino también en la República Centroafricana y, en cierta medida, en Guinea Ecuatorial. Respondiendo al Grupo a petición de Sierra Leona, Liberia había presentado un registro en que figuraban sólo 11 aeronaves. El Grupo tenía conocimiento de que muchas más aeronaves volaban con matrícula de Liberia y sospechaba que algunas se habían empleado en violaciones del embargo de armas.

143. El problema resultó complejo. Años de guerra civil y el difícil proceso de transición había dado lugar a que propietarios de aeronaves y funcionarios públicos manipularan el registro, por ejemplo, para evitar costosas inspecciones de seguridad o eludir requisitos aplicables a las aeronaves más antiguas. Ello había dado pie a que las autoridades de aviación civil de Liberia perdieran el control de los aviones matriculados en actividad. También hizo posible que las redes de tráfico de armas camuflaran sus operaciones con registros y documentos falsos y, como se demuestra en los estudios de casos, estableciendo una aerolínea fantasma con pleno conocimiento de las autoridades liberianas para evitar la detección. Así pues, las violaciones del embargo de armas y los problemas de matriculación estaban directamente relacionados.

La aviación civil en Liberia

144. A raíz de la publicación del informe S/2000/1195, las autoridades de aviación civil de Liberia:

- Nombraron a un nuevo Director de Aviación Civil, anularon, el 12 de abril de 2001, las matrículas de 11 aviones liberianos que tenían el sufijo EL y comunicaron esa medida a todos los Directores de Aviación Civil de los Estados miembros de la OACI;
- Informaron a los Directores de Aviación Civil de los Estados miembros de la OACI, el 13 de abril de 2001, de la anulación y la prohibición de vuelos de esas aeronaves y del cierre del registro de Liberia;
- Pidieron a los Directores de Aviación Civil, el 18 de abril de 2001 que proporcionaran información sobre todas las aeronaves liberianas que hubieran quedado en tierra en cumplimiento de la medida anunciada.

145. Desde el comienzo de su mandato, el Grupo ha supervisado de cerca los adelantos alcanzados y ha colaborado con el nuevo Director de Aviación Civil de Liberia para regularizar la situación en que se encontraba el registro. Poco a poco se fueron encontrando datos dispersos sobre los propietarios de varios aviones, en Liberia y en comunicación con otras autoridades de aviación civil. Para cuando el Grupo hizo su visita más reciente a Liberia, en la primera semana de octubre de 2001, se habían identificado 117 aviones con esa información. Eran aviones registrados en Liberia desde 1985, la mayor parte en los cinco últimos años (anexo 12). Según la documentación, se había cometido fraude durante los mandatos de distintos ministros de transporte. En algunos casos se habían falsificado documentos o se había autorizado a empresarios extranjeros a matricular aviones en Liberia desde oficinas del exterior.

146. Continúa el proceso de identificación y localización de aviones, y el Director de Aviación Civil recién nombrado manifestó al Grupo su determinación de investigar a fondo el problema de las matrículas falsas antes de iniciar un nuevo registro. Aún no se ha resuelto por completo el problema de los aviones con matrícula de Liberia porque quizás algunos sigan funcionando en el exterior con el prefijo EL en el distintivo de la cola, a pesar de que Liberia ha revocado sus matrículas. La cuestión escapa al control de la Autoridad de Aviación Civil de Liberia y compete a las autoridades de los aeropuertos que han observado esos aviones y pueden obligarlos a permanecer en tierra.

147. El Grupo considera que las medidas adoptadas hasta la fecha por la Autoridad de Aviación Civil de Liberia son adecuadas y que el Consejo de Seguridad podría estudiar la posibilidad de suspender la prohibición impuesta en la resolución 1343 (2001) y dar permiso a Liberia para reabrir un registro de aeronaves. Las aeronaves efectivamente mantenidas en tierra respecto de las cuales se ha presentado a la OACI y al Comité del Consejo de Seguridad documentación que corrobore que su matriculación en Liberia se efectuó de conformidad con los reglamentos internacionales debería recibir autorización para reanudar sus vuelos. La Autoridad de Aviación Civil de Liberia, no obstante, debería mantener informados al Comité del Consejo de Seguridad y a la OACI sobre los resultados de la investigación y el registro de todas las aeronaves nuevas en el nuevo registro de Liberia.

148. Liberia también decidió asumir el control de su propio espacio aéreo, hasta entonces controlado desde Conakry (Guinea), donde se encuentra el Centro de Información de Vuelos de la Región de Información de Vuelos Roberts (Roberts FIR). Ese espacio aéreo quedará bajo el control exclusivo de nacionales de Liberia.

149. En las deliberaciones celebradas con el Grupo, el Gobierno de Liberia afirmó que había adoptado la decisión en razón de una mayor preocupación por la seguridad nacional. Conforme al artículo 1 de la Convención de Chicago que reglamenta la aviación civil internacional, todo Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que corresponde a su territorio, de modo que Liberia tiene derecho a controlar los vuelos en su propio espacio aéreo.

150. Los días 26 y 27 de marzo de 2001 se celebró en Dakar una reunión bajo los auspicios de la OACI en que se acordó que, antes de que Liberia asumiera responsabilidad alguna respecto de su espacio aéreo, habría que adoptar varias medidas: se debería ofrecer un equipo de comunicaciones básico necesario para la seguridad del tráfico aéreo, y todas las partes deberían firmar acuerdos para la coordinación y transferencia del tráfico aéreo.

151. En su investigación el Grupo utilizó información de distintas regiones de información de vuelos de África occidental para determinar con precisión todos los vuelos irregulares que habían aterrizado en Liberia en 2000 y 2001. Liberia no había presentado una lista de esos vuelos. Aunque todos los aeropuertos del mundo conservan la información sobre los aterrizajes y despegues de todos sus aviones, la autoridad de aeropuertos de Liberia había afirmado repetidamente que esa lista sólo se conservaba por poco tiempo y luego se destruía.

152. De acuerdo con sus asociados en la Región de Información de Vuelos Roberts y las reglamentaciones de la OACI, Liberia puede comenzar a administrar su propio espacio aéreo. No obstante, el Grupo desea expresar su preocupación por el hecho de que Liberia se proponga volver a nacionalizar su espacio aéreo —cuando la tendencia mundial es que los espacios aéreos sean cada vez más integrados y regionales— y de contratar únicamente a liberianos para dirigir su centro de control, lo cual parece manifestar la intención de mantener en secreto algunos itinerarios y aterrizajes. Aunque el Grupo no cree que la cuestión deba ser objeto de sanciones, aconsejaría al Gobierno de Liberia que reconsiderara su decisión como muestra de buena voluntad.

B. Desarme y acopio de armas en la región: sinopsis

El embargo de armas contra Liberia

153. En su resolución 788 (1992) de 17 de noviembre de 1992, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas impuso un “embargo general y completo de todos los envíos de armas y equipo militar” a Liberia, aduciendo la necesidad de establecer la paz y la estabilidad. En marzo de 2001 ese embargo se reemplazó por un embargo más estricto de armas y equipo militar, que formaba parte de un conjunto más amplio de sanciones establecidas en la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

154. En 1999, Liberia llevó a cabo un programa de destrucción de armas. El programa, que comenzó a ejecutarse el 25 de julio, entrañaba la destrucción de 19.000 armas ligeras y de gran calibre y de más de 3 millones de municiones

recogidas por las Naciones Unidas y el ECOMOG en el proceso de desarme que tuvo lugar en 1996 y 1997. En Monrovia se celebró un acto simbólico de quema de armas, pero la destrucción efectiva de armas se llevó a cabo en un yacimiento abandonado de mineral de hierro situado al noroeste de la capital. Alrededor del 40% de las armas, estaban oxidadas o en estado inutilizable, pero las demás funcionaban. Entre las armas y municiones, de calibres pequeños y grandes, había 900 granadas de mano y fumígenas (de China, el Reino Unido y la ex Checoslovaquia), dos cohetes de 120 milímetros, lanzacohetes, miles de granadas impulsadas por cohetes, armas sin retroceso y ametralladoras, antiguos fusiles M-1, fusiles AK-47 de asalto, ametralladoras ligeras PBK y alrededor de 12 millones de municiones de pequeño calibre y 12.000 municiones de gran calibre.

155. Aunque se esforzaba por manifestar públicamente su adhesión al desarme, el Gobierno adquiría constantemente nuevos suministros de armas para uso propio y ayudaba al FRU a conseguir armas por su intermedio.

156. Tras las primeras incursiones de disidentes en el condado de Lofa en abril y agosto de 1999, el Gobierno inició una campaña para que se levantara el embargo de armas, aduciendo que el país era incapaz de defender a sus ciudadanos de ataques externos. El por entonces Viceministro de información sostuvo que sólo se podría derrotar a los rebeldes si se levantaba el embargo y añadió que, “si bien Liberia podría eludir la prohibición con facilidad, no queremos hacerlo”.

157. A pesar de los compromisos públicos de respetar el embargo, constantemente seguían entrando al país nuevas armas. En el presente informe, el Grupo documenta que la casa central de la Oriental Timber Company, establecida en Singapur, dispuso un pago de 500.000 dólares de los EE.UU. para un cargamento de armas en agosto de 1999; que la Dirección de Asuntos Marítimos prestó asistencia para la violación del embargo de armamentos en 1999 y 2000 y que Leonid Minin proporcionó armas en julio de 2000. En 2001, Liberia sigue tratando de violar el embargo.

158. No obstante, en una carta de fecha 23 de febrero de 2001 dirigida por el Presidente Taylor al Secretario General de las Naciones Unidas, Liberia afirmó que “como usted sabe, Liberia destruyó todas sus armas y municiones hace varios años y actualmente está desprovista de armas. Por consiguiente, sería justo, a la luz de las amenazas de Guinea, que se autorizara a este país a munirse del equipo necesario para atender a sus necesidades de legítima defensa”. En otra carta que Liberia dirigió al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en mayo, le pidió que suspendiera provisionalmente el embargo de armas para que Liberia pudiera “importar suministros militares indispensables con el único propósito de la legítima defensa”.

159. A pesar de nueve años de embargo de armas y equipo militar, Liberia, nunca ha dejado de recibir armas. De hecho, en sus conversaciones con el Grupo, las autoridades de Liberia nunca se quejaron del embargo, que parecía no molestarles. En cambio, se quejaban periódicamente de la prohibición de viaje impuesta por las Naciones Unidas a determinadas personas relacionadas con el Gobierno.

Situación de la seguridad de los países vecinos

Sierra Leona

160. El Gobierno de Sierra Leona ha tenido helicópteros Mi-8 y Mi-24 desde 1996, y la adquisición de esos helicópteros o de piezas de repuestos y motores para ellos siempre se veía comprometida por la participación de intermediarios polémicos y por procedimientos de legalidad dudosa. La República de Kazajstán dio detalles al Grupo de su exportación de dos helicópteros a Rusia. La licencia de exportación se otorgó contra entrega de un certificado en que se indicaba que el destino final de los helicópteros sería Rusia. Posteriormente, las autoridades aduaneras de la Federación de Rusia detuvieron los helicópteros, que se dirigían a Freetown (Sierra Leona) sin una licencia de exportación válida. Organizó la transacción Boris Fedoulov, nacional de la Federación de Rusia propietario de la empresa de helicópteros Paramount Airlines, de Freetown. El Grupo entrevistó a Fedoulov en Moscú, donde confirmó que se habían interceptado los helicópteros. Fedoulov mostró al Grupo documentos sobre el caso y explicó que, entretanto los helicópteros se habían exportado para su utilización en Sierra Leona. Sin embargo, en Kazajstán, las autoridades dijeron al Grupo que, a su juicio, Boris Fedoulov, el comprador de los helicópteros, había cometido un delito según el código penal de Kazajstán. En su testimonio, Yair Klein, detenido en Sierra Leona en enero de 1999 bajo sospecha de proveer suministros y capacitación a los rebeldes del FRU, admitió haber falsificado algunos documentos cuando negoció el suministro de motores de helicóptero al Gobierno de Sierra Leona. Actualmente, éste también está involucrado en pleitos con otros proveedores de helicópteros y piezas de repuesto, suministradas en algunos casos durante el gobierno de Valentine Strasser. Aunque el Grupo no sugiere que esas transacciones de armas fueran violaciones de los embargos, desea señalar a la atención de la comunidad internacional la falta de transparencia y la insuficiencia de los sistemas de control en los procedimientos de adquisición de armas complejas y material conexo para Sierra Leona.

El desarme en Sierra Leona

161. La firma del acuerdo de Abuja el 2 de mayo de 2001 y de un nuevo acuerdo de desarme, desmovilización y reintegración entre las partes beligerantes en ese mes permite abrigar un cauto optimismo. Al prepararse el presente informe, se había desarmado a unos 21.000 excombatientes (7.000 del FRU, 13.200 de la FDC y 260 de CRFA). Queda por determinar el número total de combatientes en Sierra Leona antes de que comenzara el proceso de desarme y desmovilización. La mayor parte de los integrantes del FRU y la FDC aún no se han acogido al programa de DDR.

162. Hasta la fecha, los excombatientes han entregado unas 8.200 armas, 500 de las cuales no eran armas de uso individual, sino morteros y ametralladoras pesadas. Las demás eran diversos tipos de fusiles de asalto, metralletas y ametralladoras de uso individual. El Grupo pudo inspeccionar muchas armas en varios depósitos de armas del programa de DDR. Se elaboraron listas detalladas con números de serie, años de producción y fecha y localidad de entrega de las armas. Sin embargo, esos datos no bastan para localizar a los proveedores. Según un desglose de los tipos de armas entregadas, alrededor del 60% de los fusiles de asalto son AK-47 y AK-58 Kalashnikov, el 10% son FN-FAL y alrededor del 6% son G3. Todos esos fusiles, de uso común, se producen con licencia en muchos países diferentes, y se cuentan entre las armas más difundidas en la historia de los conflictos armados.

163. Poquísimas armas tienen números de serie consecutivos que puedan indicar que proceden de un productor o arsenal concretos. La mayor parte de las armas entregadas en el programa de DDR es de muy mala calidad. Las condiciones climáticas del África Occidental, especialmente el alto porcentaje de humedad y el terreno selvático, el tipo de actividad bélica emprendida por las distintas facciones y la absoluta falta de disciplina de los rebeldes atentan contra el estado de las armas. El Grupo entregó a varios Estados Miembros de las Naciones Unidas antiguas listas de armas entregadas para que comprobaran si coinciden con armas que figuran en sus bases de datos. Aún no se han obtenido resultados.

164. Es difícil calcular el número de combatientes que permanece en Sierra Leona. Más difícil aún sería calcular el número de armas aún en poder de las distintas facciones beligerantes. La mala calidad de las armas entregadas y observaciones sobre el terreno sugieren que la mayor parte de los excombatientes han entregado las armas que no les servían y que la mayor parte de las que funcionan se han almacenado en otra parte. La evolución satisfactoria del proceso de paz en Sierra Leona y, más concretamente, del programa de desarme influirá en la cantidad de armas en manos de grupos e individuos en Sierra Leona y la subregión, situación que tal vez atente contra la seguridad de los países afectados durante un largo período.

165. En el plano subregional, es indudable que la guerra que se libra en el condado liberiano de Lofa, en la frontera con Guinea y Sierra Leona, repercute negativamente en el proceso de desarme en Sierra Leona. La demanda de armas y municiones en Lofa crea un mercado tanto para los combatientes capaces de transportar sus armas y municiones a la frontera y venderlas, como para el FRU como movimiento rebelde. Los combatientes más tenaces del FRU, en coordinación con el Presidente Taylor —su antiguo patrocinador— tal vez almacenen sus armas en territorio liberiano o se limiten a entregarlas a la parte liberiana antes de poder ser desarmados en Sierra Leona. El Grupo examinó a un número considerable de oficiales del FRU que se acogieron al programa de DDR. Según la mayoría, las armas en mejores condiciones y de mayor calibre no se han entregado con arreglo al programa, sino que se han enviado a Liberia.

Guinea

166. Se ha establecido un mecanismo eficaz para impedir que fuerzas no gubernamentales de Sierra Leona consigan armas y municiones y para supervisar la adquisición de armas por el Gobierno de Sierra Leona con arreglo a la resolución 1171 (1998) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Sin embargo, esas restricciones no pesan sobre Guinea. Se sabe que el país ha adquirido una cantidad considerable de armas y municiones en los últimos años para afrontar las incursiones procedentes de Sierra Leona y Liberia. Le han suministrado esas armas Estados de Europa oriental y occidental.

167. En sus visitas a la zona de guerra del lado guineano de la frontera con Liberia, el Grupo observó numerosos grupos armados no estatales en distintas aldeas y ciudades de las provincias limítrofes con Liberia. Las autoridades locales llaman “voluntarios” a esos hombres armados, aunque es evidente que en ciudades como Macenta, Guekedú y Nzerekoré se ampara a cientos de combatientes de LURD. Guinea también ha adquirido nuevos helicópteros de transporte de artillería pesada y de combate. En su visita a las ciudades fronterizas, los miembros del Grupo observaron dos

nuevos Mi-24 emplazados en la región. Guinea también tiene un número reducido de aeronaves de combate, dos de las cuales se observaron recientemente sobrevolando la capital.

168. Las autoridades guineanas dijeron al grupo que circulaban por Europa oriental muchos certificados falsos en que Guinea era el destino final del envío. En su investigación, el Grupo obtuvo varias copias de órdenes de compra y certificados de destino final de armas pequeñas, misiles, helicópteros y aeronaves de carga; aparentemente, todas esas exportaciones estaban destinadas a las fuerzas armadas de Guinea. En su visita a Guinea, en agosto de 2001, el Grupo mostró esas copias al Jefe de Estado Mayor interino de las fuerzas armadas de Guinea y al oficial encargado de las adquisiciones, quienes detectaron seis tipos diferentes de certificados falsos con indicación de Guinea como destino final. Una red de intermediarios había utilizado todos esos documentos para exportar armas a Liberia, como se describe en los estudios de casos que figuran en el presente informe.

Côte d'Ivoire

169. Côte d'Ivoire también se ve afectada por una situación de inestabilidad entre los contendientes de las últimas elecciones y el Gobierno actual. La presencia del General Gueï, que encabezaba una junta militar en el país hasta que se celebraron las elecciones, también creó incomodidad respecto de la lealtad de algunas unidades de las fuerzas armadas. Ese hecho, sumado a que países como Guinea y Sierra Leona han adquirido helicópteros de combate, ha impulsado al Gobierno de Côte d'Ivoire a entablar negociaciones para adquirir ese tipo de aeronaves.

170. En deliberaciones con las autoridades de Côte d'Ivoire, el Grupo tomó conocimiento de que un representante de la empresa Pecos involucrado en algunas violaciones del embargo contra Liberia había establecido contactos con el Ministerio de Defensa. En el presente informe se describen las actividades fraudulentas de Pecos Compagnie SA, en el caso de los certificados de destino final. El Grupo también ha descrito cómo acabaron recibiendo en Liberia, en julio de 2000, armas importadas legalmente a Côte d'Ivoire. Leonid Minin financió y organizó la transacción. Cuando fue detenido en Italia, se encontraron en su poder copias de certificados de destino final de esas armas firmados por el General Gueï. Minin también poseía varias copias falsificadas de certificados cuyo destino final era Côte d'Ivoire.

171. Como se demuestra en el estudio del caso de los helicópteros, Liberia ha procurado no quedarse atrás en la acumulación de sistemas de armas, a pesar del embargo. Los casos más recientes de sus persistentes intentos de adquirir helicópteros de combate en el mercado negro internacional datan de febrero y marzo de 2001. Merced a la intervención de las autoridades de control de exportación de armas de Moldova y la República Eslovaca, los helicópteros fueron interceptados antes de su partida.

172. El Grupo considera que debería reglamentarse mejor la adquisición de armas en la Unión del Río Mano, especialmente en vista del embargo contra Liberia. La facilidad con que pueden conseguirse armas pequeñas y municiones en zonas inestables como la Unión del Río Mano plantea una amenaza nacional y regional a tres miembros de la Unión. Los servicios de comerciantes de armas inescrupulosos, incluso para la importación legal de armas por países vecinos de Liberia no sujetos a un embargo, fomenta las violaciones del embargo contra Liberia y les da pie.

173. En el estudio de los casos que se describen a continuación, el Grupo detalla minuciosamente, tras haber seguido diversas pistas documentales para componer el rompecabezas, cómo ha logrado Liberia seguir abasteciéndose de armas y municiones a pesar del embargo a que está sujeta desde 1992.

C. Estudio de casos

El caso del ER-75929 y los fusiles

174. Cuando los militares de Uganda descubrieron que un envío de fusiles de asalto no correspondía a las especificaciones del contrato, exigieron que el comerciante de armas egipcio devolviera el envío al fabricante de la República Eslovaca. En octubre de 2000 el comerciante aceptó que se enviaran de regreso a Eslovaquia 1.000 fusiles.

175. Por otra parte, el empresario también encontró un nuevo comprador para las armas: la compañía Pecos, de Guinea. Inicialmente, las autoridades ugandesas no tenían conocimiento del nuevo arreglo. Suponían que el comerciante enviaría las armas al fabricante de la República Eslovaca, para lo que en noviembre de 2000 llegó a recogerlas a Entebbe (Uganda) un Ilyushin 18. Sin embargo, el avión partió con rumbo a Monrovia.

176. El Ilyushin 18 llegó a Monrovia con su cargamento el 22 de noviembre de 2000. Explotaba el avión, con matrícula de Moldova (ER-75929), la empresa Centrafican Airlines, de Bangui (República Centroafricana).

177. Tres días más tarde, el mismo avión regresó a Uganda para recoger un segundo envío de 1.250 metralletas. Para entonces, las autoridades ugandesas sabían que el comerciante egipcio trataba con la empresa guineana. En una inspección del avión se descubrió que, aunque el piloto solicitaba autorización oficial para volar a Guinea, su plan de vuelo parecía indicar que se proponía dirigirse a Liberia. En consecuencia, las autoridades ugandesas se incautaron de la carga y solicitaron información adicional al comerciante.

178. El comerciante, Sharif al-Masri, respondió el 26 de noviembre de 2000 en una carta a las autoridades de Uganda. El membrete de la carta, de la que el Grupo obtuvo una copia, era el de la empresa intermediaria Culworth Investments Corporation, con sede en Monrovia (Liberia). En la carta, el Sr. Sharif explica que las armas rechazadas se habían vendido a Pecos en Guinea y que el cliente le había presentado un certificado de destino final aceptable. El certificado que el Sr. Sharif envió a Uganda para corroborar esa afirmación tenía la firma del Director de Gabinete del Ministerio de Defensa de Guinea. La fecha era el 2 de julio de 2000, casi cinco meses antes de la entrega prevista de las armas. Insatisfechas con las explicaciones del comerciante y conscientes del riesgo de que esas armas cayeran en manos de rebeldes en África occidental, las autoridades de Uganda decidieron comprar las armas confiscadas y mantenerlas en el país. A comienzos de diciembre de 2000, el Grupo de Expertos sobre Sierra Leona recibió información de las autoridades ugandesas sobre el incidente.

179. Cuando recibió esa información, el Grupo estaba preparando su informe final, por lo que no pudo llevar a cabo ninguna investigación. Este Grupo decidió investigar más a fondo la cuestión; en mayo de 2001, visitó la República de Moldova. El Ilyushin 18 fletado para entregar las armas pertenecía a la empresa Vichi, agente privado para el Ministerio de Defensa de Moldova. Las autoridades de Moldova no

tenían conocimiento del incidente ocurrido en Uganda, pero organizaron reuniones para el Grupo con la Autoridad de Aviación Civil en Chisinau. En estrecha cooperación con las autoridades de Moldova, se determinó que en noviembre había ocurrido un incidente sospechoso. Tras recibir la autorización para realizar un vuelo fletado a Raz-Al Jaimah, en los Emiratos Árabes Unidos, el 4 de noviembre de 2000 para recoger pasajeros, el Ilyushin había desaparecido por casi tres semanas. El 24 de noviembre de 2000, el avión regresó a Moldova sin los pasajeros de los Emiratos Árabes Unidos. Según registros informáticos inspeccionados por el Grupo, provenía de Liberia y había pasado por Uganda.

180. En las deliberaciones con el Ministerio de Defensa de Moldova, el Grupo citó a representantes de la empresa Vichi para interrogarlos. El Director Adjunto de la empresa explicó que había fletado el avión la empresa MoldTransavia. La aeronave de MoldTransavia, un Tupolev 154, había tenido un problema técnico en los Emiratos Árabes Unidos y había fletado el Ilyushin para que recogiera a algunos pasajeros allí y los llevara de regreso a Moldova. Al llegar el Ilyushin a los Emiratos Árabes Unidos, sin embargo, el avión de MoldTransavia, que ya había sido reparado, fue el que transportó a los pasajeros a Moldova.

181. Serguei Denissenko, nacional de la Federación de Rusia, se puso en contacto con los tripulantes del Ilyushin en representación de la empresa Centrafrican Airlines mientras se encontraban en los Emiratos Árabes Unidos. Se firmó un contrato para fletar un vuelo de carga de los Emiratos Árabes Unidos a Uganda y de allí a Liberia. Cuando el Ilyushin llegó a Uganda, se cargaron 7 toneladas de cajas selladas y el avión despegó rumbo a Monrovia (Liberia). El representante de Vichi no pudo decir al Grupo cuál era el contenido de las cajas selladas. En el contrato firmado con Centrafrican Airlines, empresa que había fletado el avión, la carga se describe como "equipo técnico".

182. Una vez efectuada la primera entrega en Liberia, el avión regresó a Uganda para recoger otra remesa de cajas selladas. A su llegada, la tripulación fue trasladada a un hotel cercano al aeropuerto de Entebbe. Allí se enteraron de que la empresa tenía problemas y no podía autorizarse el envío de la carga, motivo por el cual el avión regresó a Chisinau (Moldova). Según el contrato original, la empresa mencionada en los documentos de vuelo ya no era Centrafrican Airlines, sino el contratista original del vuelo de pasajeros cancelado, MoldTransavia.

183. En Moldova, el Grupo entrevistó al Presidente de la empresa MoldTransavia, Sr. Pavel Popov. El testimonio del Sr. Popov, invitado a una reunión con el Grupo en las oficinas de la Administración de Aviación de Moldova, resultó de muy poca utilidad. Al parecer, el Sr. Popov no pudo presentar al Grupo siquiera información sobre la propiedad de su propio avión de pasajeros, el Tupolev-154 que presuntamente había tenido un problema técnico en los Emiratos Árabes Unidos. El Sr. Popov se limitó a decir que lo alquilaba a una empresa en Sharjah (Emiratos Árabes Unidos) denominada San Air y se negó a revelar el nombre del propietario de la aeronave. Cuando se le preguntó cuáles eran sus antecedentes en el ámbito del transporte aéreo, el Sr. Popov explicó que acababa de comenzar a administrar sus propias aeronaves tras años de trabajo como agente de AirCess, empresa de Serguei y Victor Bout.

184. Después de la reunión con el Sr. Popov, el Directorio de Aviación Civil presentó al Grupo documentación sobre el avión del Sr. Popov. Indicaba que el avión era de propiedad de Victor Bout y que Popov había firmado un contrato de

alquiler de la aeronave con la empresa Transavia Travel Agency de Sharjah (Emiratos Árabes Unidos), propiedad de Bout.

185. Efectivamente, el avión estaba asegurado por la compañía San Air, también registrada en los Emiratos Árabes Unidos. El Gerente General de esa compañía es un tal Serguei Denissenko, el mismo que había fletado el Ilyushin 18 para el transporte de armas de Uganda a Liberia. El Grupo recibió una copia del contrato de flete firmado por representantes de la empresa Vichi de Moldova y la empresa Centrafrican Airlines de los Emiratos Árabes Unidos. En otro documento se indica que pagó a Vichi por el contrato la compañía San Air General Trading de Sharjah, lo que parece indicar que San Air y Centrafrican Airlines son básicamente la misma empresa.

186. El Grupo también logró dilucidar otros detalles de la parte liberiana de la transacción ilícita de armas. Entre los documentos obtenidos de Uganda hay una confirmación manuscrita de la carga de 1.000 metralletas a bordo del Ilyushin 18 de matrícula ER-75929. El documento está firmado por el Director General de Equipo Militar de Uganda, refrendado por el Sr. Muko, en representación de la empresa de Sharif Al-Masri que actuó de intermediaria en el comercio de armas, y un tal Popov, en nombre de Peter Jusko. Ello indica que el Sr. Popov estaba presente cuando se cargaron las armas. El Grupo conoce al Sr. Jusko de una serie de documentos sobre negocios ilícitos de envío de armas a Liberia. En esos documentos, el Sr. Jusko representa a la empresa Pecos de Guinea (véase la sección sobre certificados de destino final). El comerciante de armas Al-Masri había obtenido de esa empresa un certificado en que Guinea era el destino final.

187. Como ya se describió, los vuelos entre Uganda y Liberia se arreglaron por contrato firmado el 9 de noviembre de 2000 por la empresa Vichi y la empresa Centrafrican Airlines. En otro documento que obtuvo el Grupo se indica que la víspera de la firma del contrato, el 8 de noviembre, Centrafrican Airlines firmó un contrato con la empresa West Africa Air Services Inc., de Monrovia. En ese "contrato de transporte aéreo de carga" se hacía referencia al mismo avión ER-75929 y al mismo itinerario. En el documento se mencionaba una carga de 14,5 toneladas, el peso exacto correspondiente al transporte de todos los fusiles a Liberia en dos viajes. En el contrato de flete se preveía que se efectuaran "varios transportes aéreos", lo que parece indicar que se esperaba recibir más armas. El Sr. Denissenko, Gerente General de San Air General Trading, suministró al Grupo una copia del contrato, firmado en nombre de West Africa Air Services por Sanjivan Ruprah (anexo 8).

188. El avión hizo dos viajes entre Uganda y Monrovia, pero el segundo envío nunca salió de Uganda porque intervinieron las autoridades del país. Los tripulantes de Vichi describen que un hombre que hablaba portugués los acompañó en ambos vuelos en representación de los liberianos. El Grupo obtuvo más información sobre él: apodado "Beto", Carlos Alberto La Plaine tenía un pasaporte portugués emitido en Kinshasa según el cual se dedicaba al comercio de diamantes. Sanjivan Ruprah admitió ante el Grupo que "Beto" era uno de sus colegas.

de sus aeronaves matriculadas. El Ilyushin de matrícula liberiana no figuraba entre las 11 aeronaves de la lista.

192. Ahora bien, según registros de sobrevuelos y aterrizajes en otros Estados africanos, había un avión con ese número de registro que efectuaba vuelos para la West Africa Air Services, empresa que administró el Ilyushin 18 desde comienzos de julio hasta octubre de 2000.

193. Según la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), West Africa Air Services no estaba registrada como empresa en actividad ni como línea aérea. Según documentos obtenidos por el Grupo, los vuelos tenían el código de identificación "WAS 123". En aviación, este código de tres letras sirve para comunicar e identificar vuelos concretos u operadores comerciales en el aire. Ahora bien, el código WAS correspondía a una línea aérea de Ontario (Canadá).

194. En la República de Malí había una empresa de nombre similar, West African Air Service. El Grupo obtuvo información y documentación de Malí sobre el registro y la propiedad de esa empresa, cuyos aviones nunca habían efectuado vuelos más allá de las fronteras nacionales. Además, su código no era WAS, sino WAM. En su investigación, el Grupo de Expertos sobre Liberia obtuvo documentación adicional y entrevistó a pilotos y propietarios de aviones; así descubrió que el avión EL-ALY y la empresa West Africa Air Services existían y que el avión transportaba remesas de armas en nombre del Gobierno de Liberia.

