

**Conseil de sécurité**

Distr. générale
26 octobre 2001
Français
Original: anglais

Lettre datée du 26 octobre 2001, adressée au Président du Conseil de sécurité par le Président du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 1343 (2001) concernant le Libéria

Au nom du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 1343 (2001) concernant le Libéria, et conformément au paragraphe 19 de la section B de la résolution 1343 (2001), j'ai l'honneur de présenter, comme convenu lors de la 7e séance du Comité, tenue le 25 octobre 2001, le rapport du Groupe d'experts (voir annexe).

Le Comité vous serait obligé de bien vouloir porter la présente lettre, ainsi que son annexe, à l'attention des membres du Conseil de sécurité, et la publier en tant que document du Conseil.

Le Président du Comité du Conseil de sécurité
créé par la résolution 1343 (2001)
concernant le Libéria
(*Signé*) Kishore **Mahbubani**



Annexe

**Lettre datée du 17 octobre 2001, adressée
au Président du Comité du Conseil de sécurité
créé par la résolution 1343 (2001) concernant le Libéria
par le Président du Groupe d'experts concernant le Libéria**

Au nom du Groupe d'experts concernant le Libéria, j'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le rapport du Groupe, présenté en application du paragraphe 19 de la résolution 1343 (2001) du Conseil de sécurité.

Le Président du Groupe d'experts concernant le Libéria
(*Signé*) Martin Chungong Ayakor

(*Signé*) Atabou Bodian

(*Signé*) Johan Peleman

(*Signé*) Harjit Singh Sandhu

(*Signé*) Alex Vines

Table des matières

	<i>Page</i>
Résumé	8
Introduction	20
A. Généralités	20
B. Rappel de l'historique du mandat	22
Méthode suivie	22
Critères de vérification	24
Première partie	
Libéria et région environnante	25
i) Sécurité dans la région de l'Union du fleuve Mano	25
a) Sierra Leone	26
b) Libéria	26
c) Guinée	28
ii) Entités armées autres que des États au sein de l'Union du fleuve Mano	28
iii) Relations entre le RUF et le Libéria	29
iv) Liberians United for Reconciliation and Democracy (LURD)	32
v) Groupes dissidents guinéens	34
vi) Dialogue au sein de l'Union du fleuve Mano	34
Deuxième partie	
Transports et armements	35
A. Faits ayant présidé à l'immobilisation au sol des aéronefs immatriculés au Libéria	35
B. Armement et désarmement dans la région : aperçu	37
i) L'embargo sur les armes	37
ii) La situation en matière de sécurité dans les pays voisins du Libéria	39
i. Sierra Leone	39
ii. Le désarmement de la Sierra Leone	39
iii. Guinée	41
iv. Côte d'Ivoire	41
C. Études de cas	42
a) L'Iliouchine ER-75929 et les fusils « She » (AK-47)	42
b) Le mystérieux appareil EL-ALY	46
i) Transport des pièces détachées d'hélicoptère	46
ii) Marchands d'armes et intermédiaires	50

iii) Le cas d'Aviatrend	50
c) Les tentatives du Libéria pour se procurer des hélicoptères	54
i) Première expédition	55
ii) Deuxième expédition	58
d) La piste des certificats d'utilisateur employés par Pecos	61
e) Centrafrican Airlines	64
i) Incident aérien en Gambie lié au nouveau millénaire	67
ii) Fraude massive	68
iii) Victor Bout échappe à la justice	69
iv) Guinée équatoriale	69
D. Transfert d'armes par terre et par mer	71
Troisième partie	
Sources de revenus et dépenses du Gouvernement	73
a) Dépenses du Gouvernement	73
b) Dépréciation du dollar libérien	75
c) Sources de revenus : structure des principales industries du Libéria	75
• Caoutchouc	76
• Exploitation du bois	77
○ Principales opérations d'exploitation du bois au Libéria	79
○ Transformation du bois	81
○ Industrie du bois et violation des sanctions	82
• Diamants	83
○ Les diamants et le RUF	88
○ Les régimes de certificats d'origine	89
▪ Sierra Leone	89
▪ Guinée	91
▪ Libéria	91
▪ Côte d'Ivoire	92
○ Le problème des diamants provenant de l'extraction par dragage	92
• Les registres libériens des sociétés et des navires (LISCR)	93
○ Origine des registres	93
○ Le rôle du LISCR	95
○ Deuxième flotte mondiale de qualité technique élevée	96
○ La comptabilisation des recettes au LISCR	96

o	La comptabilisation des recettes à Monrovia	98
o	Le rôle du Bureau des affaires maritimes	99
o	Le cas de Gerald Cooper	100
o	Les cas de Sanjivan Ruprah et de Benoni Urey	101
o	Diamants et affaires maritimes	102
o	Personnalités du secteur maritime visées par l'interdiction de voyager	103
o	Le registre libérien des sociétés	103
Quatrième partie		
	Interdiction de voyager et application de la résolution 1343 (2001) par les États	104
1.	Interdiction de voyager	104
a)	Le cas d'Alphonso Gaye	106
b)	Le cas de Jamal Basma	106
c)	Le cas de Gus Kouwenhoven	107
d)	L'échappatoire de la Côte d'Ivoire	107
e)	Application plus large de l'interdiction de voyager	107
2.	Respect de la résolution 1343 (2001) du Conseil de sécurité	108
3.	Respect par le Libéria	108
4.	Notification de la façon dont d'autres États appliquent la résolution	108
5.	Comment continuer à contrôler le respect de la résolution 1343 (2001) – suggestions du Groupe	108
Annexes		
1.	Letter of appointment of the Panel of Experts	110
2.	Meetings and consultations	111
3.	List of Aircraft of Centrafrican Airlines, San Air and West Africa Air Services the Panel recommends to ground	126
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	130
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	131
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	132
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. . .	133

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.....	134
9. Authorisation by Commissioner Benoni Urey for transfer of Maritime funds to San Air General Trading via Sanjivan Ruprah.	135
10. Transfer of Maritime Funds by the Liberian International Ship and Corporate Register to San Air General Trading, a company of Victor Bout.	136
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.	137
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. .	138

Sigles

AFRC	Armed Forces Revolutionary Council (Sierra Leone)
ANA	Agence de navigation aérienne (Guinée)
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
ECOMOG	Groupe de contrôle de la CEDEAO
GODIMWUL	Gold and Diamond Miners and Workers Union (Libéria)
GTZ	Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit
IATA	Association internationale des transports aériens
MINUSIL	Mission des Nations Unies en Sierra Leone
MSF	Médecins sans frontières
OACI	Organisation internationale de l'aviation civile
OICS	Organe international de contrôle des stupéfiants
OMI	Organisation maritime internationale
PAM	Programme alimentaire mondial
RDC	République démocratique du Congo
RUF	Revolutionary United Front (Sierra Leone)
SITA	Société internationale de télécommunications aéronautiques

Résumé

1. Lorsque le Groupe a commencé à s'acquitter de son mandat, à la mi-avril, des hostilités actives étaient en cours dans les trois pays de l'Union du fleuve Mano (Guinée, Sierra Leone et Libéria). Six mois plus tard, on peut constater de nets signes d'amélioration dans la région. Des efforts diplomatiques encourageants sont menés sur le plan régional en vue d'améliorer les relations bilatérales entre les trois membres de l'Union du fleuve Mano, bien que le district de Lofa au Libéria reste en butte à des conflits actifs et que la Sierra Leone risque de reprendre les armes si le Revolutionary United Front (RUF) ne veut pas abandonner son emprise sur certaines des zones diamantifères les plus productives.

2. Une multitude de protagonistes non étatiques ont participé aux conflits dans la région de l'Union du fleuve Mano. Ces groupes se procurent des armes auprès d'agents de l'État qui les soutiennent, grâce aux revenus provenant du commerce du diamant, de l'or alluvial, du cacao et du café auquel ils se livrent ou à l'occasion d'actions militaires. Ces actions ont déstabilisé la région et peuvent encore le faire. Ces groupes ont prospéré dans la zone de faille où les frontières du Libéria, de la Guinée et de la Sierra Leone se rejoignent.

3. Les relations du Revolutionary United Front (RUF) avec le Libéria ont été exposées en détail dans le rapport du Groupe d'experts concernant la Sierra Leone (S/2000/1195). Elles se sont poursuivies en 2001, bien que l'on fasse état de scissions entre les unités du RUF disposées à abandonner les armes en Sierra Leone et d'autres qui continuent à combattre dans le cadre de la guerre qui s'est déplacée vers les frontières du Libéria et de la Guinée. En 2001, des unités du RUF ont combattu des unités libériennes dans le district de Lofa.

Transport et armes

Levée des sanctions sur les aéronefs immatriculés au Libéria

4. On a constaté l'existence d'un lien direct entre des irrégularités concernant les aéronefs immatriculés au Libéria et des violations de l'embargo sur les armes. C'est pourquoi le Conseil de sécurité a décidé d'interdire de vol tous les aéronefs immatriculés au Libéria, jusqu'à ce qu'un nouveau régime d'immatriculation en bonne et due forme, respectant la réglementation internationale en matière d'aviation civile soit mis en place. Le Groupe a suivi de près les progrès réalisés dans ce domaine et a oeuvré sans relâche avec le nouveau Directeur de l'aviation civile au Libéria pour trouver un moyen de mettre à jour le registre des aéronefs. Des éléments de documentation concernant la propriété de nombreux aéronefs ont été trouvés petit à petit au Libéria et grâce à des communications avec d'autres autorités de réglementation de l'aviation civile. Lors de la dernière visite du Groupe au Libéria, qui s'est tenue la première semaine d'octobre 2001, ces informations avaient permis d'identifier 117 aéronefs.

5. Le problème des aéronefs immatriculés au Libéria n'est pas encore entièrement résolu, parce que certains aéronefs dont l'empennage porte une immatriculation peinte commençant par le préfixe EL peuvent continuer à voler à l'étranger, bien que cette immatriculation ait été abolie par le Libéria. Mais il s'agit là d'un problème qui échappe au contrôle de la Liberian Civil Aviation authority (Autorité

libérienne de réglementation de l'aviation civile) et qui doit être réglé au niveau des aéroports où ces aéronefs peuvent être observés et interdits de vol.

Recommandations relative au registre libérien

6. Le Groupe d'experts considère que les mesures prises par l'Autorité libérienne de réglementation de l'aviation civile sont adéquates et que le Conseil de sécurité peut envisager de lever l'interdiction de voler qu'il avait imposée par sa résolution 1343 (2001) et d'autoriser le Libéria à ouvrir à nouveau le registre des aéronefs, en coordination avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Les aéronefs effectivement interdits de vol et pour lesquels des documents prouvant que l'immatriculation au Libéria était conforme à la réglementation internationale ont été communiqués à l'OACI et au Comité du Conseil de sécurité concernant le Libéria devraient être autorisés à reprendre leurs vols.

7. L'Autorité libérienne de réglementation de l'aviation civile devrait tenir le Comité du Conseil de sécurité concernant le Libéria et l'OACI au courant de la suite donnée à l'enquête et porter l'immatriculation de tout nouvel aéronef sur le nouveau registre libérien à leur connaissance.

Rôle des transports dans le trafic d'armes

8. Dans la plupart des affaires de trafic d'armes étudiées par le Groupe, les transports sont apparus à nouveau comme un élément crucial; dans toutes ces affaires, on a pu constater que, s'agissant des aéronefs utilisés, la documentation était frauduleuse, les plans de vol avaient été falsifiés et des irrégularités avaient été commises en matière d'immatriculation. Le Groupe a constaté des preuves d'immatriculation frauduleuse non seulement au Libéria mais aussi en République centrafricaine et également, dans une certaine mesure, en Guinée équatoriale. Les immatriculations des aéronefs de la compagnie Centrafrican Airlines en République centrafricaine revêtent une importance particulière, car ces aéronefs ont été utilisés pour transporter des armes, en violation des sanctions contre le Libéria.

Recommandations relatives aux immatriculations illicites d'aéronefs

9. Eu égard à la fraude constatée s'agissant des immatriculations d'aéronefs en République centrafricaine, le Groupe d'experts recommande que l'Autorité centrafricaine de réglementation de l'aviation civile :

- Transmette à Interpol les documents relatifs à Centrafrican Airlines dont disposaient les tribunaux;
- Publie ces documents sur le site Web du Gouvernement centrafricain;
- Coordonne d'urgence avec la Guinée équatoriale et les Émirats arabes unis son action relative à l'utilisation de documents falsifiés par Centrafrican Airlines.

10. Le Groupe d'experts recommande par ailleurs que la Guinée équatoriale, la République centrafricaine et les autres États africains touchés par ce type de fraude demandent à la Commission de l'aviation civile africaine d'inscrire la question des immatriculations frauduleuses à l'ordre du jour de ses prochaines sessions.

11. Pendant son enquête, le Groupe a constaté que le problème des immatriculations illicites d'aéronefs était endémique. Il s'est rendu à Montréal pour débattre de la question avec le Directeur du Bureau de la navigation aérienne de

l'OACI. Ce dernier a fait savoir au Groupe que les pays connaissant des problèmes en matière d'immatriculation illicite pouvaient annuler les vols ou immobiliser les aéronefs et que, dans de tels cas, l'OACI recommandait d'effectuer une nouvelle immatriculation. Le Groupe a estimé que l'OACI n'agissait pas comme il convient pour résoudre ce problème croissant.

12. Le Groupe recommande donc à l'OACI de prendre les mesures ci-après :

- Devancer l'événement et faire connaître aux États membres les dangers résultant d'immatriculations illicites;
- Recommander aux États membres d'informatiser leurs listes d'immatriculation et de les centraliser sur le site Web de l'OACI pour que les utilisateurs puissent vérifier la situation et l'état de chaque aéronef;
- Faire en sorte que son programme de supervision de la sécurité accorde davantage d'importance à l'immatriculation des aéronefs.

13. Le Groupe d'experts recommande au Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies d'interdire immédiatement de voler à tous les aéronefs dont San Air, Centrafrican Airlines et West Africa Air Services sont propriétaires ou qui sont exploités ou assurés par ces compagnies. L'interdiction de vol pourrait être levée graduellement au cas par cas, sous réserve que tous les documents (propriété de l'aéronef, exploitant, licence d'exploitation, assurance, certificat de navigabilité, certificat d'immatriculation et localisation de l'aéronef) soient inspectés par les autorités de réglementation de l'aviation civile du pays d'immatriculation et du pays où se trouve l'installation de maintenance de l'aéronef.

14. Les compagnies intéressées devraient faire connaître au Conseil, par l'intermédiaire du Comité du Conseil de sécurité concernant le Libéria, la situation et la localisation exactes de chaque aéronef. Une liste des aéronefs concernés figure dans l'annexe 3 du présent rapport.

Armes

15. En dépit des engagements publics pris par le Gouvernement libérien tendant à observer l'embargo, on constate que des armes nouvelles continueront à pénétrer régulièrement dans le pays. Le Groupe d'experts décrit en détail dans le présent rapport cinq cas de violations des sanctions.

16. La première étude de cas expose comment des milliers d'armes automatiques ont pénétré au Libéria en novembre 2000. Ces armes devaient être renvoyées d'Ouganda en Slovaquie, mais un courtier en armes égyptien les a vendues à une compagnie guinéenne, qui servait de façade à un réseau de contrebande libérien. Le certificat d'utilisateur final établi pour la Guinée a été falsifié et l'aéronef utilisé pour le transport des armes a été affrété par Centrafrican Airlines.

17. Dans la deuxième étude de cas, le Groupe d'experts montre comment le Libéria a créé une compagnie aérienne fantôme, la West Africa Air Services, pour transporter plusieurs cargaisons d'armes. Un premier vol, effectué en juillet 2000, a permis de transporter des pièces de rechange pour hélicoptères militaires du Kirghizistan au Libéria. Un certificat d'utilisateur final falsifié concernant une société ayant son siège en Guinée a été utilisé à nouveau pour acheter le matériel militaire. Immédiatement après, l'aéronef a fait la navette entre Monrovia et Abidjan (Côte d'Ivoire) pour transporter plus de 100 tonnes de munitions au Libéria.

Ce marché a été organisé et financé par Leonid Minin et un de ses associés en Russie, Valery Cherny, de la société Aviatrend. Ultérieurement, Minin a été trouvé en possession de duplicatas falsifiés de certificats d'utilisateur final qui avaient été signés par le général Robert Gueï, ancien chef d'État de la Côte d'Ivoire.

18. Dans une troisième étude de cas, le Groupe d'experts décrit les recherches récemment menées par le Libéria pour se procurer davantage d'hélicoptères militaires. Le Groupe a été informé qu'un hélicoptère militaire avait été saisi en République slovaque en février 2001. Les autorités slovaques voulaient réexpédier l'hélicoptère au Kirghizistan, une fois qu'il aurait été réparé.