195. En el cuadro que figura a continuación se indican los vuelos efectuados por West Africa Air Services registrados por distintas Regiones de Información de Vuelos de África y Europa.

Cuadro 1

Vuelos de aviones de West Africa Air Services utilizados para envíos ilegales

(Se indican en **negrita** los envíos de piezas de repuesto para helicópteros de Bishkek a Monrovia y en **bastardilla** los envíos de municiones de Abidján a Monrovia)

<i>Entidad</i>	<i>Fecha</i>	<i>Código</i>	<i>Itinerario</i>	<i>Registro</i>	<i>Tipo de aeronave</i>
West Africa Air Services	2 de julio de 2000	EL-ALY	Monrovia/Abidján	EL-ALY	II 18
	2 de julio de 2000	EL-ALY	Abidján/Monrovia	EL-ALY	II 18
	4 de julio de 2000	COBRA 02	Monrovia/Abidján	EL-ALY	II 18
West Africa Air Services	4 de julio de 2000	COBRA 02	Abidján/Monrovia	EL-ALY	II 18
	12 de julio de 2000	WAS 03	Monrovia/Chisinau	EL-ALY	II 18
		WAS 123	Chisinau/Bishkek	EL-ALY	II 18
	17 de julio de 2000		Bishkek/El Cairo	EL-ALY	II 18
	18 de julio de 2000	WAS 0123	El Cairo/Monrovia	EL-ALY	II 18
	<i>18 de julio de 2000</i>	<i>WAS 0123</i>	<i>Monrovia/Abidján</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>II 18</i>
	<i>19 de julio de 2000</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>Monrovia/Abidján</i>	<i>EL-ALY</i>	<i>II 18</i>

<i>Entidad</i>	<i>Fecha</i>	<i>Código</i>	<i>Itinerario</i>	<i>Registro</i>	<i>Tipo de aeronave</i>
	19 de julio de 2000	EL-ALY	Abidján/Monrovia	EL-ALY	Il 18
	20 de julio de 2000	EL-ALY	Monrovia/Abidján	EL-ALY	Il 18
	20 de julio de 2000	EL-ALY	Abidján/Monrovia	EL-ALY	Il 18
	21 de julio de 2000	EL-ALY	Monrovia/Abidján	EL-ALY	Il 18
	21 de julio de 2000	EL-ALY	Abidján/Monrovia	EL-ALY	Il 18
	2 de agosto de 2000	EL-ALY	Monrovia/Abidján	EL-ALY	Il 18
	2 de agosto de 2000	EL-ALY	Abidján/Monrovia	EL-ALY	Il 18
	5 de agosto de 2000	EL-ALY	Monrovia/Abidján	EL-ALY	Il 18
Gobierno de Liberia	5 de agosto de 2000	EL-ALY	Abidján/Bamako	EL-ALY	Il 18
	6 de agosto de 2000	EL-ALY	Bamako/Monrovia	EL-ALY	Il 18
West Africa Air Services	4 de septiembre de 2000	EL-ALY	Monrovia/Abidján	EL-ALY	Il 18
	4 de septiembre de 2000	EL-ALY	Abidján/Monrovia	EL-ALY	Il 18
West Africa Air Services	7 de septiembre de 2000	EL-ALY	Monrovia/Banjul	EL-ALY	Il 18
Vuelo especial (VIP)	8 de septiembre de 2000	EL-ALY	Banjul/Monrovia	EL-ALY	Il 18
West Africa Air Services	11 de septiembre de 2000	EL-ALY	Monrovia/Abidján	EL-ALY	Il 18
	11 de septiembre de 2000	EL-ALY	Abidján/Monrovia	EL-ALY	Il 18
	15 de septiembre de 2000	WAS 123	Monrovia/Chisinau	EL-ALY	Il 18

196. Uno de los documentos obtenidos por el Grupo es la copia de una solicitud de sobrevuelo y aterrizaje para el vuelo WAS 123 del avión matrícula EL-ALY, formulada el 17 de julio de 2000. El vuelo, que llegó a Liberia desde Bishkek (Kirguistán) vía El Cairo, transportaba 7 toneladas de carga descrita como, "piezas de repuesto para equipo de aeronaves".

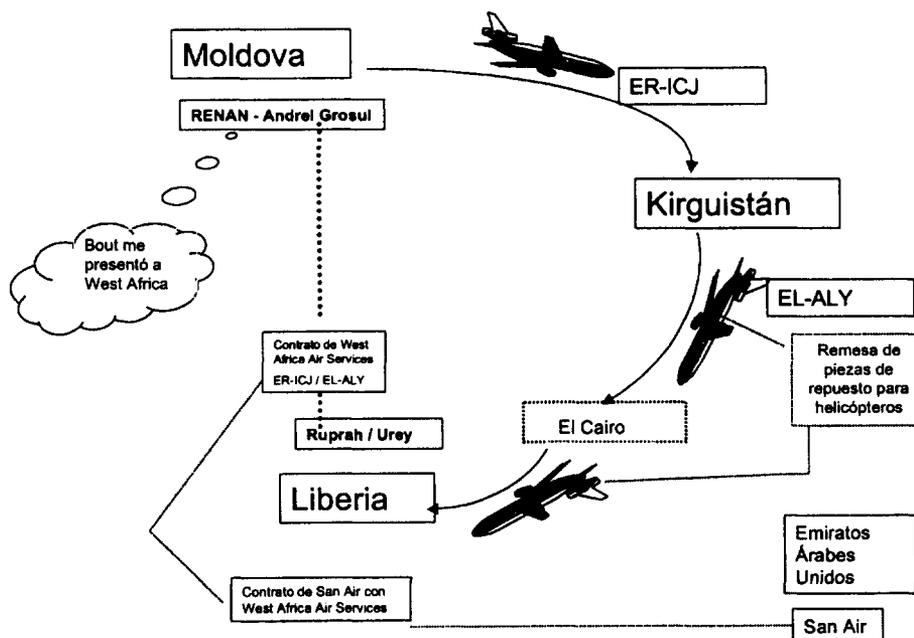
197. El documento también indicaba que el Ilyushin 18 de West Africa Air Services era propiedad de Renan, una importante línea aérea. Las autoridades de Moldova organizaron una reunión entre los miembros del Grupo y varios propietarios de líneas aéreas, entre ellos Andrei Grosul, Director General de Renan. El Grupo obtuvo documentos con información más detallada sobre West Africa Air Services. Además, cooperó con las autoridades de Kirguistán, Moldova y controladores del tráfico aéreo de Ghana, Guinea, el Senegal y Côte d'Ivoire para corroborar los movimientos del avión.

198. El Grupo también obtuvo el contrato de arrendamiento concertado entre Renan y West Africa Air Services. El contrato, de fecha 6 de junio de 2000, indicaba que la empresa West Africa Air Services estaba registrada en Liberia, con domicilio comercial en el apartado de correos 5620 de Monrovia, código postal 1926, Liberia. Representaba a la empresa el Sr. LeRoy Urey, que también firmaba el contrato (anexo 7). El Sr. LeRoy Urey es el Viceministro de Administración y Seguridad Pública de Liberia.

199. En el contrato con Renan se estipulaba que el avión se registraría en la Administración Estatal de Aviación Civil de la República de Moldova y tendría matrícula de ese país. El Grupo inspeccionó el avión más tarde en Moldova; su identificación de cola era ER-ICJ, exactamente la matrícula mencionada en el contrato.

200. En el contrato también se afirmaba que “en caso de que fuera necesario volver a pintar el avión y modificar la identificación mencionada, los gastos correrán por cuenta de West Africa Air Services”. En la inspección del avión en Moldova se descubrió que la identificación de cola del avión se había vuelto a pintar en fecha reciente.

201. El Grupo entrevistó al propietario de Renan y al piloto a cargo del avión durante el contrato de arrendamiento en Liberia. El Ilyushin voló a Bishek (Kirguistán) el 15 de julio de 2000. Allí se recogieron las piezas de repuesto y las palas de hélice para helicópteros. El 17 de julio, el avión se dirigió a El Cairo con un manifiesto de carga y un plan oficial de vuelo destinado a Guinea. Sin embargo, el 18 de julio de 2000 el avión aterrizó en Monrovia, donde se descargaron las piezas de repuesto.



El misterioso avión EL-ALY. Diagrama en que se indica el itinerario de las piezas de repuesto para helicópteros rumbo a Liberia

Los intermediarios y la venta de armas

202. Las autoridades de Kirguistán tenían conocimiento de que se había desviado la carga hacia Liberia en lugar de transportarla a Guinea como había afirmado Alexander Islamov, intermediario en el comercio de armas. Islamov había presentado a Kirguistán un certificado cuyo destino final era Guinea (véase la sección relativa a los certificados de destino final).

203. Por la parte liberiana de la transacción se concertó otro contrato. La empresa West Africa Air Services no sólo organizó el transporte con el Ilyushin 18, sino que también firmó un contrato con la empresa SanAir General Trading para la adquisición de palas de hélice para un helicóptero Mi-2. San Air es una empresa registrada en los Emiratos Árabes Unidos. Su director, Serguei Denissenko, mantiene estrechas relaciones comerciales con Victor Bout. El contrato No. Mi-2/RB/2000 se firmó el 27 de abril de 2000. En ese caso, representa a la empresa West Africa Air Services, otro socio comercial allegado a Bout, Sanjivan Ruprah.

204. Serguei Denissenko de San Air dijo al Grupo que había comprado las palas de hélice a Alexander Islamov, proveedor habitual de San Air, y las había vendido a Sanjivan Ruprah, de West Africa Air Services en Monrovia. Describió a Ruprah como socio comercial de Victor Bout en África.

205. Cuando el Grupo solicitó información sobre el paradero de Sanjivan Ruprah en Liberia, las autoridades adujeron que no lo conocían. LeRoy Urey, que había firmado el contrato de arrendamiento en representación de West Africa Air Services, también negó conocerlo. Ahora bien, se sabe que Ruprah entró en la Unión Europea con un pasaporte diplomático liberiano y con diferentes identidades. Según los pasaportes, viajaba en representación de la Autoridad Marítima de Liberia. El Comisario de Asuntos Marítimos de Liberia, Benoni Urey, es hermano de LeRoy Urey. Benoni Urey también negó que conociera a Ruprah y dijo no saber nada acerca de los pasaportes diplomáticos. El Sr. Ruprah ya no está en Liberia, pero residió mucho tiempo en una vivienda situada prácticamente frente a la de Benoni Urey. Cuando el Grupo entrevistó al Sr. Ruprah, él lo admitió y confirmó que se trataba de la vivienda del difunto Joe Tate, antiguo Inspector General de la Policía de Liberia, muerto en 2000 en un accidente de helicóptero.

206. Según Denissenko, no hicieron falta certificados de destino final para las palas de hélice porque el Mi-2 es un helicóptero de transporte, no de combate. Ahora bien, el certificado que Alexander Islamov presentó a las autoridades de Kirguistán para adquirir las palas indica claramente que eran para helicópteros Mi-24 (anexo 6). El Mi-24 es un helicóptero de combate con múltiples armas. Las autoridades de Kirguistán dijeron al grupo que Islamov había comprado palas para un Mi-24. Esas palas y varias toneladas de piezas de repuesto para helicópteros se entregaron a la parte liberiana del circuito por conducto de San Air.

El caso de Aviatrend

207. West Africa Air Services se había establecido sólo para ese tipo de actividades de contrabando. El piloto del avión dijo al Grupo que había venido transportando a algunos funcionarios liberianos en el avión, que tenía varios asientos para pasajeros en la parte delantera. Ahora bien, el piloto también señaló que la persona que supervisaba las actividades del avión sabía más de barcos que de aviones y se apodaba "Sr. Sanji". Sanjivan Ruprah firmó documentos de West African Air Services y viajó con pasaportes diplomáticos emitidos por la Dirección de Asuntos Marítimos de Liberia. Es la misma persona que el Grupo sobre Sierra Leona identificó como comerciante de armas involucrado en las adquisiciones de Liberia.

208. Cuando se le preguntó acerca de los viajes entre Moronvia y Abidján realizados durante julio y comienzos de agosto, el piloto afirmó que el avión estaba “vacío”. Ahora bien, el Grupo también celebró una entrevista prolongada con Sanjivan Ruprah, quien sostuvo que en esos vuelos de Abidján a Monrovia se habían transportado municiones.

209. La cronología de los vuelos de West Africa Air Services entre Abidján y Monrovia coincide con la llegada al aeropuerto de Abidján (Côte d’Ivoire) de un Antonov 124 el 15 de julio de 2000.

210. En cooperación con las autoridades de Ucrania, el Grupo obtuvo detalles sobre ese vuelo. En el conocimiento de embarque se indica que el Antonov 124 transportaba 113 toneladas de cartuchos de 7,62 mm. El avión despegó del aeropuerto de Gostomel (Ucrania) el 14 de julio de 2000 y llegó a Abidján tras recargar en Libia el 15 de julio de 2000. En Abidján la descarga estuvo a cargo de los militares.

211. El General Robert-Gueï, Jefe de Estado de Côte d’Ivoire cuando se hizo la entrega, firmó el certificado de destino final para los 5 millones de cartuchos y una larga lista adicional de armas. En el documento un sello indicaba que el 2 de junio de 2000 había autenticado la firma del General Gueï el Embajador de Côte d’Ivoire en Moscú, y sobre esa base las autoridades ucranianas habían emitido un permiso de exportación y autorizado el vuelo. Las autoridades de Ucrania pidieron otro documento, una garantía de que las armas se utilizarían en cumplimiento de la moratoria a las transferencias de armas pequeñas impuesta por la CEDEAO. Ucrania también envió a un oficial militar en el avión para verificar la entrega efectiva de las armas a Côte d’Ivoire.

212. El avión que se utilizó para transportar la carga que pertenecía a la compañía Antonov Design Bureau. El intermediario de la transacción de 5 millones de cartuchos que fletaba el avión era la empresa Aviatrend, con sede en Moscú, representada por Valery Cherny. En el negocio, Cherny era socio de Leonid Efimovic Minin. La participación de Minin había sido fundamental para el transporte de 68 toneladas de armas pequeñas de Burkina Faso a Monrovia en marzo de 1999. En esa oportunidad, el avión privado de Minin había hecho varios viajes entre los aeropuertos de Uagadugú (Burkina Faso) y Bobo Diulasso (Monrovia) para transportar las 68 toneladas.

213. Leonid Minin fue detenido el 5 de agosto de 2000 en Monza (Italia). Cuando los investigadores italianos registraron su habitación de hotel, se encontró una cantidad importante de documentos. Entre ellos había facsímiles enviados por Valery Cherny de Aviatrend a Minin y cartas a Minin del hijo del Presidente Charles Taylor. Notablemente, entre los documentos de Minin había lo que parecía ser copias originales de certificados en que Côte d’Ivoire era el destino final. Las transferencias bancarias indican asimismo que Minin pagó 1 millón de dólares a Aviatrend: se efectuó un pago de 850.000 dólares de los EE.UU. a una cuenta de Aviatrend en el banco Alpha de Nicosia (Chipre) el 7 de junio de 2000 y otro pago de 150.000 de los EE.UU. a una cuenta de Aviatrend en el banco Chase Manhattan de Nueva York el 13 de junio de 2000, por conducto de una de las muchas empresas extraterritoriales de Minin, Sulico Holdings. La referencia citada para los pagos era “compra de material técnico y herramientas para explotación maderera”.

214. El Grupo entrevistó prácticamente a todos los involucrados en este caso en particular. Se entrevistó al Embajador de Côte d'Ivoire en la Federación de Rusia, que había autenticado la firma del General Gueï en el certificado de destino final. Al ver las copias del certificado, el Embajador reconoció que había firmado una de ellas, pero dijo que las demás copias en poder de Minin eran falsas. Algunos detalles del documento indicaban que Minin llevaba copias falsas del certificado y que la firma del Embajador difería de la del original que el Grupo había obtenido de las autoridades de Ucrania (anexo 4).

215. En Moscú, el Grupo entrevistó a Valery Cherny de Aviatrend. Cherny no explicó por qué había varias copias del certificado cuyo destino final era Côte d'Ivoire. Cuando se le preguntó por qué Minin le había pagado 1 millón de dólares de los EE.UU. cuando sólo se habían vendido 5 millones de cartuchos (cuyo precio aproximado en el mercado era de 250.000 dólares), Cherny reconoció que se habían acumulado más armas que aún no se habían entregado a Côte d'Ivoire. Después de salir de Ucrania el envío del 14 de julio, mientras se preparaban entregas adicionales, Minin "desapareció". Más tarde Cherny se enteró de que lo habían detenido en Italia. Desde entonces, afirmó Cherny, habían quedado armas sin entregar.

216. El Grupo también entrevistó al General Robert Gueï, quien tras las elecciones de Côte d'Ivoire, había huido de la capital hacia su aldea natal, situada al oeste del país. El General reconoció que había firmado el certificado de destino final. Sólo había firmado un documento; explicó que cuando asumió su cargo, tras un golpe de estado en 1999, quería reponer las armas que faltaban en el arsenal del ejército de Côte d'Ivoire, que se había agotado. Como primera medida pidió a los Jefes de Estado de otros países de África (Burkina Faso, Libia, Marruecos y Liberia) que proporcionaran pequeñas cantidades de municiones y armas ligeras. El Presidente de Liberia, según el General Gueï, proporcionó algunas armas e incluso envió a un emisario para ayudar al General. El emisario era el Embajador liberiano en misión especial Mohamed Salamé, residente de Abidján y propietario de una empresa maderera en Liberia. Salamé ofreció sus servicios y pidió al General Gueï que firmara el certificado. Las armas se dividirían entre Côte d'Ivoire y Liberia. El General reconoció que algunas municiones habían quedado en Côte d'Ivoire, pero que la mayoría estaba destinada a Liberia.

217. Según el General, las medidas prácticas corrieron por cuenta del Embajador Salamé. Cuando el Grupo se puso en contacto con él, negó rotundamente que tuviera conocimiento de las transacciones de municiones y dijo que su negocio se limitaba a la madera. No obstante, cuando el Grupo entrevistó a Leonid Minin en la cárcel en que se encontraba detenido en Italia, Minin dijo que Mohamed Salamé había prestado asistencia en la parte relativa a Côte d'Ivoire del negocio de armas de Aviatrend. Minin dijo que Mohamed Salamé había organizado el negocio en nombre del Presidente de Liberia a cambio de un trato ventajoso para la empresa maderera de Minin Exotic Tropical and Timber Enterprises, de Liberia. Leonid Minin también reconoció que su detención de agosto había hecho que se cancelaran las entregas pendientes de armas en relación con el certificado de destino final. Ya había hecho pagos anticipados respecto de esas armas. Leonid Minin también afirmó que el hijo del Presidente Taylor, Charles "Chuckie" Taylor (Jr.) había tratado de participar en algunas de esas transacciones de armas para cobrar comisiones. Otro socio comercial de Leonid Minin, un nacional finlandés con empresas en Turquía y Suiza, había tenido trato con Charles Taylor Jr. y, según los documentos encontrados en poder de Minin, ese individuo enviaba documentación sobre distintos tipos de equipo a

Minin. En algunos de esos documentos, se mencionan “paquetes especiales para Junior”. El finlandés, Erkki Tammivuori, reconoció ante el Grupo que había viajado varias veces a Liberia con Leonid Minin y que se le había pedido que sirviera de intermediario en una venta de equipo de seguridad no letal.

218. Interesó particularmente al Grupo una carta enviada a Minin por el Sr. Tammivuori en que señalaba que las armas podrían entregarse con certificado de destino final o sin él y que podría evitarse el llamado a licitación si no se pedía certificado, lo cual abarataría las armas. Se envió un facsímil de la carta a Minin en marzo de 1999. Con membrete de la empresa MET A.S. de Turquía, la carta se envió desde el domicilio de Tammivuori en Suiza. En el documento se ofrecen misiles Konkurs de configuración “ojiva de guerra en tándem para atravesar blindajes antiexplosivos”. Cuando lo entrevistó el panel, Sanjivan Ruprah mostró en la pantalla de su teléfono celular una lista de armas entregadas a Liberia en mayo de 2000 con el Ilyushin 76 de matrícula TL-ACU. La lista incluye varios tipos de misiles, como Strela e Iгла, y lanzadores para misiles Konkurs. El Sr. Ruprah explicó que hasta ese momento no se había utilizado el equipo en la guerra porque no se había enviado a Liberia a ningún instructor que manejara los sistemas de misiles.

219. Según Leonid Minin y Sanjivan Ruprah, el hijo del Presidente Taylor también participó en el negocio de municiones entre Côte d'Ivoire y Liberia. Cuando llegaron a Côte d'Ivoire en el Antonov 124 de matrícula UR82008 las 113 toneladas de municiones, Minin estaba en Italia. El proveedor de las armas, Valery Cherny, estaba en Ucrania. Los militares del aeropuerto de Abidján, Sanjivan Ruprah, Mohamed Salamé y Charles Taylor Jr. dispusieron la entrega final a Liberia. Minin dijo que se había organizado un vuelo especial desde Monrovia para recoger las municiones.

220. En esta parte del proceso vuelve a desempeñar una función importante el Ilyushin 18 de West Africa Air Services. Se trata de un avión relativamente pequeño para las 113 toneladas que debía transportar; por eso tuvo que hacer ocho vuelos para transportar toda la carga a Liberia, según explicó al Grupo el Sr. Ruprah. Las operaciones comenzaron el mismo día en que el Ilyushin regresó con las piezas de repuesto para helicópteros de Kirguistán.

221. Cuando detuvieron a Minin en Italia, tuvieron que cesar las operaciones. Valery Cherny no tenía los contactos necesarios en Liberia, mientras que Leonid Minin había tratado con la Presidencia de Liberia a lo largo del proceso. El Presidente Taylor, según informó el Grupo de Expertos sobre Sierra Leona, había llegado a un acuerdo con Minin para que se utilizara su avión privado para transportar armas de Níger y Burkina Faso. Minin también tenía inversiones importantes en la industria maderera de Liberia. Cuando lo detuvieron se hallaron en su poder documentos firmados por el Ministerio de Justicia de Liberia en que se indicaba que el Gobierno de Liberia aún debía a Exotic más de 2 millones de dólares en impuestos prepagos. Como Minin nunca exportó cantidades considerables de madera, sólo podía debérsese esa cantidad por otro tipo de servicios prestados al Gobierno de Liberia.

222. El Certificado cuyo destino final es Côte d'Ivoire, con múltiples copias en poder de Minin y de Valery Cherny, da una idea de la cantidad de armas que se habrían suministrado a Liberia si las autoridades italianas no hubieran detenido a Minin. Mientras se preparaba el presente informe, el Ministerio Público del Tribunal de Monza (Italia) seguía investigando a fondo este caso de violación sistemática de sanciones.

223. El piloto del Ilyushin 18 también dijo al Grupo en Moldova que, después de los vuelos desde Abidján, él y la tripulación habían tenido poco trabajo. Es evidente que las armas encargadas mediante la conexión Minin-Aviatrend estaban directamente relacionadas con las actividades del misterioso Ilyushin (EL-ALY) arrendado por Sanjivan Ruprah y sus asociados liberianos, Benoni y LeRoy Urey. Ello explica por qué acabó por rescindirse el contrato de arrendamiento entre Renan y West Africa Air Services. En septiembre, el avión hizo un último vuelo para transportar a miembros de la unidad antiterrorista del Presidente Taylor a Abidján para que prestaran asistencia al General Robert Gueï cuando su residencia fue blanco de un ataque de una unidad sublevada del ejército. Posteriormente, el avión regresó a Chisinau (Moldova), donde su identificación de cola falsa y fue sustituida por su matrícula original ER-ICJ, de Moldova.

Estudio de caso: intentos de Liberia de conseguir helicópteros

224. El Grupo ha determinado que Liberia ha estado tratando, por todos los medios, de obtener helicópteros militares. Algunos helicópteros de transporte (Mi-8, Mi-17), y especialmente helicópteros artillados (Mi-24 o Mi-35), han logrado llegar a zonas de conflicto africanas procedentes de fábricas y reservas de países de Europa oriental. En Sierra Leona los Mi-24 cumplieron una función importante en 1996, en ocasión de las operaciones de Executive Outcomes, los mercenarios sudafricanos. En los dos últimos años Guinea ha adquirido varios helicópteros Mi-24, de los cuales algunos están estacionados en las fronteras con Sierra Leona y Liberia. El Ministro de Defensa de Côte d'Ivoire, en sus conversaciones con el Grupo de Expertos, afirmó que la presencia de esos helicópteros en los países vecinos constituía una amenaza potencial a la seguridad de Côte d'Ivoire y que el Gobierno tenía el propósito de adquirir helicópteros artillados similares para ponerse a la par de sus vecinos.

225. No se conocía que Liberia tuviera ningún Mi-24, si bien el embargo de armas impuesto a ese país no ha impedido que importe varios otros helicópteros militares. El Grupo de Expertos sobre Sierra Leona mencionó el envío de estos helicópteros en su informe S/2000/1195 (párr. 233) y afirmó que el principal proveedor era la red de contrabando de armas de Victor Bout. Durante sus visitas a Liberia en julio y octubre de 2001, el Grupo de Expertos observó dos Mi-17, uno de ellos con la etiqueta de la Unidad Antiterrorista, basado en el aeropuerto de Spriggs Payne, cerca de la ciudad de Monrovia, y otro retenido en tierra por problemas técnicos, en un cobertizo del Aeropuerto Internacional Roberts, desde principios de 2001. Sanjivan Ruprah proporcionó también dos helicópteros Mi-2 en octubre de 1999, y en julio de 2000 se consiguieron piezas de repuesto de Kirguistán para helicópteros Mi-17 y Mi-24. El Grupo también habló con Sanjivan Ruprah cuyo papel, como asociado de Victor Bout basado en Liberia, ha sido fundamental para la adquisición de los helicópteros Mi-8.

226. Los pilotos de los helicópteros se alojaban en el Hotel Africa, de propiedad de uno de los hombres de negocios más influyentes de Liberia, Gus Kouwenhoven. El Grupo visitó el Hotel Africa en julio y descubrió que el majestuoso hotel estaba completamente vacío. Los pilotos eran los únicos clientes regulares. Gus Kouwenhoven vive en una de las residencias que forman parte del recinto del hotel. El Sr. Kouwenhoven afirmó al Grupo en octubre de 2001 que los pilotos se habían ido de su hotel. Uno de esos pilotos, ahora de regreso en Europa oriental, confirmó que él y sus colegas habían partido.

227. Los intentos de Liberia por conseguir helicópteros artillados Mi-24 parecen no haber dado resultados hasta el momento. Con todo, ha habido dos intentos recientes de obtener nuevos Mi-17, e incluso Mi-24. Las autoridades de Moldova y Eslovaquia asistieron al Grupo en la investigación de esos casos.

El primer envío

228. En marzo de 2001 el Comité del Consejo de Seguridad sobre Liberia recibió información de las autoridades de la República Eslovaca de que sus autoridades aduaneras habían detenido el transporte de un helicóptero artillado a la República Kirguisa. Habían tenido la sospecha de que el avión que transportaba el helicóptero a bordo planeaba dirigirse a otro destino, posiblemente en violación de las sanciones de las Naciones Unidas.

229. Una investigación de los hechos que culminaron con este incidente indicó que el 2 de julio de 2000 el taller de reparación de helicópteros LOT, en Trencin, firmó un contrato con el Ministerio de Defensa de Kirguistán para la reparación y reacondicionamiento de dos helicópteros artillados kirguisos. Se habían suscrito acuerdos contractuales entre el Ministerio de Defensa y un agregado militar de Kirguistán en Moscú, el General de División Urazmatov. El agregado militar había indagado en primer lugar sobre las posibilidades de reparar dos helicópteros artillados Mi-24 en el taller de reparación de helicópteros en Eslovaquia. Un primer helicóptero había llegado a Eslovaquia a fines de junio de 2000, con la aprobación del Ministerio de Defensa Eslovaco. Tras firmarse el contrato, el helicóptero fue reacondicionado y reparado, y fue transportado de regreso a Kirguistán unas pocas semanas después. El segundo helicóptero había llegado en octubre de 2000, y un Ilyushin 76 debía recogerlo nuevamente en febrero de 2001. En ambos casos el transporte había sido organizado mediante contratos de fletamiento con la compañía aérea privada Centrafrikan Airlines.

230. De un análisis detallado del caso se desprende que el primer helicóptero había llegado en junio, a bordo de un Ilyushin 76, y permaneció en el taller de reparación aproximadamente un mes. El mismo Ilyushin 76 (registro TL-ACU) había transportado el helicóptero de regreso a Kirguistán. Sin embargo, en febrero de 2001, época para la cual el segundo helicóptero ya había sido reparado en Eslovaquia, las autoridades comenzaron a tener sospechas, y recabaron confirmación adicional sobre la legitimidad de la transacción a sus homólogos en el Kirguistán, puesto que el segundo helicóptero estaba listo para ser transportado de regreso a ese país.

231. Kirguistán comunicó que esos helicópteros normalmente no debían regresar. De hecho, el Ministro de Defensa de Kirguistán no tenía siquiera conocimiento de un contrato de reparación en Eslovaquia, como lo muestra la correspondencia entre los departamentos de aduanas de ambos países. En cambio, Kirguistán había vendido los helicópteros a un intermediario, Alexander Islamov. El cliente comprador de los helicópteros era una empresa de Guinea llamada Pecos. Esta información, recibida de Kirguistán, incitó a las autoridades de la República Eslovaca a bloquear el segundo helicóptero y comunicar el caso al Comité del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. El Grupo de Expertos determinó ulteriormente que era el agregado militar de Kirguistán, el General de División Urazmatov, quien había suscrito el contrato con el taller de reparación eslovaco, sin conocimiento del Ministro de Defensa de Kirguistán. Tras esos hechos, el General de División fue separado de sus funciones.

232. Unos pocos días después de la retención del helicóptero en tierra, el 22 de febrero de 2001 un nacional de la República Eslovaca, Peter Jusko, se presentó como representante de Pecos y afirmó ser el nuevo propietario del helicóptero. El Sr. Jusko ya era conocido por las autoridades eslovacas como director de una empresa intermediaria de ventas de armas, llamada Joy Slovakia. Alexander Islamov, el intermediario que había tratado con el Ministerio de Defensa en Kirguistán, era también uno de los directores de esa compañía. El ejército de la República Eslovaca había hecho algunos negocios anteriormente con Joy Slovakia y mostró al Grupo de Expertos una copia del certificado de usuario final de la compañía para la venta de armas pequeñas a Guinea en 1997. El Grupo de Expertos comprobó posteriormente en Guinea que las armas nunca habían sido encargadas por el Ministerio de Defensa de ese país (véase la sección relativa a certificados de usuario final). El certificado de usuario final era, pues, falso.

233. Aun antes que las aduanas hubieran retenido en tierra el segundo helicóptero, el avión de carga que vendría para recogerlo había despertado sospechas en la Autoridad de Aviación Civil de Bratislava. La solicitud de autorización de aterrizaje del avión de carga había sido presentada por la empresa MoldTransavia, en Moldova, pero la compañía deseaba efectuar vuelos con aviones registrados en la República del Congo y la República Centroafricana, con una dirección de facturación en los Emiratos Árabes Unidos. La Autoridad de Aviación Civil Eslovaca en primer lugar se puso en contacto con el Ministerio de Transportes y Aviación Civil de Moldova, para confirmar si la empresa MoldTransavia estaba facultada debidamente para operar vuelos internacionales no regulares, si MoldTransavia tenía un certificado de operador aéreo válido, y si esa empresa tenía derecho a operar un avión de carga Ilyushin 76. La respuesta de Moldova fue que MoldTransavia tenía un certificado de operador válido, pero estaba autorizada únicamente a operar un avión de pasajeros, y no el Ilyushin 76 que pretendía utilizar para el transporte del helicóptero artillado.

234. En el interin, MoldTransavia trató de enviar copias de los documentos de seguro a la Autoridad de Aviación Civil de Eslovaquia, con el fin de mostrar que estaba debidamente asegurado para efectuar vuelos con dos Ilyushin 76. Los documentos de seguro indicaban que desde diciembre de 2000 un Ilyushin 76, con número de registro TL-ACU, estaba asegurado en favor de la empresa MoldTransavia y la empresa San Air. Otro Ilyushin 76, con registro TN-AFS, estaba asegurado en favor del Gobierno del Congo y, una vez más, de la empresa San Air, pero no de MoldTransavia. MoldTransavia había enviado estos certificados de seguro a Eslovaquia el 12 de febrero de 2001, pero para esa época ya había llegado la respuesta negativa de la Autoridad de Aviación de Moldova.

235. La Autoridad de Aviación Civil eslovaca denegó a MoldTransavia la autorización de vuelo para el transporte del helicóptero. Sin embargo, llegó otra serie de solicitudes de la empresa Centrafrican Airlines, que pedía permiso para aterrizar en Eslovaquia y recoger el mismo helicóptero. El avión que se pretendía utilizar era una vez más el Ilyushin 76 con registro TL-ACU. Esta vez el operador sería Centrafrican Airlines.

236. En ese momento la Autoridad de Aviación Eslovaca ya estaba en posesión del certificado de seguro que había obtenido de MoldTransavia para ese avión en particular, el Ilyushin 76 con registro TL-ACU. Del documento del seguro no se desprendía que la empresa Centrafrican Airlines estuviera autorizada a operar el avión, por lo cual una vez más las autoridades de aviación manifestaron su deseo de

controlar el certificado de operador aéreo de Centrafican Airlines y el certificado de seguro que demostraba que la compañía estaba autorizada para efectuar vuelos con el Ilyushin 76.

237. El 19 de febrero de 2001 Centrafican Airlines envió un certificado de seguro para el avión. Esta vez el seguro cubría al propietario San Air y dos operadores, MoldTransavia y Centrafican Airlines. El avión, según el certificado, estaba asegurado en favor de todas estas compañías desde el 4 de diciembre de 2000.

238. Centrafican Airlines también envió un certificado de operador aéreo emitido en la República Centroafricana y con una dirección comercial en los Emiratos Árabes Unidos. El 20 de febrero de 2001 se otorgó finalmente la autorización para que el Ilyushin 76 aterrizara en la República Eslovaca, recogiera el helicóptero y lo transportara de regreso a Kirguistán. El 22 de febrero el avión llegó para recoger el helicóptero artillado, pero en ese momento intervinieron las autoridades de aduana eslovacas.

239. El Grupo de Expertos visitó la República Kirguisa para enterarse mejor de los acuerdos contractuales y lo que había sucedido con el primer helicóptero, que debería haber llegado de regreso a ese país, según el acuerdo contractual suscrito por el taller de reparación eslovaco con Kirguistán. Sin embargo, Kirguistán no tenía conocimiento de ese contrato. El Ministerio de Defensa de ese país cooperó con el Grupo y dio detalles sobre su participación en la transacción relativa al helicóptero. El Ministerio de Defensa en Bishkek había tenido trato con un representante de Pecos, Alexander Islamov. Éste siempre se había presentado como representante regional de la empresa Pecos en Guinea, que compraba armas y material conexo en nombre del Ministerio de Defensa de Guinea. Como se describió antes, Islamov había adquirido piezas de repuesto para helicópteros también en Kirguistán. Islamov es codirector, con Peter Jusko, en una serie de empresas involucradas en transacciones de armas que, según se sabe, se habrían establecido para efectuar operaciones ilícitas de armas y actividades en violación de las sanciones. En el caso de los helicópteros Islamov se presentó ante el Ministerio de Defensa de Kirguistán con un certificado de usuario final para Guinea, de fecha 1° de julio de 1999. Este documento, tal como el Grupo determinó ulteriormente durante una visita a Guinea, estaba falsificado, y los helicópteros no habían sido encargados por Guinea.

240. El Ilyushin 76, avión de Victor Bout, había llegado a Kirguistán el 26 de junio de 2000 para recoger el primer helicóptero artillado, luego había despegado y volado al taller de reparaciones de Eslovaquia. Desde allí salió nuevamente el 2 de agosto de 2000 para traer el helicóptero de regreso a Kirguistán; hizo una escala para cargar combustible en Chisinau (Moldova), según la autorización de vuelo concedida en Eslovaquia, pero nunca fue a Kirguistán en ese momento. Sólo hizo escala en Kirguistán el 22 de agosto, procedente de Tbilisi (Georgia), para cargar combustible, y luego despegó, según los registros de los controles de tráfico en Kirguistán, con destino a Conakry, en Guinea. Las constancias de los encargados del control del tráfico en África occidental, sin embargo, indican que el avión no voló a Guinea, sino que aterrizó en el Aeropuerto Internacional Roberts, en Liberia, el 23 de agosto de 2000. En el momento de redactarse este informe el Grupo esperaba una respuesta de Georgia sobre la carga transportada a bordo del Ilyushin. Apenas dos meses antes, como se describió en otro caso en este informe, el avión también había volado del Kirguistán a Monrovia, con 7 toneladas de piezas de repuesto para helicópteros

Mi-8 y Mi-24. Una vez más, se había hecho creer a las autoridades de Kirguistán que el destino final sería Guinea, y no Liberia.

El segundo envío

241. Tras haber negado los servicios de aduana la autorización para que el helicóptero saliera de Eslovaquia, el Ilyushin 76 de Centrafrican Airlines se fue, para recoger otros helicópteros. El 10 de marzo de 2001, el avión de carga llegó al aeródromo militar de Marculesti, en Moldova. Centrafrican Airlines tenía un contrato con la empresa aérea local MoldTransavia para recoger dos helicópteros Mi-8. Ello era inmediatamente después del intento frustrado con el helicóptero en Eslovaquia. El Grupo obtuvo una copia de este contrato de fletamento, firmado el 15 de febrero de 2001, proporcionado al Grupo de Expertos por Serguei Denissenko, Director General de San Air, que es agente para los vuelos de Centrafrican Airlines. El Grupo también obtuvo copia de los documentos de la transferencia de dinero hechas por San Air al taller de reparación en la República Eslovaca.

242. En Moldova, continuó el engaño en relación con los planes de vuelo. Esta vez se trataba de dos helicópteros Mi-8, de propiedad de la Fuerza Aérea de Moldova. El Ministerio de Defensa de Moldova había firmado un contrato con Andrei Grosul, Director General de la empresa moldova Renan, para reparar los helicópteros y luego arrendarlos a un tercero. Ello fue realizado por conducto de otra compañía, la empresa Pecos de Guinea. Un certificado conjunto de seguro de carga obtenido por el Grupo de Expertos muestra que Renan y Pecos aseguraron el transporte de los dos helicópteros militares Mi-8 de Chisinau (Moldova) a Conakry (Guinea).

243. Durante su visita a Moldova en junio de 2001, el Grupo cooperó con las autoridades para indagar más acerca del caso. La cuestión ya había causado una controversia entre el Ministerio de Defensa y otros poderes del Gobierno, debido a que se habían eludido los procedimientos normales de exportación de armas y no se había otorgado autorización alguna para la exportación de los helicópteros. En este caso, el engaño fue excepcional, ya que la exportación de helicópteros se hizo sin un certificado de usuario final. Las copias de certificados de usuario final se habrían conseguido en definitiva, pero sólo después que se había denegado la salida de los helicópteros.

244. Una de las empresas intermediarias, Renan, y los proveedores de los helicópteros, el Ministerio de Defensa de la República de Moldova, alegaron que en el caso de un contrato de arrendamiento no era necesario un usuario final. Los helicópteros debían enviarse a Guinea para reparación y luego se arrendarían a Guinea, y ulteriormente, a Namibia. El contrato de explotación para su utilización se firmaría sólo después que hubieran terminado las reparaciones en Guinea, y sólo en ese momento se seguirían los procedimientos normales de exportación para las transacciones militares. Cuando los helicópteros estaban listos para salir del aeródromo militar de Marculesti en Moldova hacia Guinea, el servicio de seguridad de Moldova intervino y detuvo la salida del avión de carga que transportaba los helicópteros. Ello ocurrió en marzo de 2001. Cuando el Grupo visitó Moldova, los helicópteros estaban aún retenidos. Poco tiempo antes de que el Grupo llegara a Moldova, Renan canceló su contrato con Pecos en Guinea. El Grupo obtuvo una copia del acuerdo sobre la rescisión del contrato. Ese documento, firmado el 31 de mayo de 2001 en Chisinau, Moldova, muestra claramente que Renan no sólo enviaba los helicópteros a Guinea para reparación. En dicho documentos, Pecos está denominado "el arrendatario", y

Renan, "el arrendador". El documento fue firmado una semana antes de que el Grupo llegara a Moldova.

245. El Grupo interrogó detenidamente a Andrei Grosul, Director General de la compañía Pecos. Renan había firmado un contrato con el Ministerio de Defensa de Moldova, por una parte, y con la empresa Pecos de Guinea, por la otra. Como no tenía el dinero necesario para mantener sus helicópteros, el ejército de Moldova había manifestado interés en ese contrato. Renan ofreció pagar las reparaciones de los helicópteros en Guinea, dinero que se le reembolsaría ulteriormente cuando los helicópteros hubieran sido arrendados a un tercero, para su utilización transitoria. Parte de estos beneficios luego se dividirían entre Renan y la Fuerza Aérea de Moldova. El trato también incluía un trabajo por contrata para pilotos de la Fuerza Aérea de Moldova, otro aspecto que el Ministro de Defensa de Moldova consideraba interesante.

246. El problema con este acuerdo es que Guinea no tiene instalaciones de reparación de helicópteros. Las autoridades de Guinea tampoco tenían conocimiento de que se hubiera firmado ningún contrato con Renan, el Ministerio de Defensa de Moldova o la compañía guineana Pecos. Todo esto fue verificado por el Grupo.

247. En Moldova, la compañía Pecos estaba representada por un ciudadano israelí, Jacob Berger. Un documento presentado por Berger al Ministerio de Defensa de Moldova muestra que éste tenía poder para actuar en nombre de Pecos. Tanto Jacob Berger como Peter Jusko, como representantes de Pecos y de otra empresa, Joy Slovakia (véase la sección sobre certificados de usuario final) habían adquirido armas en Moldova con anterioridad. Ninguna de estas armas había sido entregada en el destino indicado en los documentos que presentaron al país de exportación. En las constancias del Ministerio de Defensa de Moldova se encontró un certificado de usuario final en un caso en que Jusko y Berger habían actuado como intermediarios. El usuario final indicado en este documento era Guinea, pero el Grupo verificó que esas armas nunca habían llegado a ese país. Las autoridades de Guinea afirmaron categóricamente que el país nunca había recurrido a Pecos como intermediario para alguna de sus operaciones de adquisición de armas. Como surge de otros casos mencionados en este informe, Pecos es una empresa a la que han recurrido sistemáticamente los intermediarios para violar el embargo sobre armas impuesto a Liberia. Si no se hubieran detenido los helicópteros en Moldova, éstos seguramente también habrían acabado en Liberia.

248. Los indicios en este sentido no sólo proceden de Pecos. La empresa Renan había participado previamente en negocios con Liberia. Fue Renan quien firmó el acuerdo de fletamento para el misterioso avión con el número de registro EL-ALY, que se utilizó para varios envíos de armas a Liberia. Por lo menos unos de éstos incluía piezas de repuesto de helicóptero y álabes de rotor para helicópteros militares, y una vez más Pecos figuraba como receptor final.

249. Otro indicio categórico de que los helicópteros habrían terminado en Liberia lo proporciona el avión de transporte que llegó a Moldova el 10 de marzo de 2001 para recoger los helicópteros con destino a África occidental. El Ilyushin de Victor Bout se había utilizado anteriormente para enviar armas a Liberia, como se desprende del informe S/2000/1195. El propietario de MoldTransavia, empresa que se encargó de las autorizaciones de operación y aterrizaje para el Ilyushin en Moldova, es Pavel Popov, individuo que el Grupo identificó como un asociado comercial próximo, o más bien, un empleado, de Victor Bout. Popov puede considerarse como el

administrador en tierra de los envíos de armas de Victor Bout desde Europa central. Es Popov quien solicita las autorizaciones de vuelo y emite los falsos planes de vuelo. Popov también tuvo una participación clave en el caso de Uganda, cuando se desviaron los AK-47 de su destino establecido, con rumbo a Liberia. Popov firmó el documento de despacho de aduanas en nombre de Peter Jusko, de Pecos (véase el caso de los fusiles).

250. Las autoridades de Moldova organizaron una reunión del Grupo con Pavel Popov, quien confirmó que trabajaba para Victor Bout. Pavel Popov se negó a entregar al Grupo la documentación sobre la propiedad del avión. El Grupo obtuvo, sin embargo, esos documentos de la Autoridad de la Aviación Civil de Moldova que, en virtud de los procedimientos internacionales normales, lleva un archivo de los documentos sobre los propietarios y aseguradores. Tales documentos indican que la empresa MoldTransavia de Popov operaba su propio avión de pasajeros. El certificado de registro estipula que el propietario del avión era Transavia Travel Agency, en Sharjah (Emiratos Árabes Unidos). El acuerdo de arrendamiento entre MoldTransavia y Transavia Travel Agency fue firmado en junio de 2000, por Pavel Popov y Victor Bout, respectivamente. Un certificado de aeronavegabilidad adjunto a la documentación muestra que el avión había estado registrado en la República Centroafricana, antes de que Pavel Popov la registrara en Moldova (véase también la sección sobre Centrafrican Airlines). El segundo certificado, según determinó el Grupo cuando visitaba la República Centroafricana, era falso, y se utilizaba para sustituir el nombre del propietario del avión, Centrafrican Airlines, por Transavia Travel Agency. Otros documentos indican que Victor Bout había comprado el avión a su hermano Sergueï Bout. El pago de 1 millón de dólares se efectuó con cargo a la cuenta de Transavia Travel Agency en el Standard Chartered Bank en Sharjah, elemento que más adelante cobró importancia para el Grupo, cuando se analizaron las transferencias bancarias de Liberia a las empresas de Victor Bout.

251. Poco después de la visita del Grupo a Moldova, el avión de Popov fue excluido del registro de aviación de Moldova. Ello significa que MoldTransavia no podía seguir operando desde Moldova. La información facilitada por de Bulgaria indica que Transavia Travel Agency, representada por Victor Bout, vendió el avión el 21 de mayo de 2001, exactamente dos semanas antes de que el Grupo llegara a Moldova, a San Air General Trading FZE en Ajman (Emiratos Árabes Unidos), entidad representada por Serguei Denissenko. Serguei Denissenko, Director General de San Air, también representa a la compañía aérea Centrafrican Airlines de Victor Bout.

252. El 11 de junio de 2001, cuatro días después de que el Grupo hubiera entrevistado a Pavel Popov, éste arrendó el avión a la Union Trans Service de Bulgaria, quien a su vez lo alquiló a Balkan Bulgarian Airlines. El avión actualmente lleva el nuevo registro LZ-LTV. Renan, tras cancelar el contrato de arrendamiento para el helicóptero con Pecos en Guinea, firmó un nuevo acuerdo con una empresa intermediaria de Hungría. En virtud del nuevo acuerdo, suscrito el 25 de junio, dos semanas después de que el Grupo hubiera salido de Moldova, los helicópteros fueron finalmente alquilados a Namibia. Es indudable que los helicópteros estarían en Liberia si las autoridades de Moldova y Eslovaquia no hubieran intervenido de forma oportuna. Hay indicios categóricos de que se hicieron pagos por anticipado para los helicópteros a Centrafrican Airlines, a través de las cuentas de su agencia representante de San Air en los Emiratos Árabes Unidos (véase la sección sobre Gastos del Gobierno).

El caso de los certificados de usuario final utilizados por Pecos

253. El Grupo obtuvo en Eslovaquia, Moldova, Kirguistán y Uganda copias de certificados utilizados por Pecos en que se indicaba que Guinea era el usuario final. El Ministro de Defensa de Côte d'Ivoire señaló también que Pecos le había ofrecido recientemente sus servicios para adquirir helicópteros militares con destino a las fuerzas armadas de su país. Asimismo se halló un certificado de usuario final expedido por el Ministerio de Defensa de Namibia en que se mencionaba a Pecos. Las autoridades de Namibia han confirmado que este certificado, que lleva fecha del 28 de marzo de 2001, es falso. El Grupo comprobó también que ninguna de las armas que figuraban en los diversos certificados en que constaba Guinea como usuario final presentados por la empresa Pecos de Guinea llegaron jamás a Guinea.

254. La estructura de Pecos es simple. La empresa se fundó en Conakry (Guinea) en octubre de 1997 y su principal ámbito de actividad era el comercio de armas. El administrador legal de la empresa es Mohamed Yansané, ciudadano de Guinea e ingeniero agrónomo que cursó estudios universitarios en Checoslovaquia con Peter Jusko. Éste, ciudadano de la República Eslovaca, lo visitó en 1997 y le pidió que estableciera una empresa en Guinea.

255. Jusko visitó a Yansané unos pocos meses después de que varios servicios de policía europeos investigaran su empresa de comercio de armas, Joy Slovakia, de la República Eslovaca, por considerarla sospechosa de blanqueo de dinero y tráfico de armas.

256. La participación de Yansané se limitó a esto y a figurar sobre el papel como gerente de la empresa Pecos. Cuando el Grupo le presentó todos los certificados de usuario final firmados por él, Mohamed Yansané no reconoció ninguno. Sí reconoció en cambio un documento fechado en febrero de 2001 que llevaba su firma y el sello de un notario de Conakry (Guinea). El documento, en el cual se otorgaban plenos poderes a Peter Jusko para representar a Pecos, se había preparado urgentemente para que Jusko pudiera liberar un helicóptero de combate que retenían las autoridades de aduanas en el aeropuerto de Sliac (República Eslovaca).

257. El sello y la firma del notario que figuraban en el documento eran auténticos; se trataba de la esposa del Sr. Yansané. Éste no reconoció otro documento en que otorgaba un poder similar de representación a Jacob Berger, ciudadano israelí. El Grupo consiguió este documento en Moldova, donde las autoridades impidieron la exportación de dos helicópteros a causa de irregularidades. Según los documentos, los helicópteros debían enviarse a Guinea para ser reparados y seguidamente a Namibia, pero Guinea no dispone de instalaciones de reparación de helicópteros.

258. El Sr. Yansané informó al Grupo de que en 1997, aproximadamente en la época en que Pecos se registró como empresa, Peter Jusko había suministrado equipo médico a Guinea con destino a un hospital militar. Un funcionario del Ministerio de Defensa había firmado la recepción de ese equipo. El Sr. Yansané explicó que posteriormente el papel timbrado, los sellos y las firmas se utilizaron para falsificar certificados de usuario final. El Jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas de Guinea y el Oficial de Adquisiciones del Ejército de Guinea manifestaron que ese país no había encargado ninguno de los artículos que figuraban en los certificados de usuario final de Pecos que les presentó el Grupo.

259. Pecos era una empresa utilizada como fachada para introducir armas ilícitamente en África desde países exportadores. Aunque la investigación del Grupo se limitó a un pequeño número de transacciones concretas de armas destinadas a

Liberia, se localizaron muchos certificados de usuario final. En los documentos consta una gran variedad de armas, desde helicópteros de combate hasta aeronaves de transporte, misiles, piezas de artillería y enormes cantidades de armas pequeñas y munición. Basándose en los planes de vuelo falsos para transporte de armas, la mayoría de los países exportadores creyeron que Guinea era el verdadero usuario final. Si alguno de los países exportadores hubiera tratado de comprobar realmente si Guinea era el verdadero usuario final, tal vez Pecos no habría durado hasta el 31 de mayo de 2001, fecha del documento más reciente obtenido por el Grupo.

260. Si se analiza la cronología de los sucesos se observa que el plan de Peter Jusko consistía en crear en Guinea una empresa que sirviera como fachada después de que varios organismos de policía de Europa central y occidental empezaran a investigar las actividades de la otra empresa de propiedad suya, Joy Slovakia. Prácticamente en todos los países en que el Grupo examinó la cuestión de los certificados de usuario final de Pecos, Peter Jusko o alguna de las otras personas relacionadas con Pecos eran también conocidos como representantes de Joy Slovakia.

261. Asimismo, en 1998 se promulgó en la República Eslovaca una normativa nueva que exigía que las empresas de comercio de armas se registraran y obtuvieran un permiso especial. A partir de entonces las actividades de Joy Slovakia disminuyeron. En 1999 la empresa cambió de nombre y pasó a denominarse Morse s.r.o., pero esa nueva empresa nunca realizó actividades comerciales registradas, según se comprobó en una investigación de las autoridades eslovacas.

262. En algunos de los casos investigados, la fecha de los certificados de usuario final es muy anterior a la de la entrega real de las armas. En el caso de las piezas de repuesto y las palas de rotor de helicóptero de Kirguistán que se enviaron a Liberia en julio de 2000, Alexander Islamov, del Ministerio de Defensa de Kirguistán, presentó un certificado de usuario final fechado el 25 de septiembre de 1998. Aunque la validez de esos certificados es indefinida, la firma que figura en los documentos corresponde a un funcionario de Guinea que había abandonado la administración pública años antes. Ninguno de los encargados de controlar las exportaciones de los países exportadores parecían conocer ese dato y solamente se basaban en los documentos y en el intermediario para garantizar la entrega segura de las armas.

263. Asimismo, si los países exportadores de armas hubieran transmitido la información relativa a todas las ventas de armas a una base de datos centralizada, como el Registro de Armas Convencionales de las Naciones Unidas, la magnitud de la adquisición de armas por Guinea habría llamado la atención de los organismos relacionados con la exportación de armas.

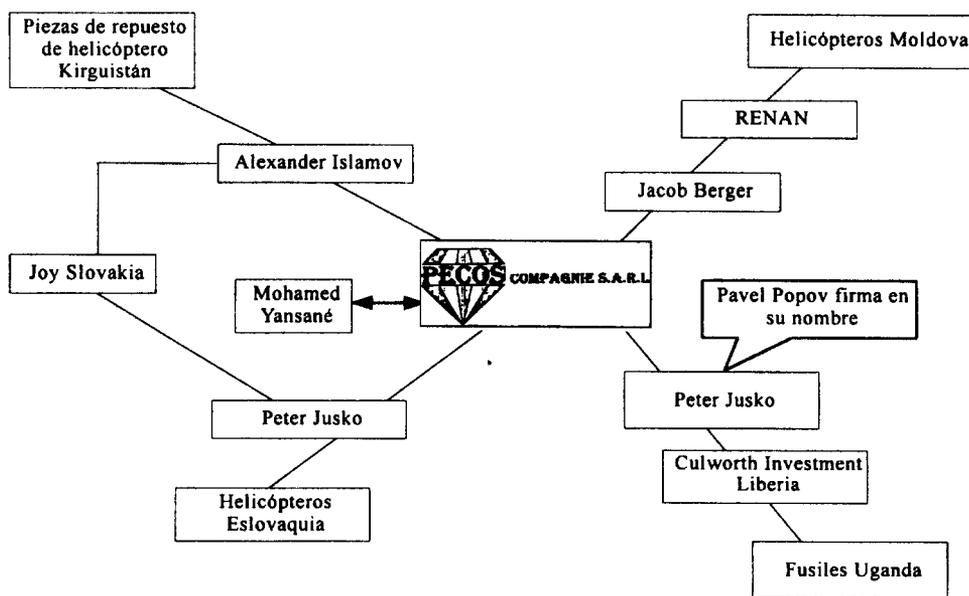
264. En la investigación de las violaciones del embargo de armas contra Liberia aparecieron sistemáticamente personas relacionadas con Joy Slovakia y Pecos. Aunque esas empresas de intermediación podían utilizarse en el comercio de armas destinadas a otros países objeto de embargo o a entradas no estatales, las personas relacionadas con las empresas desempeñaron una función muy importante en el abastecimiento de armas a Liberia y Sierra Leona. Los nombres de Peter Jusko, Alexander Islamov y Jakob Berger se mencionaron en entrevistas mantenidas con funcionarios de organismos de exportación de armas de varios países.

265. Esos nombres aparecen también en la documentación reunida por el Grupo. Puesto que todas las armas de esos casos iban destinadas a Liberia, los tres individuos intervinieron en la utilización de certificados falsos de usuario final y en el tráfico ilícito de armas a un país sometido a sanciones de las Naciones Unidas.

El Grupo pidió la cooperación de las autoridades y de los organismos encargados de hacer cumplir la ley de varios países para localizar a esas personas o al menos conseguir un número de contacto. Tras una prolongada búsqueda, se halló a Mohamed Yansané en Kipé, Ratoma, distrito de la capital de Guinea que figuraba en algunos de los sellos de los certificados de usuario final. El Grupo consiguió dar con un notario que resultó ser la esposa de Yansané y pudo interrogarlos a ambos.

266. El Grupo deseaba también presentar las pruebas a Peter Jusko, Alexander Islamov y Jacob Berger, pero sólo pudo localizar a Peter Jusko, que se puso en contacto con el Grupo por iniciativa propia en octubre de 2001. Jusko afirmó que no sabía nada de la utilización de esos certificados de usuario final y acusó a Alexander Islamov de Moscú, que había sido socio suyo, y a la red de Victor Bout de los actos ilegales. No quiso explicar por qué había tomado la iniciativa de ponerse en contacto con el Grupo. Cuando se le pidió el número de teléfono o una dirección de contacto de Islamov, dijo que éste cambiaba constantemente de número y que era él quien se ponía en contacto con Jusko. El Grupo escuchó con frecuencia esa respuesta al intentar localizar a otros comerciantes e intermediarios de armas.

267. Cuando el Grupo entrevistó a Sanjivan Ruprah, en septiembre de 2001, éste explicó que Jusko era uno de los principales agentes que proporcionaban certificados de usuario final a su organización. Islamov suministraba muchas armas y piezas de repuesto en nombre de las empresas de Bout. Ruprah, que es propietario de minas de diamantes en Liberia a la vez que comerciante de armas, colabora estrechamente con Victor Bout. Ruprah, que vivió en Monrovia (Liberia) desde 1999 hasta enero de 2001, mostró al Grupo una lista reciente de armas solicitadas con destino a Liberia en que constaban los precios de distintos tipos de armas y municiones. El precio del certificado de usuario final indicado en la lista eran 50.000 dólares de los EE.UU. En ese documento figuraba también la frase "obtención de certificados de usuario final en 24 horas".



Pecos, empresa falsificadora de certificados de usuario final. Diagrama que representa la red de Pecos

El caso de Centrafican Airlines

268. Un avión Ilyushin 76 (matrícula TL-ACU) fue el centro de atención de la investigación del Grupo. En varios de los casos analizados por el Grupo se utilizó ese avión para transportar armas incumpliendo el embargo de las Naciones Unidas. Cuando no se utiliza, el avión está estacionado en Sharja o Ras al-Jaima, dos aeropuertos de los Emiratos Árabes Unidos. Los miembros del Grupo lo vieron en el aeropuerto de Ras al-Jaima durante la visita que realizaron a ese país. El avión es propiedad de Centrafican Airlines, compañía aérea que tiene oficinas en la zona franca del aeropuerto de Sharja. A principios de 2001 la dirección de la empresa pasó a ser PO Box 2190, Ajman, otro emirato de los Emiratos Árabes Unidos.

269. La empresa es propiedad de Victor Bout, pero éste no interviene personalmente en la gestión cotidiana. El director comercial de la empresa es Serguei Denissenko, ciudadano ruso que vive en los Emiratos Árabes Unidos y trabajaba al servicio de Victor Bout pero que ahora tiene su propia empresa, San Air General Trading.

270. En las entrevistas que mantuvo con el Grupo, el Sr. Denissenko manifestó que ya no trabajaba para Victor Bout pero que su empresa, San Air, compartía el domicilio comercial y los números de teléfono con Centrafican Airlines en los Emiratos Árabes Unidos. La principal empresa de transporte de Victor Bout, Transavia Travel Agency, tenía también el mismo domicilio, pero, según el Sr. Denissenko, esa empresa cerró a principios de 2001.

271. Centrafican Airlines sigue funcionando y San Air General Trading actúa como agente comercial y de transporte. En marzo de 2001, San Air y Centrafican Airlines se trasladaron a nuevas oficinas situadas en la zona franca de Ajman. Al llamar a la centralita de esas empresas, da la impresión de que ambas forman parte de una entidad denominada CET Aviation Enterprise. Para complicar más las cosas, en Malabo (Guinea Ecuatorial) existe una empresa llamada CET Aviation. Esa empresa está dirigida por Valerii Naido, también ex empleado de Victor Bout que ahora ayuda a una agencia a matricular aviones en Guinea Ecuatorial. La mayor parte de los aviones de Serguei Bout están matriculados allí y algunos de los aviones del Centrafican Airlines se estaban transfiriendo a ese registro cuando el Grupo elaboró el informe. En Rwanda existe otra empresa asociada que se denomina Central African Airways.

Centrafican Airlines

272. El Grupo tienen en su poder documentos que demuestran que es Victor Bout quien firma como propietario de Centrafican Airlines. Hay contratos de venta de aviones y documentos bancarios firmados por él. Como su nombre indica, el domicilio de Centrafican Airlines no está en los Emiratos Árabes Unidos sino en Bangui (República Centroafricana). La empresa fue registrada allí por Victor Bout el 28 de mayo de 1998. Los principales accionistas son una empresa denominada SouthBound Ltd., con domicilio en PO Box 398, Suite 52 y 553 Monrovia House, 26 Main Street, Gibraltar, controlada por Victor Bout. También son accionistas de otra empresa propiedad de Victor Bout, denominada ATC Ltd. y la empresa WestBound Ltd., con domicilio en PO Box 399, 26 Main Street, Gibraltar. Esta última es propiedad de un piloto belga, Ronald De Smet, socio de Bout desde 1995.

273. El 25 de julio de 1998, cumpliendo unas instrucciones especiales del Ministerio de Transportes encaminadas a facilitar el registro de la empresa, Centrafican Airlines obtuvo un permiso de empresa de aviación de la Autoridad de Aviación

Civil de la República Centroafricana en virtud del cual se le autorizaba a realizar vuelos internos. Así pues, Centrafrican Airlines no estaba autorizada para realizar vuelos internacionales ni continentales. Según el libro de registro, su flota constaba de tres aeronaves, un Tupolev 154 y dos Antonov 24, más pequeños.