19. Toutefois, les autorités Kirghizes n'avaient pas connaissance d'un contrat portant sur la réparation d'hélicoptères en République slovaque. D'après l'intermédiaire avec lequel le Kirghizistan avait traité, les hélicoptères étaient destinés à la Guinée. Or, le contrat signé en Slovaquie indiquait qu'ils étaient censés rentrer au Kirghizistan. À nouveau, un certificat d'utilisateur final falsifié concernant la Guinée a été produit dans cette occurrence. Si l'hélicoptère n'avait pas été arrêté par les services douaniers, il aurait été envoyé au Libéria. Un deuxième envoi d'hélicoptères a été saisi en Moldova, juste après la débâcle en Slovaquie. Ces deux hélicoptères militaires allaient être exportés en Guinée, pour y être réparés.

20. Toutefois, il n'existe pas d'atelier de réparation d'hélicoptères en Guinée et les compagnies, intermédiaires et agents de transport impliqués dans cette affaire, avaient déjà participé à des affaires concernant des violations des sanctions au Libéria. Le contrat avec la société guinéenne de courtage Pecos a finalement été annulé après que les pouvoirs publics moldoves soient intervenus et que le Groupe d'experts se soit rendu en Guinée.

21. Dans une autre étude de cas, le Groupe d'experts analyse les certificats d'utilisateur final falsifiés établis pour la société Pecos en Guinée. Les individus concernés opéraient en Europe centrale et orientale, mais avaient créé en Guinée une société commerciale standard, dont la raison sociale était Pecos. Des certificats d'utilisateur final concernant cette société ont été trouvés au Kirghizistan, en République de Moldova, en République slovaque et en Ouganda. Dans tous les cas, des armes avaient été achetées pour le Libéria et le Groupe d'experts a vérifié que la Guinée n'avait jamais commandé d'armes par l'intermédiaire de la société Pecos. La société Pecos faisait suite à une autre société, la Joy Slovakia qui avait cessé ses activités après que plusieurs services répressifs ont commencé à enquêter sur d'éventuelles affaires de trafics d'armes et de blanchiment de l'argent. Le Groupe d'experts a conclu que la falsification de certificats d'utilisateur final par les individus à la tête de ces compagnies avait permis de fournir des armes au Libéria pendant des années.

22. Pour terminer, le Groupe d'experts analyse le réseau de compagnies aériennes participant à la fourniture d'armes au Libéria. Les preuves concernant la participation de Sergueï Denissenko, d'Alexander Islamov, de Pavel Popov et de Sanjivan Ruprah sont accablantes. Tous ces individus sont directement liés à Victor Bout et aux activités de sa compagnie aérienne. Le Groupe d'experts a enquêté sur les relations d'affaires existant entre les compagnies San Air, Centrafrican Airlines, MoldTransavia et West Africa Air Services, qui sont toutes liées à ce réseau de marchands d'armes. Le Groupe d'experts a pu constater l'existence de diverses formes de fraude au cours de son enquête, concernant notamment l'immatriculation des aéronefs et les plans de vol. La principale société qui se trouvait derrière de

nombreux envois d'armes était San Air, dont le siège est aux Émirats arabes unis. San Air est un agent de Centrafrican Airlines, principale compagnie de Victor Bout et propriétaire d'un grand nombre des avions participant au trafic d'armes. Les comptes bancaires de San Air ont été utilisés à de nombreuses occasions pour payer des livraisons d'armes au Libéria et les pistes de vérification financière sont décrites dans le chapitre consacré aux dépenses de l'État.

23. Le Groupe d'experts décrit aussi dans le rapport comment la société mère de Oriental Timber Company, société ayant des activités considérables en matière d'exploitation forestière au Libéria, a pris, depuis son siège de Singapour des dispositions pour effectuer un versement de 500 000 dollars des États-Unis pour un envoi d'armes en août 1999, comment le Bureau libérien des affaires maritimes a collaboré à des violations de l'embargo sur les armes et effectué des versements directs sur les comptes bancaires San Air de Victor Bout et comment Sanjivan Ruprah, marchand de diamants et associé de Victor Bout, a élu domicile au Libéria, pays de destination des envois d'armes.

Recommandations concernant les armes

24. Le Groupe d'étude recommande :

- Que l'embargo sur les armes au Libéria soit prorogé;
- Que tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies s'abstiennent de fournir des armes aux pays de l'Union du fleuve Mano;
- Qu'un embargo sur les armes soit décrété à l'intention des protagonistes non étatiques armés dans les trois pays de l'Union du fleuve Mano (à savoir, le LURD et les factions de l'Ulino, le RUF et les groupes dissidents armés guinéens).

25. Pour des motifs de transparence et de renforcement de la confiance, le Groupe d'experts recommande également d'élargir le Moratoire de la CEDEAO sur l'importation, l'exportation et la fabrication des armes légères en Afrique de l'Ouest pour en faire un mécanisme d'échange d'informations sur tous les types d'armes achetées par les États membres de la CEDEAO. L'actuel programme de coordination et d'assistance en matière de sécurité et de développement pourrait être étendu à un échange d'informations sur les dotations en armes et les achats futurs d'armes des États d'Afrique de l'Ouest. Le Groupe d'experts recommande que cet échange d'informations ait un caractère obligatoire, que les États fournisseurs et les États importateurs soient tenus d'indiquer chaque transaction relative aux armes au mécanisme nouvellement créé et que les renseignements comprennent des données sur toutes les parties aux transactions relatives aux armes, y compris l'indication du nom des courtiers et de leurs sociétés et du nom des agents chargés du transport.

Recommandations concernant les certificats d'utilisateur final

26. Le Groupe d'experts recommande que tout État Membre qui aurait acheté ou fourni des armes sur la base d'un certificat d'utilisateur final faisant mention des sociétés Pecos, Joy Slovakia ou Morse ou des personnes désignées ci-après, à savoir Peter Jusko, Alexander Islamov, Jacob Berger, Andreï Izdebski ou Sergueï Schwabenland, effectue une enquête approfondie sur la livraison effective et l'utilisation finale des armes. Il recommande que les États membres ayant participé à de telles transactions fassent connaître les conclusions de leur enquête à l'autre

État partie à ces transactions et aux comités du Conseil de sécurité concernant la Sierra Leone et le Libéria.

27. Le Groupe d'experts recommande de constituer d'urgence un groupe de travail des Nations Unies chargé d'élaborer un certificat d'utilisateur final normalisé qui comporterait le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de l'autorité qui signerait le certificat ainsi que le nom, l'adresse, le numéro de téléphone et la licence pour le commerce d'armes du courtier concerné.

Utilisation des recettes par le Gouvernement libérien

28. Le Groupe d'experts a examiné les sources et la gestion des fonds publics, afin de déterminer le financement lié à la violation des sanctions. La principale source de financement pour ces activités entre 1999 et 2001 prenait la forme de dépenses extrabudgétaires, qui ne faisaient pas partie des dépenses publiques normales.

29. Ces dépenses étaient effectuées en dehors du processus budgétaire, les recettes étant allouées à la source plutôt que par l'intermédiaire de la banque centrale. D'après le FMI, certaines concessions pour l'exploitation forestière, certaines sociétés paraétatiques et des organismes de recouvrement des recettes ont effectué des dépenses au nom des pouvoirs publics, qui ont été comptabilisées ultérieurement comme recettes « autres que monétaires » et compensées par des dépenses portant sur des biens et services. C'est ainsi, semble-t-il, que les violations des sanctions, à savoir l'achat d'armes et de munitions, ont été financées, comme on le verra ci-après.

Recommandations concernant les dépenses publiques du Libéria

30. Le Groupe d'experts recommande d'éliminer la pratique tendant à allouer les recettes à la source aux fins de dépenses prioritaires. Toutes les recettes devraient être regroupées dans un compte central de l'État à la Banque centrale du Libéria, avant d'être affectées à des organismes dûment habilités aux fins de dépenses approuvées.

Exploitation forestière et transformation du bois

31. Entre janvier et juin 2001, l'exploitation forestière a permis d'obtenir 679 253 mètres cubes de bois rond, pour une valeur de 46,2 millions de dollars des États-Unis. Ces chiffres correspondent vraisemblablement à une sous-estimation des exportations réelles, de l'ordre de 50 à 200 %, en raison de l'évasion fiscale pratiquée par les sociétés et de la corruption généralisée.

32. L'exploitation forestière est depuis longtemps l'une des principales sources de revenu de l'État. Elle représente encore l'un des éléments essentiels des recettes d'exportation. Le Président Taylor a également porté un intérêt personnel à l'octroi des concessions pour l'exploitation forestière. En janvier 2000, une nouvelle loi relative à la sylviculture a disposé que toutes les ressources sylvicoles sont la propriété de l'État, à l'exception des ressources sylvicoles communautaires ou privées, issues du reboisement artificiel.

33. Les nouvelles concessions doivent recevoir l'approbation du Président de la République. Au cours de la campagne 1999-2000, de nombreux concessionnaires ont poursuivi leur activité d'exploitation forestière, sans être certains qu'ils seraient autorisés à conserver leurs concessions. Cette incertitude a favorisé les coupes

rapides et l'affairisme, afin de maximiser les bénéfices dans l'éventualité où la concession ne serait pas renouvelée, sans préoccupation aucune pour des pratiques sylvicoles durables.

34. Plusieurs sociétés espagnoles et françaises ont perdu leurs concessions au profit de la United Logging Company, dirigée par Fawaz et présidée par le fils du Président Taylor. Le Président Taylor a également révoqué les concessions des VH Timber Companies au profit de la United Logging Company et du Groupe Mohammed. Le Président Taylor souhaite que l'industrie du bois soit dominée par un petit nombre de très grandes concessions comme la Oriental Timber Company.

35. Plusieurs exploitants forestiers ont fait valoir au Groupe d'experts qu'il est actuellement difficile de faire des bénéfices au Libéria, sauf dans le cas des très grandes concessions qui effectuent des coupes non sélectives et transforment des volumes considérables de bois rond. Ils ont imputé ces problèmes à la capacité limitée de transformation du bois, à l'encombrement des scieries en France en raison du volume considérable de bois rond en attente et à la difficulté qu'il y a à attirer de nouveaux investisseurs au Libéria. Ces sociétés se plaignent du montant excessif des impôts et des difficultés d'exploitation, en raison desquelles elles ne peuvent même pas atteindre le contingent de 4 % qui leur a été octroyé par la Forestry Development Agency pour la coupe et la vente du bois. La faveur présidentielle est un élément important dans la réduction des dépenses de fonctionnement. Un certain nombre de sociétés d'exploitation forestière ont obtenu des exonérations fiscales au titre des achats de carburant, en conséquence des relations étroites qu'elles entretiennent avec le Président.

36. D'après les règles de la Forestry Development Agency, 25 % du volume d'arbres abattus devraient être sciés dans le pays. Cette règle n'est pas respectée, en raison du volume des exportations de bois rond vers la Chine faites par la Oriental Timber Company et du nombre restreint de scieries au Libéria.

37. Avant la guerre (1989-1996), le Libéria comptait 18 scieries, 3 usines de placage et de contre-plaqué, 6 fours pour le séchage du bois et 3 usines de transformation du bois; la production de bois d'oeuvre était supérieure en volume aux exportations de grumes. Actuellement, le Libéria ne dispose plus que 12 scieries en activité, et celles-ci n'ont pas la capacité voulue pour transformer les arbres abattus.

38. L'Organisation mondiale du commerce (OMC) conseille actuellement à tous les pays d'interdire l'exportation de grumes non transformées après 2000. Le Libéria doit d'urgence éliminer graduellement ce commerce et investir dans des installations de transformation du bois. Ceci permettrait d'accroître la valeur des exportations de bois du Libéria, de ralentir l'abattage et de créer des emplois supplémentaires. Il serait également plus facile de contrôler la production et l'exportation. Le gouvernement Taylor a annoncé l'interdiction graduelle de l'exportation de bois rond, en tant que principe directeur dès 1998, mais n'a pas encore promulgué de législation à ce sujet.

39. Certaines sociétés d'exploitation forestière sont directement impliquées dans des violations des sanctions décrétées contre le Libéria. La société Exotic Tropical and Timber Enterprises (ETTE) est un exemple marquant. Le Groupe d'experts a eu communication d'un document indiquant qu'un paiement pour des livraisons

d'armes avait été effectué directement à partir des comptes singapouriens de la société Borneo Jaya Pte Ltd., société mère de l'Oriental Timber Company.

Recommandations concernant l'exploitation forestière et la transformation du bois

40. Au Libéria, l'exploitation forestière constitue une source importante de recettes pour les pouvoirs publics, en plus de générer des emplois. Elle permet également d'obtenir des revenus, qui sont utilisés pour violer les sanctions. Il a été difficile au Groupe d'experts de disposer de chiffres réels concernant le volume actuel de la production de bois d'oeuvre et les recettes correspondantes. Faute d'une évaluation sérieuse des recettes liées à l'exploitation forestière, le Groupe n'a pas pu évaluer le montant des fonds susceptibles d'avoir été détournés pour contribuer aux violations des sanctions. En conséquence, il recommande que :

- Le Gouvernement libérien s'accorde, avec le Fonds monétaire international, pour commander un rapport indépendant détaillé sur les revenus tirés des concessions d'exploitation forestière pendant la période allant de janvier 2001 à juillet 2002, portant notamment sur les abattements et les déductions d'impôts au titre de dépenses des pouvoirs publics pendant la période considérée;
- L'Organisation des Nations Unies interdit toutes les exportations de bois rond du Libéria à partir de juillet 2002 et encourage vivement les exploitants locaux à se diversifier dans la transformation du bois avant cette date.

Diamants

41. Le Groupe d'experts a étudié l'industrie du diamant au Libéria, car elle constitue une autre source essentielle de recettes provenant de ressources naturelles pour les pouvoirs publics. Officiellement, les exportations de diamants du Libéria étaient évaluées à 8 500 carats seulement en 1999, pour une valeur de 900 000 dollars des États-Unis. Le Ministre libérien de l'aménagement du territoire, des mines et de l'énergie estime que ce chiffre ne représente que 10 à 15 % des exportations effectives.

42. Des sanctions ont été imposées sur l'exportation des diamants bruts libériens, comme suite aux conclusions du rapport de décembre 2000 (S/2000/1195). Ce rapport démontrait comment des diamants de loin supérieurs en qualité et en quantité à ce qui était disponible au Libéria ont été importés et quelles étaient leur provenance et leur origine. Le commerce illicite, plus important, fournissait au Libéria une couverture tout à fait utile pour l'exportation de diamants du sang provenant de la Sierra Leone, bien qu'une grande partie de la production prétendument « libérienne » soit venue d'autres sources (en particulier la Russie) et ait été frauduleusement déclarée « libérienne » à des fins fiscales.

43. Lorsque la résolution 1343 (2001) du Conseil de sécurité est entrée en vigueur, le Gouvernement libérien a indiqué qu'il appliquerait l'interdiction. L'embargo décrété sur les exportations de diamants bruts libériens joint aux progrès réalisés s'agissant du processus de paix en Sierra Leone ont entraîné un net déclin des diamants portant le label « libérien » sur les marchés internationaux. Aucune importation en provenance du Libéria n'a été enregistrée à Anvers depuis l'imposition des sanctions.

44. L'embargo a suscité un problème différent. Puisqu'il est impossible de vendre officiellement des diamants bruts libériens, les marchands et les courtiers cherchent à camoufler leurs diamants libériens et à prétendre qu'ils proviennent de pays voisins. Le Groupe d'experts a pu vérifier l'exportation en contrebande de diamants bruts libériens vers la Sierra Leone et la Côte d'Ivoire.

45. Le Groupe d'experts a également pu constater une très nette augmentation du commerce des diamants extraits par le Revolutionary United Front (RUF) transitant par Freetown. Un grand nombre de pierres provenant des mines de Kono a transité par Makeni, mais un nombre plus restreint a atteint des courtiers à Kenama et Bo, avant d'entrer dans le circuit officiel. Près de la moitié de la production totale de la Sierra Leone vient du district de Kono/Koidu. En conséquence de l'imposition de l'embargo sur les diamants au Libéria, de la fermeture de la frontière jusqu'en septembre 2001 et de la guerre dans le district de Lofa, un faible volume du commerce de diamants en provenance de la Sierra Leone transite actuellement par le Libéria. Cette évolution de la structure des échanges est également illustrée dans le déclin spectaculaire des diamants bruts prétendument « libériens » sur des marchés comme celui d'Anvers et la diminution abrupte du nombre des diamants transitant par Monrovia. Les pressions exercées sur d'autres sources de recettes au Libéria en vue de financer les dépenses extrabudgétaires de la présidence démontrent à nouveau le rôle important qu'ont joué les diamants ces dernières années pour le Président Taylor. Le Président Taylor contrôlant moins étroitement le commerce des diamants provenant de la zone de Kono/Koidu, le Revolutionary United Front a changé de tactique et accru le commerce transitant par la Sierra Leone.