274. Esos eran los únicos aviones que matriculó la empresa en la República Centroafricana, pero a principios de 2000 la Autoridad de Aviación Civil de ese país descubrió un caso importante de fraude en su registro. Un director de aviación civil, en estrecha colaboración con Victor Bout y sus asociados, pero sin que lo supieran las autoridades de la República Centroafricana, había extendido muchos permisos falsos a Centrafrican Airlines. Unos 20 aviones, o tal vez más, muchos de ellos grandes aeronaves de carga, efectuaban operaciones en diversas partes del mundo con pabellón de la República Centroafricana. Ninguno de esos aviones se había matriculado debidamente. El avión con matrícula TL-ACU es uno de los registrados ilegalmente (véase el anexo 5). Hasta mediados de septiembre la empresa aseguradora de ese avión era Willis, un conocido corredor de seguros del Reino Unido. Durante la visita que realizó el Grupo a los Emiratos Árabes Unidos, Serguei Denissenko indicó al Grupo que tenía muy buenos contactos en Willis y que su empresa, San Air, se ocupaba del seguro de los aviones de Victor Bout. En los documentos del seguro del Ilyushin se observa que utilizan el avión varias compañías que incluyen a Centrafrican Airlines, San Air y MoldTransavia de Moldova.

275. Es evidente que Centrafrican Airlines y San Air son dos filiales de la misma empresa. MoldTransavia es otra empresa que sirve de fachada y que utiliza un solo avión de pasajeros. Sin embargo, la empresa usa la denominación MLT en los vuelos de carga del Ilyushin de Centrafrican Airlines. Tanto el Director General de San Air como el Director General de MoldTransavia de Moldova habían trabajado en la empresa de Victor Bout, Transavia Travel Agency, como reconocieron ellos mismos en las entrevistas que mantuvieron con el Grupo.

276. El Grupo ha conseguido varias copias de certificados recientes de seguro correspondientes al Ilyushin. En esos documentos se observa que los nombres de San Air, MoldTransavia y Centrafrican Airlines son intercambiables. Las transferencias bancarias indican también que las cuentas de San Air se utilizan en pagos efectuados por Centrafrican y viceversa, lo cual indica nuevamente que Victor Bout y sus socios utilizan las diversas compañías para disfrazar sus actividades. Por ejemplo, si bien el avión está registrado a nombre de Centrafrican Airlines en Bangui, está asegurado para realizar vuelos de San Air, de los Emiratos Árabes Unidos. MoldTransavia se encarga de efectuar las peticiones de aterrizaje y sobrevuelo desde una oficina de Moldova y los vuelos se realizan bajo la denominación CET, que vuelve a corresponder a Centrafrican Airlines. El domicilio de facturación utilizado en los vuelos es el de Transavia Travel Agency o el de San Air.

277. Air Cess, la empresa del hermano de Victor Bout, Serguei, actúa desde oficinas situadas en los Emiratos Árabes Unidos, pero el domicilio declarado por la empresa está en Guinea Ecuatorial. Serguei Bout negó tener relación alguna con las empresas de su hermano. Hasta que el Grupo le presentó su propia firma y la prueba de un pago de 1 millón de dólares efectuado de una cuenta de Victor Bout a otra de su empresa, Air Cess, no reconoció Serguei Bout tener relaciones comerciales con su hermano.

278. El Sr. Denissenko afirmó también que había roto toda relación con su antiguo empleador, Victor Bout. Dijo que era Director General de San Air y sólo tenía relaciones lejanas con Centrafrican Airlines. No obstante, un documento bancario demuestra que la empresa del Sr. Denissenko, San Air, pagó 20.000 dólares por un contrato entre una empresa de la República Eslovaca y la empresa de Victor Bout, Centrafrican Airlines. El Grupo halló posteriormente documentos que demostraban que muchas de las armas que llegaron a Liberia por medio de la red de Victor Bout y de Sanjivan Ruprah en 2000 y principios de 2001 se pagaron mediante la cuenta bancaria No. 01-01-5712572-01 del Standard Chartered Bank de Sharja, de la cual era titular la empresa San Air.

279. Pavel Igorevich Popov, Director General de MoldTransavia, manifestó al Grupo que había trabajado para Victor Bout durante años como intermediario de los vuelos de las empresas de éste. Cuando el Grupo le pidió que presentara la documentación correspondiente a algunos de sus vuelos, el Sr. Popov dijo que nunca guardaba documentos. Tampoco tenía domicilio profesional en la época en que trabajaba como intermediario de Bout, bastaba con un teléfono móvil. El Sr. Popov se negó también a aclarar la composición del capital social de su empresa, MoldTransavia. Sin embargo, el Grupo obtuvo documentos de la Autoridad de Aviación Civil de Moldova en que se demuestra que la empresa del Sr. Popov no es más que una fachada de los intereses de Victor Bout.

280. El propietario del avión de MoldTransavia que utilizaba el Sr. Popov en sus operaciones es San Air. El Grupo reunió también documentos en Moldova, la República Eslovaca y Uganda que demostraban que en noviembre de 2000 el Sr. Popov había intervenido personalmente en entregas de armas a Liberia (véanse las secciones referentes a las ventas de helicópteros y ametralladoras a Liberia).

281. Entre las actividades de este grupo de empresas se incluyen vuelos legales de pasajeros y carga, pero muchos de los aviones que utilizaban las empresas y una gran variedad de empresas asociadas se dedicaban al transporte de armas o equipo conexo a zonas de guerra y países sometidos a sanciones de las Naciones Unidas. Además, muchos de los aviones utilizados por este grupo de empresas tienen antecedentes de matriculaciones irregulares y documentación falsa.

El incidente de Gambia New Millenium Air

282. En enero de 2000 el Presidente de la República Centroafricana se trasladó a Libreville (Gabón) para asistir a la cumbre de Jefes de Estado de África conocida como Programa 2000. Cuando la delegación presidencial llegó a Libreville, le felicitaron por el hermoso avión que había estacionado en el aeropuerto. La matrícula de la aeronave, un Ilyushin 62, era TL-ACL.

283. También exhibía la bandera de la República Centroafricana y en el fuselaje había escrito "Centrafrican Airlines" en caracteres bien visibles. Las autoridades del Gabón pensaron que era una nueva adquisición del Presidente de la República Centroafricana. Sin embargo, éste no tenía noticias del avión y al investigar se comprobó que una delegación oficial de Gambia había llegado en él. Debido a lo embarazoso de la situación, el Ministerio de Transportes y el Fiscal General de la República Centroafricana realizaron una investigación en cooperación con el Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA).

284. En la investigación se hallaron dos documentos de autorización de vuelo del avión, un certificado "provisional" de matriculación y un certificado de aeronavegabilidad. Esos documentos eran falsos y habían sido expedidos y firmados por Armand Fulbert Doungovo, Director de Aviación Civil de la República Centroafricana. El 24 de enero de 2000, las autoridades encargadas de la investigación ordenaron la detención inmediata del Sr. Doungovo, el Sr. Bout y el Director local de Centrafrikan Airlines, Sr. Bouroukine. Se le encargó al Director General de Aviación Civil que realizara una investigación más detenida y el 14 de febrero de 2000 se puso fin a las actividades de la empresa Centrafrikan Airlines en la República Centroafricana por medio de un decreto ministerial. El Grupo comprobó que las oficinas de Centrafrikan Airlines en Bangui estaban cerradas y las utilizaba la empresa Sudan Airways. Sigue sin aclararse por qué el nombre del otro accionista de Centrafrikan Airlines, el piloto belga Ronald De Smet, socio de Victor Bout desde hacía tiempo, no apareció en este caso.

285. Anteriormente, el Director General de Aviación Civil había tratado de obtener del Sr. Doungovo información sobre la relación de éste con Centrafrikan Airlines. En una carta de fecha 22 de junio de 1999 enviada al Sr. Doungovo se indica que el Director General empezó a sospechar cuando descubrió que el Sr. Doungovo viajaba al extranjero para negociar derechos de tráfico como representante de la compañía Centrafrikan Airlines. No obstante, el incidente del Gabón aceleró las cosas.

Fraude de gran envergadura

286. En la investigación se comprobó que el Sr. Doungovo y Victor Bout habían falsificado certificados de aeronavegabilidad, permisos de empresa de aviación y certificados de matriculación en relación con un gran número de aeronaves. La mayoría de ellas se habían dado anteriormente de baja en el Reino de Swazilandia, donde Victor Bout y sus socios habían llevado a cabo un plan similar. Antes de eso, los aviones del Sr. Bout habían estado matriculados en Liberia.

287. El avión de Gambia New Millenium Air lo había comprado un ciudadano de Gambia unos meses antes del incidente ocurrido en el Gabón. En una copia del contrato de venta se observa que el vendedor era Victor Bout, Director General de Centrafrikan Airlines, y el comprador Gambia New Millenium Air, representado por el Sr. Baba Jobe. La información bancaria demuestra que el beneficiario final de la transacción era el titular de la cuenta No. 01-5624312-01 del Standard Chartered Bank, sucursal de Sharja, es decir, Transavia Travel Agency, empresa también propiedad de Victor Bout.

288. El Grupo entrevistó al Sr. Baba Jobe en Banjul (Gambia) en septiembre de 2001. Entretanto, la aeronave había cambiado de matrícula y en esos momentos estaba registrada legalmente en Gambia. El Sr. Jobe, que es funcionario público y asesor del Presidente de Gambia, negó conocer a Victor Bout. Dijo que no había oído hablar nunca de ese hombre y que él había tenido tratos con el Sr. Hajazi, ciudadano libanés que actuaba como representante de Libia. El avión se consideraba un regalo hecho al Presidente de Gambia y no a Baba Jobe, y las autoridades de Gambia tampoco sabían que se hubiera utilizado en un caso de fraude en la República Centroafricana. Las actividades del Sr. Baba Jobe despiertan sospechas en primer lugar porque el Grupo dispone de una copia del contrato de venta en que figuran las firmas de éste y de Bout. Asimismo, entre los conocidos del Sr. Jobe se cuentan Ibrahim Bah, miembro del Frente Revolucionario Unido (FRU) muy activo en el

comercio de diamantes. El Sr. Jobe admitió conocer al Sr. Bah desde que estudiaba en Libia, donde muchos de los miembros del FRU recibieron entrenamiento antes de las guerras de Liberia y, posteriormente, Sierra Leona. El Sr. Jobe dijo que hacía años que no había hablado con Ibrahim Bah ni lo había visto.

289. Las autoridades de aviación civil de la República Centroafricana descubrieron muchos más incidentes relacionados con la aeronave de Centrafrican Airlines matriculada de forma fraudulenta. En uno de los casos, la empresa había declarado un plan de vuelo falso. Tras la investigación se comprobó asimismo que todos los documentos mediante los cuales se autorizaba la utilización del avión eran también falsos. Por otra parte, dos helicópteros pertenecientes a la empresa habían hecho aterrizajes de emergencia debido a problemas técnicos. También esos helicópteros volaban con documentación falsificada; en 2001 lo hacían en las zonas de la República Democrática del Congo controladas por los rebeldes. En un cuaderno de vuelo facilitado por la Autoridad de Aviación Civil de Uganda, se observa que en noviembre aterrizó en Uganda una aeronave Let 410, con matrícula de Liberia EL-MLC. La empresa era también Centrafrican Airlines. El Grupo de Expertos encargado de Sierra Leona obtuvo el registro completo de las aeronaves matriculadas en Liberia en noviembre de 2000. El helicóptero no figura en la lista, lo cual indica igualmente una utilización fraudulenta de la matrícula.

Victor Bout escapa a la justicia

290. Cuando las autoridades de Bangui dictaron una orden de detención del Director de Aviación Civil, el Director ruso de Centrafrican Airlines en Bangui y Victor Bout, éste último se encontraba todavía en el país, pero consiguió escapar. El 16 de junio de 2000, el Sr. Doungovo, Director de Aviación Civil, fue condenado a un año de cárcel por fraude y falsificación. Victor Bout fue también acusado y condenado a dos años de cárcel en rebeldía. Asimismo, el Tribunal de Bangui dictó una orden internacional de detención contra Victor Bout. Pero posteriormente, el 28 de junio de 2000, Bout fue absuelto de todos los cargos. El Grupo no obtuvo información alguna sobre las circunstancias de la absolución.

291. La Autoridad de Aviación Civil de la República Centroafricana observó que, pese a la disolución de Centrafrican Airlines en febrero de 2000, los aviones matriculados fraudulentamente fueron vistos en muchos aeropuertos de África y de otras partes del mundo. Tras el inicio de la investigación en Bangui, las oficinas de las autoridades de aviación civil fueron objeto de un robo con escalo en el que desaparecieron los sellos y documentos oficiales. El Director General de Aviación Civil envió mensajes a todos sus colegas de la subregión de África en que los informaba de la situación de Centrafrican Airlines y de los aviones de la compañía, pero el Grupo observó en sus reuniones con autoridades de aviación civil de más de 30 países que eran pocos los que estaban al tanto del caso de la República Centroafricana. En el anexo 3 figuran unas 25 aeronaves que volaban o continúan volando ilegalmente, pero prosigue la investigación de Bangui y es posible que se localice e identifique más aeronaves².

² Desde julio de 2000, tras la decisión del Tribunal de Bangui, el Ilyushin 76 de Victor Bout, cuya matrícula es TL-ACU, ha sido visto en Chateauroux (Francia), Kampala (Uganda), Kigali (Rwanda), Sliac y Bratislava (República Eslovaca), Chisinau (Moldova), Tbilisi (Georgia), Bishkek (Kirguistán), Brazzaville (Congo), El Cairo (Egipto), Trípoli (Libia) y Monrovia (Liberia), así como en su base de conservación de Sharja y Ras al-Jaima.

Guinea Ecuatorial

292. Guinea Ecuatorial ha proporcionado libre matrícula a la industria de la aviación durante muchos años. Las matrículas libres, también conocidas como matrículas de conveniencia, se utilizan por motivos comerciales y fiscales. En el comercio de armas esas matrículas pueden ser útiles debido a la deficiente vigilancia de las aeronaves y de la compañía aérea que ejerce el país donde se matricula la aeronave. La mayoría de las matrículas libres corresponden a países pequeños donde la capacidad de vigilancia es limitada y las actividades aeronáuticas escasas. El Grupo debatió la cuestión de la libre matrícula con las autoridades de Guinea Ecuatorial. La Autoridad de Aviación Civil es consciente del problema de fraude y abuso de su sistema de matriculación y ha nombrado a una empresa privada para que regule las nuevas matrículas de aeronaves y detecte irregularidades en las antiguas.

293. Muchos países sólo matriculan aeronaves que utilizan su territorio como base habitual. Las aeronaves matriculadas en países que ofrecen libre matrícula apenas se ven en el país de matrícula porque tienen las instalaciones de conservación y las oficinas principales en otros lugares. Esto crea también "aeropuertos de conveniencia", es decir, aquellos en que tienen su base muchos aviones con pabellón de conveniencia extranjero. Es frecuente que el país de matrícula desconozca por completo las operaciones o el paradero de esos aviones.

294. La empresa principal del hermano de Victor Bout, Air Cess, está registrada en Malabo (Guinea Ecuatorial). Las agencias de Victor Bout y las de sus socios siguen prefiriendo claramente los aeropuertos de los Emiratos Árabes Unidos. La Autoridad de Aviación Civil General de ese país cooperó en la investigación del Grupo y le permitió reunirse con el hermano de Victor Bout, Serguei Bout, y con el Director Comercial de Centrafrican Airlines, Serguei Denissenko, que es también Director General de San Air³.

295. En enero de 2001, las autoridades de los Emiratos Árabes Unidos promulgaron una nueva normativa sobre aviación que impedía a todas las empresas extranjeras de transporte aéreo comercial que utilizaban aviones matriculados en países de conveniencia obtener certificados de empresa de aviación de los Emiratos Árabes Unidos. Las aeronaves que utilizan los Emiratos Árabes Unidos para sus operaciones de transporte aéreo comercial deben estar matriculadas en los Emiratos, con excepción de las aeronaves que utilizan ese país por un período limitado no superior a un año. Esas disposiciones entraron en vigor el 1º de enero de 2001, pero se concedió a las compañías aéreas un período de transición de un año. El 1º de enero de 2002, las empresas de aviación que no estén registradas en los Emiratos Árabes Unidos dejarán de estar autorizadas para utilizar los Emiratos en sus operaciones. La medida será aplicable a la mayoría de las aeronaves de Centrafrican Airlines, San Air y Air Cess, empresa del hermano de Victor Bout.

³ Victor Bout no se encontraba en los Emiratos Árabes Unidos cuando llegó el Grupo de Expertos, pese a haber concertado una cita con un miembro del Grupo. No fue posible contactar con él llamando a su teléfono móvil. Sus socios en los Emiratos Árabes Unidos y en otros lugares se negaron a dar otro número de contacto al Grupo de Expertos, pese a que se hicieron varios intentos entre junio y octubre de 2001. Posteriormente, el Grupo se reunió con Sanjivan Ruprah, que afirmó representar los intereses de Victor Bout y tener autorización de éste para hablar con el Grupo.

296. Actualmente, Centrafrican Airlines sigue teniendo oficinas en los Emiratos Árabes Unidos, así como San Air, que es propietaria de algunas de las aeronaves utilizadas por Centrafrican Airlines. Las empresas cambiaron de oficinas recientemente y se trasladaron de Sharja a Ajman, otro de los Emiratos Árabes Unidos. Pero Centrafrican Airlines ya no existe en el país donde se fundó y donde mantiene su domicilio oficial, PO Box 2760, Bangui (República Centroafricana). Durante la investigación del Grupo, Centrafrican Airlines estaba matriculando algunas de sus aeronaves en Guinea Ecuatorial. El 10 de septiembre de 2001, San Air General Trading FZE obtuvo un nuevo certificado de matrícula para el Ilyushin 76 (TL-ACU) en Guinea Ecuatorial. Actualmente la matrícula del avión es 3C-QRA.

297. El Grupo confeccionó una lista de aeronaves (véase el anexo 3) cuyo número de cola o matrícula indicaba que estaban matriculadas en la República Centroafricana (TL-XXX); sólo tres de ellas habían estado matriculadas legalmente allí alguna vez. También se incluyen en el cuadro las aeronaves de empresas de Victor Bout que recientemente han pasado a estar matriculadas en Guinea Ecuatorial (3C-XXX). Asimismo, figuran en el cuadro todas las aeronaves que, según se ha determinado, han sido utilizadas por West Africa Air Services (véase el caso del misterioso avión EL-ALY). En el cuadro se observan también los fuertes vínculos existentes entre San Air y Centrafrican Airlines.

D. Envíos de armas por tierra y por mar

298. Durante las investigaciones llegaron a oídos del Grupo persistentes versiones de que en Harper, Greenville, Buchanan y Monrovia se habrían descargado armas transportadas en buques. El Grupo investigó 105 movimientos de barcos ocurridos en Monrovia, Freeport y Buchanan en 2000 y 2001 pero no logró obtener pruebas irrefutables. La persistencia de las versiones hace creer en la probabilidad de que se realicen envíos de armas por mar, e indica la necesidad de mantener la vigilancia al respecto.

299. También se recibieron informaciones de que en 2000 y 2001 se habrían transportado armas por camión de Côte d'Ivoire a Liberia. Esos camiones traían armas de San Pedro o Abidján o bien provenían de Burkina Faso, según testigos oculares. Refugiados del condado de Lofa informaron de que en abril dos camiones de Burkina Faso cargados de armas habían sido sorprendidos por disidentes liberianos en Voinjama.

Recomendaciones sobre el transporte y las armas

300. El Grupo considera que las medidas tomadas hasta la fecha por la Dirección de Aviación Civil de Liberia son adecuadas y que el Consejo de Seguridad podría considerar la posibilidad de levantar la orden de prohibición de vuelos impuesta en virtud de la resolución 1343 (2001) y permitir que Liberia vuelva a abrir un registro de aeronaves en coordinación con la OACI. Se debería permitir que las aeronaves inmovilizadas reanudaran sus operaciones tras haber proporcionado a la OACI y al Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1343 (2001) la documentación que demostrara que habían sido matriculadas en Liberia de conformidad con las normas internacionales.

301. Sin embargo, la Dirección de Aviación Civil de Liberia debería mantener informados al Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1343 (2001) y a la OACI de las actividades ulteriores a la investigación y de la matriculación de toda aeronave en el nuevo registro liberiano.

302. En vista del fraude masivo cometido en relación con la matriculación de aeronaves en la República Centroafricana, el Grupo recomienda que las autoridades de aviación civil de ese país:

- Transmitan a la Interpol los documentos judiciales relativos a la Centrafrican Airlines;
- Publiquen esos documentos en el sitio Web estatal;
- Coordinen urgentemente con Guinea Ecuatorial y los Emiratos Árabes Unidos las cuestiones planteadas por el uso de documentos falsos por parte de Centrafrican Airlines.

303. El Grupo recomienda además que la República Centroafricana, Guinea Ecuatorial y otros Estados africanos afectados por ese tipo de fraude coordinen con la Comisión Africana de Aviación Civil la inclusión de la cuestión de las falsas matriculaciones en el programa de trabajo de sus reuniones futuras.

El Grupo recomienda a la OACI que:

- Instruya activamente a sus miembros de los peligros de las matriculaciones ilícitas;
- Los Estados miembros de la OACI informaticen sus registros y los centralicen en el sitio Web de la OACI para que los usuarios puedan verificar la situación de cada aeronave;
- El programa de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI preste más importancia a la matriculación de aeronaves.

304. El Grupo recomienda al Consejo de Seguridad que.

- Se disponga de inmediato la puesta fuera de servicio de todas las aeronaves pertenecientes a San Air, Centrafrican Airlines y West Africa Air Services o que sean operadas o estén aseguradas por dichas empresas. La orden podría levantarse a continuación gradualmente, aeronave por aeronave, a condición de que todos los documentos (título de propiedad, operador, licencia de explotación, seguro, certificado de aeronavegabilidad, certificado de registro y constancia del lugar en que se encontrara la aeronave) fueron inspeccionados por la dirección de aviación civil en el país de matrícula y en el país donde se encontrara la base de mantenimiento de la aeronave.
- Las empresas interesadas informen al Consejo, por conducto del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1343 (2001) de la situación y ubicación exactas de cada aeronave. En el anexo 3 del informe figura una lista de esas aeronaves.

Recomendaciones sobre las armas

305. El Grupo recomienda que:

- Se prorrogue el embargo de armas impuesto contra Liberia;
- Todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas se abstengan de suministrar armas a los países de la Unión del Río Mano;
- Se imponga un embargo de armas contra los agentes no estatales armados en los tres países de la Unión del Río Mano (a saber, las facciones LURD y Ulimo, el FRU y los grupos disidentes armados de Guinea).

306. El Grupo recomienda también que, en aras de la transparencia y el fomento de la confianza, la suspensión de la importación, la exportación y la fabricación de armas ligeras aprobada por la CEDAO se amplíe y transforme en un mecanismo de intercambio de información sobre todos los tipos de armas adquiridas por los Estados miembros de la CEDAO. El actual Programa de coordinación y asistencia para la seguridad y el desarrollo podría modificarse para mejorar el intercambio de información sobre las existencias actuales de armas y las futuras adquisiciones por parte de los Estados de África occidental. El Grupo recomienda que ese intercambio de información sea obligatorio y que tanto los Estados proveedores como los países receptores estén obligados a informar al nuevo mecanismo de cada transacción de armas y proporcionar datos sobre todas las partes en las transacciones, en particular los nombres y las empresas de los intermediarios y los agentes de transporte.

Recomendaciones sobre los certificados de destino final

307. El Grupo recomienda que todo Estado Miembro que haya obtenido o suministrado armas sobre la base de un certificado de destino final en el que se hubiera mencionado a las empresas Pecos, Joy Slovakia o Morse, o a los particulares Peter Jusko, Alexander Islamov, Jacob Berger, Andrei Izdebski o Serguei Schwabenland, realice una investigación a fondo de la entrega de las armas y de su destino. El Grupo recomienda que los Estados Miembros que hayan participado en alguna transacción de esa naturaleza informen al otro Estado parte en esas transacciones, así como a los Comités del Consejo de Seguridad sobre Sierra Leona y Liberia, de las conclusiones de su investigación.

308. El Grupo recomienda la creación urgente de un grupo de trabajo de las Naciones Unidas para elaborar los particulares de un certificado de destino final estandarizado en el que figurarían el nombre, la dirección y el número de teléfono de la autoridad que firmaría el certificado, así como el nombre, la dirección, el número teléfono y la licencia de comercio de armas del intermediario involucrado.

Tercera parte

Fuentes de ingresos y gastos estatales

Gastos estatales

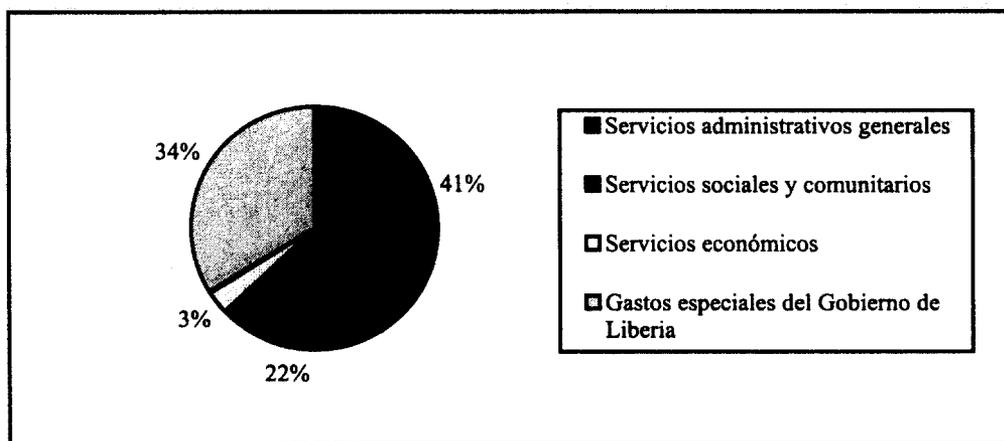
309. El Grupo examinó las fuentes y la administración de los fondos estatales para tratar de determinar los aspectos financieros de la violación de las sanciones. La principal fuente de ingresos para esas actividades entre 1999 y 2001 fueron los gastos extrapresupuestarios que no formaban parte de los gastos estatales normales. Éste fue también el método preferido para financiar la guerra en Lofa.

310. Según el Presidente Taylor, se desviaron 15 millones de dólares de los EE.UU. del presupuesto de 73 millones de dólares correspondiente al ejercicio económico 2000-2001 (julio a junio) para sufragar los gastos de la guerra en Lofa en diciembre de 2000. Esa suma se dedujo de la partida de gastos especiales del Gobierno (bajo control de la Casa de Gobierno), que aumentó considerablemente en los últimos seis meses de 2000 en comparación con los primeros seis meses, de 9,1 millones de dólares de los EE.UU., a 16.830.000 dólares, es decir, en un 84,5%. La mayor parte de ese aumento se destinó a gastos de defensa. Los gastos extrapresupuestarios desarticulaban la estrategia económica a mediano plazo del Gobierno.

311. En 2000 los ingresos estatales ascendieron en total a 85,8 millones de dólares de los EE.UU. La principal partida presupuestaria (gráfico 1) del presupuesto correspondientes a 2000-2001 fue la de servicios administrativos generales (41%), seguida de la partida de gastos especiales del Gobierno (34%) y la partida de servicios sociales y comunitarios (22%). Sin embargo, el Economist Intelligence Unit informó de que en diciembre de 2000 se efectuaron gastos extrapresupuestarios por un monto aproximado de 73.000 dólares para reparaciones de helicópteros y regalos navideños para los parientes y amigos del Presidente. El Ministerio de Finanzas informó al Grupo de que el presupuesto nacional para 2001-2002 era aproximadamente igual al del año anterior.

Gráfico 1

Distribución porcentual del presupuesto nacional, 2000/2001



312. Los gastos estatales aumentaron de 66,5 millones de dólares de los EE.UU. en 1999 a 90.530.000 dólares en 2000, un aumento de aproximadamente 24 millones de dólares. Los gastos superaron los ingresos en un 6,1% (5.230.000 dólares), según el Banco Central.

313. El gasto total en el primer trimestre de 2001 aumentó en un 12,2% respecto del mismo período de 2000. El motivo principal del aumento fueron los gastos de defensa debidos a la guerra en el condado de Lofa.

314. En la evaluación de programas supervisados por el Fondo Monetario Internacional (FMI) de enero a junio de 2000, el Fondo expresó profunda preocupación respecto de los gastos extrapresupuestarios. El FMI indicó que en el primer semestre de 2000 se registraron gastos extrapresupuestarios por valor de 9,3 millones de dólares y que “los gastos de la Oficina del Presidente representaron el 28% del total”. Las adquisiciones de bienes y servicios ascendieron al 21% del gasto total (25% de los gastos corrientes). Si bien no se proporcionaron detalles al FMI, las autoridades señalaron que esos gastos se relacionaban principalmente con prioridades presidenciales y de seguridad. Los gastos también incluían gastos de rehabilitación de caminos para las concesiones de explotación forestal en nombre del Gobierno (3 millones de dólares en el primer semestre de 2000).

315. Esos gastos ocurrieron al margen del proceso presupuestario, mediante la asignación de ingresos en la fuente en vez de por conducto del Banco Central. Según el FMI “algunas concesiones forestales, entidades paraestatales y organismos de recaudación de ingresos realizaron gastos en nombre del Gobierno, que se registraron posteriormente como ingresos en especie, con una erogación compensatoria en bienes y servicios”. La compra de armas y municiones en violación de las sanciones parece haberse financiado de esa manera, como se demostrará en el presente informe.

Desvalorización del dólar de Liberia

316. En 2001 el dólar de Liberia se ha desvalorizado respecto del dólar de los Estados Unidos. Según estadísticas del Banco Central, el tipo de cambio medio en el primer trimestre de 2001 fue de 44,64 dólares de Liberia por dólar de los EE.UU. Para septiembre la cotización había empeorado a cerca de 52 dólares de Liberia por dólar de los EE.UU. Desde que se abandonó la paridad fija entre el dólar de Liberia y el dólar de los Estados Unidos en 1998, el tipo de cambio trimestral medio nunca había caído por debajo de 44 dólares de Liberia por dólar de los EE.UU. (sólo en septiembre y octubre de 1998 el tipo de cambio mensual medio alcanzó ese valor).

317. Según el Banco Central, las sanciones de las Naciones Unidas son el único motivo de la pérdida de confianza en el dólar de Liberia y de su desvalorización. Según evaluaciones independientes, como la del Economist Intelligence Unit, otros factores pueden haber contribuido, como el comportamiento de comerciantes locales (principalmente libaneses) que estarían atesorando dólares de los Estados Unidos y negándose a efectuar transacciones en la moneda local [lo que] probablemente ha llevado a la dolarización de partes de la economía”.

Recomendaciones sobre los gastos del Gobierno de Liberia

318. El Grupo recomienda que se elimine la práctica de asignar ingresos en la fuente para sufragar gastos prioritarios. Todos los ingresos deberían reunirse en una cuenta estatal central en el Banco Central de Liberia para después ser asignados a los organismos autorizados para sufragar gastos aprobados.

Fuentes de ingresos: la estructura de las principales industrias de Liberia

319. El sector agropecuario de Liberia (incluida la silvicultura) representa el 72,7% del PIB real estimado. La explotación forestal y la producción de caucho son las principales fuentes de divisas para el Estado. La minería representó cerca del 2% del PIB en 2001, aunque el sector minero no se ha recuperado después de la guerra civil, tras el cierre de las empresas de explotación de mineral de hierro. Tampoco ha habido una inversión sostenida en la extracción de oro y diamantes, aunque en 1998 y en 2000 se hicieron algunas inversiones. En el cuadro 3 se indican las principales fuentes de ingresos estatales desde 1999.

Cuadro 2

Liberia: producto interno bruto por sector

(En millones de dólares de Liberia)

	1999	2000 ^a	2001 ^b
Agricultura	236,0	241,9	246,7
Silvicultura	76,7	79,0	81,4
Minería	8,6	8,7	8,9
Industrias manufactureras	18,7	21,1	23,2
Servicios	72,2	85,2	95,4

Fuente: Ministerio de Planificación y Asuntos Económicos.

^a Estimaciones.

^b Proyecciones.

Cuadro 3

Liberia: finanzas estatales

(En millones de dólares EE.UU)

	1999	2000		2001	
	Total	Enero a junio	Julio a diciembre	Total	Enero a febrero
Ingresos	65,5	40,1	45,3	85,4	9,3
Derechos aduaneros e impuestos sobre el consumo	20,4	15,1	9,0	24,1	3,3
Impuestos directos	15,0	7,4	8,3	15,7	1,9
Impuestos indirectos	7,1	3,5	4,0	7,5	1,7
Dirección de Desarrollo Forestal	1,7	3,0	3,7	6,7	0,2
Gravamen sobre la venta de petróleo	6,1	4,3	2,8	7,1	1,1
Derechos marítimos	15,2	4,8	13,2	18,0	0,5
Subvenciones	–	2,0	4,3	6,3	0,6
Gastos	66,5	43,9	46,6	90,5	11,0
Déficit	1,0	3,8	1,3	5,1	1,7
Porcentaje de los ingresos	1,5	9,5	2,9	6,0	18,3

Fuente: Banco Central; Ministerio de Finanzas; Economist Intelligence Unit.

Caucho

320. El sector agropecuario (incluida la silvicultura), que representa el 72,2% del PIB real, sigue siendo la principal fuente de crecimiento de la economía. La explotación forestal y la producción de caucho son las principales fuentes de divisas del Estado. La producción de caucho aumentó de 48.916 toneladas (valoradas en 28,9 millones de dólares de los EE.UU.) en 1998 a 62.705 toneladas (valoradas en 33,3 millones de dólares) en 1999. En 2000 la producción aumentó a 102.412 toneladas, valoradas en 53,2 millones de dólares. En el primer trimestre de 2001 se produjeron 27.567 toneladas de caucho, frente a 16.617 toneladas en el primer trimestre de 2000. El caucho está, en general, relativamente bien controlado por inversores extranjeros, especialmente Firestone y la Liberian Agricultural Company, debido a la estructura de las plantaciones y a la necesidad de una inversión a largo plazo en la recolección y el procesamiento del caucho. El caucho es menos fácil de usar como fuente de gastos extrapresupuestarios, aunque una vez que las utilidades ingresan en las cuentas estatales no hay ninguna garantía respecto de cómo se usarán.

Explotación forestal

321. La Asociación de la Industria Maderera de Liberia calcula que los bosques del país cubren una superficie de aproximadamente 4,8 millones de hectáreas. En 1978 se calculó que esos bosques contenían 81,3 millones de metros cúbicos de especies comerciales que permitiría la tala de 3,2 millones de metros cúbicos anuales con un ciclo de tala de 25 años. En 2000 la producción total de madera en tronco aumentó a 934.066 m³, lo que representa un aumento de 178,4% respecto de 1999. En 2000 las exportaciones de madera en tronco aumentaron a 934.066 m³, con un valor de 60,9 millones de dólares de los EE.UU. Entre enero y junio de 2001 la producción de madera en tronco alcanzó los 679.253 m³ (con un valor de 46,2 millones de dólares). Estas cifras subestiman probablemente las verdaderas exportaciones en un 50% a un 200% debido a la evasión fiscal por parte de las empresas y a una corrupción generalizada.

322. La explotación forestal ha sido desde hace mucho tiempo una de las principales fuentes de ingresos estatales. Durante la guerra civil de 1989-1996 fue la principal fuente independiente de ingresos para Charles Taylor y los rebeldes de su Frente Patriótico Nacional de Liberia (NPFL). Hoy día sigue siendo la principal fuente de ingresos de exportación del Estado.

Cuadro 4

Volumen de la producción y volumen y valor de las exportaciones

	1999	2000	2001 (hasta junio)
Producción (volumen) (en m ³)	334 273	896 586	659 271
Exportaciones (volumen) (en m ³)	188 944	626 657	494 478
F.O.B. (en dólares EE.UU.)	21 099 959	68 137 065	50 541 617

Fuente: Dirección de Desarrollo Forestal.

323. A las cifras arriba indicadas hay que sumar las exportaciones hechas a través de San Pedro, en Côte d'Ivoire. En 1999 se registró un volumen de 27.653 m³ de madera en tronco, incluidas exportaciones de 17.067 metros cúbicos. En 2000 esas cifras aumentaron a 60.805 m³, con 49.218 m³ de exportaciones. Ello representó un 7,9% del volumen exportado directamente de Liberia.

324. Debido a la disminución en los precios por metro cúbico f.o.b. ocurrida en los últimos años y teniendo en cuenta la exportación de especies secundarias a China, el Grupo calcula que las exportaciones f.o.b. en 2001 serán de aproximadamente 75 millones de dólares de los EE.UU. En el primer semestre de 2000 los tres destinos principales fueron China (46,6%), Francia (17,9%) e Italia (9,3%).

325. La producción y las exportaciones de madera son una importante fuente de ingresos para el Estado, y en 2000 representaron oficialmente cerca de 6,7 millones de dólares de los EE.UU. de ingresos fiscales oficiales, según el Banco Nacional de Liberia. La Dirección de Desarrollo Forestal cita en su informe semestral para 2000 una cifra más alta: 13.203.514 dólares. El Grupo calcula, sobre la base de cifras proporcionadas por la industria, que hoy día la industria maderera de Liberia genera algo menos de 25 millones de dólares en concepto de ingresos fiscales (cifra calculada sobre la base de un 30% del valor total exportado por la Oriental Timber Corporation (especies secundarias) y un 45% de las otras exportaciones).

326. Los impuestos a la silvicultura se desglosan de la siguiente manera:

Derechos de extracción:	1,50 dólares EE.UU. por m ³
Derecho de reforestación:	3 dólares por m ³
Derecho de conservación:	1,50 dólares por m ³ a 3 dólares por m ³ , según la especie
Derecho de exploración forestal:	0,50 dólares por m ³
Derechos de exportación:	0,40 dólares por m ³ a 30,6 m ³ según la especie
Incentivo de industrialización:	1,44 dólares a 58,56 dólares por m ³
Derecho de arrendamiento de las tierras:	0,5 dólares por acre, independiente del volumen talado

327. El monto total de los impuestos pagados por las empresas madereras representa aproximadamente entre el 30% y el 45% del valor f.o.b., según la especie, el tamaño de la concesión y el volumen talado. Si se supone que los impuestos constituyen un 30% del valor total de las exportaciones de la OTC (especies secundarias) y un 45% de las demás exportaciones, el monto total de los impuestos pagados por año al Estado (si dichos impuestos se pagan normalmente) puede calcularse de la siguiente manera:

• Valor f.o.b. de las exportaciones de la OTC:	30% x 38.471.329 = 11.541.398 dólares EE.UU.
• Otras empresas madereras:	45% x 29.665.735 = 13.349.580 dólares EE.UU.
Total	24.890.978 dólares EE.UU.

328. Las cifras arriba indicadas son sólo una estimación porque algunas empresas no pagan o no pueden pagar los impuestos. La OTC ha obtenido algunas exenciones impositivas, por ejemplo, en concepto de reforestación y construcción de caminos. Algunos otros impuestos tampoco figuran en las cifras oficiales. Por ejemplo, la OTC paga a la Dirección Nacional de Puertos 1 millón de dólares de los EE.UU. por año en concepto de derechos de uso del puerto de Buchanan; pero este pago no aparece en las cuentas de la Dirección Nacional de Puertos. En 2000 la OTC debería haber pagado impuestos por un monto aproximado de 12 millones de dólares de los EE.UU. pero, casualmente, dijo haber tenido ese año una pérdida de 12 millones de dólares. El avalúo impositivo final efectuado por el Banco Central de Liberia sobre la base de la documentación sobre producción presentada por las empresas madereras, comparado con las cifras de la Dirección de Desarrollo Forestal, sugiere que una parte importante de los ingresos derivados de la explotación forestal se desvía hacia actividades extrapresupuestarias.

329. El Presidente Taylor se ha interesado personalmente por las concesiones madereras. En enero de 2000 una nueva ley nacional de silvicultura declaró que todos los recursos forestales eran de propiedad estatal excepto los recursos comunitarios y privados desarrollados por regeneración artificial. El 1° de julio de 2000 el Gobierno de Liberia publicó el decreto No. 4 por el cual “se limita la recaudación del Ministerio de Finanzas al 50% de todos los derechos de arrendamiento de las tierras y al 98% de todos los derechos por pie”. Se encomendó a la Dirección de Desarrollo Forestal la recaudación del resto. Sin embargo, la Dirección de Desarrollo Forestal observó que sólo cobraba una pequeña parte de los fondos que había de recibir.

330. La Dirección de Desarrollo Forestal también está facultada para revocar unilateralmente muchas concesiones de tala y permisos de recuperación. El otorgamiento de nuevas concesiones requiere la aprobación final del Presidente de la República. Durante la temporada 1999-2000, muchos concesionarios autorizados continuaron las operaciones de tala sin tener seguridades de que se les permitiría conservar sus concesiones. Esa incertidumbre promovió la tala rápida y la especulación, haciendo caso omiso de las prácticas de la silvicultura sostenible, para obtener las mayores utilidades posibles en previsión de la pérdida de las concesiones.

331. Varias empresas españolas y francesas perdieron sus concesiones, que quedaron en manos de la United Logging Company, cuyo gerente general era el Sr. Fawaz y cuyo directorio estaba presidido por el hijo del Presidente Taylor. El Presidente Taylor también revocó las concesiones de las VH Timber Companies, que pasaron a la United Logging Company y al Grupo Mohammed. El Presidente Taylor está tratando de lograr que la industria maderera quede dominada por unas pocas concesiones gigantes. A comienzos de 1999 un grupo ruso se postuló para una concesión, pero los planes quedaron rápidamente en la nada. Shimmer International, una subsidiaria de la enorme empresa Malaya Rimbunan Hijau, también decidió no invertir en una concesión gigante en el condado de Lofa debido a problemas de seguridad.

332. El Presidente desea crear dos concesiones gigantes además de la que está explotando la Oriental Timber Company (OTC). Sin embargo, le ha sido difícil encontrar inversores capaces de explotar concesiones de semejante envergadura.

Principales operaciones madereras en Liberia

Oriental Timber Company

333. El presidente del directorio es Gus Kouwenhoven, un nacional holandés y gran amigo de Charles Taylor, para quien administró las operaciones madereras en la región de Buchanan controlada por los rebeldes a comienzos del decenio de 1990. En julio de 1999 la OTC obtuvo una concesión de 1.240.000 hectáreas en la zona sudeste del país y posteriormente, debido a la baja calidad de las especies de la concesión, obtuvo una segunda concesión más al norte, en el bosque primario, con lo que la superficie total bajo concesión aumentó a 1,6 millones de hectáreas. Según la Dirección de Desarrollo Forestal ello representa cerca del 42% de los bosques productivos de Liberia.

334. La OTC está vinculada con el grupo Global Star Holdings de Hong Kong, que forma parte del grupo Djan Djajanti de Indonesia, con oficinas en Singapur y Hong Kong y con importantes inversiones en Indonesia y China. Djan Djajanti se ha hecho responsable del 70% de la inversión de capital de la concesión. Gus Kouwenhoven sigue siendo presidente del directorio, aunque, según los documentos que mostró al Grupo, sólo tiene el 30% del capital y Joseph Wong Kiia Tai, hijo del presidente del directorio de Djajanti, fue designado gerente general. El grupo Djajanti ha invertido cerca de 110 millones de dólares de los EE.UU. en el proyecto. El Presidente Taylor ha defendido públicamente a la OTC, llamándola su “arbusto de pimienta”, un término liberiano para algo importante y personal.

Royal Timber Company

335. La Royal Timber Company (RTC) es, por su tamaño, la segunda operación maderera en Liberia, con tres concesiones distintas en la parte occidental del país, con una superficie total de 370.000 hectáreas. También es administrada por Gus Kouwenhoven y en los primeros seis meses de 2000 exportó 8.654,122 m³ de madera (valor f.o.b.: 990.785,08 dólares de los EE.UU.)

Grupo Mohammed

336. En 2000 las empresas de este grupo exportaron 26.482 m³, con concesiones en Nimba y Grand Gedeh (Salami Molowi Inc. (SMI) y Bureaux Ivorien Ngorian (BIN)). Esas empresas pertenecen a Mohammed Salami, un “embajador en misión especial” de Liberia radicado en Côte d’Ivoire, que ha estado involucrado en transferencias de armas a Liberia en violación de las sanciones. Gran parte de la producción de la BIN se exporta a través del puerto de San Pedro en Côte d’Ivoire.

Inland Group

337. La Inland Logging Company (ILC) está dirigida por Maurice y Oscar Cooper, dos asociados de larga data del Presidente Taylor. Al igual que Kouwenhoven, sus antecedentes se remontan al decenio de 1990, cuando explotaban y exportaban madera para los rebeldes del Frente Patriótico Nacional de Liberia durante la guerra. La empresa tiene una concesión de 300.000 acres en el sudeste del país. La madera se vende exclusivamente por conducto de una empresa suiza a Francia y Turquía. La ILC informa de que exportó 19.815 m³ de madera en tronco en 2000, pero hay indicios de que esa cifra podría ser mucho mayor, cerca de 50.000 m³. La ILC también mantiene una milicia privada en el condado de Sinoe y administra el puerto de Greenville.

Forest Hill Company

338. Esta empresa tiene una concesión de 300.000 acres en el condado de Lofa, donde tala únicamente "niangon" (*Heritiera utilis*), que vende exclusivamente a Francia por conducto de Interwood. El presidente de la empresa es Victor Haikal, cuyas operaciones comerciales han sufrido considerablemente como resultado de la guerra en el condado de Lofa.

VH Timber Companies

339. Este grupo pertenece a Victor Hannig y tiene una concesión de 163.200 hectáreas en los condados de Lofa y Cape Mount. Hannig también ha invertido más de 800.000 dólares de los EE.UU. en un aserradero en Monrovia que produce actualmente cerca de 70 m³ de madera de niangon por día, trabajando en dos turnos. En 2000 exportó 10.000 m³ de madera en tronco.

Liberia Wood Management Company

340. Esta empresa tiene una concesión a unos 100 kilómetros al norte de Monrovia. La empresa se dedica a la tala y a la operación de aserraderos y pertenece a Rudolf J. Merab y Victor Hannig. En 2000 la empresa exportó cerca de 13.000 m³. Según los manifiestos de carga, el volumen correspondiente a 2001 sería similar. A fines de agosto la concesión fue atacada por fuerzas rebeldes, que causaron, daños importantes, en particular a las viviendas y una escuela para los trabajadores. Los rebeldes del movimiento LURD se declararon responsables del ataque, que según un portavoz del LURD se había hecho para disuadir a la empresa de mantener relaciones comerciales con el Presidente Taylor.

Maryland Wood Processing Industry and United Logging Company

341. En 2000 ocupaban el segundo puesto entre los exportadores de madera. Ambas empresas pertenecen al Sr. Fawaz. Tienen concesiones en la zona noreste del país, en Grand Gedeh y River Gee. En 2000 las dos empresas exportaron 83.781 m³, el 13,4% del volumen total exportado por Liberia.

342. Varias empresas madereras se quejaron al Grupo de que era difícil lograr utilidades en Liberia, salvo en el caso de las concesiones gigantes que se dedicaban a la tala no selectiva y procesaban volúmenes enormes de troncos. Entre los factores que contribuían a esa situación se mencionaron una capacidad insuficiente de procesamiento de madera, cuellos de botella en los aserraderos en Francia debido a los grandes volúmenes de troncos, y la dificultad para atraer nuevos inversores a Liberia. Se quejaron de unos impuestos excesivos y de condiciones de explotación difíciles, que hacían imposible talar y vender madera incluso dentro de los límites de la cuota del 4% fijada por la Dirección de Desarrollo Forestal. El favor del Presidente era un elemento importante para reducir los gastos operacionales. La OTC, la RTC y el Grupo Inland habían obtenido exenciones fiscales para la compra de combustible gracias a sus estrechas relaciones con el Presidente.

Elaboración de madera

343. De conformidad con las normas de la Dirección de Desarrollo Forestal, debe aserrarse en el país el 25% del volumen de los troncos talados. Esa norma no se cumple porque la OTC exporta a China un gran volumen de troncos en rollo y por que en Liberia hay pocos aserraderos.

344. Antes de la guerra de 1989-1996 había 18 aserraderos, tres fábricas de enchapado y madera terciada, seis secadores y tres fábricas de elaboración de madera, y la producción local de madera fue superior en volumen a las exportaciones de troncos en rollo. Actualmente hay sólo 12 aserraderos en condición de funcionar y su capacidad no basta para procesar el volumen de troncos talados. Está previsto que la fábrica de madera terciada de la OTC empiece a producir a fines de 2001 o principios de 2002. Está aumentando la producción de madera aserrada, en 1999 a 22.746 metros cúbicos, lo que constituyó un aumento del 1.802,4% en relación con la producción de 1998. En el 2000 aumentó nuevamente a 224.824 metros cúbicos. No obstante, en el primer trimestre de 2001 ha disminuido en un 25,8% en comparación con el trimestre anterior debido a que la Dirección de Desarrollo Forestal ha prohibido los aserraderos al aire libre y al efecto de esto sobre los establecimientos de explotación forestal en el condado de Lofa.

345. La Organización Mundial del Comercio (OMC) aconseja ahora a todos los países que prohíban la exportación de troncos no elaborados después del final del 2000. Liberia necesita urgentemente abandonar este comercio e invertir en instalaciones de elaboración de madera. Eso aumentaría el valor de la madera exportada desde Liberia, disminuiría la tala y proporcionaría más empleos. También facilitaría el control de la producción y la exportación. El Gobierno del Sr. Taylor ha anunciado desde 1998 una prohibición gradual de la exportación de troncos en rollo como directriz normativa, pero todavía no se promulgan leyes al respecto.

La industria maderera y la violación de las sanciones

346. Algunas de las compañías madereras han violado las sanciones impuestas contra Liberia. Un ejemplo prominente es el de Exotic Tropical and Timber Enterprises (ETTE), empresa establecida por Leonid Minin y sus socios Vadim Semov y Fernando Robleda. En el documento S/2000/1195 se describió la forma en que se utilizó el avión de reacción privado de Minin para transportar armas de Níger y Burkina Faso a Liberia en marzo de 1999. Inmediatamente antes de que lo detuvieran Minin estaba preparando otras transacciones de armas para Liberia. Minin fue detenido en Italia el 5 de agosto de 2000 y tenía en su poder una gran cantidad de documentos que demostraban su participación en el comercio de madera pero también en los envíos de armas a Liberia.

347. El Grupo pudo examinar esa documentación. Entre más de 1.500 documentos incautados a Minin había muchos mapas que indicaban que estaba negociando las posibilidades de una megaconcesión en el noroeste de Liberia, que incluía la zona bélica de Lofa. El Grupo no estaba interesado en los detalles del fracaso de Minin en el negocio maderero de Liberia, donde finalmente tuvo que vender su equipo y sus bienes a una empresa de su socio de Forum Liberia, empresa de propiedad española. El caso ofrecía interés al Grupo solamente por su relación con las violaciones del embargo de armas.

348. En las semanas anteriores a su detención, Minin estaba planificando la entrega a Liberia de grandes cantidades de armas pequeñas y municiones a través de Côte d'Ivoire. En julio de 2000 se hizo un primer envío a Côte d'Ivoire y posteriormente a Liberia en un Ilyushin 18 alquilado por funcionarios del Gobierno de Liberia en un arreglo con una empresa de Moldova y Sanjivan Ruprah, traficante de armas. En una entrevista con el Grupo, Minin afirmó que el Embajador en misión especial de Liberia, Sr. Moammed Salamé, y su hermano Yussuf eran la clave en la parte correspondiente a Côte d'Ivoire en la operación. El Grupo trató varias veces de exponer esas afirmaciones ante el Embajador Salamé en Abidján. Sólo después de que el Grupo había partido de Côte d'Ivoire se pudo hablar por teléfono con el Embajador, quien negó su participación y dijo que su único negocio era la madera. No obstante, tanto el General Gueï, quien firmó el certificado de utilización final de las armas, como Minin, quien organizó y financió la operación, y Sanjivan Ruprah confirmaron que el Embajador Salamé había tenido participación decisiva en el envío de las armas a Liberia. El caso se describe en detalle en la sección relativa a las violaciones del embargo de armas.

349. El Grupo ha recibido un documento bancario que indica que se hizo un pago directo por la entrega de las armas, con cargo a las cuentas de Singapur de la empresa Borneo Jaya Pte Ltd., empresa matriz de la OTC. Ese documento indica que por conducto de Sanjivan Ruprah se transfirieron 500.000 dólares de los EE.UU. a la empresa de tráfico de armas San Air (una de las empresas de Victor Bout), pagados por orden de Dato Seri Bong Uray el 26 de agosto de 1999 y utilizando el Chase Manhattan Bank N.Y.

Recomendaciones sobre explotación forestal y elaboración de madera

350. El Gobierno debería celebrar con el Fondo Monetario Internacional un acuerdo relativo a la preparación de un informe independiente detallado sobre los ingresos procedentes de las concesiones madereras para el período comprendido entre enero de 2001 y julio de 2002, incluso las exoneraciones y las rebajas impositivas por concepto de gastos relacionados con el Gobierno durante ese período; que las Naciones Unidas deberían prohibir todas las exportaciones de troncos en rollo desde Liberia a partir de julio de 2002 y tratar activamente de convencer a los operadores locales de que antes de esa fecha se dediquen a la elaboración de la madera.

Diamantes

351. El Grupo examinó la industria de los diamantes de Liberia porque constituye para el Gobierno otra fuente importante de ingresos procedentes de los recursos naturales. Se indicó que en 1999 las exportaciones oficiales de diamantes de Liberia ascendieron a únicamente 8.500 quilates, con un valor de 900.000 dólares de los EE.UU. El Ministro de Tierras, Minas y Energía de Liberia considera que eso constituye únicamente del 10% al 15% de lo que realmente sale del país. Hay una gran diferencia con los últimos años del decenio de 1970, cuando el promedio de la producción y las exportaciones de diamantes de Liberia fue de medio millón de quilates y el 70% fueron piedras preciosas. Actualmente, el total de la producción de diamantes de Liberia es aluvial artesanal, si bien una empresa canadiense, la Mano River Resources, Inc. esta buscando diamantes en kimberlita en Liberia occidental.

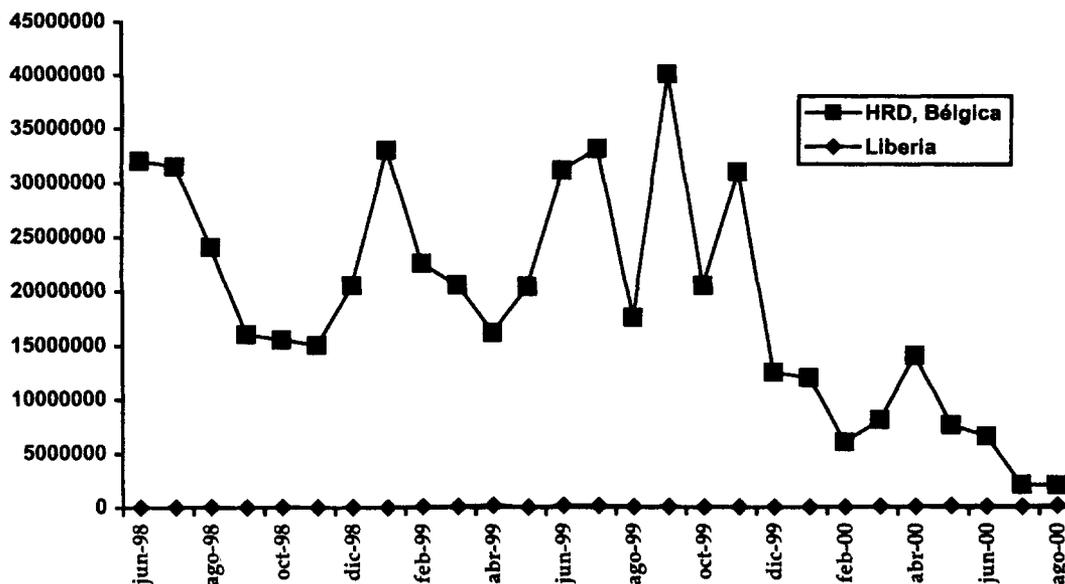
352. La producción de diamantes aumentó en el 2000 a 22.112 quilates, lo que constituye un aumento del 162,1% en relación con 1999. En el primer trimestre de 2001, la producción de diamantes aumentó en un 78,5% a 3.885 quilates, en comparación con la producción de 2.177 quilates en el mismo trimestre del 2000. No obstante, la producción disminuyó en un 27,5% en comparación con el último trimestre del 2000 como consecuencia directa de la imposición de las sanciones sobre el comercio de diamantes. Desde mayo de 2001, tras la imposición de las sanciones a los diamantes de Liberia, no ha habido exportaciones oficiales de diamantes desde Liberia y las estadísticas del Banco Central no indican transacción alguna.

353. Se impusieron las sanciones a la exportación de diamantes liberianos en bruto como resultado de las conclusiones del informe S/2000/1195. En el informe se indicaba que se habían importado a Bélgica diamantes de calidad mucho mejor que la de los diamantes liberianos o en cantidades muy superiores a las disponibles en Liberia. Las licencias belgas de importación iban acompañadas de facturas de empresas "liberianas", ninguna de las cuales figuraba en la lista de licencias proporcionada por el Gobierno de Liberia. En 1999, las exportaciones oficiales de Liberia aumentaron ligeramente a 8.500 quilates, a un valor medio de 105 dólares de los EE.UU. el quilate. Las importaciones "liberianas" a Bélgica disminuyeron a 1,75 millones de quilates, pero el valor declarado aumentó a 247 millones de dólares de los EE.UU., es decir, 140 dólares de los EE.UU. el quilate.

354. La mayor parte de esos diamantes eran diamantes ilícitos procedentes de otros países, aprovechando la participación de Liberia en el comercio ilícito de diamantes, su incapacidad o falta de voluntad para controlar el uso de su nombre internacionalmente y la posibilidad de usar como camuflaje el registro empresarial. El voluminoso comercio ilícito proporcionó a Liberia una excusa conveniente para la exportación de diamantes de Sierra Leona procedentes de zonas de conflicto, aunque gran parte de la llamada producción "liberiana" procedía de otras fuentes (especialmente Rusia) y se declaraba falsamente que era "liberiana" para fines impositivos.

355. Al entrar en vigor la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad, el Gobierno de Liberia indicó que acataría la prohibición. El Presidente Taylor dirigió al Secretario General una carta de fecha 22 de marzo de 2001 en que indicó que "Se ha prohibido la entrada en Liberia de diamantes en bruto sin certificados procedentes de países con regímenes de certificación; también se ha prohibido la exportación de Liberia de diamantes en bruto por un período de 120 días, hasta que se establezca en Liberia un régimen de certificación transparente y verificable a nivel internacional". El Ministro interino de Minas se dirigió por escrito el 10 de mayo a los tres exportadores oficiales de diamantes de Monrovia recalcando el deseo del Gobierno de informarles de que mientras estuvieran en vigor las sanciones no se haría exportación alguna de diamantes desde Liberia hasta que las Naciones Unidas decidiesen lo contrario. El Gobierno colocó además inspectores de minerales en las oficinas de compra de Monrovia para vigilar y llevar un registro de las compras diarias de diamantes en el mercado interno. Esos inspectores velaban también por que únicamente se comprasen diamantes a mineros o corredores legítimos de diamantes y además debían certificar que diariamente se rellenasen correctamente los formularios proporcionados a los comerciantes por el Ministerio.

Gráfico 2
Estadísticas de las exportaciones de diamantes (junio de 1998 a agosto de 2000)
 en que se indican las exportaciones reales de diamantes liberianos en
 comparación con las exportaciones de diamantes registradas por el Consejo
 Superior de los Diamantes (HRD) de Bélgica



356. Actualmente hay en Liberia tres comerciantes/exportadores de diamantes:

- MARS Diamonds;
- Empire Diamond Company; y
- Diandorra Minerals.

Además de esos exportadores hay 12 corredores de diamantes reconocidos y 10 agentes de corredores de diamantes. Liberia tiene 20 distritos de extracción de diamantes, 12 de ellos en Liberia occidental cerca de Sierra Leona⁴.

357. Los exportadores informaron al Grupo de que los inspectores habían inspirado temor y reducido su comercio, que se basaba en la discreción. Muchos de sus clientes temían entrar en sus oficinas cuando pudiera haber inspectores en las cercanías. Las sanciones habían producido también una crisis de la corriente de efectivo porque no podían exportar diamantes y no podían obtener capital nuevo para reinvertir

⁴ 1. Distrito minero de Gondorjah; 2. distrito minero de Kumgbor; 3. distrito minero de Gbarma; 4. distrito minero de Weasua; 5. distrito de Camp Freeman; 6. distrito minero de Bongoma; 7. distrito minero de Mecca; 8. distrito minero de Camp Alpha; 9. campamento de Boakai; 10. agencia minera de Camp Freeman; 11. agencia minera de Lower Cape Mount; 12. agencia minera de Smith Camp; 13. agencia minera de Tiapa; 14. agencia minera de Monsterrado; 15. agencia minera de Kolahun; 16. condado de Monsterrado; 17. distrito minero de Gibi/Kakata; 18. distrito minero de Sanniquellie; 19. distrito minero de Bahn; 20. distrito minero de Butuo.

en trabajos de minería en curso. Los mineros y los corredores de diamantes se quejaron también al Grupo de que ya no recibían de sus patrocinadores o de los exportadores apoyo en forma de arroz y equipo. No cabe duda de que el comercio artesanal de diamantes en bruto ha sufrido el efecto del embargo y aumentado la penuria de quienes tratan de ganarse la vida trabajando en el sector. Algunos mineros y corredores han tratado de trabajar con el oro aluvial, pero el bajo nivel de los precios mundiales del oro hasta los acontecimientos del 11 de septiembre en los Estados Unidos hacían que eso no ofreciera atractivo. El comercio artesanal proporciona una gran cantidad de empleos en Liberia y se calcula que en las zonas rurales dependen de ese comercio entre 20.000 y 30.000 personas.

358. La imposición de un embargo a las exportaciones de diamantes liberianos en bruto y el progreso del proceso de paz en Sierra Leona han hecho disminuir considerablemente la cantidad de diamantes designados como "liberianos" que llegan a los mercados internacionales. En Amberes no se han registrado importaciones desde Liberia desde que se impusieron las sanciones.

Cuadro 5

Importaciones de diamantes en bruto desde países de África occidental registradas por el HRD de Bélgica

	2000		2001 (hasta agosto)	
	1.000 quilates	Millones de francos belgas	1.000 quilates	Millones de francos belgas
Sierra Leona	82	560	121	665
Côte d'Ivoire	398	2 514	349	1 359
Guinea	796	6 514	567	4 344
Gambia	140	863	34	280
Liberia	413	2 904	8,7	61

Fuente: Ministerio de Asuntos Económicos de Bélgica.