Recommandations concernant les diamants

46. Les données d'expérience recueillies en Sierra Leone, en Guinée, au Libéria et en Côte d'Ivoire, exposées ci-après, démontrent comment il est difficile dans la pratique de séparer les diamants du sang et d'autres diamants d'origine alluviale. Un meilleur contrôle, un alourdissement des peines en cas d'infraction et la nécessité d'indiquer la source d'une pierre (origine) plutôt que sa simple provenance pourraient faciliter cette tâche. Toutefois, tout comme dans le cas de la Sierra Leone, il est difficile de voir comment on pourra établir durablement une distinction entre les diamants « officiels » et les diamants du RUF, en l'absence d'un progrès régulier du processus de paix interne.

47. L'embargo sur les diamants libériens a contribué au déclin spectaculaire de l'utilisation illégale du label libérien pour la contrebande des diamants. De fait, l'embargo a inversé le problème en encourageant la contrebande de diamants bruts libériens hors du pays, et leur entrée dans les programmes de certification des pays voisins. Si l'on veut que ces programmes de certification soient crédibles, il faudra s'employer d'urgence à remédier à cette situation. Il pourrait être utile de mieux surveiller les marchands, mais c'est en faisant en sorte que le Libéria dispose de son propre programme de certification crédible que l'on garantira que moins de diamants bruts libériens soient délibérément mélangés avec des diamants bruts de pays voisins.

48. La production artisanale du Libéria est faible; sa valeur totale est à peu près de 1,5 million de dollars par an. Toute augmentation spectaculaire des exportations serait le signal que le label libérien est à nouveau utilisé pour le blanchiment de diamants non libériens. Le Groupe d'experts invite le Gouvernement libérien à

mettre en place un programme de certification crédible et transparent, vérifié indépendamment par une société d'audit de réputation internationale. Il faudrait déterminer, de manière indépendante, que ce programme est crédible et efficace, pour que le Conseil de sécurité puisse examiner plus facilement la possibilité de lever temporairement l'interdiction sur le commerce des diamants. Ceci permettrait également d'atténuer les difficultés réelles que connaissent les exploitants artisanaux, les courtiers et les marchands.

Autres mesures

49. Il est essentiel que des statistiques précises relatives aux importations et aux exportations de diamants bruts soient publiées chaque année. Actuellement, seule la Belgique publie une liste détaillée. La constitution d'une meilleure banque de données internationale concernant chaque type de diamants, pour chaque région et les états détaillés relatifs aux échantillons alluviaux tout venant dans les zones de conflit, constituerait un important pas en avant dans cette région. Il est également essentiel que les pays délivrent leurs propres certificats d'origine, qui soient conformes à un régime pleinement intégré de certification. Toutefois, en fin de compte, la seule manière de résoudre à coup sûr le problème des diamants du sang est d'instaurer, dans un pays, des conditions qui rendent inutile le commerce. Dans ces circonstances, le principal problème à résoudre s'agissant du commerce des diamants d'origine alluviale en Afrique occidentale serait de réduire la contrebande endémique aux fins d'évasion fiscale. La tentative faite par la Sierra Leone de redistribuer les recettes du commerce de diamant dans la collectivité est un élément de solution.

Registre libérien des navires et des sociétés

50. Le Libéria, avec 1 734 navires battant son pavillon, a la deuxième flotte maritime du monde. Traditionnellement, le registre contient un pourcentage élevé de pétroliers. En janvier 2001, 35 % (en tonnage) des pétroliers mondiaux battaient pavillon libérien. Le Libéria est généralement considéré comme un pays de libre immatriculation (délivrant, pour certains, des pavillons de complaisance). L'immatriculation des navires représente 25 % des recettes publiques. En 2000, l'inscription (moyennant redevance) sur le registre libérien des navires et des sociétés a permis d'obtenir des recettes se montant officiellement à quelque 25 720 000 dollars des États-Unis, soit un montant net de 18 millions de dollars des États-Unis pour les pouvoirs publics, d'après le Bureau of Maritime Affairs.

51. Le Liberian International Shipping and Corporate Registry (LISCR), organisme chargé des immatriculations, a isolé les recettes tirées de l'inscription sur les registres des navires et des sociétés. La comptabilité de la LISCR, qui est vérifiée chaque année par Arthur Andersen LLP, société d'audit de réputation internationale, a été ouverte au Groupe d'experts pour qu'il l'inspecte. La collecte des recettes provenant de l'inscription sur les registres, celle des impôts et redevances perçus par l'État et toute autre répartition ultérieure des fonds dus à l'État sont effectuées conformément à l'accord conclu entre le LISCR et le Gouvernement libérien.

52. Dans une première étape, les sommes perçues sont déposées dans un des comptes bancaires ouverts pour le registre, en fonction de la nature de l'impôt ou de la redevance perçus, comme spécifié dans l'accord conclu entre le LISCR et le

Gouvernement libérien. Il s'agit là d'une procédure de routine. Toutefois, le Groupe d'experts a obtenu des précisions au sujet de deux virements bancaires, d'un montant de 525 000 dollars des États-Unis et de 400 000 dollars des États-Unis, effectués par le LISCR le 21 juin 2000 et le 7 juillet 2000 respectivement, sur le compte de la société San Air General Trading à la Standard Chartered Bank, à Sharjah, (Émirats arabes unis). Ces deux virements avaient été effectués en échange d'armes et de services de transport, en violation des sanctions. Les activités menées par la San Air General Trading en violation des sanctions sont exposées en détail ci-après, dans le chapitre relatif aux armes et au transport.

53. Le LISCR a reconnu, devant le Groupe d'experts, qu'il avait effectué quatre virements à des comptes non gouvernementaux en 2000. Les décaissements ont été effectués à la suite de quatre demandes écrites faites par le Commissaire aux affaires maritimes au LISCR. Le LISCR a été de plus en plus troublé par la fréquence croissante des demandes d'exception à la procédure normale, à la fin 2000. Suite à une nouvelle demande de décaissement faite le 17 août 2000, le LISCR a fait savoir au Commissaire aux affaires maritimes qu'il n'honorait plus des demandes de cet ordre.

54. Face à la résistance du LISCR, le Bureau of Maritime Affairs du Libéria a changé de tactique et a effectué quatre paiements financés sur sa part des recettes maritimes en remettant les montants correspondants à la société San Air, par l'intermédiaire du marchand d'armes Sanjivan Ruprah, sans passer par le LISCR.

55. Le Commissioner of Maritime Affairs et le Maritime Affairs Bureau qu'il dirige ne sont guère plus qu'une officine d'extorsion et une couverture, qui sert à financer et à organiser des dépenses extrabudgétaires opaques, notamment dans l'objectif de violer les sanctions. Aussi longtemps qu'un embargo sur les armes au Libéria sera en vigueur, il faudra s'employer à ce que les recettes provenant du registre ne fassent pas l'objet de malversations de la part du Bureau.

Recommandations concernant les registres libériens des navires et des sociétés

56. Les registres libériens des navires et des sociétés constituent une source importante de recettes pour un pays pauvre. Le registre maritime a une réputation internationale mais est vulnérable parce que certains des fonds qu'il permet d'obtenir sont utilisés pour des dépenses extrabudgétaires opaques, notamment pour contourner le régime des sanctions.

57. Le Groupe d'experts reconnaît que le régime de la libre immatriculation est très concurrentiel et que toute sanction concernant la libre immatriculation entraînerait la fuite de clients, qui ne reviendraient probablement pas. Le Groupe d'experts ne souhaite pas que les armateurs actuellement immatriculés au LISCR l'abandonnent en masse pour s'inscrire à d'autres régimes de libre immatriculation.

58. Le LISCR n'aurait pas dû effectuer ces quatre versements à des comptes non gouvernementaux en 2000. Ces versements n'étaient pas conformes à l'accord conclu avec le Gouvernement libérien et témoignaient d'une absence totale de diligence. Le LISCR semble avoir tiré les enseignements de son erreur et a pris des mesures pour mettre fin à cette pratique. En 2001, on n'a constaté aucune nouvelle pression de cet ordre de la part de Monrovia et aucune preuve de nouveaux versements à des comptes non gouvernementaux.

59. Le Groupe d'experts recommande que :

- Le Comité du Conseil de sécurité ouvre un compte de garantie bloqué où seraient affectées toutes les recettes issues des registres des navires et des sociétés. Le Groupe d'experts estime que le Gouvernement libérien et le FMI devraient s'accorder pour que ce compte fasse l'objet d'un audit, de manière à déterminer le montant total des recettes issues du registre des navires et des sociétés et l'utilisation des recettes déposées sur ce compte;
- Les fonds détenus dans ce compte soient affectés au développement.

L'interdiction de voyager

60. L'interdiction de voyager a eu les résultats escomptés dans l'ensemble. Le Groupe d'experts s'est activement employé à vérifier si elle avait été dûment respectée. Il a constaté 27 violations de l'interdiction de voyager, effectuées pour la majorité d'entre elles en transitant par Abidjan.

Recommandations concernant l'interdiction de voyager

61. L'interdiction de voyager a suscité le plus grand nombre de plaintes reçues par le Groupe d'experts. Les particuliers dont le nom figure sur la liste ont demandé à savoir quel était le motif de leur inclusion sur la liste et comment interjeter appel. Le Groupe d'experts a renvoyé chacun d'eux au Comité du Conseil de sécurité qui a établi la liste.

62. Le Groupe d'experts invite le Comité du Conseil de sécurité à répondre rapidement aux demandes concernant l'interdiction de voyager. Il recommande également que le Comité mette sur la Toile une page consacrée à l'interdiction de voyager au Libéria, indiquant les critères sur la base desquels le Comité a décidé d'interdire à tel ou tel de voyager et a inscrit son nom sur la liste correspondante. Cette page devrait également fournir des informations sur la manière de solliciter des dérogations à l'interdiction de voyager et comporter un chapitre sur les particuliers bénéficiant de dérogations. Il faudrait faire connaître l'existence de ce site, pour que les services d'immigration et les organes de répression puissent s'y reporter et vérifier qui fait l'objet d'une interdiction de voyager et qui bénéficie d'une dérogation.

63. Les services du secrétariat compétents en matière de sanctions devraient, en consultation avec le Comité, établir une base de données comportant la photographie des principales personnes figurant sur la liste des personnes ayant interdiction de voyager pour contrecarrer les tentatives de voyager sous un autre nom. Ces photographies pourraient être affichées sur le site Web.

64. Le Groupe d'experts n'estime pas que la liste ne doive avoir un caractère immuable. Un petit nombre de noms devrait être éliminé, pour des raisons humanitaires; le Comité devrait également envisager d'ajouter de nouveaux noms.

Recommandations au Gouvernement ivoirien

65. Il convient de se pencher d'urgence sur un point faible à l'aéroport d'Abidjan. Le Conseil de sécurité devrait inciter vivement les autorités ivoiriennes à adopter une attitude moins passive s'agissant de la mise en oeuvre de l'interdiction de voyager. Il conviendrait de mettre en place un système vérifiable à l'aéroport

d'Abidjan, pour s'assurer que les passagers en provenance de Monrovia ne figurent pas sur la liste ou qu'ils ont obtenu une dérogation de l'ONU.

Recommandations touchant la vérification en permanence du respect de la résolution 1343 (2001) du Conseil de sécurité

66. Le Secrétariat de l'ONU devrait nommer au Département des affaires politiques un spécialiste chargé de la vérification du respect des sanctions frappant le Libéria. Il aurait notamment pour tâche de s'assurer de l'application des mesures visées dans la résolution 1343, de constituer des bases de données concernant les violations signalées, de s'occuper de la correspondance y relative et de procéder à des enquêtes par téléphone. Il devrait aussi effectuer des recherches pour le Comité du Conseil de sécurité, aider à vérifier le respect des mesures interdisant l'entrée ou le passage en transit de responsables libériens et examiner les demandes de dérogation auxdites mesures. Un fonctionnaire du Secrétariat, appuyé par le secrétariat du Comité pourrait remplir ces fonctions efficacement et de manière rentable. Le mécanisme de vérification du respect des sanctions concernant l'Angola bénéficie déjà des services d'un spécialiste des affaires politiques qui s'est acquitté efficacement d'un certain nombre de ces tâches. Il pourrait être fait appel à des services à court terme de consultants pour enquêter sur des cas particuliers de violation de manière à continuer de faire pression sur le Libéria.

67. La vérification en permanence du respect par le Libéria de la résolution 1343 devrait également être assurée sur place. Cet objectif pourrait être atteint à moindres frais en renouvelant le mandat du Groupe d'experts pour deux courtes missions en 2002 en Afrique de l'Ouest, accompagné du spécialiste nommé par le Secrétariat. Ces deux missions seraient les suivantes :

- Une mission d'évaluation de quatre semaines effectuée en avril 2002 au Libéria et dans les États voisins qui ferait l'objet d'un rapport succinct. Ce rapport constituant une vérification indépendante de l'application des sanctions serait soumis, par l'intermédiaire du Comité, au Conseil en mai 2002;
- Une deuxième mission de six semaines en septembre 2002 au Libéria, dont le rapport final serait soumis au Comité en novembre 2002. Ce rapport constituerait également une évaluation indépendante des résultats du régime de sanctions et de leur respect par le Gouvernement libérien au cours de l'année considérée.

68. Ces missions auraient l'avantage de contribuer à renforcer en 2002 la capacité interne de l'Organisation de vérifier le respect par le Libéria et d'autres États de la résolution 1343. Elles permettraient également de faire appel aux compétences du Groupe d'experts de manière rentable et de maintenir l'élan imprimé par ses travaux en 2001.

Introduction

A. Généralités

69. Conformément au paragraphe 19 de la résolution 1343 (2001) du Conseil de sécurité concernant le Libéria, adoptée le 7 mars 2001, le Secrétaire général a créé, le 20 mars 2001, un groupe d'experts (S/2001/268) doté du mandat ci-après :

- Enquêter sur les violations des nouvelles mesures visant à renforcer l'embargo sur les armes, à empêcher l'importation à partir du Libéria de diamants et les déplacements de hauts responsables du Gouvernement libérien;
- Réunir des informations sur le respect par le Gouvernement libérien des mesures suivantes : expulser du Libéria tous les membres du RUF, mettre fin à tout soutien financier et militaire apporté au RUF, cesser toute importation directe ou indirecte de diamants bruts sierra-léonais, geler les fonds, ressources financières ou avoirs mis à la disposition du RUF et interdire à tous les aéronefs immatriculés au Libéria de voler;
- Poursuivre son enquête sur la façon dont l'exploitation des ressources naturelles et d'autres formes d'activité économique au Libéria aideraient à alimenter le conflit en Sierra Leone et dans les pays voisins, en particulier sur les questions mentionnées dans le rapport du Groupe d'experts créé par la résolution 1306 (2000) du Conseil de sécurité;
- Réunir des informations sur les activités illégales des personnes mentionnées dans le rapport du Groupe d'experts créé par la résolution 1306 (2000) concernant la situation en Sierra Leone; et
- Réunir des informations concernant toute autre violation présumée des mesures imposées aux termes de la résolution 1343 (2001).

70. Le Comité a pris acte du rapport du Groupe d'experts constitué en application de la résolution 1306 (2000) concernant la situation en Sierra Leone (S/2000/1195) du 19 décembre 2000 et des réponses reçues des pays et personnes mentionnés dans le rapport. Il a été dûment pris note des mesures correctives prises par ces pays.

71. Le Groupe n'ignorait pas les mesures visées au paragraphe 2 de la résolution 1343 (2001) exigeant que le Gouvernement libérien mette immédiatement fin au soutien qu'il apporte au RUF en Sierra Leone et à d'autres groupes rebelles armés de la région devaient contribuer à relancer le processus de paix.

72. Le Groupe a pris note en particulier du paragraphe 4 de ladite résolution qui exige que tous les États de la région prennent des mesures pour empêcher des individus et des groupes armés d'utiliser leur territoire pour préparer et perpétrer des attaques dans des pays voisins et s'abstiennent de toute action qui pourrait contribuer à déstabiliser davantage la situation aux frontières entre la Guinée, le Libéria et la Sierra Leone.

73. Le 22 mars 2001, le Représentant permanent du Libéria auprès de l'Organisation des Nations Unies a transmis le texte d'une lettre adressée au Secrétaire général par le Président du Libéria, M. Charles Ghankay Taylor. Cette lettre énumérait les mesures que le Gouvernement avait prises en application de la résolution (S/2001/264). Le Groupe avait été informé de la teneur de cette lettre et des lettres ultérieures adressées par le Gouvernement libérien et que lui avait communiquées le Comité du Conseil de sécurité concernant le Libéria ainsi que le Groupe d'étude du Gouvernement du libérien.