359. El embargo ha creado un problema distinto. Como es imposible vender oficialmente diamantes liberianos en bruto, los comerciantes y corredores están tratando de hacer pasar los diamantes liberianos que poseen por diamantes procedentes de mercados de los países vecinos. El Presidente de la Asociación de Comerciantes de Diamantes de Liberia admitió que un evaluador había rechazado los diamantes liberianos que había tratado de vender en Freetown. No obstante, admitió que el contrabando de diamantes liberianos en bruto era común en el caso de los diamantes que podían confundirse con diamantes de Sierra Leona o de Côte d'Ivoire, mezclados para que pasaran desapercibidos; los que eran muy diferentes se llevaban de contrabando a otros países de África occidental para luego exportarlos a Europa.

360. No cabe duda de que pese a los esfuerzos oficiales públicos del Gobierno de Liberia, continúa el contrabando con conocimiento oficial o sin él. Además, los países vecinos son más atractivos para el contrabando, pues se obtienen mejores precios por quilate y hay menos dificultades y desviación de las utilidades por parte de funcionarios.

361. El propio Grupo comprobó que continuaba el contrabando de diamantes liberianos en bruto a Sierra Leona y Côte d'Ivoire. En Bo (Sierra Leona), el Grupo entrevistó a un comerciante que se especializaba en comprar diamantes liberianos en bruto. Ese comerciante, que era sierraleonés, había vivido en Liberia muchos años y sus corredores liberianos viajaban desde Liberia pasando por Zimmi a Bo para comerciar con él. Afirmó que el plan de certificados de origen de Sierra de Leona le facilitaba el blanqueo de diamantes liberianos en bruto en vez de tener que recurrir a complicadas actividades de contrabando pasando por otros países de África occidental. Según ese comerciante, el volumen de diamantes en bruto que recibía de Liberia había disminuido considerablemente desde que el ejército de Sierra Leona había llegado a Zimmi a principios de septiembre de 2001.

362. Por Danane se lleva de contrabando diamantes del condado de Nimba en Liberia a Abidján en Côte d'Ivoire. Se informó al Grupo de que en Abidján había tres comerciantes que se habían especializado en el blanqueo de diamantes liberianos en bruto desde la entrada en vigor del embargo en mayo. Las investigaciones del Grupo confirmaron que dos comerciantes realizaban sus actividades utilizando el hotel Ivoire en Abidján con un intermediario libanés que llevaba los paquetes desde Monrovia.

363. Al parecer, también se han llevado de contrabando diamantes liberianos en bruto del condado de Lofa a Guinea. Partidarios del Grupo Rebelde denominado LURD admitieron ante el Grupo que durante sus operaciones en el condado de Lofa se habían apoderado de diamantes y los habían vendido a corredores guineos en Conakry.

364. Sigue siendo motivo de preocupación el problema de los diamantes denominados "gambianos". Gambia, que no produce diamantes, sigue figurando como fuente de diamantes en mercados como Amberes. En las investigaciones del Grupo se determinó que habían comerciantes de Liberia y Sierra Leona que viajaban periódicamente a Banjul. Pese a ese comercio, las autoridades gambianas insistieron en que nunca se ha registrado una transacción oficial de diamantes por conducto de Gambia ni un caso de contrabando en su territorio.

365. En Liberia, en historias no corroboradas se habla de intermediarios de alto nivel de altos funcionarios gubernamentales y de transacciones financieras hechas en nombre del Presidente Taylor. Varias personas vinculadas con el comercio de diamantes se quejaron de que aunque el comercio artesanal estaba afectado por el embargo, el Presidente Taylor y sus altos funcionarios patrocinaban la continuación de la producción de diamantes y tenían arreglos especiales para la exportación de piedras de gran valor. Un comerciante libanés que había trabajado muchos años en el comercio de diamantes en África central afirmó que no podía participar en el comercio de diamantes en Liberia porque el Presidente Taylor controlaba todas las operaciones con diamantes de alta calidad. Se había dedicado al comercio de madera pues afirmaba que no estaba tan sujeto al control de la mansión ejecutiva.

366. Los diamantes figuran en lugar predominante entre los intereses de personas relacionadas con la Oficina de Asuntos Marítimos. Eso se trata en detalle en la sección de "Registro marítimo y empresarial".

367. En el informe S/2000/1195 se describió ya el papel de Sanjivan Ruprah en la violación de las sanciones impuestas a Liberia, para lo cual se vale de la Oficina de Asuntos Marítimos. Ruprah se dedica también al comercio de diamantes y afirmó

ante el Grupo que tenía participación en una mina de diamantes de Liberia de propiedad de la Liberian Diamond Mining Corporation. Carlos Alberto La Plaine, socio portugués de Sanjivan Ruprah, prestó la asistencia para varios vuelos a Monrovia en violación de las sanciones, y en su tarjeta de inmigración en Uganda, donde fue detenido uno de los aeroplanos de tráfico de armas, indicó que su profesión era “comerciante de diamantes”.

368. Cuando Leonid Minin fue detenido en Italia, estaba en posesión de una gran cantidad de diamantes tallados y en bruto por un valor de unos 500.000 de dólares de los EE.UU. Entre los documentos que la policía incautó a Minin al momento de la detención se encontraron también documentos de una empresa mauriciana de diamantes llamada Black Stella Diamonds y cartas que demostraban que Minin había tratado de establecer una cadena de exportación de diamantes de África occidental a Rusia y China, pasando por un taller de talla de diamantes en Mauricio. En la oficina de Minin en Liberia había también equipo para pesar diamantes.

369. Los excombatientes del FRU afirman haber llevado diamantes a Liberia para el Presidente Taylor, pero admiten que esa práctica ha disminuido. Varios oficiales del FRU dijeron que desde Burkina Faso Ibrahim Bah había seguido obteniendo diamantes de figuras importantes del FRU, incluso el General Sesay, y que luego los enviaba de contrabando a Europa por Liberia o Côte d'Ivoire.

Los diamantes y el FRU

370. El Grupo observó también un gran aumento del comercio por Freetown de diamantes extraídos por el FRU. Muchas de esas piedras pasaban por Makeni desde los yacimientos de Kono, pero cantidades menores llegaban a los comerciantes de Kenama y Bo antes de ingresar al sistema oficial. Aproximadamente la mitad de la producción total de Sierra Leona procede del distrito de Kono/Koidu. Los comerciantes de Freetown se interesan principalmente en Koidu, capital de los yacimientos de diamantes de Kono. La ciudad está en ruinas, pero continúan a buen ritmo las excavaciones en busca de diamantes, aún socavando los cimientos de los edificios en ruinas de la ciudad. Los comerciantes llevan diesel, gasolina, jabón, arroz, ropa usada y otros bienes de consumo y vuelven con diamantes, mandioca y mangos. El FRU controla estrictamente todas las piedras de gran valor y los ex rebeldes cobran impuestos a todos los excavadores. Los comerciantes venden luego a corredores autorizados de Sierra Leona las piedras que han comprado o las envían de contrabando a otros lugares de África occidental. Un gran número de esos comerciantes procede de Malí o Gambia. Hay indicaciones de que el FRU cobra millones de dólares al año en impuestos sobre el comercio de diamantes y por las ventas directas a quienes se dedican a su contrabando, pese a que a menudo vende con descuento las piedras a los contrabandistas.

371. A principios de julio de 2001, en la tercera reunión tripartita del Gobierno, el FRU y la UNAMSIL, el FRU y la milicia civil apoyada por el Gobierno y denominada Fuerza de Defensa Civil convinieron en una moratoria de la extracción de diamantes en Kono bajo la supervisión de la UNAMSIL. No obstante, esa prohibición fracasó inmediatamente porque nadie la acató. Cuando la UNAMSIL trató de hacer cumplir la prohibición en Koidu, los residentes locales protestaron preguntándose cómo podrían vivir sin los ingresos de los diamantes, y no se ha vuelto a tratar de aplicar el acuerdo en Koidu.

372. Cuando la policía registró en agosto de 2000 un local de un comerciante libanés sospechoso de dedicarse al comercio ilícito de diamantes, se sorprendieron al encontrar allí a Gibril Massaquoi, portavoz del FRU, con una bolsa que contenía por lo menos 15.000 dólares de los EE.UU. Los papeles confiscados indicaron que Bassem Mohamed, conocido en el FRU como "Shark" había estado organizando transacciones de diamantes. Un documento indicaba que estaba organizando un pago a Emmanuel Shallop/Mirib Shallop de Bélgica por concepto de plantas y baterías de lavado. Según los documentos, los Shallop debían recibir el pago por conducto de un banco de Ginebra (Suiza). En otro incidente ocurrido en julio de 2001, Massaquoi se quejó a la policía de que lo habían estafado y afirmó que para la compra de 69 vehículos para el FRU había entregado a una persona 110.000 dólares de los EE.UU. en efectivo y 2.600 quilates de oro. Ambos incidentes indican que al FRU no le falta el dinero en efectivo, procedente principalmente del comercio de diamantes.

373. Tras la imposición de un embargo sobre los diamantes de Liberia, el cierre de la frontera hasta septiembre de 2001 y la guerra en el condado de Lofa, ahora hay muy poco comercio de diamantes hacia Liberia desde Sierra Leona. Ese cambio en la modalidad del comercio se manifiesta también en la gran disminución del volumen de los diamantes en bruto denominados "liberianos" e ingresan a mercados como el de Amberes y en una marcada disminución del número de diamantes que pasan por Monrovia. La gran utilización de otras fuentes de ingresos en Liberia para los gastos extrapresupuestarios de la mansión ejecutiva demuestra una vez más la importancia que tuvieron los diamantes para el Presidente Taylor durante los últimos años. La disminución del control del comercio de diamantes de Kono/Koidu por el Presidente Taylor ha hecho que el FRU aumente el comercio por conducto de Sierra Leona.

Programas de certificados de origen

Sierra Leona

374. Como resultado de la aprobación de la resolución 1306 (2000) del Consejo de Seguridad, de 5 de julio de 2000, se prohibió la importación de diamantes en bruto desde Sierra Leona sin autorización conferida con un certificado de origen del Gobierno de Sierra Leona.

375. Tras una misión bilateral del Reino Unido, los Estados Unidos y Bélgica realizada en julio de 2000, se estableció el sistema de control mediante certificados de origen para las importaciones de diamantes en bruto desde Sierra Leona en virtud de la resolución 1306 (2000) del Consejo de Seguridad. El Consejo aprobó el 6 de octubre de 2000 el régimen de certificación, que empezó a funcionar el 27 de octubre de 2000.

376. En virtud del régimen de certificados de origen se emite un certificado de origen impreso y diseñado especialmente a prueba de falsificaciones y se aplica con un conjunto de normas que constituye el procedimiento de exportación e importación. Según el Gobierno, con arreglo al sistema, sólo se puede exportar los diamantes extraídos legalmente, es decir, que proceden únicamente de zonas controladas por el Gobierno de Sierra Leona y son producto de una cadena de transacciones autorizadas legalmente, empezando con el uso de la tierra y continuando con el permiso para la extracción, la compra por corredores y agentes autorizados y la exportación por exportadores con licencia. El Gobierno de Sierra Leona ha establecido un subcomité del Gabinete para que controle todas las exportaciones de diamantes, supervise la

aplicación de la resolución 1306 (2000) del Consejo de Seguridad e informe periódicamente al Gabinete.

377. El Gobierno informa de que el sistema está funcionando razonablemente bien. Ha mejorado el volumen de las exportaciones y especialmente la calidad de las piedras que ingresan al sistema, y eso produce considerables ingresos impositivos para el Gobierno central.

378. Durante sus investigaciones en Sierra Leona, el Grupo observó que, aunque el sistema estaba funcionando, no cabía duda de que se lo estaba utilizando para blanquear diamantes llevados de contrabando desde Liberia. Los evaluadores de la Oficina de Gobierno encargada del oro y los diamantes estaban rechazando piedras y un corredor liberiano admitió que algunas de sus piedras habían sido rechazadas en Freetown, pero otras, especialmente las procedentes de zonas situadas a lo largo de la frontera con Liberia, el condado de Lofa y Weasua estaban ingresando al sistema oficial. Lo mismo se aplica a un volumen mucho mayor de diamantes procedentes de la producción aluvial dirigida por el FRU. Eso no es necesariamente culpa de los evaluadores de la Oficina del Gobierno encargada del oro y los diamantes, sino que más bien indica un control insuficiente por un organismo gubernamental en los centros de compra de diamantes como Bo y Kenema.

379. Esas deficiencias continuarán mientras haya en Sierra Leona yacimientos de diamantes fuera del control del Gobierno. Freetown puede investigar únicamente el origen de los diamantes más grandes y no el de cada quilate que llega a la capital. Además, el Gobierno teme acertadamente que, si el sistema de control se aplica con demasiado rigor, los compradores prefieran ir a países de la región donde no se ha introducido todavía el certificado de origen y cuya antigua documentación, un papel con simple membrete del país, se considera todavía suficiente en las aduanas de los mercados importadores de diamantes. El nombre del país de envío que figura en la factura se registra simplemente como "país de procedencia".

Cuadro 6
Cifras sobre la exportación de diamantes con arreglo al mecanismo de certificación

<i>Mes</i>	<i>Total de quilates</i>	<i>Valor (en dólares EE.UU.)</i>
Octubre de 2000	28 450,60	4 470 424,41
Noviembre de 2000	12 128,75	1 079 695,58
Diciembre de 2000	9 702,16	938 014,60
Enero de 2001	13 486,10	1 991 773,84
Febrero de 2001	15 384,67	1 909 276,29
Marzo de 2001	20 055,63	2 685 334,87
Abril de 2001	14 440,58	1 821 237,48
Mayo de 2001	16 996,96	2 156 765,00
Junio de 2001	15 652,29	2 154 917,36
Julio de 2001	18 161,11	2 154 668,90
Agosto de 2001	16 509,67	2 280 402,42
Septiembre (hasta el 10)	6 397,27	827 898,47
Total	187 335,79	24 470 409,22

Fuente: Oficina del Gobierno encargada del oro y los diamantes, Banco de Sierra Leona, Freetown.

Financiación del desarrollo rural en Sierra Leona con los ingresos de los diamantes

El cobro de impuestos sobre el comercio de diamantes aluviales está plagado de dificultades. Hace varios años, los consultores contratados por los donantes opinaron que un impuesto del 2,5% al 3% del valor real de los diamantes haría que el comercio pasara a ser clandestino. En un estudio reciente del Banco Mundial se estimó que en 1999 se habían exportado de Sierra Leona diamantes por un valor de 138 millones de dólares de los EE.UU. de los cuales sólo 1,2 millones de dólares correspondía al comercio legal. El Gobierno cobra actualmente un impuesto del 3% sobre el valor de las exportaciones de los corredores. El Gobierno anunció en agosto que la cuarta parte de esos ingresos se asignaría a cacicazgos rurales ubicados en las zonas de extracción aluvial. A continuación se destinarán esos fondos a la mejora de las escuelas locales, a clínicas y a proyectos comunitarios, y se los dividirá según el número de licencias de extracción otorgadas en cada cacicazgo. Eso podría incentivar a las autoridades locales a perseguir la extracción ilegal. Es la primera vez que el Gobierno ha asignado fondos procedentes de la extracción de diamantes a programas de desarrollo comunitario desde que comenzó en 1956 la extracción de diamantes aluviales.

Guinea

380. Guinea ha seguido el ejemplo de Sierra Leona. En junio de 2001 introdujo un sistema de certificados de origen controlado por el organismo centralizado denominado "Bureau National D'Expertise de diamants et autres gemmes" cuya oficina de evaluación de diamantes en Conakry se encuentra en el Banco Central de Guinea y que tiene otra oficina en Kankan, el segundo centro exclusivo de compra de diamantes del país. Según el Ministerio de Minas, Geología y Medio Ambiente, el sistema de certificados está funcionando bien. Las estadísticas del Bureau National indican que Guinea exportó en el 2000 unos 369.263 quilates de diamantes y en 2001 unos 264.140 quilates hasta julio. El valor de la producción anual por conducto del sistema oficial fue de unos 40 millones de dólares de los EE.UU. El certificado de origen constituye ciertamente una mejora en el negocio de diamantes de Guinea, pero el contrabando sigue siendo un gran problema. El Ministerio de Minas de Guinea recalcó que hace sólo unos pocos años no se exportaba ningún diamante por conducto del sistema oficial. Según los cálculos oficiales, aproximadamente el 65% del total de los diamantes producidos sigue saliendo ilegalmente de Guinea. Las autoridades de control tropiezan claramente con una falta de capacidad en términos de equipo, capacitación de agentes aduaneros y controles fronterizos en general, en una zona en que las fronteras son muy porosas.

Liberia

381. El Ministerio de Tierras, Minas y Energía ha preparado un proyecto de certificado de origen y ha solicitado apoyo técnico para su impresión a las Naciones Unidas y al Consejo Superior de los diamantes. El proyecto de certificado se basa en el modelo propugnado por el proceso de Kimberly. El Ministerio, conjuntamente con el Banco Central de Liberia, proyecta abrir en el Banco una oficina centralizada de evaluación a fin de evaluar y certificar diamantes y ponerlos en paquetes sellados listos para la exportación.

382. El Ministerio de Tierras, Minas y Energía está muy al tanto del progreso del proceso de Kimberly, obtuvo del Comité del Consejo de Seguridad una exoneración para viajar a fin de asistir a la reunión de Londres en septiembre de 2001 y posteriormente celebró consultas en Amberes con el Consejo Superior de los Diamantes de Bélgica.

Côte d'Ivoire

383. Côte d'Ivoire ha participado también en algunas de las reuniones del proceso de Kimberly y ha manifestado interés en un mecanismo regional de certificación. Côte d'Ivoire tiene actualmente nueve corredores de diamantes con licencia de exportación pero el Grupo encontró pruebas de que otros corredores también exportaban diamantes, incluso diamantes liberianos en bruto exportados como de Côte d'Ivoire. En el 2000 se exportaron de Côte d'Ivoire 320.207 quilates. Hasta septiembre de 2001 se habían exportado 290.407 quilates.

El problema de los diamantes aluviales

384. La experiencia de Sierra Leona, Guinea, Liberia y Côte d'Ivoire indica cuán difícil es separar realmente los diamantes de zonas de conflicto de otros diamantes aluviales. En ese proceso podría ayudar un mejor control, el aumento de las consecuencias al ser encontrado en falta y el requisito de declarar la fuente (origen) de una piedra y no únicamente la procedencia (país). Se podría mejorar el control con una mejor definición de origen. No obstante, como en el caso de Sierra Leona, si no hay progreso constante en el proceso de establecimiento de la paz interna, será difícil mantener efectivamente la distinción entre los diamantes del Gobierno y los del FRU.

Recomendaciones sobre los diamantes

385. El Grupo aconseja que el Gobierno de Liberia establezca un mecanismo de certificación creíble y transparente sometido a la comprobación independiente de una empresa de auditoría reconocida internacionalmente. La credibilidad y la eficacia de ese mecanismo debería evaluarse independientemente para facilitar el examen por el Consejo de Seguridad de la posibilidad de suspender la prohibición impuesta sobre los diamantes. Eso mitigaría también la verdadera penuria que experimentan actualmente los mineros artesanales, los agentes y los corredores.

Otras medidas

386. Es fundamental la publicación periódica de estadísticas anuales, precisas y oficiales, de la importación y exportación de diamantes en bruto. Bélgica es la única que publica actualmente una lista detallada. También sería una medida importante en la región la preparación de un mejor catálogo internacional de cada tipo de diamante procedente de cada región y de registros detallados de muestras aluviales sin clasificar de zonas de conflicto. También es importante que los países emitan sus propios certificados de origen compatibles con un sistema de certificación totalmente integrado. Pero a la larga, la única manera garantizada de resolver el problema de los diamantes de zonas de conflicto es crear condiciones que hagan redundante la denominación "de zonas de conflicto". En esas condiciones, el principal problema del comercio de diamantes aluviales en África occidental sería la necesidad de controlar el contrabando endémico que se realiza para evadir impuestos. El intento de Sierra Leona de redistribuir en la comunidad los ingresos procedentes de los diamantes es parte de una solución.

Los registros marítimo y empresarial de Liberia

Orígenes del registro

387. El registro marítimo y empresarial de Liberia tiene reputación internacional. Ha sido también una constante fuente de ingresos para el Gobierno liberiano. Entre 1949 y 1999 el registro envió al Gobierno unos 700 millones de dólares de los EE.UU. Durante la guerra civil de 1990-1996 y en el período de transición, los ingresos procedentes del registro naviero constituyeron el 90% del presupuesto total del Estado. Anteriormente habían constituido entre el 10% y el 15%. Según la Oficina de Asuntos Marítimos, esos ingresos constituyen actualmente un 50% del presupuesto oficial del país, aunque las cifras proporcionadas por el Ministerio de Finanzas indican que se acercan más al 25%.

388. En 1948 se fundó con sede en Monrovia la International Trust Company. Se abrió un registro marítimo extraterritorial con sede en los Estados Unidos y se registró el primer buque comercial el 11 de marzo de 1949. Ese registro se convirtió posteriormente en International Registries Inc. de Virginia (IRI), que administró el registro hasta 1999.

389. En el decenio de 1970, el registro liberiano, conjuntamente con un banco de Monrovia administrado por la International Trust Company de Liberia creció hasta aproximadamente 75 millones de toneladas. Hasta 1994 Liberia mantuvo el primer lugar en el tonelaje naviero registrado bajo su pabellón.

390. En 1990, IRI inició negociaciones con el registro de las Islas Marshall. En 1991, las Islas Marshall tenían en su registro 28 buques con 4,2 millones de toneladas de peso muerto y para 1997 la flota tenía 168 buques. La decisión de IRI de adoptar el registro de las Islas Marshall además de mantener el registro liberiano marcó un período de disminución del tonelaje registrado liberiano.

391. En febrero de 1997, Liberia se quejó oficialmente de que los dirigentes de IRI estaban reorientando a los armadores inscritos en el registro liberiano al registro de las Islas Marshall y Monrovia no podía obtener los detalles de las finanzas del registro. El Gobierno trató de poner fin a la asociación entre IRI y las Islas Marshall y de lograr la apertura de los libros. El recién nombrado comisario de Asuntos Marítimos de Liberia, Sr. Benoni Urey, afirmó en esa ocasión que el registro generaba anualmente 60 millones de dólares de los EE.UU., de los cuales Liberia recibía entre 15 y 18 millones. Los estados financieros de IRI indican el envío al Gobierno en 1998 de 18.596.274,63 dólares (82% de las utilidades). La empresa retuvo un 18% adicional para sus propios honorarios.

392. En una proyección de los fondos que debía generar en 1999 el registro empresarial y marítimo preparada por IRI se estimó un ingreso total de 27.465.000 dólares de los EE.UU., de los cuales, 5.100.000 dólares correspondían a IRI por concepto de honorarios y 8.370.000 dólares a los honorarios y gastos del Comisario Adjunto. Según el Banco Central de Liberia, en 1999 el registro marítimo proporcionó al Gobierno 15,2 millones de dólares de los EE.UU.

393. El Comisario Urey anunció también en 1997 que el contrato del IRI para administrar el registro hasta 2006 era inválido porque no se había concertado con un gobierno legítimo sino con una de las facciones durante los siete años de guerra civil del país y, en consecuencia, no obligaba al Gobierno de Taylor elegido previamente ese año.

394. En junio de 1998, un tribunal de Virginia rechazó la excepción planteada por IRI contra una demanda del Gobierno de Liberia y en septiembre IRI entabló una demanda contra Liberia y afirmó que se había utilizado indebidamente el Fondo de Investigación Marina y Participación Internacional (MIIP) desde que quedó bajo control de Liberia en 1998. La suma de entre 7 y 8 millones de dólares de los EE.UU. que constituía a dicho Fondo se utilizó para pagar las cuotas de la OMI, para investigaciones sobre accidentes y para gastos en la Oficina de Asuntos Marítimos de Liberia. IRI insistió también en que desde 1986 había presentado a Liberia cuentas comprobadas.

395. A medida que se prologó la batalla jurídica, haciéndose cada vez más encarnizada, los armadores de buques con pabellón liberiano expresaron gran preocupación acerca de la estabilidad futura del registro. Chevron sacó del registro cuatro buques cisterna como resultado directo de la controversia.

396. Finalmente, en abril de 1999, ambos protagonistas anunciaron una tregua y en mayo se llegó finalmente de modo privado a un acuerdo tripartito de arreglo. Monrovia convino en desistir de su demanda por 60 millones de dólares de los EE.UU. contra IRI. El 7 de mayo de 1999, el Gobierno de Liberia, IRI y sus filiales y el LISCR firmaron un acuerdo de arreglo y afirmaron haber resuelto todas las diferencias pendientes. En el acuerdo se especificaba que el LISCR asumiría totalmente la gestión de los programas liberianos de registro marítimo y empresarial el 1º de enero de 2000 y que IRI cumpliría hasta entonces sus obligaciones contractuales con Liberia. IRI seguiría administrando los programas marítimo y empresarial de las Islas Marshall. El acuerdo entró en vigor el 1º de enero de 2000, si bien la empresa debía encargarse de la administración durante un período de transición que comenzó el 1º de junio de 1999.

397. La tregua duró poco. En mayo de 2001, IRI presentó acusaciones contra el LISCR en un escrito de 25 páginas en que exigió el pago de 10 millones de dólares por daños no precisados. IRI adujo que el LISCR no había cumplido las obligaciones que había contraído en virtud del acuerdo de arreglo de mayo de 1999, de conformidad con el cual el LISCR convino en pagar determinadas sumas globales y hacer posteriormente pagos periódicos calculados como porcentaje de los ingresos generados. El LISCR envió su respuesta en junio de 2001 negando la totalidad de las supuestas violaciones del acuerdo de arreglo y presentando contrademandas detalladas.

398. El Sr. Charles Taylor empezó a tratar de remplazar a IRI en 1996 cuando todavía era únicamente miembro de un Consejo de Estado formado por seis personas y establecido para que gobernara a Liberia con arreglo al Acuerdo de Abuja. El Sr. Taylor no había podido obtener fondos de IRI durante la guerra y quería reemplazarlo. Empezó pidiendo asistencia a un amigo cercano, el abogado estadounidense Lester Hyman, a fin de encontrar una nueva empresa para que administrara el registro. El 18 de diciembre de 1998, el Gobierno de Liberia y Lester Hyman firmaron un acuerdo de creación del LISCR que luego fue confirmado mediante una ley aprobada por el Senado y la Cámara de Representantes de Liberia el 18 de marzo de 1999.

399. Lester Hyman y el Sr. Charles Taylor han tenido disputas y reconciliaciones varias veces. El Sr. Hyman ayudó a la causa del Sr. Taylor durante las prolongadas negociaciones de paz de Abuja. También logró hacer anular en los Estados Unidos los antecedentes penales sobre la fuga del Sr. Taylor de una cárcel de Massachusetts. El Sr. Hyman y su empresa de abogados, Swidler Shereff Friedmann estaban registrados como agentes de la República de Liberia con arreglo a la ley de los Estados Unidos sobre el registro de agentes extranjeros. También adquirió acciones del

LISCR y fue presidente nominal de su Junta hasta enero de 2001. Yoram Cohen, Director General del LISCR había trabajado anteriormente para el Sr. Hyman, quien lo había contratado para que dirigiera el LISCR.

La función del LISCR

400. El Gobierno de Liberia designó al LISCR su agente exclusivo para la gestión de los registros empresarial y marítimo a partir del 1° de enero de 2000, aunque la empresa debía funcionar durante un período de transición desde el 1° de junio de 1999.

401. Desde enero de 2000, la LISCR Trust Company, subsidiaria de propiedad exclusiva del LISCR, recibió autoridad estatutaria para actuar como único agente registrado de las empresas registradas en Liberia que no tenían allí oficinas. El contrato entre el LISCR y el Gobierno de Liberia tiene 10 años de duración y puede ser renovado. El contrato es muy parecido al que estaba en vigor antes del nombramiento del LISCR.

402. Según la Oficina de Asuntos Marítimos, el registro naviero es responsabilidad política del Comisario de Asuntos Marítimos, designado por el Presidente. El registro empresarial es responsabilidad política del Ministro de Relaciones Exteriores.

403. La sede del LISCR está en Vienna, Virginia (Estados Unidos de América), donde se realizan las actividades administrativas relacionadas con la seguridad, la inspección, el cumplimiento de normas, la tripulación y las investigaciones de accidentes e incidentes en los buques. El LISCR tiene una oficina en Nueva York, donde comúnmente se hace el registro de los buques en Liberia y se inscriben las hipotecas de los buques. El LISCR tiene varias oficinas de representación fuera de los Estados Unidos.

404. El LISCR debe quedarse con aproximadamente el 66% de los ingresos por concepto de honorarios del registro empresarial para sufragar los gastos de funcionamiento y para utilidades, y el saldo se paga a la Tesorería del Gobierno de Liberia. El LISCR guarda el 20% de los cobros por tonelaje y el 80% se paga a la Tesorería. Si bien el LISCR se queda con el 60% del total de los ingresos generado por los registros, el 5% de eso se usa para pagar las cuotas a la Organización Marítima Internacional y el 35% se paga a la Tesorería.

405. Liberia participa activamente en la Organización Marítima Internacional de las Naciones Unidas. Actualmente las cuotas de Liberia a la OMI constituyen el 8,23% de los ingresos de ese órgano de las Naciones Unidas y las paga directamente la empresa administradora utilizando los derechos cobrados a los registros navieros. Liberia ha pagado totalmente sus cuotas hasta el final del 2000 y 819,34 libras esterlinas de su cuota de 2001, que ya corresponde pagar (debe 1.494.271,66 libras esterlinas). El LISCR es responsable del pago de las cuotas y en el 2000 transfirió fondos asignados al MIIP para pagar las cuotas a la OMI.

La segunda flota marítima en magnitud en el mundo tiene un alto nivel técnico

406. En octubre de 2001 correspondían a Liberia 55,8 millones de toneladas brutas (30 millones de toneladas netas). En 2001 ha habido hasta ahora 157 matrículas nuevas y 154 cancelaciones (22 de éstas correspondieron a buques desguazados). Con 1.734 buques matriculados bajo su pabellón, la flota marítima de Liberia ocupa el segundo lugar en el mundo. El registro ha tenido siempre una alta proporción de tonelaje de buques cisterna. En enero de 2001 correspondía a Liberia el 35% del tonelaje mundial de los

buques cisterna transportadores de petróleo. También hay matriculadas grandes cantidades de buques de carga al granel y buques de crucero. El promedio de edades de los buques recién matriculados es de 6 años y para las matrículas canceladas es de 15,7 años.

407. Generalmente se considera que el registro es uno de los registros de libre matrícula (llamados también de pabellón de conveniencia) de alta calidad, con una flota cuyo promedio de edades es bajo y cuya detención por los Estados rectores de los puertos inferior a la media. Las cifras relativas a accidentes también son bajas. Liberia figura en todas las listas blancas, incluso la de la OMI y las de todas las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto.

Contabilidad de los ingresos en el LISCR

408. Las empresas navieras extranjeras pagan para registrarse en Liberia derechos semejantes a los que pagarían en otros países. Las empresas no residentes no pagan impuestos. El costo de registrar una empresa liberiana era de unos 4.200 dólares de los EE.UU. Después de que se transfirió la administración del registro de IRI al LISCR, se inició una competencia de precios con otros registros. El 1° de julio de 2000 el LISCR introdujo una nueva escala de derechos y decidió no cobrar derechos iniciales de registro hasta fines del 2001. En el 2000 el programa de registro de Liberia generó unos 25,72 millones de dólares de los EE.UU. de los que el Gobierno recaudó unos 18 millones de dólares de los EE.UU., según la Oficina de Asuntos Marítimos.

409. El LISCR tiene un sistema para aislar los ingresos que obtiene del registro marítimo y de empresas. La firma Arthur Anderson LLP, de renombre internacional, hace una auditoría anual de sus cuentas, y las auditorías están abiertas a la inspección del Grupo. La recaudación de los ingresos del Registro y los impuestos y derechos del Gobierno, y la subsiguiente distribución de los fondos adeudados al Gobierno se realizan de conformidad con el Acuerdo entre el LISCR y el Gobierno de Liberia.

410. Los fondos recaudados se depositan inicialmente en una de las varias cuentas bancarias del Registro, según la procedencia, como se especifica en el Acuerdo. Todas las cuentas bancarias del Registro en que se depositan los cobros están en la Branch Banking & Trust Company (BB&T). Todos los cobros se depositan en una cuenta de la BB&T en Washington, D.C., con la excepción de los ingresos de la inscripción de empresas que se dirigen a una cuenta del tipo "lock box" de la BB&T en Carolina del Norte.

411. El departamento de contabilidad del LISCR registra los cobros y los clasifica como ingresos del Registro (que se retienen para cubrir los gastos de funcionamiento), ingresos de LISCR (agentes registrados y derechos marítimos), o fondos del Gobierno (que consisten en impuestos al tonelaje, un porcentaje de los derechos de MIIPS, y derechos anuales que se cobran a los clientes en virtud de las disposiciones legislativas vigentes). Semanalmente, las sumas adeudadas al Gobierno se depositan en una cuenta de la Oficina de Finanzas Marítimas de la Embajada de Liberia en Riggs Bank, Washington, D.C., que las transfiere a través del sistema del Citibank a una cuenta en el Ecobank de Monrovia. Los fondos del MIIP van a una cuenta de la Oficina de Asuntos Marítimos en el Chevy Chase Bank, de Maryland, Estados Unidos de América. El LISCR tiene dos cuentas conjuntas del tipo "lock box" con la Oficina de Asuntos Marítimos en los Estados Unidos, una para los gastos generales del programa marítimo y otra para los fondos recibidos por

concepto de impuesto al tonelaje para los que existe un complejo mecanismo de distribución.

412. El que se acaba de explicar es el procedimiento de rutina. Sin embargo, el Grupo obtuvo detalles de dos transferencias bancarias del LISCR a la cuenta No. 01-01-5712572-01 a nombre de SAN AIR General Trading Account en el Standard Chartered Bank, de Sharjah (Emiratos Árabes Unidos), una por valor de 525.000 dólares, de fecha 21 de junio de 2000, y otra por valor de 400.000 dólares, de fecha 7 de julio de 2000 (anexo 10). Estos pagos se hicieron desde la cuenta de la Oficina de Nueva York del LISCR (No. 5162058071) en la BB&T. Ambos eran pagos por concepto de armas y transporte en violación de resoluciones del Consejo de Seguridad. Las actividades de San Air General Trading en contravención de las sanciones se documentan en la sección sobre armas y transporte.

413. El LISCR reconoció que había hecho cuatro pagos a cuentas no gubernamentales en el 2000. Los pagos se hicieron obedeciendo a cuatro pedidos por escrito en que el Comisario de Asuntos Marítimos, por intermedio del Comisario Adjunto de Asuntos Financieros, daba instrucciones al LISCR para que derivara a una cuenta no gubernamental una suma pendiente de la parte de los fondos recaudados por el Registro que correspondía al Gobierno. Además de los dos pagos a SAN AIR General Trading en los Emiratos Árabes Unidos se hicieron pagos a una cuenta cuyo número no se ha revelado en el Ecobank de Monrovia y al Riggs Bank en Washington, D.C.

414. Todas las transferencias se registraron debidamente como pagos al Gobierno de su parte en los impuestos y la Oficina de Asuntos Marítimos acusó conocimiento de ellas. Estos pagos aparecen en la auditoría de Arthur Anderson como una suma de 1.175.569 dólares de los EE.UU. por concepto de derechos al Comisario Adjunto de Asuntos Financieros y fueron sustraídos de la parte del Gobierno en los fondos del MIIPS. En su momento el LISCR no realizó ninguna diligencia para averiguar para quién y para qué eran esos pagos.

415. El LISCR estaba cada vez más molesto por las reiteradas solicitudes de que se apartara del procedimiento establecido que recibió a fines del 2000. Tras una nueva solicitud de desembolso que recibió el 17 de agosto del 2000, el LISCR comunicó al Comisario de Asuntos Marítimos que no atendería más a solicitudes de esa índole.

416. Ante la resistencia del LISCR, el Comisario Urey cambió de estrategia y escribió al Comisario Adjunto de Asuntos Financieros el 13 de septiembre para autorizar un pago de 200.000 dólares de los EE.UU. el 13 de septiembre de 2000, un pago de 174.000 dólares de los EE.UU. el 20 de septiembre de 2000 y un pago de 174.000 dólares de los EE.UU. el 27 de septiembre de 2000. Según una copia de la carta de Urey en poder del Grupo, estas sumas debían transferirse a la cuenta de Asuntos Marítimos en el Ecobank de Monrovia para que las girara a la cuenta de San Air General Trading en Sharjah, vía la cuenta de S. Ruprah (anexo 9).

417. Estas transferencias de la cuenta de Asuntos Marítimos coinciden con la emisión de un cheque por valor de 200.000 dólares de los EE.UU. (No. 0019119) de la cuenta de la Oficina de Asuntos Marítimos en el Ecobank de Monrovia (cuenta 10610001812018). Este cheque se hizo a la orden de Sanjivan Ruprah con fecha 13 de septiembre de 2000 y estaba firmado por el Comisario de Asuntos Marítimos Benoni Urey.

418. Ruprah transfirió 179.980 dólares de los EE.UU. a la cuenta No. 00-01-5712572-01 de San Air en Sharjah el 16 de septiembre de 2000. Ruprah usó también a un empleado, Jacques Gakali, para hacer otros tres pagos de Monrovia a San Air. El 2 de enero de 2001 se hizo un último pago de 74.965 dólares de los EE.UU.

419. El 16 de noviembre, el LISCR recibió una nueva solicitud del Comisario Adjunto de Asuntos Financieros de que transfiriera fondos a una cuenta no gubernamental. El LISCR se negó, lo que dio lugar en los 10 días siguientes a una serie de cartas en que el Comisario Adjunto de Asuntos Financieros le exigía que lo hiciera y a una clara presión política de Monrovia en ese sentido. El LISCR finalmente decidió depositar los fondos en cuestión en tres cuentas bancarias controladas por el Gobierno y desde diciembre de 2000 hasta la fecha la Oficina de Asuntos Marítimos no ha vuelto a inmiscuirse en los pagos del LISCR al Gobierno.

Contabilidad de los ingresos en Monrovia

420. Según los documentos oficiales de la Oficina de Asuntos Marítimos, la porción de los fondos recaudados directamente por el programa del LISCR que corresponden al Gobierno se depositan directamente en una cuenta del Gobierno que maneja exclusivamente el Ministro de Finanzas y no el Comisionado. Se supone que de este dinero se asigna un 10% a la Oficina de Asuntos Marítimos para su presupuesto de funcionamiento, un 6% al Ministerio de Relaciones Exteriores y un 4% al Ministerio de Información. El Comisario de Asuntos Marítimos también habló de una cuenta bancaria conjunta de tipo "lock box" que tenían el LISCR y su Oficina en Monrovia.

421. Nuevas investigaciones demostraron que estas dos afirmaciones eran falsas. Los fondos se remiten directamente a una cuenta tripartita en el Ecobank de Monrovia, en que las firmas autorizadas son las del Comisario de Asuntos Marítimo, la del Ministro de Finanzas y una tercera que controla la Casa de Gobierno. La Casa de Gobierno puede retirar estos fondos a su voluntad. El Ministro de Finanzas reconoció que en el 2001, debido al aumento de gastos de defensa, la Casa de Gobierno había desviado un considerable volumen de los fondos marítimos para usos extrapresupuestarios. Esto explicaría en parte el aumento del déficit de la Oficina de Asuntos Marítimos y la disminución de los ingresos marítimos contabilizados por el Banco Central, aunque el tonelaje bruto registrado por el LISCR sigue aumentando.

422. Según la memoria anual del 2000 del Banco Central de Liberia, los ingresos marítimos generaron 609,03 millones de dólares liberianos (15,2 millones de dólares de los EE.UU.) en 1999. Al 30 de junio del 2000 se habían recibido 190,25 millones de dólares liberianos (4,8 millones de dólares de los EE.UU.), lo que indica una disminución de 139,64 millones de dólares liberianos, o sea del 42,3%, en comparación con el mismo período de 1999. En la segunda mitad del año la cifra fue de 527,46 millones de dólares liberianos (13,2 millones de dólares de los EE.UU.), un aumento del 12,6% (18 millones de dólares de los EE.UU. en total). En enero-febrero de 2001 se generaron 21,31 millones de dólares liberianos (0,5 millones de dólares de los EE.UU.); en marzo-abril, 23,73 millones de dólares liberianos (0,51 millones de dólares de los EE.UU.); en mayo-junio, 65,81 millones de dólares liberianos (1,37 millones de dólares de los EE.UU.), lo que representa una disminución de 72 millones de dólares liberianos (1,62 millones de dólares de los EE.UU.) en comparación

con el mismo período del 2000. Las cifras del Ministerio de Finanzas correspondientes al 2001 indican remesas mucho más altas que las registradas por el Banco Central de Liberia. Esta notable discrepancia entre las cifras remitidas y las cifras registradas por el Banco Central se debe principalmente a que el Ejecutivo retiró sumas muy altas de estos fondos para fines extrapresupuestarios.

423. En septiembre de 2000, en las conclusiones sobre la ejecución del programa que supervisaba en el período de enero a junio de 2000, publicadas después de una visita al terreno, el FMI expresó también su preocupación por el déficit de los ingresos marítimos. Dijo que el hecho de que siguieran disminuyendo los ingresos marítimos era inquietante y debía examinarse atentamente con miras a adoptar medidas correctivas, de ser necesario. La transferencia de las operaciones marítimas a un nuevo agente el 1° de enero del 2000 determinó un retraso en el cobro de los derechos de registro de empresas, lo que explicaba parte de la disminución de los ingresos. La sospecha del FMI era correcta. Las cifras de las remesas entre agosto y octubre del 2000 eran notablemente inferiores a los de mismos meses de 1999: ello se debía a las transferencias de fondos a Sanjivan Ruprah que había autorizado Benoni Urey en concepto de pagos a San Air General Trading.

Cuadro 7

Ingresos marítimos recaudados 1998-2001

(En dólares EE.UU.)

Mes	1998	1999	2000	2001
Enero	1 695 958,04	563 431,67	648 326,02	2 312 540,00
Febrero	1 165 156,24	1 706 231,24	448 500,00	929 550,00
Marzo	633 269,76	766 119,41	759 500,00	672 050,00
Abril	714 022,22	1 032 869,91	850 000,00	858 161,00
Mayo	1 100 920,00	852 298,00	550 000,00	569 408,00
Junio	2 695 718,33	3 326 278,47	1 500 000,00	1 975 829,00
Julio	1 596 851,19	1 330 600,79	4 500 000,00	581 822,00
Agosto	512 071,35	666 244,29	200 000,00	579 676,00
Septiembre	629 210,84	537 668,19	0	
Octubre	516 106,78	417 864,32	200 000,00	
Noviembre	810 934,16	545 042,04	430 794,44	
Diciembre	5 270 979,50	3 481 025,29	11 905 672,54	
Total	17 341 199,39	15 225 674,54	17 942 793,00	8 479 036,20

Fuente: División de Contabilidad de ingresos, Ministerio de Finanzas, Monrovia.

La función de la Oficina de Asuntos Marítimos

424. Originalmente la Oficina de Asuntos Marítimos dependía del Ministerio de Finanzas, pero se transfirió al Ministerio de Transportes, apenas creado éste. El 20 de junio de 1989 se le dio carácter autónomo por ley de la Legislatura. El Comisario es oficialmente el único alto funcionario designado por el Presidente,

según la documentación proporcionada por la Oficina. Sin embargo, es evidente que la designación de la Sra. Agnes Taylor, una ex mujer del Presidente, representante ante la Organización Marítima Internacional y Comisionada Marítima Adjunta en Londres, fue una designación más política que profesional.

425. El LISCR es el agente de la Oficina de los Comisarios Adjuntos de Asuntos Marítimos y, por ende, tiene una estrecha relación con la Oficina de Asuntos Marítimos. El Ministro Plenipotenciario y Primer Comisario Adjunto, John Morlu, y el Comisario Adjunto de Personal de la Marina Mercante, Radio e Identificación de Personal, George Arku, comparten oficinas con el LISCR en su sede en Virginia y están incorporados a la plantilla oficial. En la oficina de Nueva York están también el Comisario Adjunto Victor Douba y el Comisario Auxiliar Alfred Mensah. El LISCR comparte también espacio con la Misión Permanente de Liberia ante la OMI en Londres.

426. En los últimos años parece haber habido un déficit en el presupuesto de funcionamiento de la Oficina de Asuntos Marítimos (BMA). Por ejemplo, en el ejercicio económico del año 2001, la Oficina de Asuntos Marítimos había previsto que sus operaciones en Monrovia arrojarían ingresos de 1.900.000 dólares de los EE.UU. y que sus gastos serían de 2.025.880,63 dólares de los EE.UU. En el ejercicio económico del 2000, el LISCR aportó 2.125.372 dólares de los EE.UU. extra para cubrir el exceso de gastos de la Oficina del Comisario Adjunto.

427. Los pagos del LISCR a San Air de junio, julio y septiembre de 2000 se hicieron por orden de Benoni Urey. El Grupo también tiene documentos bancarios en que se observa que el 5 de octubre de 2000, la Oficina de Asuntos Marítimos de Monrovia transfirió 149.980 dólares de los EE.UU. de su cuenta del Ecobank de Monrovia a San Air en Dubai, lo que es una prueba más de que los fondos de la Oficina de Asuntos Marítimos de Monrovia se usaban para evadir las sanciones.

El caso de Gerald Cooper

428. El caso de Gerald Cooper demuestra que la Oficina de Asuntos Marítimos ya había estado involucrada en violaciones de las sanciones. Gerald Cooper era Representante Permanente ante la OMI en Londres y Comisario Adjunto de Asuntos Marítimos. El 5 de febrero de 1998 la aduana de los Estados Unidos decomisó un vehículo blindado Hummer con una pieza reforzada para emplazar un arma valuado en 146.260 dólares de los EE.UU. en Savannah, Georgia. El vehículo se iba a exportar a Liberia vía Côte d'Ivoire sin licencia de exportación, en contravención de las leyes y disposiciones de los Estados Unidos y del embargo de armas de las Naciones Unidas contra Liberia.

429. Una investigación en los Estados Unidos reveló que el intermediario del Reino Unido en esta transacción era la Liberian Purchasing Agency Europe (LIPAE) Inc., que operaba de una dirección en Londres y cuyo único director era un nacional nigeriano de nombre Liam Ge, que también era director de Liberian Purchasing Agency Europe Ltd. Además estaba involucrado un intermediario de los Estados Unidos de nombre Aikhuele, que usaba una compañía llamada IMIOTA. Las investigaciones ulteriores demostraron que la Misión Permanente de la República de Liberia había hecho pagos a una cuenta de la OMI en el Banco de Escocia y que se habían transferido fondos de la de LIPAE Ltd. en el Barclays Bank a Aikhuele y Boomershine Pontiac de Smyrna, Georgia, que eran los concesionarios del vehículo Hummer. Las investigaciones de la policía británica aportaron documentación sobre la participación de Gerald Cooper en la transacción y había otras pruebas de que Cooper había

estado en Atlanta en enero de 1998 para conversar con Aikhuele sobre el destino del vehículo y la posibilidad de encargar otros tres vehículos del mismo tipo.

430. El 12 de febrero de 1999 la Oficina de Relaciones Exteriores y del Commonwealth del Reino Unido pidió al Gobierno de Liberia que levantara la inmunidad diplomática de Cooper para que pudiera ser interrogado sobre estas transacciones. El 27 de abril de 1999 la Embajada de Liberia en Londres se negó a levantar la inmunidad y declaró que Cooper había actuado "a título oficial" en representación del Gobierno de Liberia y que la Embajada de Liberia no tenía conocimiento del artículo 3 1) c) de la Ordenanza de 1993 del Reino Unido por la que se ponía en vigor el embargo de armas de las Naciones Unidas contra Liberia.

431. El 8 de julio, el Sr. Cooper fue declarado persona non grata con efecto inmediato. El Sr. Cooper y todos los miembros de su familia salieron del Reino Unido. Actualmente reside en los Estados Unidos de América. La Oficina de Asuntos Marítimos ha manifestado en entrevistas y en correspondencia oficial que Gerald Cooper es uno de los vicepresidentes de Liberia International Ship and Corporate Registry. El LISCR dijo al Grupo en agosto que "Gerald es un contratista independiente, no es el LISCR y el LISCR no es Gerald", y su nombre no aparece en la lista oficial de empleados del año 2001 ni en la nómina, lo que sugiere una vez más que lo que dice la Oficina de Asuntos Marítimos puede no ser fiable. El LISCR no había investigado los antecedentes de Cooper antes de contratarlo como consultor, pero reconoció que se sabía que había tenido que irse del Reino Unido en circunstancias poco claras aunque se desconocía la razón exacta.

Los casos de Sanjivan Ruprah y Benoni Urey

432. Además de los intentos de Gerald Cooper de eludir el embargo de armas en 1998 y 1999, el Grupo descubrió que Sanjivan Ruprah, un Comisario Adjunto de Asuntos Marítimos y consultor de la Oficina de Asuntos Marítimos también estaba muy involucrado en contravenciones del embargo de armas.

433. Oficialmente varias personas en Liberia conocían a Ruprah como consultor de la Oficina de Asuntos Marítimos y se sabe que había viajado en calidad de Comisario Adjunto de Asuntos Marítimos a varios países europeos usando pasaportes diplomáticos liberianos. Cabe señalar que Ruprah usaba dos pasaportes diplomáticos distintos, uno emitido en Liberia el 24 de marzo de 2000 con el nombre de Sanjivan Ruprah y el otro el 23 de agosto de 2000 con el nombre de Samir Nasr.

434. El Comisario de Asuntos Marítimos de Liberia Benoni Urey negó conocer al Sr. Ruprah. Sin embargo Ruprah permaneció en Monrovia hasta enero de 2001, cuando se publicó el informe del Grupo de Expertos sobre Sierra Leona. Ruprah dijo al Grupo que se había alojado en la casa del ex jefe de policía de Liberia, lo cual fue confirmado por varios funcionarios en el país. La casa está en el Old Congo Town By-pass en un distrito residencial bastante elegante de Monrovia. El Sr. Urey era prácticamente vecino del Sr. Ruprah.

435. Hay más pruebas de la relación entre Ruprah y Benoni Urey. Ruprah era uno de los agentes de aviación civil designados por el Ministerio de Transporte de Liberia. Estos agentes tenían derecho de emitir certificados de registro de aviones, situación que provocó la corrupción total del registro de aviación de Liberia. El grupo obtuvo más documentos oficiales sobre la actuación de Ruprah en este sentido. Uno de ellos, en que Ruprah comunicaba su designación como agente de la Liberian

Civil Aviation Regulatory Authority por el Ministerio de Trabajo a un asociado comercial en el extranjero, había sido enviado el 7 de diciembre de 1999 desde un fax de Monrovia que se identificaba como "oficina marítima", o sea la Oficina del Comisario de Asuntos Marítimos en Liberia, Sr. Urey. La dirección del remitente es Sanjivan Ruprah, Liberian Civil Aviation Regulatory Authority, Old Congo Town By-pass, que es la casa que queda prácticamente frente a la de Benoni Urey. También se dijo al Grupo que Ruprah se había contado entre los principales asistentes al funeral de la madre de Benoni Urey en el 2000.

436. El Sr. Ruprah tiene también negocios en sociedad con Victor Bout. Él mismo lo reconoció en una entrevista con el Grupo, que dispone de documentos que demuestran esta estrecha relación. Con esta sociedad Ruprah también estableció la línea aérea fantasma West Africa Air Services, a la que se hace referencia en la sección del presente informe relativa a las violaciones del embargo de armas. El Grupo obtuvo una copia de un contrato de alquiler de un avión de carga entre la West Africa Air Services y la compañía aérea Renan de Moldova. El avión se usó, como se demuestra en este informe, para transportar armas. El Sr. Ruprah y el piloto del avión también lo reconocieron. El contrato de alquiler fue firmado en nombre de West Africa Air Services por el Sr. LeRoy Urey. LeRoy Urey es el hermano mayor del Sr. Benoni Urey.

437. El Sr. Ruprah dirigía las operaciones del West Africa Air Services desde los Emiratos Árabes Unidos a través de San Air. Como ya hemos visto, Urey insistió en que el LISCR depositara pagos en sus cuentas en junio y julio de 2000 y autorizó también un pago directo de la Oficina de Asuntos Marítimos a San Air el 10 de septiembre de 2000. Estos pagos correspondían a un envío de 10.000 metralletas que entró de contrabando en Liberia desde Uganda.

438. El Comisario Urey también autorizó el 13 de septiembre a su Comisario Adjunto de Asuntos Financieros a que aprobara tres pagos en el mes de septiembre de 2000 a la cuenta de Asuntos Marítimos en el Ecobank en Monrovia para ser transferidos a la San Air General Trading Account en Sharjah, "vía la cuenta de S. Ruprah". Estas transferencias de la cuenta de asuntos marítimos coinciden con un pago de 179.980 dólares de los EE.UU. hecho por Sanjivan a Ruprah a la cuenta de San Air el 16 de septiembre de 2000 (anexo 9).

Diamantes y Asuntos Marítimos

439. El Comisario Urey tiene también otros intereses comerciales en agricultura, teléfonos celulares y diamantes. Patrocina varias concesiones de extracción de diamantes en particular en Smith Camp y en Cape Mount. El Grupo vio varios artículos sobre diamantes en los archivos de la Oficina de Asuntos Marítimos en Monrovia y Urey reconoció que le gustaban los diamantes aunque negó haber violado el embargo. La relación de los diamantes con el negocio marítimo no es nueva. Dos generales retirados de los Estados Unidos de América vinculados con agentes marítimos han estado involucrados en transacciones extraoficiales de diamantes. En 1999, mientras trabajaba para IRI, uno de estos generales retirados, que patrocinaba las actividades de un intermediario de diamantes, fue interceptado por las autoridades en el aeropuerto internacional de Roberts con diamantes en bruto sin declarar.

Oficiales marítimos y la prohibición de viajes

440. Agnes Reeves-Taylor; Gerald Cooper; Benoni Urey, Comisario de Asuntos Marítimos; Sanjivan Ruprah, empresario y Comisario Adjunto de Asuntos Marítimos; y la Sra. Wessa Dennis, Comisionada Adjunta de Relaciones Públicas de la Oficina de Asuntos Marítimos, están en la lista de personas a las que no se permite viajar elaborada por el Comité en cumplimiento de la resolución 1343 (2001) sobre Liberia. Se sabe que dos de las personas mencionadas han violado la prohibición y han viajado sin recibir una exención del Comité del Consejo de Seguridad. Sanjivan Ruprah, que desde principios del 2001 está en Bruselas, ha viajado periódicamente a Washington, D.C., y a Abidján, entre otros lugares. Benoni Urey, el Comisario de Asuntos Marítimos viajó sin una exención del Comité del Consejo de Seguridad a Abidján en el vuelo 533 de Ghana Airways el 29 de agosto de 2001.

Registro de empresas de Liberia

441. El registro de empresas de Liberia administrado por IRI y desde el 2000 por el LISCR también ha sido usado para transacciones de diamantes. El Grupo de Expertos sobre Sierra Leona documentó cómo numerosas empresas de no residentes usaron la dirección postal de 80 Broad St., Monrovia del registro de empresas extranjeras como un conveniente lugar de origen para las transacciones de diamantes de contrabando. Esta práctica ha caído en desuso tras la imposición por las Naciones Unidas del embargo de diamantes contra Liberia, pero el Grupo descubrió que la dirección todavía se empleaba para otras actividades ilícitas. En el presente informe se describe el caso de más de 1.000 metrallas contrabandeadas de Uganda a Liberia. El intermediario en esta transacción actuaba a través de la empresa Culworth Investment Corporation, domiciliada en 80 Broad St., Monrovia, Liberia. Culworth se inscribió en el registro en 1992 y pagó sus cuotas anuales hasta 1997. Reapareció en el 2000 más o menos al mismo tiempo en que empezó a funcionar la West Africa Air Services. Parece ser una empresa de conveniencia utilizada en determinados momentos como pantalla para negocios dudosos.

442. La dirección postal de 80 Broad St., en Monrovia fue utilizada hasta abril del 2000 por el International Bank of Liberia Ltd. (de propiedad de IRI), que posteriormente se trasladó a 62 Broad St. cuando se transfirió al LISCR a los efectos de mantener la continuidad del registro de empresas extranjeras. El LISCR es el único agente registrado en Liberia para tramitar los documentos legales y otros documentos de las empresas no residentes dondequiera que sea.

443. Los registros marítimos y de empresas proporcionan una importante fuente de ingresos a un país pobre. El registro marítimo es de renombre internacional pero es vulnerable por el uso que se hace de los fondos que genera para gastos turbios no incluidos en el presupuesto e incluso para evadir las sanciones.

Recomendaciones sobre el registro marítimo y de empresas de Liberia

444. El Comité del Consejo de Seguridad debe abrir una cuenta de garantía bloqueada que sea el destino final de todos los ingresos generados por el registro marítimo y de empresas. El Grupo cree que el Gobierno de Liberia y el FMI deben llegar a un acuerdo sobre un procedimiento de auditoría de esta cuenta que permita determinar todos los ingresos generados por el registro y verificar el uso de esos ingresos. Los fondos de esta cuenta deben destinarse a fines de desarrollo.

Cuarta parte

La prohibición de viajes y el cumplimiento por los Estados de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad

La prohibición de viajes

445. El párrafo 7 de la resolución 1343 (2001) dice:

“El Consejo de Seguridad ...

7.a) *Decide también* que todos los Estados adopten las medidas necesarias para impedir la entrada en sus territorios, o el tránsito por ellos, de altos funcionarios del Gobierno de Liberia y sus cónyuges, así como de personal militar y sus cónyuges, y de cualesquiera otras personas que presten apoyo financiero y militar a grupos rebeldes armados en los países vecinos de Liberia, en particular el FRU de Sierra Leona, según determine el Comité establecido en virtud del párrafo 14 *infra*, entendiéndose que nada de lo previsto en el presente apartado obligará a un Estado a denegar a sus propios nacionales el ingreso en su territorio, y que nada de lo previsto en el presente apartado impedirá el tránsito de representantes del Gobierno de Liberia a la Sede de las Naciones Unidas con objeto de realizar actividades relacionadas con las Naciones Unidas, ni la participación del Gobierno de Liberia en las reuniones oficiales de la Unión del Río Mano, la CEDEAO y la Organización de la Unidad Africana;

b) *Decide* que las medidas impuestas en virtud del apartado a) *supra* no se apliquen en los casos en que el Comité establecido en virtud del párrafo 14 *infra* determine que un viaje se justifique por razones humanitarias, incluidas obligaciones religiosas, o en los casos en que el Comité llegue a la conclusión de que la exención promovería el cumplimiento por Liberia de las exigencias del Consejo o contribuiría a la solución pacífica del conflicto en la subregión;”

446. El 4 de junio de 2001, el Comité establecido en virtud de la resolución 1343 (2001) publicó la lista de personas a quienes se aplica la prohibición de viajes (documento SC/7068). A juicio del Grupo, la prohibición de viajes ha sido la sanción más eficaz. En efecto, como parte del programa supervisado del FMI para el período enero a junio del 2000, el Gobierno había convenido en congelar todos los viajes al extranjero que no fueran esenciales para fines de diciembre de 1999. En su informe de noviembre de 2000 el FMI llegó a la conclusión de que esto había tenido una limitada eficacia. El Ministerio de Finanzas de Monrovia reconoció que, como consecuencia de la prohibición, se habían hecho economías significativas en la partida de viajes del Gobierno, aunque se negó a dar al Grupo información sobre los gastos de viajes en el 2000 para que pudiera hacer una comparación. Sin embargo, el Grupo pudo obtener los valores diarios de las dietas oficiales de los funcionarios cuando viajaban al exterior: el Presidente, 600 dólares de los EE. UU.; el Vicepresidente, 500 dólares de los EE. UU.; los ministros, jefes de los organismos ministeriales, embajadores acreditados y el Jefe de Estado Mayor del Ejército, 400 dólares de los EE. UU.; todos los viceministros, embajadores no acreditados y jefes de organismos departamentales, 250 dólares de los EE. UU.; y todos los ministros auxiliares y subjefes de organismos departamentales, 200 dólares de los EE. UU.

447. De las quejas que recibió el Grupo, el mayor número se refería a la prohibición de viajes. Algunas de las personas incluidas en la lista quisieron saber por qué motivo su nombre estaba allí y cómo podían apelar. En todos los casos el Grupo los remitió al

Comité del Consejo de Seguridad que es el órgano encargado de elaborar la lista. El Grupo cree efectivamente que la lista no tiene por qué ser inmodificable y que algunos nombres deberían eliminarse por razones humanitarias. El Grupo cree también que el Comité debe considerar la posibilidad de incorporar nuevos nombres a la lista y que debe establecer un sistema efectivo para considerar solicitudes de exención mientras dure la prohibición de viajes y darle la debida publicidad.

448. El Grupo procuró verificar activamente el cumplimiento de la prohibición de viajes. Examinó todas las listas de pasajeros de los vuelos comerciales del Aeropuerto Internacional Roberts. En cambio, no consiguió acceso a las listas de pasajeros del Aeropuerto Spriggs Payne, pese a que tuvo dos reuniones con el Director. En el cuadro 8 figuran los nombres de las personas que el Grupo cree que violaron la prohibición. Algunas de estas personas, como George Haddad (titular de un pasaporte libanés) y Simon Roseblum (residente de Côte d'Ivoire), pudieron volar a su país de residencia. Mohammed Salame también ha viajado regularmente de Abidján a Monrovia y viceversa.