74. Le Groupe d'expert¹ était composé de M. Martin Chungong Ayafor (Cameroun), Président; de M. Atabou Bodian (Sénégal), expert de l'Organisation de

¹ Le Groupe d'experts s'est assuré le concours de M. Didier Bondineau (France) pour la section du rapport concernant le bois.

l'aviation civile internationale; de M. Johan Peleman (Belgique), expert spécialisé dans les armes et les moyens de transport; de M. Harjit S. Sandhu (Inde), expert d'Interpol; et de M. Alex Vines (Royaume-Uni), expert en diamants (S/2001/268) (annexe 1).

75. Le Groupe a tenu sa session d'organisation au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York du 16 au 27 avril 2001 et il a été convenu avec le Comité du Conseil de sécurité concernant le Libéria que le rapport du Groupe serait présenté le 15 octobre 2001. Le Comité du Conseil de sécurité en a été saisi le 17 octobre 2001.

76. Le Groupe a décidé de consulter régulièrement les autres groupes d'experts et comités du Conseil de sécurité chargé d'examiner des questions analogues. Le Comité du Conseil de sécurité concernant le Libéria a été tenu informé des travaux du Groupe conformément aux dispositions du paragraphe 4 de la résolution 1343 (2001) du Conseil de sécurité.

77. Le Groupe a bénéficié d'un appui logistique et moral important de la part du Comité du Conseil de sécurité concernant le Libéria, du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, des coordonnateurs résidents des Nations Unies et des fonctionnaires du PNUD dans la quasi-totalité des pays visités. De nombreux gouvernements lui ont fourni des conseils et des informations détaillés et de nombreuses personnes ont également communiqué des renseignements très utiles.

B. Rappel de l'historique du mandat

78. Le mandat du Groupe est présenté à la section A ci-dessus. Les visites qu'il a effectuées en Sierra Leone, au Libéria et en Guinée lui ont rappelé l'historique de son mandat. En Sierra Leone, des milliers de civils, dont des femmes et des enfants victimes d'une brutalité inouïe, affrontent l'avenir amputés de leurs mains et de leurs pieds. À Freetown, le Camp des amputés est un rappel cruel de la terreur qu'ont fait régner les forces qui fournissent des armes aux rebelles. Outre les amputés, condamnés à une vie d'invalides, des milliers d'habitants de la Sierra Leone, de la Guinée et du Libéria ont été tués, un demi million sont devenus des réfugiés et des millions d'autres ont été déplacés. Le Groupe a visité le Camp des amputés de Freetown ainsi que les camps de réfugiés de personnes déplacées dans les trois pays limitrophes du Libéria, de la Guinée et de la Sierra Leone.

79. Au moment où le Groupe achevait l'établissement de son rapport, la situation aux frontières entre la Sierra Leone, le Libéria et la Guinée demeurait volatile et les zones d'où sont extraits les diamants de très grande qualité en Sierra Leone étaient aux mains des rebelles. Dans plusieurs zones frontalières du Libéria, de la Guinée et de la Sierra Leone, les populations n'ont pas accès à une aide médicale, à l'éducation ni à des moyens leur permettant d'assurer leur subsistance. Dans l'accomplissement de sa tâche, le Groupe était conscient du rôle et de la responsabilité qui lui incombait de contribuer à mettre fin aux souffrances des populations de la sous-région.

Méthode suivie

80. **Questionnaires.** Le Groupe a demandé aux pays concernés, par l'intermédiaire de leurs missions permanentes auprès de l'Organisation des Nations Unies, de lui

fournir des renseignements au sujet de certains envois d'armements et de mouvements d'avions suspects utilisés pour le transport illégal d'armements et de munitions. Il a aussi demandé des statistiques détaillées remontant jusqu'en 1987 concernant les exportations de diamants des principaux pays producteurs et les importations en direction des pays où le commerce, la taille et le polissage des diamants constituent d'importantes activités. Le fait de remonter jusqu'en 1987 visait à déterminer quelles étaient les tendances avant la guerre en Sierra Leone et au Libéria. En septembre 2001, le Groupe a envoyé, par l'intermédiaire des missions permanentes auprès de l'Organisation des Nations Unies, des lettres de rappel à tous les gouvernements qui n'avaient pas fourni les statistiques demandées. Le Groupe a particulièrement apprécié les réponses détaillées et les renseignements supplémentaires extrêmement utiles fournis par les pays suivants : Émirats arabes unis, Chypre, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Moldova, Ouganda et République slovaque.

81. **Entretiens.** Dans chaque pays, les membres du Groupe ont eu des entretiens avec de hauts fonctionnaires ainsi qu'avec les membres de missions diplomatiques, d'organisations de la société civile, d'organismes d'aide, de sociétés du secteur privé ainsi qu'avec des journalistes. Le Groupe a également contacté certaines personnes dont l'identité a donné lieu à de nombreuses spéculations au cours des derniers mois en raison de la situation dans la sous-région (annexe II). Toutefois, étant donné que l'enquête portait sur des questions délicates, un certain nombre des personnes concernées n'ont fourni des renseignements qu'à condition de conserver l'anonymat. Plusieurs entretiens tenus dans divers pays ne sont donc pas mentionnés.

82. **Visites dans divers pays.** Les membres du Groupe se sont rendus dans divers pays, se livrant, ou supposés se livrer, au trafic d'armes et de matériels connexes à destination du Libéria en violation des mesures imposées par le Conseil de sécurité ainsi que dans des pays se livrant au commerce de diamants. Tous les membres ont effectué deux voyages au Libéria et certains s'y sont rendus trois fois. Tous les membres ont fait un voyage dans les pays suivants : Belgique, Côte d'Ivoire, Émirats arabes unis, Fédération de Russie, Gambie, Guinée, Sierra Leone, République slovaque, République tchèque, Turquie, Moldova et Ukraine. Un ou plusieurs membres du Groupe se sont rendus dans les pays suivants : Autriche, Burkina Faso, Cameroun, Canada, Cap-Vert, Espagne, France, Italie, Ghana, Guinée équatoriale, Kazakhstan, Kenya, Kirghizistan, République centrafricaine, Mali, Niger, Norvège, Sénégal, Suisse, Ouganda et Royaume-Uni ainsi qu'à Washington.

83. **Visites sur le terrain.** En raison de l'aura de certains lieux ou villes, le Groupe a également décidé de se rendre au Libéria, en Guinée, en Sierra Leone et en Côte d'Ivoire. Au Libéria, tous les membres ont visité le centre de formation d'une unité antiterroriste à Gbatala et le port de Buchanan où sont concentrées la plupart des activités de l'Oriental Timber Company. Trois membres se sont rendus dans les comtés de Lofa et de Bong. En Sierra Leone, deux membres ont visité les lieux suivants : Bo, Kenema, Koidu, Yengema, Moyamba, Boya, Waterloo et Daru. En Guinée, deux membres se sont rendus de Conakry à Kissidougou, puis à Guéckédou, à Macenta, à Kuankan, à Kola, à Nzerekore et ensuite en Côte d'Ivoire. Dans ce pays, ils ont visité Man, Biankouma, Guiglo, Danane, Kicla et Guessessou.

84. Au cours de ces visites, le Groupe s'est entretenu avec les membres de diverses factions engagées dans le conflit et dont les plus importantes sont le RUF,

le CDF, le Liberians United for Reconciliation and Democracy (LURD) et les Forces armées du Libéria. Dans les quatre pays de la sous-région, un grand nombre de personnes déplacées ont pu être interrogées. Le Groupe a également observé le fonctionnement du Programme de désarmement, de démobilisation et de réinsertion en Sierra Léone, s'est entretenu avec des combattants et décelé certaines pistes permettant de déterminer l'origine des armes et des munitions.

85. Assistance fournie par les organisations internationales et régionales. Le Groupe a bénéficié de la coopération très utile de plusieurs organisations internationales, notamment d'Interpol, de l'OACI, de l'OMI et a mis leurs compétences à profit.

86. Dossiers de la police et dossiers judiciaires. Le Groupe a pu avoir accès aux dossiers de la police ainsi qu'aux dossiers judiciaires de plusieurs affaires faisant l'objet d'enquêtes ou de procès concernant le trafic d'armes et de munitions en Afrique de l'Ouest. Le Groupe a examiné les dépositions de plusieurs anciens cadres du RUF ainsi que les documents confisqués au domicile de personnes soupçonnées de se livrer à ce trafic.

Critères de vérification

87. Le Groupe a convenu au début de ses travaux de se fonder sur des critères faisant une large place aux preuves dans ses enquêtes. Il fallait donc au moins deux sources d'information crédibles et indépendantes pour étayer toute conclusion. Chaque fois que possible, le Groupe a également décidé de porter les allégations à la connaissance des intéressés afin de leur accorder le droit de réponse. Toutefois, certaines personnes dont le rôle est mis en évidence dans le rapport ne se sont pas rendues disponibles bien que le Groupe se soit efforcé de leur donner la possibilité d'expliquer leur conduite.

88. Au cours de l'enquête, le Groupe a, chaque fois que possible, communiqué les renseignements pertinents et aidé les États concernés à poursuivre les enquêtes de leur côté. Le Groupe a également porté les renseignements réunis au cours des enquêtes à l'attention des autorités afin de leur accorder le droit de réponse, conformément au paragraphe 20 de la résolution 1343 (2001) du Conseil de sécurité. Un grand nombre de pays ont communiqué des renseignements utiles sur des personnes se livrant sous le couvert de sociétés suspectes à des transactions financières.

89. Dans le passé, diverses parties au conflit dans la sous-région ont toujours réfuté les allégations en exigeant des preuves. En témoigne la réponse habituelle donnée aux accusations selon lesquelles des armes destinées au RUF sont acheminées en transitant par le Libéria, et que le Président Taylor continue d'appuyer le RUF. Dans le présent rapport, les experts ont examiné de manière détaillée cette allégation particulière ainsi que plusieurs affaires de transport d'armes parvenues au Libéria en violation des embargos décrétés par le Conseil de sécurité.

90. Vérification des documents et séquence des faits. Pour répondre à l'argument si souvent invoqué de l'absence de preuves, le Groupe a retracé la séquence des faits en s'appuyant sur des preuves documentaires et des entretiens avec des témoins oculaires. Il possède les documents suivants concernant les mouvements d'avions assurant le transport illicite d'armes au Libéria :

- Les copies des contrats signés par les parties intéressées;
- Les demandes et les autorisations pour le survol de territoires et l'atterrissage;
- Les plans de vol;
- Les manifestes de chargement;
- Les lettres de transport aérien;
- Les documents indiquant le nom des propriétaires ou de l'organisme exploitant les avions concernés;
- Les registres des pilotes;
- Les transactions effectuées;
- Les assurances des cargaisons et des avions concernés.

91. L'analyse de ces documents a permis au Groupe de déterminer le parcours des avions transportant des armes destinées au Libéria. Le Groupe s'est d'autre part entretenu avec des pilotes et des membres d'équipage qui étaient à bord des avions en question. Dans la quasi-totalité des affaires énumérées, les avions utilisés ont pu être localisés et des photos ont été prises. Certains trafiquants d'armes ont essayé d'échapper à toute surveillance mais le Groupe est parvenu à les retrouver et à les confronter avec des renseignements détaillés des transactions. Dans un cas, le Groupe a interrogé une personne accusée de se livrer à ce trafic à la prison où elle se trouvait, après avoir obtenu l'autorisation des autorités judiciaires concernées.

92. Outre les vérifications minutieuses qu'il a effectuées, le Groupe a reçu des informations allant dans ce sens, qui provenaient d'organismes de police internationaux. Il a également bénéficié du concours de spécialistes d'Interpol chaque fois que nécessaire. Dans toutes les affaires exposées dans le rapport, le Groupe ne s'est pas appuyé uniquement sur des moyens oraux. Il a toujours exigé que les enquêtes s'appuient sur des sources d'information et des documents circonstanciés. Les preuves sont donc irréfutables.

Première partie

Libéria et région environnante

i) Sécurité dans la région de l'Union du fleuve Mano

93. Lorsque le Groupe d'experts s'est attelé à la tâche à la mi-avril, les trois pays de l'Union du fleuve Mano (Guinée, Sierra Leone et Libéria) étaient le théâtre d'hostilités ouvertes. D'après les chiffres de l'ONU, il y avait à la mi-mai 2,3 millions de personnes autochtones déplacées, 110 000 réfugiés sierra-léonais et 81 000 réfugiés libériens en Guinée. On recensait 400 000 personnes déplacées et 6 000 réfugiés libériens en Sierra Leone, et 60 000 personnes déplacées au Libéria. On comptait également 120 000 réfugiés libériens et 2 000 réfugiés sierra-léonais en Côte d'Ivoire.

94. Depuis six mois, on observe une amélioration manifeste de la situation dans la région. Des initiatives diplomatiques bienvenues ont été lancées au niveau régional en vue d'améliorer les relations bilatérales entre les trois membres de l'Union du fleuve Mano bien que les combats se poursuivent dans le district de Lofa au Libéria

et que la Sierra Leone risque d'être de nouveau entraînée dans le conflit si le RUF refuse de relâcher son emprise sur certaines des régions diamantifères les plus fertiles du pays.

a) Sierra Leone

95. Au moment où le Groupe d'experts a effectué sa première visite en Sierra Leone, en avril 2001, la zone de Kambia était le théâtre de combats et la dimension régionale du conflit était nettement perceptible. La Guinée avait lancé des opérations militaires contre le RUF avec l'accord tacite du Gouvernement sierra-léonais. Elle faisait continuellement usage de la force dans le cadre de représailles à la suite des raids que le Front avait effectués en Guinée à partir de septembre 2000. Les troupes guinéennes ont pénétré dans le district de Kambia Nord situé à l'intérieur de la Sierra Leone et créé une « zone sécurisée » sur la rive septentrionale des Grandes Scarcies afin de contrer le RUF.

96. La Force de défense civile, milice parrainée par le Gouvernement, a également attaqué les positions du RUF dans l'est de la Sierra Leone au mois d'avril mais un cessez-le-feu a été finalement instauré. La Guinée a aussi mis fin à ses attaques contre le RUF à Kambia mais on a observé des bombardements et des raids d'hélicoptères guinéens dirigés contre plusieurs cibles liées au RUF en juillet.

97. Le 2 mai, les principales parties au conflit ont réaffirmé leur attachement au processus de paix à Abuja. Des pourparlers ont ensuite eu lieu à Freetown et, le 18 mai, les deux parties ont commencé à participer au programme de désarmement, de démobilisation et de réinsertion sur une grande échelle. Depuis le début du mois de juillet, la situation en matière de sécurité est restée stable en Sierra Leone, et fait l'objet d'une surveillance étroite par la MINUSIL.

98. Au début du mois de septembre, le Président sierra-léonais, Ahmed Kabbah, et le dirigeant du RUF, Issa Sessay, se sont rencontrés à Koidu et ont échangé une poignée de main, mettant ainsi officiellement fin aux hostilités. Le processus de paix reste néanmoins fragile dans la période qui précède les élections multipartites de 2002 mais il semble que les hostilités ouvertes aient cessé pour le moment.

b) Libéria

99. À la suite de l'adoption de la résolution 1343 (2001) du Conseil de sécurité et de l'entrée en vigueur des sanctions dirigées contre le Libéria, le 7 mai 2001, le Président Taylor et son gouvernement ont multiplié les gestes en faveur de l'instauration d'un nouveau dialogue avec leurs voisins dans le cadre de l'Union du fleuve Mano. Les affrontements dans le district de Lofa restaient un sujet de préoccupation majeur pour le Gouvernement et les organismes d'aide humanitaire.

100. Le premier affrontement armé s'est produit à Voinjama, le 21 avril 1999. Des rebelles ont attaqué la ville avec des fusils semi-automatiques, quelques mortiers et des fusils de chasse. Ils formaient un ramassis de canailles, certains portant un uniforme, certains fumant de la marijuana. Alors qu'ils pillaient la ville, ils prétendaient être lassés de la guerre menée par la Sierra Leone et vouloir renverser le gouvernement de Charles Taylor. Après cette brève attaque menée par des rebelles, les forces de sécurité libériennes sont entrées dans Voinjama et se sont également livrées à un pillage.

101. Entre juillet et octobre 2000, les insurgés ont lancé une nouvelle vague d'attaques dans le district de Lofa, réussissant ainsi à élargir leur front pour attaquer la région de Douley dans le district de Nimba à la fin du mois de novembre 2000. Le Gouvernement libérien a incriminé la Guinée et déposé une plainte officielle, par la voie diplomatique, auprès de l'Organisation de l'unité africaine, de la CEDEAO et du Gouvernement guinéen.