Cuadro 8

Personas afectadas por la resolución 1343 que han salido de Liberia en violación de la prohibición entre el 7 de junio y el 1º de octubre de 2001

<i>Fecha</i>	<i>Número de vuelo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Puertos de embarque y desembarque</i>	<i>Asiento</i>	<i>Observaciones</i>
1º de octubre	Sabena SN 678	Sra. Taylor, E. Carbah, F. M. Sr. Wong, K.	ROB-AMS ROB-YUL ROB-BEY	31-A 4-H 5-G	Kiia Tai Joseph Wong
24 de septiembre	Sabena SN 678	Sra. Reffell, V.	ROB-TLV	7-H	
29 de agosto	Ghana GH 571	Sr. Urey, B.	ROB-ABJ		
14 de agosto	Ghana Airways GH 521	Allen, C.	ROB-Accra		
11 de agosto	Weasua 005	Salame, M.	ROB-ABJ		
7 de agosto	Weasua 005	Taylor, E.	ROB-ABJ		
6 de agosto	Sabena SN 678	DeShield, C.	ROB-IAD	10-K	Se otorgó una exención
5 de agosto	Weasua 003	Gibson, M. Minor, B. G. Ward, A.	ROB-FNA ROB-FNA ROB-FNA		
5 de agosto	Weasua 005	Sr. Dennis, J.	ROB-ABJ		
26 de julio	Ghana Airways GH-533	Basma, J.	ROB-ABJ		
24 de julio	Weasua 005	Gaye, A.	ROB-ABJ		
23 de julio	Weasua 003	Ward, A.	ROB-FNA		
22 de julio	Weasua 003	Kafel, M. Rosenblum, S.	ROB-ABJ ROB-ABJ		
16 de julio	Sabena SN 678	Sr. Haddad, G.	ROB-BEY	4-C	
2 de julio	Sabena SN 678	Sra. Gibson, M.	ROB-BOS	34-K	
27 de junio	Ghana Airways	Gaye, A.	ROB-Accra		
11 de junio	Sabena SN 678	Neal, J. M.	ROB-BRU	5-H	
7 de junio	Weasua 005	Salame, M.	ROB-ABJ		

El caso de Alphonso Gaye

449. El 27 de junio, el Director Nacional de Puertos, Alphonso Gaye, llegó al aeropuerto internacional de Accra en un vuelo de Ghana Airways procedente de Monrovia. Al intentar entrar a Ghana con un pasaporte diplomático de Liberia (D.00723-00) fue detenido durante 24 horas en el aeropuerto por las autoridades de inmigración. Gaye adujo que estaba en tránsito hacia una conferencia en Togo. Finalmente quedó en libertad y volvió a Monrovia. Las autoridades de Ghana en el aeropuerto de Accra vigilan atentamente a los viajeros de Monrovia, especialmente los que tienen pasaporte diplomático.

El caso de Jamal Basma

450. Jamal Basma, un asesor oficioso del Presidente Taylor, de nacionalidad libanesa, viajó con un pasaporte diplomático liberiano a Abidján el 26 de julio para asistir a varias reuniones, entre ellas una con representantes de TotalFinaElf, empresa con la cual tiene relaciones comerciales desde hace tiempo. El 27 de julio, hacia el final del día, fue arrestado por la "Dirección de la Surveillance du Territoire" en el hotel Sofitel de Abidján. Estuvo detenido varios días y fue interrogado en relación con denuncias de que estaba tratando de prestar apoyo a grupos disidentes de Côte d'Ivoire. Finalmente, con ayuda de TotalFinaElf, la intervención del Gobierno de Liberia y la asistencia del Cónsul de Côte d'Ivoire, Prosper Kotchi, Basma fue puesto en libertad y escoltado al aeropuerto el 3 de agosto. Según funcionarios de Côte d'Ivoire había sido detenido por violar la prohibición de viajes de las Naciones Unidas, pero esto no explicaría por qué se le permitió entrar al país.

El caso de Gus Kouwenhoven

451. Gus Kouwenhoven, gerente del Hotel África y de RTC y socio de OTC, es titular de un pasaporte holandés, pero también tiene varios otros, incluido un pasaporte diplomático liberiano. Ha entrado y salido periódicamente del país aunque su nombre aparece en la lista de prohibición de viajes. No negó al Grupo que hubiese viajado y admitió que tenía negocios importantes en Brazzaville donde estaba por abrir un hotel. Su nombre no aparece en las listas de pasajeros de las aerolíneas en el Robertsfield International Airport, aunque ha sido reconocido en vuelos internacionales. Por lo tanto, el Grupo ha llegado a la conclusión de que viaja con un nombre distinto.

452. Kouwenhoven ha visitado Abidján en varias oportunidades desde que entró en vigor la prohibición de viajes. El Grupo ha obtenido documentación que confirma que Kouwenhoven estuvo en Abidján por asuntos oficiales en junio. En una copia de su cuenta en el hotel Sofitel se observa que la reserva había sido hecha por la Embajada de Liberia en Abidján (anexo 11). Tras su estadía en el Sofitel se trasladó al hotel Ivoire donde pasó unos días más. Kouwenhoven también estuvo en Abidján a principios de agosto haciendo escala camino a Brazzaville. En esa oportunidad lo fue a buscar al avión y lo acompañó en el aeropuerto mientras hacía los trámites de llegada el mismo funcionario de Côte d'Ivoire que había ayudado a Jamal Basma cuando fue deportado a Liberia unos días antes.

La posibilidad de evadir la prohibición de viajes pasando por Côte d'Ivoire

453. El aeropuerto de Abidján ofrece el medio más fácil de evadir la prohibición de viajes. Los miembros del Grupo visitaron Abidján cinco veces durante la investigación y comprobaron que las autoridades no habían informado al personal de inmigración y seguridad del aeropuerto internacional de la prohibición de viajes. El propio Grupo proporcionó en agosto las listas de personas a quienes se aplica la prohibición a funcionarios del aeropuerto y del Gobierno. Las autoridades del aeropuerto dijeron que sólo podían hacer algo si recibían instrucciones del Gobierno central. Pese a sus reiteradas solicitudes de asistencia, el Gobierno no ayudó al Grupo a documentar y vigilar las violaciones de la prohibición en Abidján. El Grupo llegó a la conclusión de que Côte d'Ivoire se negaba deliberadamente a cooperar, a pesar de la frecuencia de las visitas y los pedidos de asistencia.

454. Las autoridades de Côte d'Ivoire deben ayudar a las Naciones Unidas a establecer en el aeropuerto de Abidján un sistema para verificar que los pasajeros que llegan de Monrovia no estén incluidos en la lista de las Naciones Unidas o bien tengan una exención de la prohibición expedida por las Naciones Unidas.

Una aplicación más amplia de la prohibición de viajes

455. El Grupo ha tomado conocimiento de que muchos países aplican procedimientos más rigurosos para examinar las solicitudes de visa por parte de nacionales liberianos. Suiza y el Reino Unido han comunicado que rechazaron solicitudes de visa de personas incluidas en la lista. Un Embajador informó que le habían ofrecido diamantes en bruto si conseguía una visa para una persona que estaba en la lista. Sierra Leona ha denegado la entrada al país a delegaciones liberianas en dos oportunidades en que trataron de viajar a Freetown sin una exención oficial de las Naciones Unidas. En Filipinas tuvo lugar un intercambio de correspondencia entre Trinity College de Quezon City y la Oficina de Inmigración y Deportaciones a propósito de Maxwell Poe, que asistía a un curso de verano en esa institución del 23 de julio al 31 de agosto.

Recomendaciones sobre la prohibición de viajes

456. El Grupo recomienda al Comité del Consejo de Seguridad que responda con rapidez a las solicitudes individuales relativas a la prohibición de viajes. También recomienda que el Comité ponga una página en la Web sobre la prohibición de viajes a Liberia en que indique los criterios empleados para confeccionar la lista. En la página también se debe proporcionar información sobre cómo solicitar exenciones y se debe incluir una lista de las personas que en ese momento tienen una exención para viajar. Se debería dar publicidad a esta página para que los organismos de inmigración y policiales supieran que disponen de ella para determinar quién está en la lista y quién tiene una exención.

457. El Departamento de Sanciones de la Secretaría de las Naciones Unidas, en consulta con el Comité, debería compilar una base de datos fotográficos de individuos clave de la lista para contrarrestar sus intentos de viajar con otro nombre. Las fotografías también podrían ponerse en la página de la Web.

458. El Grupo no cree que la lista sea inmodificable. Por razones humanitarias habría que sacar algunos nombres y el Comité debería considerar también la posibilidad de incluir otros.

459. Es necesario atender urgentemente a las posibilidades de evadir la prohibición que ofrece el aeropuerto de Abidján. El Consejo debe inducir con firmeza a las autoridades de Côte d'Ivoire a que adopten una actitud menos pasiva respecto de la aplicación de la prohibición de viajes. Habría que establecer en el aeropuerto de Abidján un sistema verificable para controlar que los pasajeros que llegan de Monrovia no estén en la lista o, si lo están, que hayan obtenido una exención de las Naciones Unidas.

Cumplimiento de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad

Cumplimiento de la resolución 1343 (2001) por parte de Liberia

460. El Presidente de Liberia acusó recibo de la resolución 1343 (2001) mediante una carta de fecha 22 de marzo transmitida por el Representante Permanente ante las Naciones Unidas. En esta carta, el Presidente decía haber tomado las siguientes medidas, de conformidad con lo solicitado por el Consejo de Seguridad:

- a) Expulsión de todos los miembros del FRU del territorio de Liberia, cierre de la oficina de enlace del FRU y prohibición de todas las actividades del FRU en Liberia;
- b) Cierre de la frontera entre Sierra Leona y Liberia;
- c) Prohibición de la entrada en Liberia de diamantes en bruto no certificados procedentes de países con sistemas de certificación y prohibición de la exportación de diamantes en bruto de Liberia hasta tanto se estableciera un sistema de certificación internacionalmente aceptable y transparente en el país;
- d) Congelamiento de los activos del FRU y sus miembros;
- e) Prohibición de volar a todos los aviones matriculados en Liberia y revocación de todas esas matrículas.

461. En las secciones anteriores el Grupo ha indicado que algo se ha hecho en lo que respecta a los diamantes y a los aviones matriculados en Liberia. En otras cuestiones se ha avanzado menos. No todos los miembros del FRU han sido expulsados de Liberia y Sam Bockarie "Mosquito", aunque no reside todo el tiempo en Liberia sigue gozando del favor del Presidente. También se sigue violando el embargo de armas. Los altos funcionarios ministeriales generalmente respetan la prohibición de viaje y piden exenciones para viajar.

Notificación por otros Estados del cumplimiento

462. El Grupo tuvo dificultades para determinar debidamente el cumplimiento por otros Estados de las disposiciones de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad. La aplicación de la resolución y su cumplimiento son importantes y el Grupo recomienda que en futuras resoluciones se incluya una disposición que obligue a los Estados a informar periódicamente al Comité del Consejo de Seguridad de las medidas adoptadas para cumplirlas.

Ideas para seguir vigilando el cumplimiento de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad

463. La Secretaría de las Naciones Unidas debería designar un funcionario encargado de Liberia en el sector que se ocupa de las sanciones en el Departamento de Asuntos Políticos. Esta persona podría vigilar constantemente el cumplimiento de la resolución 1343 (2001) desde Nueva York, elaborar bases de datos sobre transgresiones y hacer solicitudes por carta y averiguaciones telefónicas sobre el tema. También realizaría investigaciones para el Comité del Consejo de Seguridad y podría ayudar a verificar el cumplimiento de la prohibición de viajes y controlar las solicitudes de exención de la prohibición. Un funcionario motivado de la Secretaría de las Naciones Unidas con apoyo administrativo de la secretaría del Comité podría realizar esta tarea con eficiencia y eficacia en función de los costos. El mecanismo de vigilancia para Angola ya tiene un oficial de asuntos políticos que ha desempeñado con eficiencia varias de estas tareas.

464. También debería evaluarse constantemente el cumplimiento por Liberia de la resolución 1343 (2001) sobre el terreno. Una forma de hacerlo, que sería eficaz en función de los costos y evitaría dispersar esfuerzos, consiste en renovar el mandato de este Grupo de Expertos por dos períodos breves en el 2002 para que visite África occidental con el funcionario encargado de Liberia que designe la Secretaría. Estas misiones serían:

- Una misión de evaluación por el Grupo a Liberia y países vecinos por un período de cuatro semanas que comenzaría en abril de 2002 para investigar y preparar un breve informe sobre el cumplimiento de la resolución. Este informe, que sería una comprobación independiente sobre el cumplimiento de la resolución con recomendaciones, se presentaría para su examen al Consejo por conducto del Comité en mayo de 2002;
- Una segunda misión de seis semanas a Liberia en septiembre de 2002 tras la cual se presentaría un informe definitivo al Comité en noviembre de 2002. Este informe sería también una evaluación independiente de los progresos generales en la aplicación del régimen de sanciones y el cumplimiento por parte del Gobierno de Liberia en el curso del año.

465. Este sistema tiene la ventaja de que en el curso del año aumentaría la capacidad de la Secretaría de vigilar el cumplimiento de la resolución 1343 (2001). También se aprovecha la experiencia del Grupo en forma eficaz en función de los costos y sin dispersar esfuerzos y se mantiene el impulso creado por la labor del Grupo en el año 2001.

Anexo 1

Naciones Unidas

S/2001/268



Consejo de Seguridad

Distr. general
23 de marzo de 2001
Español
Original: inglés

Carta de fecha 23 de marzo de 2001 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Secretario General

Tengo el honor de referirme a la resolución 1343 (2001), aprobada por el Consejo de Seguridad el 7 de marzo de 2001, relativa a Liberia. En el párrafo 19 de la resolución, el Consejo me pidió que, en consulta con el Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1343 (2001), estableciera, en el plazo de un mes a partir de la fecha de aprobación de la resolución, un Grupo de Expertos por un período de seis meses con el mandato de, entre otras cosas, investigar las violaciones de las medidas impuestas en virtud de los párrafos 5 a 7 de la resolución; reunir toda información sobre el cumplimiento por el Gobierno de Liberia de las exigencias del párrafo 2 de esa resolución, y continuar investigando los posibles vínculos entre la explotación de los recursos naturales y otras formas de actividad económica en Liberia y la intensificación de los conflictos en Sierra Leona y los países vecinos, en particular en las esferas mencionadas en el informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1306 (2000) (véase S/2000/1195).

Por consiguiente, después de consultar con el Comité y teniendo en cuenta las exigencias establecidas en la resolución mencionada, incluida la de que el Grupo aprovechara en lo posible, y según procediera, los conocimientos prácticos de los miembros del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1306 (2000), deseo informarle de que he nombrado a los cinco expertos:

- Sr. Martin Chungong Ayafor (Camerún)
- Sr. Atabou Bodian (Senegal, experto de la OACI)
- Sr. Johan Peleman (Bélgica, experto en armas y transporte)
- Sr. Harjit Singh Sandhu (India, experto de la INTERPOL)
- Sr. Alex Vines (Reino Unido, experto en diamantes)

También he seleccionado al Sr. Martin Chungong Ayafor para que presida el Grupo de Expertos.

(Firmado) Kofi A. Annan

Anexo 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 Airlinesm 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 Centrafrican 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
LURA - 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.

Anexo 3

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	II-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	II-62	3036142	TL-ACL	Gambia New Millenium Air/TL-registration in Central African Republic was illegal
7.	Centrafrican Airlines	TL-ACY	II-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 Air Cess (Swaziland) Ltd.

	<i>Operating Agency</i>	<i>Registration*</i>	<i>Type</i>	<i>Serial number</i>	<i>Former Registration</i>	<i>Status/Airport</i>
11.	Centrafrican Airlines	TL-ACV	An-72	7 (or 3) 6572080777	3D-RTV	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd.
12.	Centrafrican Airlines	TL-ACD	Mi-8PS	8169	3D-MOI	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd.
13.	Centrafrican Airlines	TL-ACG	Mi-8PS	5960	3D-MIA	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd.
14.	Centrafrican Airlines	TL-ACI	L.410	892302	3D-LEC	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd.
15.	Centrafrican Airlines	TL-ACK	L.410	892225	3D-LEA	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd.
16.	Centrafrican Airlines	3C-UAQ (under the name Umm Al Quwain Aeroclub, UAE since 5 March 2001)	Il-62M	3036142	3D-RTI TL-ACL	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd.
17.	MoldTransavia, recently changed registration to Balkan Airlines in Bulgaria. The plane is owned by San Air	LZ-LTV As Balkan Bulgarian Airlines since June 2001	Tu-154	91A895	TL-ACF ER-TAG (deregistered in Moldova, June 2001)	TL-Legal registration registration in Central African Republic /Transavia Travel Agency "temporary registration" as TL-ACF/ <u>The call sign of MoldTransavia was used for illegal arms flights to Liberia in November 2000 and February 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

	<i>Operating Agency</i>	<i>Registration*</i>	<i>Type</i>	<i>Serial number</i>	<i>Former Registration</i>	<i>Status/Airport</i>
19.	Joint Venture Company Avirciti (Renan & Centrafican 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.	Centrafican Airlines	EL-MLC	L.410			Liberian Registration. Landings in Uganda in November 2000
22.	Centrafican Airlines (owned San Air)	3C-QQZ TransAfrican Airline, Burkina Faso, since 23 August 2001	II-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 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 Services/owned by SinSad	3C-QQS (Jetline Inc. since 14 May 2001)	An-72	36572080789	EL-ALL (deregistered in Liberia since 3 May 2001 by the new Civil Aviation Authority)	
26.	Renan/West Africa Air Services	ER-ICJ	II-18	186009102	EL-ALY Fraudulent registraton. Never legally registered in Liberia.	Arms trafficking operations to Liberia in July, August 2000

* 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.

Anexo 4

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	1000
7	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



Président de la République

Général Robert GUEI



N° 012/2000
le 02 Juin 2000

L'Ambassadeur

Dieudonné ESSIENNE

FORGED
REAL

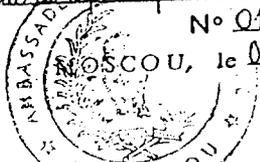
non pour exportation dans un pays tiers.

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



Président de la République

Général Robert GUEI



N° 012/2000
le 02 Juin 2000

L'Ambassadeur

Anexo 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° 123 INTACCAEBC/SGACMBAC-

REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
Unité - Égalité - Travail

AUTORISATION D'IMMATRICULATION

- 1 - NATIONALITE ET MARQUE D'IMMATRICULATION : TL - ACU
- 2 - CONSTRUCTEUR : ILLUSIN 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. 2700 BANGUI (RCA)
- 6 - CE CERTIFICAT PROVISOIRE EST ETABLI CONFORMEMENT AUX
DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO (1944) ET A LA LOI
N° 65/63
RELATIVE A L'AVIATION CIVILE CENTRAFRICAINE (1965).
- 7 - PERIODE DE VALIDITE : 12 MAI 2001

FAIT A BANGUI, LE

12 MAI 2001

LE DIRECTEUR



Anexo 6



REPUBLIQUE DE GUINEE
TRAVAIL-JUSTICE-SOLIDARITE

Conakry, le 25.09.1998 19

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

MINISTERE DE LA DEFENSE
NATIONALE

N°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.....	300000 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



Anexo 7

AGREEMENT № 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 3620 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-JCJ. Producer's registry number: 186099102

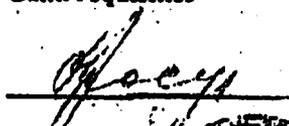
2. OPERATED AIRCRAFT

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

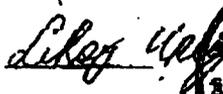
"RENAN"

"WEST AFRICA AIR SERVICES"

Republic of Moldova, 2026 Kishinev, Monrovia, 1026 LiberiaWA
 Airport
 Bank requisites


 Andrei Grosul
 General director




 Mr. LeRoy Urey
 Director



Anexo 8

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

West Africa Air Services Inc., (P.O.Box 5522, 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. Aircraft	Type	IL-18		Registration number	EA 75929
2.2. Payload	Nature of cargo	Techn. Equip. Non-danger	Load (kg)	UP TO LAST	Volume (cbm)
2.3. Route	Number of flights	TBA	Departure airport	CMRK-ferry RUBN-loaded	Destination airport GUCT, GLRE
2.4. Schedule	AS AGREED				

Article 3. SPECIAL CONDITIONS OF CARRIAGE.

3.1. The charter price is based on AOMI rate USD -

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

3.3. In case of cancellation of the Contract by "WAAS" before 2400 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 airtel or fax transmissions, express or electronic mail.

3.5. Additional conditions: "WAAS" has to pay all flight related expenses (fuel, airport, 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.

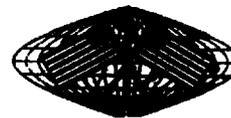
Executed in 2 originals in English and signed on "04" November, 2000 by the

FOR "WAAS":  FOR AIRLINE: 

Anexo 9



REPUBLIC OF LIBERIA
BUREAU OF MARITIME AFFAIRS
P.O. BOX 10-9942
1000 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

Telephone (231) 227 044 • Fax (231) 226 069

Anexo 12

134

REPUBLIC OF LIBERIA
MINISTRY OF TRANSPORT
CIVIL AVIATION AUTHORITY

AIRCRAFT REGISTRY
As At July 13, 2001

ITEM	A/C REGM	A/C TYPE	SIN	OPERATOR	OWNER	LOCATION	DATE	REGISTRATION STATUS CATEGORY	CER. NO.	AIRWORTHINESS: 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 09/003C/9
2	EL-AJO	DC-8-55F	45658	Liberia World Airlines	Liberia World Airlines	Ostende Airport, Belgium	10-Jul-87	Commercial/Cargo	05/28/011C/99	10-Mar-01 06/002C/9
3	EL-ZGS	B707-309-C	20281	Jet Cargo Inc.	Jet Cargo Inc.	Sharjah Airport, U.A.E	26-May-88	Commercial/Cargo	280-C	24-Feb-00 290-C
4	EL-ALI	B707-323-C	18869	Transway Air Services	Transway Air Services	Sharjah Airport, U.A.E	15-Apr-96	Commercial/Cargo	04/15/010C/99	18-Nov-96 04/007C/9
5	EL-ACP	B707-369-C	29457	Air Cargo Plus Inc.	African Air Support Ltd.	Ostende Airport, Belgium	09-Dec-88	Commercial/Cargo	12/002C/98	18-Dec-88 12/004C/9
6	EL-LIB	BAC-1-11	111	Liberia Intl Airlines, Inc.	Eagle Aviation	Federal Republic, Nigeria	25-Feb-97	N/A	N/A	16-Mar-00 N/A
7	EL-ALH	SC7 SKY VAN	5H 1854	Transway Air Services	Aviation Consultants, Europe	Bulawa Airport, Congo	18-Feb-00	Commercial/Cargo	DCA/004/00	17-Sep-98 08/001B/9
8	EL-RML	Islander BN-2A-8	FSA-534	Ross Mines Ltd.	Kenneth A. Ross, Jr.	Sharjah Airport, U.A.E	22-Dec-98	Business	06/18/00198-P	22-Dec-98 N/A
9	EL-WHS	Scotta Rally 235	19019	Weiner Hug	Weiner Hug	Abidjan	02-Feb-98	Private	303-P	22-Dec-98 N/A
10	EL-GID	PA-23-250	27-7654106	Weasua Air Transport Co.	Weasua Air Transport Co	Spriggs Payne Airport, Mon.	02-Feb-98	Commercial/Cargo	08/07/005C/99	17-Sep-99 09/008C/9
11	EL-LOG	Seneca II	34-7870073	LLWPC	LLWPC	San Pedro, Cote D'Ivoire	30-May-91	Passenger	N/A	N/A N/A
12	EL-RDK	AN-8	27-202	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	22-Jul-97	Commercial/Cargo	328C	22-Jul-97 328C
13	EL-LAT	B707-300C	19350	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	N/A	23-Feb-97	Commercial/Cargo	328-C	23-Feb-97 328-C
14	EL-ALD	AN-12	1347802	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	28-May-98	Commercial/Cargo	328-C	29-May-98 328-C
15	EL-AKI	B707-336-C	18925	Liberia World Airlines	Liberia World Airlines	South EWD, UK	12-Nov-84	Commercial/Cargo	308-C	N/A N/A
16	EL-ALB	AN-12TB	402108	JSA Special Cargo Airlines	Flying Dolphin	Sharjah Airport, U.A.E	22-Feb-86	Commercial/Cargo	324-C	21-Feb-97 324-C
17	EL-ALA	AN-12	347305	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	22-Feb-86	Commercial/Cargo	323-C	21-Feb-97 324-C
18	EL-ALO	AN-8	0D-3470	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	11-Nov-87	Commercial/Cargo	472	10-Nov-87 472
19	EL-ADY	IL-18	8601	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-99	Commercial/Combi	476	N/A AW 428-C
20	EL-ADY	IL-18	4804	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	24-May-99	Commercial/Combi	341-C	N/A AW 428-C
21	EL-ALW	IL-18	4804	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-99	Commercial/Combi	N/A	N/A AW 412-C
22	EL-ALJ	AN-12BK	8346202	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	14-Feb-98	Commercial/Cargo	328-C	N/A AW 412-C
23	EL-ARK	AN-8	8603	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	26-Feb-98	Commercial/Cargo	475	N/A N/A
24	EL-ASA	AN-12	3340809	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	14-Dec-97	Commercial/Cargo	487	N/A N/A
25	EL-ALT	AN-12	1805	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	04-Aug-97	Commercial/Cargo	322-C	N/A N/A
26	EL-AKZ	AN-8	0E-3240	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	24-Feb-97	Commercial/Cargo	488	N/A N/A
27	EL-ANZ	AN-26	13806	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	10-Jun-97	Commercial/Cargo	477	N/A N/A
28	EL-AHO	AN-28	8610	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	14-Apr-98	Transport	321	N/A N/A
29	EL-AY	AN-8	OG-3410	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	22-Jun-97	Commercial	321	21-Jun-98 321C
30	EL-ALC	AN-26	7104	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-99	Commercial/Cargo	N/A	01-Apr-00 AW 418 C
31	EL-ALE	AN-12	8345510	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	23-Jun-95	Commercial/Cargo	327-C	01-Apr-00 AW 410 C
32	EL-AKM	AN-12	139420	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	23-Jun-95	Commercial/Cargo	313	23-Jun-98 N/A
33	EL-AKN	AN-12	1901706	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	23-Jun-95	Commercial/Cargo	C-314	23-Jun-98 N/A
34	EL-AKK	B707-323-B	20177	LWA/OMEGA	Omega Air	Moston, UK	16-Dec-94	Commercial/PAX	N/A	16-Dec-95 N/A
35	EL-AKV	AN-12	1340107	Air Cess	Omega Air	Sharjah Airport, U.A.E	18-Dec-95	Commercial/Cargo	310-C	17-Dec-96 310-C
36	EL-AKW	AN-12BK	8346202	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	18-Dec-95	Commercial/Cargo	311-C	17-Dec-96 311-C
37	EL-AKW	B707-321-C	19375	Liberia World Airlines	Omega Air	Sharjah Airport, U.A.E	31-Jul-98	Commercial/Cargo	307-C	31-Jul-97 N/A
38	EL-AKT	B707-347-C	20316	Liberia World Airlines	Omega Air	Ostende, Belgium	18-Aug-95	Commercial/Cargo	C-316	18-Aug-96 C-316
39	EL-AKL	B707-351-C	18922	Liberia World Airlines	Omega Air	Shannon, Ireland	06-Apr-95	Commercial/Cargo	309-C	05-Apr-96 309-C

0160567s.doc

40	EL-NTMI	LESS NA	180-52304	Liberia New Tribe Mission	N/A	27-Mar-90	Business/Private	309-P	26-Mar-91	N/A
41	EL-AKU	B707-347C	19964	Occidental	Meaton, UK	07-Feb-96	Commercial	C-317	08-Feb-97	C-317
42	EL-AKO	AN-24	5730208	Air Cess	Sherjeh Airport, U.A.E	08-Sep-96	Commercial	C-318	07-Sep-96	C-318
43	EL-AKZ	AN-8	OE-3420	Santa Cruise Imperial	Sherjeh Airport, U.A.E	23-Feb-96	Commercial	N/A	22-Feb-97	N/A
44	EL-ALB	AN-12	402112	Santa Cruise Imperial	Sherjeh Airport, U.A.E	24-Feb-96	Commercial/Cargo	334-C	23-Feb-96	414-C
45	EL-ALF	AN-12	8346010	Santa Cruise Imperial	Sherjeh Airport, U.A.E	01-Apr-96	Commercial/Cargo	414	01-Apr-96	418
46	EL-AKS	B707-321-B	20029	Omega Air	N/A	09-Aug-96	Commercial/Cargo	C-315		C-315
47	EL-ALC	AN-12 BK	5342801	SCA Flying Dolphin	N/A	23-Feb-96	Commercial/Cargo	325-C	21-Feb-97	325-C
48	EL-AKP	AN-24 PT	1911803	Air Cess	Sherjeh Airport, U.A.E	08-Sep-95	Commercial/Cargo	C-319	09-Sep-96	C-319
49	EL-RDL	AN-12	2340809	Air Cess	Sherjeh Airport, U.A.E	22-Jul-96	Commercial/Cargo	330C	21-Jul-97	330C
50	EL-AKQ	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
51	EL-AKQ	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	16-Nov-90	Commercial -PAX	369B	19-Nov-91	369B
53	EL-AKQ	IL-18D	187010204	Air Cess	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	230	14-Dec-90	N/A
55	EL-AKE	B727-146	18877	Liberia World Airlines	N/A	03-Apr-91	N/A	558	02-Apr-92	N/A
56	EL-ASC	AN-12	3341208	Santa Cruise Imperial	Sherjeh Airport, U.A.E	18-Sep-97	Commercial	488	17-Sep-98	N/A
57	EL-AKR	AN-12 BK	9346801	Air Cess	Sherjeh Airport, U.A.E	18-Dec-95	Commercial/Cargo	318C	17-Dec-96	318C
58	EL-RDS	B707-302-C	19518	Air Cess	Sherjeh Airport, U.A.E	06-Feb-96	Commercial/Cargo	330C	05-Feb-97	330C
59	EL-AKY	AN-12 BK	8346010	Flying Dolphin	Sherjeh Airport, U.A.E	22-Feb-96	Commercial/Cargo	N/A	23-Feb-97	N/A
60	EL-AKF	B707-351-C	188822	Liberia World Airlines	Sherjeh Airport, U.A.E	05-Oct-92	Commercial/Cargo	321-C	05-Jan-93	321-C
61	EL-ALE	AN-8	1U-3460	Santa Cruise Imperial	Shannon, Ireland	31-May-96	Commercial/Cargo	337-C	30-May-97	337-C
62	EL-AIW	Caravello SE-210	106	Coastal Airlines	Sherjeh Airport, U.A.E	21-Dec-81	N/A	247	21-Dec-81	N/A
63	EL-ALL	AN-72-100	365720-80789	SINSAD Trans African Aviation Ltd.	N/A	08-Aug-00	Transport	N/A	N/A	N/A
64	EL-ALM	IL-82M	4648414	Central African Airlines	N/A	23-Oct-00	VIP Passenger	N/A	N/A	N/A
65	EL-ALX	AN-72	365720-89509	Central African Airlines	N/A	N/A	Transport	N/A	N/A	N/A
66	EL-CAR	YAK-40	9412030	Air Company Shar Inc.	N/A	N/A	N/A	325-C	N/A	N/A
67	EL-RDX	IL-78	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	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	1901708	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-ALQ	AN-8	472	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
78	EL-ALC	AN-26	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	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
82	EL-9L-LBK	L-410 LMP	831125	Lome Star Airlines	N/A	13-Jul-00	N/A	N/A	N/A	N/A
83	EL-AKX	AN-2P	1G14117	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
84	EL-JNS	B707-323C	18689	Liberty Air	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
85	EL-AWB	DC-3	4223548	Sky Air Cargo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
86	EL-AWX	DC-4	22192	Air Cess	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
87	EL-ALG	B707-369-C	20547	Air Cess	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	R37748MF/178/101	Shuttle Air Cargo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
90	EL-AIF	HS-748	1565	Amalinda	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
91	EL-WTZ	B707-328C	19282	Wetlin Air Trade	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
92	EL-WCP	HS-748	R37748MF/193688	Cargo Express Congo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
93	EL-AWAQ	ANTV 26	6210	East West	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