102. À la mi-janvier 2001, le Gouvernement a déployé de nouvelles troupes le long de la frontière guinéenne, au nord-est du pays. Cette initiative faisait suite à une réunion des responsables de la défense du Mali, du Niger, du Nigéria et du Sénégal qui avait été organisée peu de temps auparavant à Abuja sur la question du déploiement d'une force composée de 1 700 hommes le long des frontières que le Libéria partage avec la Guinée et la Sierra Leone. Mais le déploiement de la force de la CEDEAO au point de convergence des frontières des trois pays dans la région du fleuve Mano n'a pas eu lieu pour deux raisons : premièrement, la Communauté attendait un mandat solide de la part de l'ONU pour ses contingents et, deuxièmement, les accords sur le statut des forces n'ont jamais été conclus avec la Guinée et le Libéria.

103. Les relations entre le Libéria et la Guinée ont continué de se détériorer en 2001 : le Gouvernement libérien accusait l'armée guinéenne d'avoir bombardé la ville de Foya en janvier et affirmait que deux de ses diplomates avaient été arrêtés et torturés à Conakry en septembre 2000. En février 2001, les rebelles ont fait une nouvelle incursion à partir de la Guinée et ont attaqué des villages dans le district de Lofa. Le Gouvernement a prétendu que les villages de Boiwamei, Masizu et Turaszued avaient été entièrement rasés après deux journées de combat.

104. En avril 2001, le Ministre libérien de la défense, Daniel Chea, a annoncé que de violents affrontements avaient eu lieu entre les forces gouvernementales et les rebelles dans le Haut-Lofa, près de la frontière guinéenne, en particulier, à proximité des villes de Foya et de Kolahun. Toutefois, le Ministre a réfuté l'assertion faite par le LURD (Liberians United for Reconciliation and Democracy), selon laquelle il se serait emparé d'une grande partie du district de Lofa et le Gouvernement a commencé à mobiliser et à recycler les anciens combattants du NPFL, qui n'existe plus à l'heure actuelle. À la fin du mois d'avril, les combats s'étaient propagés vers le sud dans le district de Salayera, à 80 kilomètres au nord de Gbarnga, ville située dans le district de Bong. Selon les informations recueillies, la bataille menée pour le contrôle de Zorzor dans le district de Lofa aurait été intense.

105. Le Libéria a fermé ses frontières avec la Sierra Leone et la Guinée à la mi-mars et a donné aux ambassadeurs de ces deux États un délai de trois jours pour quitter le pays. Les diplomates ont été expulsés parce qu'ils s'étaient livrés à des activités incompatibles avec leur statut et le personnel de leur ambassade a été informé qu'il devait évacuer les lieux. Cette initiative libérienne intervenait à un moment où les tensions régionales étaient exacerbées par les violents combats en cours dans le district de Lofa et par le fait que l'un des deux diplomates était bien placé pour observer des cas de violation systématique et organiser des sanctions.

106. À la fin du mois de juillet, les combats qui se poursuivaient dans le district de Lofa ont contraint une nouvelle vague de réfugiés à franchir la frontière en direction de la Côte d'Ivoire. La rébellion de Lofa, qui s'inscrivait dans le contexte d'un différend sous-régional, avait conduit le Libéria à accuser la Guinée et la Sierra Leone d'abriter des dissidents. Du fait de l'aggravation du conflit en avril 2001, plus

de 4 000 réfugiés ont fui en direction de la Côte d'Ivoire et de la Sierra Leone en mai et en juin. L'ONU a indiqué que le conflit avait engendré plus de 40 000 réfugiés en un an.

107. En août, les combats se poursuivaient entre les rebelles et les troupes gouvernementales, en particulier autour des villes de Kolahun et de Voinjama. Les rebelles n'étaient pas seuls à combattre. Il y a eu également des incidents au cours desquels différentes factions armées du Gouvernement libérien se sont affrontées pour piller et accaparer des ressources. Le 29 août 2001, des rebelles libériens ont attaqué un chantier d'exploitation de bois à Gbopolu, localité située à l'ouest, montrant ainsi que leur rayon d'action dépassait le district du Haut-Lofa.

108. Entre mars et octobre 2001, les observateurs indépendants n'ont pas été autorisés par le Gouvernement libérien à se rendre dans le district de Lofa. Cette restriction a été levée en octobre et le Groupe d'experts s'est rendu dans le district durant la première semaine d'octobre. La situation était visiblement tendue. Dans les alentours de Zorzor, ville qui a été entièrement détruite au cours d'une incursion effectuée par des rebelles à partir de la Guinée, le Groupe d'experts a vu de nombreux soldats et jeunes garçons armés qui étaient équipés de nouvelles armes et sillonnaient le secteur à bord de camionnettes neuves de marque Isuzu. Le schéma de répartition des maisons détruites montrait que les rebelles venant de la Guinée suivaient une tactique d'attaque et d'esquive et qu'ils ne cherchaient pas à occuper le terrain.

c) Guinée

109. À partir de septembre 2000, les rebelles ont fait des incursions en Guinée avec un appui fourni par le RUF. Guéckédou (ville peuplée d'environ 30 000 habitants) a subi des dommages importants fin janvier lorsqu'elle a été prise par des rebelles appartenant – selon des sources guinéennes – à l'ULIMO-K et au RUF. La ville a été reprise par l'armée guinéenne en février. L'ULIMO-K était allié à la Guinée dans la campagne qu'elle mène contre le RUF mais un différend avait éclaté au sujet de membres récemment recrutés par le Mouvement au sein de l'armée guinéenne. Il y a eu d'autres combats le long de la frontière et un affrontement à l'artillerie qui a duré six heures, à la mi-mars, au sud de Guéckédou, avec des rebelles opérant à partir du Libéria.

110. En mai 2001, la réduction des hostilités entre le RUF et le Gouvernement sierra-léonais a conduit le RUF à retirer son appui aux rebelles guinéens qui cherchaient à renverser le Président Conté et son gouvernement. Après la grande offensive menée par l'armée guinéenne au mois de mai, ces rebelles se sont rendu compte qu'ils ne pouvaient pas se battre sans appui extérieur et ils sont devenus inactifs.

ii) Entités armées autres que des États au sein de l'Union du fleuve Mano

111. Les recours à des acteurs non étatiques dans les conflits qui se produisent au sein de l'Union du fleuve Mano se multiplient. Ces groupes se procurent des armes auprès de fournisseurs utilisés par les États, avec les revenus qu'ils tirent du commerce des diamants, de l'or alluvial, du cacao et du café ou par le biais de leurs opérations militaires. Leurs agissements ont déjà déstabilisé la région et peuvent la déstabiliser à nouveau. Le lieu d'intersection des frontières du Libéria, de la Guinée et de la Sierra Leone est un terrain d'action idéal pour ces groupes. La saillie de

Kailahun, par exemple, est une zone extrêmement instable et difficilement accessible, où la frontière est très perméable et où les belligérants sont très proches; c'est une zone qui se prête à l'attaque et non à la défense.

iii) Relations entre le RUF et le Libéria

112. Les relations entre le RUF et le Libéria ont été décrites en détail dans le rapport du Groupe d'experts sur la Sierra Leone. Ces relations se sont maintenues en 2001, même si l'on signale un clivage entre certaines unités du RUF qui acceptent de déposer les armes en Sierra Leone et d'autres qui continuent de lutter dans un conflit qui s'est déplacé vers les frontières libérienne et guinéenne. Tout au long de l'année en cours, des unités du RUF se sont battues contre des unités libériennes dans le district de Lofa. En mars, une unité du RUF a combattu à Voinjama.

113. Le 1er avril 2001, le général Sessay est arrivé dans un camp à Vahun pour participer à des entretiens avec des commandants libériens portant sur la fourniture d'une aide militaire supplémentaire au RUF. Les commandants libériens sont venus en hélicoptère et le général Sessay par la route, ce dernier étant accompagné par le général Denis Mingo (surnommé Superman). À l'issue de la réunion, les combattants du RUF ont entendu une allocution publique qui n'a pas été bien accueillie; ils étaient mécontents à l'idée de devoir combattre dans une guerre extérieure.

114. À la mi-avril, le Gouvernement libérien a refusé d'autoriser les membres du RUF à se déplacer sur le territoire du Libéria pour aller assister à une réunion de la CEDEAO à Bamako (Mali). Il prétendait avoir rompu ses liens avec le Front. Toutefois, le 18 avril, le Conseil de sécurité de l'ONU a publié une liste de membres du RUF résidant au Libéria et demandé au Gouvernement de les expulser.

115. Les relations entre le RUF et le Libéria sont importantes pour le Président Taylor mais elles présentent également un intérêt stratégique pour le Front. La région sierra-léonaise de Kailahun constitue pour le RUF une voie de communication stratégique vitale pour l'accès à ses sources de ravitaillement au Libéria. Le Libéria offre un sanctuaire et un site où il peut stocker des armes et stationner des unités armées opérationnelles et bien formées. La concession accordée à la société d'exploitation forestière libérienne SLC, située à la frontière entre le Libéria et la Sierra Leone, suscite une inquiétude particulière. La zone comprend une route donnant accès à la Sierra Leone et une vieille base militaire des forces armées libériennes, le camp Alfa. Depuis le début de 2001, elle est contrôlée par le fils du Président Taylor et l'homme d'affaires libanais Abbas Fawaz. Plusieurs sources ont indiqué au Groupe d'experts que des armes destinées au RUF étaient stockées dans cette zone et qu'à partir de là, le RUF pouvait pénétrer librement sur le territoire libérien.

116. En juin, le Président Taylor a rencontré des représentants du RUF à Folima et leur a offert des fonds supplémentaires dans le cadre d'une nouvelle assistance pour le conflit dans le district de Lofa. Selon plusieurs responsables du RUF, un certain nombre d'entre eux ont déclaré qu'ils étaient lassés des combats et préoccupés par les risques d'extension du conflit à la Sierra Leone, avec les conséquences fâcheuses que cela entraînerait pour le processus de paix. Ils se sont également plaints du fait que l'appui fourni par les Guinéens aux dissidents libériens était supérieur à celui qu'ils obtenaient de la part de Taylor. Cette rencontre a été suivie d'une deuxième réunion à laquelle participaient des dissidents guinéens et des représentants du RUF

à la Executive Mansion, à Monrovia. Taylor a fait une nouvelle offre de fonds en échange de leur collaboration dans la lutte contre les dissidents libériens à Lofa.

117. Le Groupe d'experts a interrogé de nombreux membres du RUF au sujet de leurs relations avec le Libéria. En août, le Front a commencé à transférer des armes au Libéria via Kailahun et les a ensuite dissimulées dans la « zone de Kuya ». Avant le processus de désarmement dans le district de Kono, le RUF conservait ses munitions dans un dépôt principal situé dans ce district. Par la suite, une bonne partie de ces armes et munitions ont également été transférées à Vahun au Libéria.

118. Des témoins oculaires ont signalé au Groupe d'experts que les combattants du RUF déployés dans le district de Kono et à Kabala transféraient leurs armes de soutien à l'infanterie à Kailahun pour éviter de les restituer dans le cadre du programme de désarmement, de démobilisation et de réinsertion. Le Groupe d'experts a inspecté les armes remises par le Front à Kono en vue de leur destruction. Il a présenté des mortiers de 0,50 mm (12,7 mm) et des obus d'artillerie dans le cadre du processus de désarmement, de démobilisation et de réinsertion mais pas les tubes de lancement.

119. À plusieurs reprises, des unités du RUF ont affronté des troupes du Gouvernement libérien qui ont pénétré en Sierra Leone. À la suite de combats qui ont eu lieu en juillet à Vahun entre l'armée libérienne (AFL) et des dissidents, certains soldats de l'armée libérienne ont fui en Sierra Leone. Le RUF a gardé 17 soldats en détention à Senga pendant 24 heures et les a ensuite réescortés jusqu'à la frontière le jour suivant.

120. An avril, le RUF avait demandé à un groupe de membres des forces armées du Libéria (AFL) qui avaient fui dans ce pays à la suite d'une attaque antérieure menée par des dissidents contre Vahun de déposer leurs armes mais les Libériens avaient refusé car ils étaient supérieurs en nombre.

121. L'assassinat récent du général Dennis Mingo (alias Superman) était très probablement la conséquence d'une querelle interne sur la répartition des fonds affectés par Charles Taylor à l'assistance fournie par le RUF pour nettoyer le district de Lofa de ses dissidents. Mingo a été tué au Libéria immédiatement après le passage de la frontière sierra-léonaise, près du bâtiment de la United Logging Company, sur la route reliant Vahun à Monrovia. Il se rendait à une réunion qui devait avoir lieu à la Executive Mansion à Monrovia.

122. La structure du RUF au Libéria est difficile à déterminer. À l'heure actuelle, il dispose probablement de 600 hommes environ, formant quatre compagnies, et une cellule de soutien dans ce pays. Ils sont utilisés essentiellement comme une force anti-insurrectionnelle pour contrer les activités des dissidents sur le terrain, dans le district de Lofa. Ils ont établi leur base principale au camp Najma, où l'on forme les membres libériens du RUF. Le commandant du camp est le capitaine Tamaba Malin Kissi, membre du Special Security Service du Libéria. Les recrues viennent essentiellement des camps de réfugiés où l'on offre 300 dollars des États-Unis aux hommes pour les encourager à s'enrôler.

123. Des officiers de liaison libériens continuent d'être détachés auprès du RUF en Sierra Leone. Parmi les noms qui ont été cités, figuraient notamment le colonel Shenkoleh, le colonel Lion, le colonel Monica et le colonel Base Mingo. Le Groupe d'experts a également noté qu'un certain nombre de membres du RUF originaires du

Libéria participaient au processus de désarmement, de démobilisation et de réinsertion avec des résultats concluants à Yengema, en Sierra Leone.

Où se trouve « Mosquito »? (Sam Bockarie alias Maskita)

Pendant la période où Foday Sankoh était incarcéré au Nigéria, Sam Bockarie dirigeait de facto le RUF en Sierra Leone. En octobre 1999, Dennis « Superman » Mingo, piqué par les accusations selon lesquelles il aurait détourné des diamants appartenant au RUF lors d'une vente négociée en 1997, a fomenté une dissidence dans les rangs du RUF. Il a envoyé à Foday Sankoh une lettre postée du Libéria, dans laquelle il l'avertissait qu'on ne pouvait pas faire confiance à Sam Bockarie et que la vie de Sankoh était en danger. Il prétendait également que Bockarie et ses hommes avaient dilapidé des fonds provenant de la vente de diamants et que Bockarie avait acheté des villas au Libéria et en France. Peu de temps après, un affrontement militaire s'est produit entre les forces dévouées à Foday Sankoh et celles dévouées à Sam Bockarie. Plusieurs combattants ont été tués. Sam Bockarie s'est ultérieurement exilé au Libéria et est resté dans l'entourage du Président Charles Taylor depuis lors.

À la fin de décembre 2000, un groupe d'associations religieuses et civiques, comprenant 11 partis politiques d'opposition, a demandé publiquement au Président Taylor d'expulser le RUF du Libéria, y compris Sam « Maskita » Bockarie. Le 8 janvier 2001, Bockarie a réagi en publiant un communiqué de presse dans lequel il proposait de retourner immédiatement en Sierra Leone. Il invitait également des représentants de la Commission catholique pour la justice et la paix à être présents en qualité d'observateurs lorsqu'il franchirait la frontière dans une zone de la Sierra Leone tenue par le RUF. La Commission a répondu qu'il appartenait au Gouvernement libérien de contrôler le départ de Bockarie.

Le Libéria a prétendu qu'il avait expulsé Sam Bockarie de son territoire, mais n'a pas pu préciser quand et à quel endroit. Dans sa lettre datée du 28 juin 2001, adressée au Président du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 1343 (2001) concernant le Libéria, le Ministre libérien des affaires étrangères a déclaré que le Gouvernement n'était pas tenu de produire des pièces attestant le départ de Sam Bockarie.

Le Groupe d'experts a mené une enquête sur le lieu où se trouve Bockarie. Selon des récits faits par de multiples témoins oculaires indépendants, il se trouverait dans le district de Lofa où il dirigerait des opérations militaires à l'encontre de dissidents libériens en 2001. Il a également été aperçu dans la région de Monrovia à l'Holiday Inn, près de la ELWA Junction et dans un camp de réfugiés, entre janvier et avril. À la fin du mois d'avril, il se trouvait de nouveau dans le district de Lofa, dirigeant des opérations contre les dissidents libériens.

L'attention accrue portée par la communauté internationale à la question de la localisation physique de Sam Bockarie a conduit le Président Taylor à prendre des dispositions pour organiser son transfert vers un lieu discret situé en dehors de l'Afrique de l'Ouest – en Zambie selon certaines sources – en mai. En juin, Bockarie s'est réinstallé au Ghana et a résidé dans trois endroits différents à Accra, où il était placé sous la protection du général Abou, ex-commandant adjoint de l'Unité antiterroriste libérienne qui est revenu au Ghana après le changement de gouvernement.

Bockarie peut se déplacer librement au Libéria et il s'est rendu plusieurs fois dans ce pays depuis le mois de juin, séjournant à Timber, et souvent accompagné par le commandant Ben Yeaten qui dirige le Special Security Service.

Bockarie a effectué un voyage rapide en Libye au mois de juin. Il s'est également rendu au Burkina Faso au début du mois de septembre, logeant dans un palais présidentiel à Ziniare (à la périphérie de la capitale). Accompagné par le général Ibrahim Bah (alias Balde), il a quitté le Burkina Faso le 26 septembre à bord d'un appareil immatriculé au Tchad pour se rendre en Libye où il devait tenter de mobiliser une assistance supplémentaire en faveur du RUF. Il est retourné depuis lors à Accra.

Il semble que le désaccord entre le général Issa et Bockarie ait été réglé par l'intermédiaire du Président Taylor. Bockarie jouit d'une complète liberté de mouvement pour se rendre au Libéria et s'est vu attribuer un garde du corps, ancien membre de l'ALS, Salamy Kaba.

Selon les informations recueillies par le Groupe d'experts, Bockarie a utilisé plusieurs noms d'emprunt pour ses déplacements, notamment Sam Ben Johnson, Michele Samba et Michel Toure.

iv) Liberians United for Reconciliation and Democracy (LURD)

124. Un groupe de rebelles a attaqué le Libéria à partir de la Guinée en avril 1999. Il était difficile de déterminer l'identité de ces dissidents dans un premier temps mais un certain nombre d'anciens membres de l'aile Mandingo de l'ULIMO (baptisée Ulimo-K par référence à Alhaji GV Kromah qui a joué un rôle éminent dans la guerre civile) semblaient figurer parmi eux.

125. D'autres agressions se sont produites à la fin de 1999 et depuis le début de la dernière série d'incursions, en juillet 2000, les attaques dirigées contre le territoire libérien ont été revendiquées par un groupe dénommé Liberians United for Reconciliation and Democracy (LURD). Il est composé d'anciens combattants de la guerre civile de 1989-1996, dont beaucoup ont trouvé refuge en Guinée et en Côte d'Ivoire à la fin de la guerre.

126. Le LURD affirme qu'il a été créé en 2000 et qu'il n'est associé à aucun chef de guerre de la période antérieure. Ses sympathisants ont indiqué au Groupe d'experts qu'il s'agissait d'une force de résistance qui avait pour vocation de consolider la démocratie au Libéria par une campagne politique et militaire.

127. La réalité est plus complexe. Le LURD a des appuis essentiellement en Guinée, où il est implanté dans des villes comme Kissidougou, Macenta et Nzérékoré. À l'instar des Donzos sierra-léonais qui ont été utilisés à l'encontre du RUF, le LURD a été encouragé par la Guinée à maintenir Charles Taylor dans une impasse militaire dans le district de Lofa. La Guinée a fourni un appui au LURD avec des tirs d'artillerie transfrontaliers épisodiques en 2001 et des officiers de liaison guinéens se sont infiltrés dans le district de Lofa pour évaluer les progrès réalisés par le LURD. La Guinée n'a fourni qu'une quantité limitée de munitions et d'armes aux rebelles libériens. Un responsable de l'entité s'est plaint au Groupe d'experts du fait qu'il avait dû vendre du café, du cacao et des diamants à un commandant guinéen pour assurer l'approvisionnement de ses hommes en cartouches de fusil de chasse (la Guinée produit des fusils de ce type à Conakry). D'autres armes ont été saisies dans le cadre d'opérations de harcèlement à Lofa.

128. La direction du LURD est opaque. Sekou Kone, basé à Conakry, est président provisoire du Comité exécutif – son rôle principal est d'assurer la liaison avec le Président Conté (Guinée). Le prétendu général Joe Wylie est un conseiller militaire de premier plan, également basé à Conakry. Il y a eu quelques changements au mois de septembre. Prince Seo a été nommé chef d'état-major. Seo était un combattant Krahn qui s'est battu aux côtés de Roosevelt Johnson, un des anciens chefs de guerre du Libéria. Il a adhéré récemment au LURD avec une centaine de combattants de l'Ulimo-K qui lui sont dévoués. Seo a remplacé Charles Dent, ex-chef d'état-major de l'Ulimo-K, en août. Ce remaniement a suscité un mécontentement parmi les combattants du LURD.

129. Il existe également un clivage très net entre les éléments Krahn et Mandingo du LURD. L'aile militaire souhaite que la Guinée mette fin à ses transactions avec Sekou Kone, qui est un Mandingo libérien. L'Ulimo semble être formé de trois unités, un groupe comptant quelque 230 combattants stationnés dans la région forestière située le long de la frontière entre la Guinée et le Libéria, un deuxième groupe réunissant plusieurs milliers de membres en Sierra Leone (il pourrait s'agir de Kamajors, en grande partie) et un troisième groupe composé de combattants qui étaient membres de la Force de défense du Lofa et sont actuellement basés dans le district de Lofa.

130. Les rebelles cherchaient effectivement à recruter des sympathisants dans les camps de réfugiés. En avril, les forces de sécurité ivoiriennes ont arrêté six dissidents libériens présumés à Danane et ceux-ci ont déclaré qu'ils essayaient de recruter des réfugiés pour leurs opérations en Guinée. Le Groupe d'experts a également interrogé des réfugiés qui avaient décliné ces propositions faites par des sympathisants dissidents. En fait, un nombre important de nouveaux réfugiés avaient fui le district de Lofa à cause des activités dissidentes. Les rebelles ont attaqué des villages, se sont livrés à un pillage et ont cherché à enrôler des jeunes gens par la force.

131. En octobre 2001, le LURD semble s'être divisé en plusieurs factions et l'appui fourni par la Guinée érodé. Si le feu vert donné par les ministres des affaires étrangères de l'Union du fleuve Mano à l'organisation d'une rafle pour capturer les groupes armés impliqués dans une sale guerre dans la zone de convergence des frontières du Libéria, de la Guinée et de la Sierra Leone est sincère, il se peut que les activités du LURD aient atteint leur point culminant.

v) **Groupes dissidents guinéens**

132. À partir de septembre 2000, les rebelles ont fait des incursions en Guinée avec l'appui du RUF. Les ex-combattants du Front ont relaté au Groupe d'experts comment certains d'entre eux avaient été contraints par leurs chefs à monter à bord de camions sous la menace d'armes à feu et escortés jusqu'à Foya pour prendre part à l'offensive. D'autres ont touché une provision de 200 dollars des États-Unis et il était entendu qu'ils avaient toute liberté pour se livrer à un pillage. Guéckédou a subi de graves dommages à la fin du mois de janvier lorsque la localité a été prise par des rebelles.

133. N'Faly Kaba est, selon ses propres dires, le chef de la rébellion guinéenne en Sierra Leone et au Libéria. C'est un ancien conseiller de Diarra Traoré (exécuté par le président Conté après une tentative de coup d'État en 1985). Il prétendait diriger une organisation dénommée « Union des forces pour une Guinée nouvelle » (UGFN), qui aurait été l'instigatrice des attaques perpétrées par les rebelles contre Macenta, Ourekaba, Korecariah et Guéckédou depuis septembre 2000.

134. L'UGFN est le troisième groupe qui revendique la responsabilité des raids transfrontaliers effectués en Guinée, après le « Rassemblement des forces démocratiques de Guinée » (en décembre 2000) et l'« Union des forces démocratiques de Guinée ».

vi) **Dialogue au sein de l'Union du fleuve Mano**

135. Après des mois d'hostilité entre le Libéria et la Guinée, un dialogue s'est amorcé sur la paix dans la sous-région, au début du mois de juin, par des contacts téléphoniques entre le Président Taylor et son homologue guinéen, le Président Lansana Conté.

136. Il y a eu également un certain nombre de communications téléphoniques entre le Président Taylor et son homologue sierra-léonais, le Président Kabbah. Par ailleurs, la libération de deux prisonniers sierra-léonais par le Libéria et de six prisonniers libériens par la Sierra Leone début juin a contribué à créer un climat de confiance entre les trois chefs d'État.

137. Le Ministre des affaires étrangères de la Sierra Leone a effectué une visite d'une journée à Monrovia en juillet alors qu'il se rendait au sommet de l'OUA en Zambie. Les premiers contacts établis ont aidé à préparer le terrain pour une réunion historique qui devait se tenir à Monrovia les 14 et 15 août, et au cours de laquelle les Ministres des affaires étrangères de la Guinée, de la Sierra Leone et du Libéria devaient examiner la possibilité d'organiser une rencontre au sommet entre leurs présidents en vue de mettre fin au conflit dans leurs régions frontalières. Lors de cette réunion, ils ont décidé de revitaliser le Comité mixte de sécurité de l'Union du fleuve Mano créé par le quinzième Protocole relatif à la défense et à la sécurité, signé en mai 2000.

138. Le Comité mixte de sécurité s'est réuni les 22 et 23 août à Freetown et du 8 au 10 septembre à Conakry. À l'issue de ces réunions, ses membres sont convenus d'appréhender et de livrer à leur pays d'origine les individus, groupes armés et autres forces paramilitaires impliqués dans la déstabilisation d'États Membres. Ils ont également souscrit à une série d'autres recommandations concernant notamment la création et le déploiement d'unités mixtes chargées d'assurer la sécurité et de renforcer la confiance le long des frontières communes.

139. Après la session que le Comité mixte de sécurité a tenue à Conakry, la réunion statutaire des ministres des affaires étrangères a eu lieu le 10 septembre. Les ministres ont accepté les recommandations du Comité mixte et proposé la convocation d'une nouvelle session du Comité à Monrovia du 25 au 28 septembre afin d'élaborer et d'arrêter un plan de travail et un calendrier de mise en oeuvre pour les recommandations.

140. Le Comité mixte de sécurité s'est réuni de nouveau à Monrovia du 25 au 28 septembre pour poursuivre les travaux relatifs à la mise en oeuvre des recommandations. Une réunion des ministres des affaires étrangères et des présidents du Comité mixte de sécurité désignés par chacun des États membres devrait être convoquée à Freetown le 10 décembre 2001 pour faire le point de la situation. Un sommet des chefs d'État de l'Union du fleuve Mano sera ensuite organisé au début de 2002.

Deuxième partie

Transports et armements

A. Faits ayant présidé à l'immobilisation au sol des aéronefs immatriculés au Libéria

141. Dans le chapitre du rapport S/2000/1195 consacré aux armements et aux transports, le Groupe d'experts a décrit la manière dont les irrégularités qu'il avait constatées concernant les avions immatriculés au Libéria étaient directement liées aux violations de l'embargo sur les armes. Le Conseil de sécurité a donc décidé, dans sa résolution 1343 (2001) d'interdire à tous les aéronefs immatriculés au Libéria de voler.

142. Les études de cas ci-après sont autant d'autres exemples. Dans la plupart des affaires de trafic d'armes ayant fait l'objet d'une enquête du Groupe d'experts, les avions avaient pu être utilisés grâce à l'établissement de faux documents, à la falsification des plans de vol et à d'autres irrégularités. Le Groupe d'experts a constaté l'existence d'immatriculations frauduleuses, non seulement au Libéria mais aussi en République centrafricaine et a établi, dans une certaine mesure, en Guinée équatoriale. Le Libéria, en réponse à la demande du Groupe d'experts chargé d'étudier la question du commerce des diamants et des armements en relation avec la Sierra Leone, a produit un registre d'immatriculation dans lequel figuraient 11 appareils seulement. Le Groupe d'experts connaissait l'existence de très nombreux autres avions opérant sous immatriculation libérienne et présumait que certains d'entre eux avaient été utilisés pour violer l'embargo sur les armes.

143. Le problème s'est avéré complexe. Les années de guerre civile et le difficile processus de transition avaient créé pour les propriétaires d'avions et les fonctionnaires habiles des occasions de tirer profit du registre d'immatriculation, par exemple pour éviter les coûteux contrôles de sécurité et obvier aux prescriptions de sécurité visant les appareils anciens. Il en est résulté une situation dans laquelle l'aviation civile libérienne a totalement perdu le contrôle des avions inscrits sur son registre, et qui a permis aux réseaux de trafiquants d'armes de dissimuler leurs activités en établissant des documents d'immatriculation factices et de faux papiers et – comme l'indiquent les études de cas – en mettant en place une compagnie aérienne mystérieuse, au vu et au su des autorités libériennes, de façon à éviter

d'être repérés. Les violations de l'embargo sur les armes et la question des immatriculations étaient donc directement liés.

L'aviation civile au Libéria

144. Les autorités de l'aviation civile libérienne ont fait suite au rapport S/2000/1195 en prenant les mesures suivantes :

- En nommant un nouveau directeur de l'aviation civile et en annulant, le 12 avril 2001, l'immatriculation de 11 aéronefs inscrits sur les registres libériens, sous un numéro ayant le préfixe « EL- », et en avisant de ces mesures tous les directeurs de l'aviation civile des États membres de l'OACI;
- En informant les directeurs de l'aviation civile des États membres de l'OACI, le 13 avril 2001, de cette annulation, de l'interdiction de voler imposée aux appareils concernés et de la clôture du registre d'immatriculation libérien;
- En demandant aux directeurs de l'aviation civile, le 18 avril 2001, de fournir des informations sur tout appareil libérien interdit de vol en application de l'ordre donné par le Libéria.

145. Depuis le début de son mandat, le Groupe suit attentivement l'évolution de la situation à cet égard et s'emploie à trouver avec le nouveau Directeur de l'aviation civile au Libéria un moyen de remettre de l'ordre dans le registre d'immatriculation. Des bribes d'informations concernant les propriétaires de nombreux avions ont peu à peu été découvertes au Libéria et à l'occasion d'échanges avec les autorités de l'aviation civile d'autres pays. Lors de la dernière visite du Groupe d'experts au Libéria, durant la première semaine d'octobre 2001, 117 avions avaient été identifiés grâce à ces informations. Il s'agissait d'appareils immatriculés au Libéria depuis 1985 mais dont un grand nombre étaient immatriculés depuis cinq ans au maximum (voir annexe 12). La documentation prouvait que des malversations avaient été commises sous différents ministres des transports. Dans certains cas, les documents avaient simplement été falsifiés, ou bien des hommes d'affaires avaient été autorisés à immatriculer les avions au Libéria à partir de bureaux étrangers.

146. Le processus d'identification et de localisation des avions se poursuit et le nouveau directeur de l'aviation civile a fait part au Groupe d'experts de sa détermination à examiner dans son intégralité le problème des immatriculations fallacieuses avant d'ouvrir un nouveau registre. La question des aéronefs immatriculés au Libéria n'est cependant pas entièrement réglée du fait qu'il est possible que certains appareils dont l'empennage porte un numéro commençant par « EL- » opèrent encore à l'étranger, en dépit de l'annulation de ces numéros par le Libéria. L'Autorité libérienne de réglementation de l'aviation civile n'a aucune prise sur cette situation, qui doit être contrôlée dans chaque aéroport où ces avions sont vus et peuvent être immobilisés au sol.

147. Le Groupe d'experts estime que les mesures prises jusqu'à présent par l'Autorité libérienne de réglementation de l'aviation civile sont satisfaisantes et que le Conseil de sécurité peut envisager de lever l'interdiction de vol imposée par la résolution 1343 (2001) et d'autoriser le Libéria à rouvrir le registre des aéronefs. Les propriétaires d'appareils effectivement immobilisés qui ont fourni à l'OACI et au Conseil de sécurité des certificats prouvant que l'immatriculation de leurs aéronefs au Libéria est conforme aux réglementations internationales devraient être autorisés à reprendre leurs activités. L'Autorité libérienne devrait toutefois tenir le

Conseil de sécurité et l'OACI informés du suivi de l'enquête et de chaque nouvelle inscription sur le nouveau registre libérien.

148. Le Libéria a également décidé de prendre le contrôle de son propre espace aérien, jusqu'alors exercé depuis Conakry (Guinée), où se trouve le Centre d'information de vol de la région d'information de vol (FIR) de Roberts. Cet espace aérien sera contrôlé exclusivement par des nationaux du Libéria.

149. Au cours des discussions avec le Groupe, le Gouvernement libérien a avancé que sa décision avait été motivée par sa préoccupation croissante pour la sécurité nationale. Aux termes de l'Article 1 de la Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale, chaque État exerce une souveraineté totale et exclusive sur l'espace aérien qui surplombe son territoire : il est donc permis au Libéria de revendiquer le droit de contrôler les mouvements aériens dans son propre espace aérien.

150. Sous les auspices de l'OACI, une réunion s'est tenue à Dakar les 26 et 27 mars 2001, à l'issue de laquelle il a été convenu qu'un certain nombre de mesures devraient être prises avant toute reprise du contrôle de l'espace aérien libérien par Monrovia. Il conviendrait en particulier de fournir un minimum de matériel de communication afin de garantir la sûreté du trafic aérien, et que toutes les parties signent des lettres d'accord aux fins de la coordination et du transfert du contrôle de la circulation aérienne.

151. Le Groupe d'experts s'est fié aux informations émanant des différentes régions d'information de vol d'Afrique de l'Ouest pour mener son enquête, afin de se faire une bonne idée de tous les aéronefs non réguliers qui ont atterri au Libéria en 2000 et 2001. Le Libéria n'avait pas lui-même fourni de liste de ce type. Bien que les renseignements relatifs aux décollages et aux atterrissages de chaque appareil soient conservés dans tous les aéroports, partout dans le monde, l'administration aéroportuaire du Libéria n'a cessé d'affirmer que ces informations n'étaient conservées que brièvement avant d'être détruites.

152. Le Libéria peut, en accord avec ses partenaires de la région d'information de vol de Roberts et conformément avec les règles fixées par l'OACI, commencer à gérer son propre espace aérien. Le Groupe d'experts voudrait néanmoins faire part de son inquiétude quant au fait que le Libéria prévoit de renationaliser son espace aérien, alors que la tendance mondiale est à une intégration et à une régionalisation toujours plus grandes des espaces aériens, et prévoit aussi de doter son centre de contrôle d'un personnel exclusivement libérien, ce qui semble témoigner d'un désir de garder secrets certains mouvements aériens et certains atterrissages. Le Groupe d'experts ne pense pas que ce problème devrait entraîner quelque sanction que ce soit, mais souhaiterait conseiller au Gouvernement libérien de réexaminer sa décision en signe de bonne volonté.

B. Armement et désarmement dans la région : aperçu

i) L'embargo sur les armes

153. Par sa résolution 788 (1992) en date du 17 novembre 1992, le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies a imposé « un embargo général et complet sur toutes les livraisons d'armes et de matériel militaire au Libéria », en raison de la nécessité d'instaurer la paix et la stabilité. En mars 2001, cet embargo a

été remplacé par un nouvel embargo plus sévère sur les armes et le matériel militaire, qui s'inscrivait dans le cadre d'une série plus vaste de sanctions imposées par la résolution 1343 (2001) du Conseil de sécurité.

154. En 1999, le Libéria a mis en oeuvre un programme de destruction d'armes. Ce programme, lancé le 25 juillet, visait la destruction de 19 000 armes légères et armes lourdes et de plus de trois millions de pièces de munitions collectées par l'ONU et le Groupe de surveillance du cessez-le-feu institué par la CEDEAO (ECOMOG) lors de l'opération de désarmement menée en 1996-1997. Des armes ont symboliquement été brûlées à Monrovia mais les armes proprement dites ont réellement été détruites dans une mine de fer désaffectée, au nord-ouest de la capitale. Environ 40 % de ces armes étaient rouillées et inutilisables, mais le reste était en bon état de fonctionnement. Il s'agissait d'armes légères et d'armes lourdes et de leurs munitions, et notamment de 900 grenades à main et grenades fumigènes (provenant de Chine, de Grande-Bretagne et de l'ex-Tchécoslovaquie), de deux roquettes de 120 mm, des lance-roquettes, de milliers de grenades à tube (RPG), de canons sans recul et d'armes automatiques, de fusils M-1 anciens, de fusils d'assaut de type AK-47, de fusils-mitrailleurs de type PBK, de près de 12 millions de pièces de munitions de petit calibre et de 12 000 pièces de munitions de gros calibre.

155. En dépit des efforts qu'il déployait auprès du public pour faire la preuve de sa détermination en matière de désarmement, le Gouvernement continuait à s'approvisionner en armes pour lui-même et à aider le RUF à se procurer des armes via le Libéria.

156. Après les premières incursions des forces dissidentes dans le comté de Lofa, en avril et en août 1999, le Gouvernement a lancé une campagne destinée à obtenir la levée de l'embargo sur les armes, en arguant que le pays était incapable de défendre ses citoyens contre les attaques menées de l'extérieur. Le Vice-Ministre de l'information de l'époque avait par ailleurs avancé que le mouvement rebelle ne pourrait être réprimé que si l'embargo était levé, en ajoutant que le Libéria pourrait aisément passer outre à l'interdiction, mais ne voulait pas le faire.

157. Bien que le Gouvernement se soit publiquement engagé à respecter l'embargo, les armes ont continué d'affluer régulièrement dans le pays. Le Groupe d'experts établi dans le présent rapport la manière dont la société-mère de l'Oriental Timber Company, qui se trouve à Singapour, a effectué en août 1999 une transaction d'une valeur de 500 000 dollars pour une livraison d'armes, comment le Bureau des affaires maritimes a participé à des violations de l'embargo sur les armes en 1999 et en 2000 et comment Leonid Minin a fourni des armes en juillet 2000. En 2001, le Libéria continue d'essayer de violer l'embargo.

158. Dans une lettre datée du 23 février 2001, adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, le Président Taylor affirmait cependant ceci : « Comme vous le savez, le Libéria a détruit toutes ses armes et munitions il y a de cela plusieurs années déjà et n'en possède actuellement plus. Il semblerait donc juste, compte tenu des menaces proférées par la Guinée, qu'il soit autorisé à se procurer le matériel dont il a besoin pour répondre à ses besoins légitimes en matière de défense ». Dans une deuxième lettre, en date du mois de mai, le Libéria demandait au Conseil de sécurité de lever temporairement l'embargo sur les armes afin de lui permettre d'importer du matériel militaire de base aux seules fins d'assurer sa propre défense.

159. Neuf années d'embargo sur les armements et le matériel militaire n'ont pas empêché le Libéria d'être régulièrement approvisionné en armes. En réalité, durant leurs entretiens avec les experts du Groupe, les autorités libériennes n'ont pas paru contrariées par l'embargo et ne s'en sont jamais plaintes. Elles se sont par contre régulièrement plaintes des interdictions de voyage imposées par l'ONU à des protagonistes de premier plan associés au Gouvernement.

ii) La situation en matière de sécurité dans les pays voisins du Libéria

i. Sierra Leone

160. Le Gouvernement sierra-léonais possède des hélicoptères de types Mi-8 et Mi-24 depuis 1996 et la fourniture de ces appareils ou des pièces détachées et des moteurs nécessaires a toujours été entravée par les activités d'intermédiaires douteux et le recours à des procédures obscures. La République du Kazakhstan a communiqué au Groupe d'experts des détails concernant l'exportation de deux hélicoptères vers la Russie. La licence d'exportation avait été délivrée en échange d'un certificat d'utilisation des hélicoptères, certifiant leur utilisation finale en Russie. Les douanes russes avaient par la suite intercepté les hélicoptères alors qu'ils étaient acheminés vers Freetown (Sierra Leone) sans autorisation d'exportation valide. La transaction avait été organisée par Boris Fedoulov, un national russe propriétaire de la société de transport commercial en hélicoptère Paramount Airlines, à Freetown. Le Groupe d'experts a interrogé Fedoulov à Moscou, où il a confirmé la saisie des hélicoptères. Fedoulov a montré des documents aux experts et leur a expliqué que les hélicoptères avaient dans l'intervalle été exportés en Sierra Leone pour y être mis en service. Au Kazakhstan, les autorités ont toutefois déclaré au Groupe d'experts qu'elles pensaient que le fournisseur des hélicoptères, Boris Fedoulov, avait commis une infraction au Code pénal du Kazakhstan. Arrêté en Sierra Leone en janvier 1999, au motif qu'il était soupçonné de fournir des armes et un entraînement aux rebelles du RUF, Yaïr Klein a reconnu dans son témoignage la falsification de certains documents concernant la livraison de moteurs d'hélicoptères au Gouvernement sierra-léonais par son intermédiaire. Le Gouvernement sierra-léonais est par ailleurs actuellement impliqué dans des différends juridiques avec d'autres fournisseurs d'hélicoptères et de pièces détachées pour hélicoptères, qui dans certains cas ont été fournis à l'époque de la présidence de Valentine Strasser. Le Groupe d'experts ne suggère pas que ces transactions ayant pour objet des armes constituent des violations de l'embargo sur les armes, mais souhaite attirer l'attention de la communauté internationale sur le manque de transparence et les lacunes des systèmes de contrôle des procédures de passation des marchés concernant des armes sophistiquées et du matériel connexe à destination de la Sierra Leone.

ii. Le désarmement de la Sierra Leone

161. Après la signature de l'accord d'Abuja et la signature en mai 2001 d'un nouvel accord de désarmement, de démobilisation et de réinsertion (DDR) entre les deux parties en guerre, un optimisme prudent est de mise. Au moment de l'établissement du présent rapport, 21 000 anciens combattants avaient été désarmés [7 000 soldats du RUF, 13 200 membres des Forces de défense civile et 260 combattants de l'Armed Forces Revolutionary Council (AFRC)]. Le nombre total de combattants en Sierra Leone avant le démarrage du processus de désarmement et de démobilisation

n'a toujours pas été clairement déterminé. Une grande majorité des troupes du RUF et des Forces de défense civile ne participe pas encore au programme.

162. Les anciens combattants ont jusqu'à présent remis 8 200 armes, dont 500 armes collectives, le reste étant constitué de fusils d'assaut, de pistolets mitrailleurs et de mitrailleuses de types divers à usage individuel. Le Groupe d'experts a pu inspecter de nombreuses armes dans plusieurs sites d'entreposage des armes collectées dans le cadre du programme de DDR. Des listes détaillées sont établies, sur lesquelles figurent le numéro de série et l'année de fabrication de chaque arme et la date et le lieu de leur remise. Ces renseignements ne suffisent cependant pas à remonter jusqu'aux fournisseurs des armes. Il ressort du décompte des armes que près de 60 % des fusils d'assaut individuels sont des Kalachnikov AK-47 et AK-58, 10 % des FN-FAL et environ 6 % des G-3. Tous ces fusils d'usage courant sont produits sous licence dans différents pays; ils sont aussi parmi les plus largement utilisés depuis le début du conflit.

163. Pour ainsi dire aucune des armes susmentionnées ne porte de numéro de série séquentiel susceptible de donner une indication quant à son origine, qu'il s'agisse d'un fabricant ou d'un arsenal en particulier. La plupart des armes qui ont été remises dans le cadre du programme de DDR sont en très mauvais état. Les rudes conditions climatiques en Afrique de l'Ouest, en particulier la forte humidité, les longs séjours dans la jungle, le type de conflit dans lequel les différentes factions se sont engagées et l'absence totale de discipline des rebelles contribuent à la détérioration des armes. Le Groupe d'experts a communiqué à plusieurs États Membres de l'Organisation des Nations Unies d'anciennes listes d'armes qui avaient été remises, afin d'établir d'éventuelles correspondances avec leurs bases de données, sans résultats jusqu'à présent.

164. Il est difficile d'estimer le nombre de combattants encore présents en Sierra Leone et il serait plus difficile encore d'évaluer le nombre d'armes encore aux mains des différentes factions belligérantes. Le mauvais état des armes qui ont été remises et les constatations faites sur le terrain donnent à penser que la plupart des anciens combattants ont rendu des armes devenues inutiles et que le plus gros de l'arsenal opérationnel a été entreposé ailleurs. De nouvelles avancées dans le processus de paix en Sierra Leone et en particulier la réussite du programme de désarmement auront des conséquences sur la disponibilité des armes que possèdent les groupes et les particuliers dans le pays et dans la région, situation qui pourrait compromettre plus longtemps la sécurité des pays concernés.

165. À l'échelle sous-régionale, la guerre qui se déroule dans le comté de Lofa, au Libéria, à la frontière avec la Guinée et la Sierra Leone, a sans nul doute des répercussions négatives sur le désarmement de la Sierra Leone. La demande en armes et en munitions à Lofa crée un marché, aussi bien pour les combattants eux-mêmes, qui peuvent se rendre à la frontière pour y vendre leurs armes et leurs munitions personnelles, que pour le RUF en tant que mouvement rebelle. Les combattants irréductibles du RUF peuvent, en coordination avec leur ancien chef, le Président Taylor, entreposer des armes sur le territoire libérien ou tout simplement remettre leurs armes aux Libériens avant que l'on puisse les désarmer en Sierra Leone. Le Groupe d'experts a interrogé un bon nombre de responsables du RUF qui se sont associés au programme de DDR et dont la plupart pensent que les armes en bon état et les armes de gros calibre ont été envoyées au Libéria et non pas restituées.

iii. Guinée

166. Il existe en Sierra Leone un mécanisme efficace permettant d'empêcher les forces non-gouvernementales de se procurer des armes et des munitions, et permettant aussi de contrôler les achats d'armes effectués par le Gouvernement sierra-léonais, en application de la résolution 1171 (1998) du Conseil de sécurité. Il n'existe toutefois aucune restriction analogue concernant la Guinée. Il est notoire que ce pays a acquis une grande quantité d'armes et de munitions au cours des dernières années écoulées pour lutter contre les incursions le long de ses frontières avec la Sierra Leone et le Libéria. Ces armes proviennent de pays d'Europe de l'Est aussi bien que de pays occidentaux.

167. Le Groupe d'experts a constaté, lorsqu'il s'est rendu dans la zone de combat du côté guinéen de la frontière avec le Libéria, la présence de très nombreux groupes armés non gouvernementaux dans plusieurs villes et villages des provinces voisines du Libéria. Ces hommes armés sont appelés des « volontaires » par les autorités locales mais il est évident que des villes comme Macenta, Guéckédou et Nzérékoré recèlent des centaines de soldats appartenant au groupe Libériens unis pour la réconciliation et la démocratie (LURD). La Guinée a par ailleurs acquis de nouvelles pièces d'artillerie lourde et des hélicoptères de transport et de combat. Lorsqu'ils se sont rendus dans les villes frontalières, les membres du Groupe d'experts ont constaté que deux nouveaux Mi-24 étaient basés dans cette région. La Guinée dispose également de quelques avions de chasse, dont deux ont récemment effectué des vols de démonstration au-dessus de la capitale.

168. Les autorités guinéennes ont déclaré au Groupe d'experts que de très nombreux faux certificats d'utilisation finale circulaient en Europe de l'Est. Au cours de son enquête, le Groupe d'experts a obtenu plusieurs copies de bons de commande et de certificats d'utilisation finale concernant des armes légères, des missiles, des hélicoptères et des avions cargos; les forces armées guinéennes semblaient chaque fois être l'utilisateur final. Lorsqu'il se sont rendus en Guinée au mois d'août 2001, les experts ont montré ces copies au chef d'État-major par intérim des Forces armées guinéennes et à l'officier responsable des achats, qui ont établi que six des certificats indiquant que la Guinée était l'utilisateur final étaient des faux. Tous ces documents avaient été utilisés par un réseau d'intermédiaires pour se procurer des armes aux fins de les exporter au Libéria, comme le montrent les études de cas présentées ici.

iv. Côte d'Ivoire

169. En Côte d'Ivoire, la situation intérieure se ressent des relations très aléatoires entre les candidats aux dernières élections d'une part et le gouvernement actuel d'autre part. La présence du général Gueï, qui était à la tête d'une junte militaire dans le pays jusqu'aux élections, est à l'origine d'un malaise quant à la loyauté de certaines unités au sein des forces armées. Ce facteur, ajouté au fait que des pays comme la Guinée et la Sierra Leone se sont dotés d'hélicoptères de combat, a incité le Gouvernement ivoirien à entamer des négociations liées à l'achat d'appareils semblables.

170. À l'occasion de leurs entretiens avec les autorités ivoiriennes, les experts ont appris que le Ministère de la défense avait été contacté par un agent représentant la société Pecos, impliquée dans certaines des violations contre l'embargo imposé au Libéria. On trouvera dans l'étude de cas sur les certificats d'utilisation finale (voir

plus loin), une description des activités illicites de Pecos Compagnie S. A. Le Groupe d'experts a également décrit la manière dont les armes importées légalement en Côte d'Ivoire ont fini par être livrées au Libéria en juillet 2000. La transaction avait été financée et organisée par Leonid Minin, lequel a par la suite été arrêté en Italie. Minin était en possession de l'exemplaire du certificat d'utilisateur final des armes en question signé par le général Gueï, et de plusieurs exemplaires falsifiés du certificat d'utilisateur final en Côte d'Ivoire.

171. Comme l'indique l'étude de cas relative aux hélicoptères, le Libéria a essayé d'accroître son potentiel militaire en proportion, en dépit de l'embargo sur les armes. Les exemples les plus récents des efforts sans relâche que déploie le Libéria pour se procurer des hélicoptères de combat sur le marché noir international datent de février et de mars 2001. Grâce à l'intervention des autorités de contrôle des exportations de la République de Moldova et de la République slovaque, les hélicoptères ont pu être interceptés avant leur expédition.

172. Le Groupe d'experts déplore que les livraisons d'armes dans les pays membres de l'Union du fleuve Mano ne soient pas davantage contrôlées, compte tenu en particulier de l'embargo contre le Libéria. La facilité avec laquelle il est possible de se procurer des armes légères et des munitions dans des régions aussi instables que celle de l'Union du fleuve Mano constitue une menace pour la sécurité régionale et pour la sécurité intérieure des trois pays membres de l'Union. Le recours à des marchands d'armes sans scrupules, même pour importer légalement des armes, en passant par des pays voisins du Libéria qui ne sont pas sous le coup des sanctions, encourage et rend possibles les violations de l'embargo contre le Libéria.

173. Dans les études de cas ci-après, le Groupe d'experts a minutieusement analysé les détails, remonté des pistes à partir de preuves écrites et reconstitué une partie du puzzle pour déterminer comment le Libéria a réussi à s'approvisionner régulièrement en armes et en munitions malgré l'embargo dont il fait l'objet depuis 1992.

C. Études de cas

a) L'Iliouchine ER-75929 et les fusils « She » (AK-47)

174. Lorsque l'armée ougandaise a réalisé que les fusils d'assaut qui lui avaient été livrés ne correspondaient pas à son cahier des charges, elle a demandé au courtier en armes égyptien de renvoyer la commande au fabricant, en Slovaquie. En octobre 2000, le courtier a accepté de réexpédier en Slovaquie un lot d'un millier de fusils refusés.

175. Le marchand d'armes a toutefois trouvé un autre acheteur pour ces armes, à savoir la société Pecos, basée en Guinée. Au départ, les autorités ougandaises ignoraient cet arrangement et supposaient que le courtier allait renvoyer les armes au fabricant par avion, et que lesdites armes avaient été embarquées sur l'Iliouchine 18 qui avait atterri à Entebbe (Ouganda) en novembre 2000 et s'envolerait pour la République slovaque. C'est en réalité à Monrovia qu'il s'est posé.

176. L'Iliouchine 18 est arrivé à Monrovia le 22 novembre 2000 avec sa cargaison. L'avion était immatriculé en Moldova sous le numéro ER-75929 mais exploité en

République centrafricaine par la compagnie Centrafrican Airlines, dont le siège est à Bangui.

177. Trois jours plus tard, le même appareil est retourné en Ouganda pour y prendre livraison d'un deuxième lot de 1 250 pistolets-mitrailleurs. Les autorités ougandaises étaient à ce moment-là au fait des transactions entre le marchand égyptien et la compagnie guinéenne. L'inspection de l'avion a permis d'établir que le pilote essayait d'obtenir l'autorisation officielle de poser son avion en Guinée mais son plan de vol donnait à penser qu'il avait l'intention de s'envoler pour le Libéria. Les autorités ougandaises ont donc décidé de saisir la cargaison et de contacter le marchand d'armes pour lui demander un complément d'information.

178. Le marchand d'armes, un dénommé Sharif al-Masri, a répondu à cette demande dans une lettre datée du 26 novembre 2000 adressée aux autorités ougandaises. Cette lettre, dont le Groupe d'experts a obtenu une copie, était à l'entête de la société Culworth Investments Corporation, l'adresse de retour étant à Monrovia. M. Sharif y expliquait que les armes refusées par l'armée ougandaise avaient été vendues à la société Pecos en Guinée et que le client lui avait fourni un certificat d'utilisation finale en règle. Le certificat envoyé en Ouganda par M. Sharif aux fins de la confirmation de sa validité avait été signé par le Directeur de cabinet du Ministère de la défense guinéen. Le document est daté du 2 juillet 2000, date antérieure de près de cinq mois à la date de livraison prévue des armes. Peu convaincues par les explications du marchand d'armes, et conscientes du risque que ces armes tombent aux mains des rebelles en Afrique de l'ouest, les autorités ougandaises ont décidé d'acheter les armes confisquées et de les garder en Ouganda. Au début du mois de décembre 2000, le Groupe d'experts sur la Sierra Leone a été informé de l'incident par les autorités ougandaises.

179. Au moment où cette information lui a été communiquée, le Groupe d'experts sur la Sierra Leone établissait son rapport final : l'incident ne pouvait donc pas faire l'objet d'une enquête plus poussée. Le présent Groupe d'experts a néanmoins décidé d'approfondir la question et s'est rendu en République de Moldova en mai 2001. L'Iliouchine 18 affrété pour le transport des armes appartenait à la société Vichi, intermédiaire privé du Ministère moldove de la défense. Les autorités moldoves n'avaient pas connaissance de l'incident susmentionné mais ont organisé à l'intention du Groupe d'experts une rencontre avec l'autorité de l'aviation civile, à Chisinau. L'enquête menée en étroite coopération avec les responsables moldoves a permis d'établir qu'un incident suspect s'était produit en novembre. Après avoir reçu l'autorisation d'embarquer des passagers pour un vol à destination de Raz-al-Khaimah (Émirats arabes unis), le 4 novembre 2000, l'Iliouchine avait disparu pendant près de trois semaines. Le 24 novembre 2000, l'appareil était rentré sans passagers des Émirats arabes unis pour se poser en République de Moldova. Les archives électroniques examinées par le Groupe d'experts ont révélé que l'avion revenait en réalité du Libéria, via l'Ouganda.

180. Au cours des entretiens avec le Ministère de la défense moldove, des représentants de la société Vichi ont été convoqués à une audition contradictoire en présence du Groupe d'experts. Le Directeur adjoint de la société a expliqué que l'avion avait été affrété par la compagnie MoldTransavia, dont le propre aéronef, un Tupolev 154, était immobilisé aux Émirats arabes unis à cause d'un problème technique; MoldTransavia avait donc affrété l'Iliouchine 18 pour embarquer aux Émirats quelques passagers à destination de la République de Moldova. Lorsque

l'Iliouchine s'était posé aux Émirats, l'avion de MoldTransavia avait été réparé et ce fut donc à son bord que les passagers en question furent ramenés en Moldova.

181. Pendant son séjour aux Émirats arabes unis, l'équipage de l'Iliouchine avait été contacté par un Russe dénommé Serguei Denissenko, qui représentait la compagnie Centrafrican Airlines. Un contrat avait été signé concernant un vol cargo en provenance des Émirats arabes unis et à destination de l'Ouganda, et de là, du Libéria. Lorsque l'Iliouchine s'est posé en Ouganda, une cargaison de sept tonnes de caisses scellées a été embarquée dans l'appareil, qui s'est ensuite envolé pour Monrovia. Le représentant de Vichi n'a pas été en mesure de dire au Groupe ce que contenaient ces caisses scellées. Le contrat entre Vichi et Centrafrican Airlines, spécifiait que la cargaison était du « matériel technique ».

182. Une fois la première livraison effectuée au Libéria, l'avion est retourné en Ouganda où un deuxième chargement de caisses scellées a été embarqué. À l'arrivée, l'équipage a été emmené dans un hôtel à proximité de l'aéroport d'Entebbe et informé que la compagnie charter devait résoudre des problèmes et que le chargement ne pouvait pas être dédouané. L'avion est ensuite reparti pour Chisinau. Selon le contrat original, le nom de la compagnie charter n'était plus Centrafrican Airlines mais le premier exploitant du vol qui avait été annulé, c'est-à-dire MoldTransavia.

183. En Moldova, le Groupe d'experts a également pu interroger le gérant de MoldTransavia, Pavel Popov. M. Popov a été invité à rencontrer les experts dans les locaux de l'administration moldave de l'aviation mais il n'a pas été d'une grande aide. M. Popov a semblé incapable de montrer aux experts les documents relatifs au propriétaire de son propre avion, le Tupolev 154 sur lequel un problème technique était supposé être survenu aux Émirats arabes unis. M. Popov a seulement déclaré qu'il louait l'appareil à une compagnie à Sharjah, du nom de San Air, mais a refusé de révéler le nom du propriétaire de l'avion. Interrogé sur son passé dans le domaine de l'aviation, M. Popov a expliqué qu'il n'avait commencé à exploiter son propre avion qu'après de longues années passées au service d'AirCess, compagnie appartenant à Serguei et Victor Bout.

184. À l'issue de l'entretien avec M. Popov, la Direction de l'aviation civile a communiqué au Groupe d'experts les documents relatifs à l'avion de l'intéressé. Ces documents indiquaient que l'avion appartenait à Victor Bout et que Popov avait signé un contrat avec Transavia Travel Agency, compagnie appartenant également à Victor Bout, basée à Sharjah, à laquelle il louait l'appareil.

185. L'avion était en réalité assuré par une compagnie du nom de San Air, également enregistrée aux Émirats, et dont le Directeur général est un certain Serguei Denissenko, l'individu même qui avait affrété l'Iliouchine 18 pour faire livrer au Libéria des armes en provenance d'Ouganda. Le Groupe d'experts a obtenu une copie du contrat d'affrètement signé par des représentants de la société moldave Vichi et la compagnie des Émirats arabes unis, Centrafrican Airlines. Un autre document révélait que Vichi avait été payé pour ce contrat par la compagnie San Air General Trading de Sharjah, ce qui laisse supposer que San Air et Centrafrican Airlines ne sont en fait qu'une seule et même compagnie.

186. Le Groupe d'experts a par ailleurs réussi à déterminer d'autres détails concernant le rôle de la partie libérienne dans la vente d'armes illégale. L'Ouganda a fourni entre autres documents une déclaration manuscrite confirmant le chargement

de 1 000 pistolets-mitrailleurs à bord de l'Iliouchine 18 immatriculé sous le numéro ER-75929. Le document portait la signature de l'inspecteur général des équipements militaires de l'Ouganda et était contresigné par un certain M. Muko, représentant la société du courtier en armes Sharif al-Masri, et par M. Popov, au nom de Peter Jusko. Cela signifie que M. Popov était présent lors du chargement des armes. Le nom de Jusko est connu du Groupe d'experts car il apparaît dans plusieurs documents sur les trafics d'armes à destination du Libéria sur lesquels Jusko est désigné comme étant le représentant de la société Pecos en Guinée (voir la section consacrée aux certificats d'utilisateur final). Le marchand d'armes al-Masri s'est fait délivrer par cette société un certificat d'utilisateur final pour la Guinée.

187. Comme on l'a déjà expliqué plus haut, les vols effectués entre l'Ouganda et le Libéria faisaient l'objet d'un contrat entre la société Vichi et la compagnie Centrafrican Airlines, signé le 9 novembre 2000. Un autre document remis aux experts indiquait que la veille de la signature de ce contrat, le 8 novembre, Centrafrican Airlines avait signé un autre contrat avec West Africa Air Services Inc., société basée à Monrovia. Ce contrat de transport aérien mentionnait le même avion immatriculé sous le numéro ER-75929 et le même plan de vol, ainsi qu'une cargaison de 14,5 tonnes, qui correspond exactement au poids de la totalité des fusils transportés par l'avion en deux fois, à destination du Libéria. Le contrat stipulait que « plusieurs vols seraient effectués », ce qui donne à penser qu'il était prévu de transporter davantage d'armes. Une copie de ce contrat a été fournie au Groupe d'experts par le Directeur général de San Air Trading Inc., M. Denissenko. La signature au nom de West African Air Services était celle de Sanjivan Ruprah (voir annexe 8).

188. L'avion a effectué deux vols entre l'Ouganda et Monrovia mais la deuxième cargaison n'a jamais quitté l'Ouganda du fait de l'intervention des autorités du pays. Les membres de l'équipage de Vichi ont précisé qu'un homme parlant portugais les avait accompagnés sur les deux vols en qualité de représentant des Libériens. Le Groupe d'experts a obtenu des précisions sur l'identité de cet individu : il s'agit de Carlos Alberto La Plaine, surnommé « Beto », qui détenait un passeport portugais émis à Kinshasa, indiquant sa qualité de courtier en diamants. Sanjivan Ruprah a reconnu que « Beto » était l'un de ses collègues.

répondu que ce genre de document n'existait pas. En novembre 2000, le Libéria a communiqué au Groupe d'experts concernant la Sierra Leone le contenu intégral de son registre aéronautique. L'Iliouchine portant immatriculation libérienne ne figurait pas parmi les 11 appareils répertoriés.

192. Mais, si l'on en croit les registres de survol et d'atterrissage de plusieurs autres pays africains, la société West Africa Air Services a exploité un appareil portant cette immatriculation libérienne. Elle a utilisé l'Iliouchine 18 de début juillet à octobre 2000.

193. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a fait savoir que la société West Africa Air Services ne figurait pas dans ses registres d'exploitants d'aéronefs ou de compagnies aériennes. Selon les documents obtenus par le Groupe d'experts, l'indicatif d'appel de la West Africa Air Services était WAS 123. Ce genre de code à trois lettres est le signe distinctif qui sert à communiquer avec les appareils en cours de vol et à identifier les exploitants d'aéronef. Or, le code WAS appartenait à une compagnie d'aviation canadienne de l'Ontario.

194. Il existait au Mali une société au nom légèrement différent, West African Air Service. Les autorités maliennes ont fourni au Groupe d'experts des précisions et des documents sur l'immatriculation et le propriétaire de cette compagnie d'aviation, qui n'avait jamais effectué que des vols intérieurs. De plus, son indicatif d'appel était WAM, et non WAS. Le Groupe d'experts concernant le Libéria a réuni des documents supplémentaires au fil de son enquête; il a appris en interrogeant des pilotes et des propriétaires d'aéronefs que l'appareil EL-ALY et West Africa Air Services existaient bel et bien, et que l'Iliouchine 18 faisait du transport d'armes pour le compte du Gouvernement libérien.

195. On trouvera dans le tableau ci-après la liste des mouvements de l'appareil de West Africa Air Services enregistrés par différentes régions d'information de vol en Afrique et en Europe :

Tableau I

Mouvements de l'appareil de West Africa Air Services utilisé pour transporter des cargaisons illicites (indiqués en caractères gras pour les transports de pièces détachées d'hélicoptères de Bichkek à Monrovia, et en italiques pour les transports de munitions d'Abidjan à Monrovia)

<i>Exploitant</i>	<i>Date</i>	<i>Indicatif d'appel</i>	<i>Itinéraire</i>	<i>Immatriculation</i>	<i>Type d'appareil</i>
West Africa Air Services	02/07/2000	EL-ALY	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	II 18
	02/07/2000	EL-ALY	Abidjan/Monrovia	EL-ALY	II 18
	04/07/2000	COBRA02	Abidjan/Monrovia	EL-ALY	II 18
	12/07/2000	WAAS 03	Monrovia/Chisinau	EL-ALY	II 18
West Africa Air Services		WAS 123	Chisinau/Bishkek	EL/ALY	II 18
	17/07/2000		Bishkek/Le Caire	EL-ALY	II 18
	18/07/2000	WAS0123	Le Caire/Monrovia	EL-ALY	II 18

<i>Exploitant</i>	<i>Date</i>	<i>Indicatif d'appel</i>	<i>Itinéraire</i>	<i>Immatriculation</i>	<i>Type d'appareil</i>
	18/07/2000	WAS0123	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	II 18
	19/07/2000	EL-ALY	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	II 18
	19/07/2000	EL-ALY	Abidjan/Monrovia	EL-ALY	II 18
	20/07/2000	EL-ALY	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	II 18
<i>West Africa Air Services</i>	20/07/2000	EL-ALY	Abidjan/Monrovia	EL-ALY	II 18
	21/07/2000	EL-ALY	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	II 18
	21/07/2000	EL-ALY	Abidjan/Monrovia	EL-ALY	II 18
	02/08/2000	EL-ALY	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	II 18
	02/08/2000	EL-ALY	Abidjan/Monrovia	EL-ALY	II 18
	05/08/2000	EL-ALY	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	II 18
<i>Gouvernement du Libéria</i>	05/08/2000	EL-ALY	Abidjan/Bamako	EL-ALY	II 18
	06/08/2000	EL-ALY	Bamako/Monrovia	EL-ALY	II 18
<i>West Africa Air Services</i>	04/09/2000	EL-ALY	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	II 18
	04/09/2000	EL-ALY	Abidjan/Monrovia	EL-ALY	II 18
<i>West Africa Air Services</i>	07/09/2000	EL-ALY	Monrovia/Banjul	EL-ALY	II 18
	08/00/2000	EL-ALY	Banjul/Monrovia	EL-ALY	II 18
<i>Transport de personnalités</i>					
	11/09/2000	EL-ALY	Monrovia/Abidjan	EL-ALY	II 18
<i>West Africa Air Services</i>	11/09/2000	EL-ALY	Abidjan/Monrovia	EL-ALY	II 18
	15/09/2000	WAS 123	Monrovia/Chisinau	EL-ALY	II 18

196. L'un des documents obtenus par le Groupe d'experts est la copie d'une demande d'autorisation de survol et d'atterrissage d'un l'appareil EL-ALY répondant à l'indicatif d'appel WAS 123, en date du 17 juillet 2000. Cet avion en provenance de Bichkek (Kirghizistan) a atterri au Libéria après une escale au Caire. Il avait à son bord 7 tonnes de « pièces détachées pour matériel aéronautique », selon le manifeste de chargement.

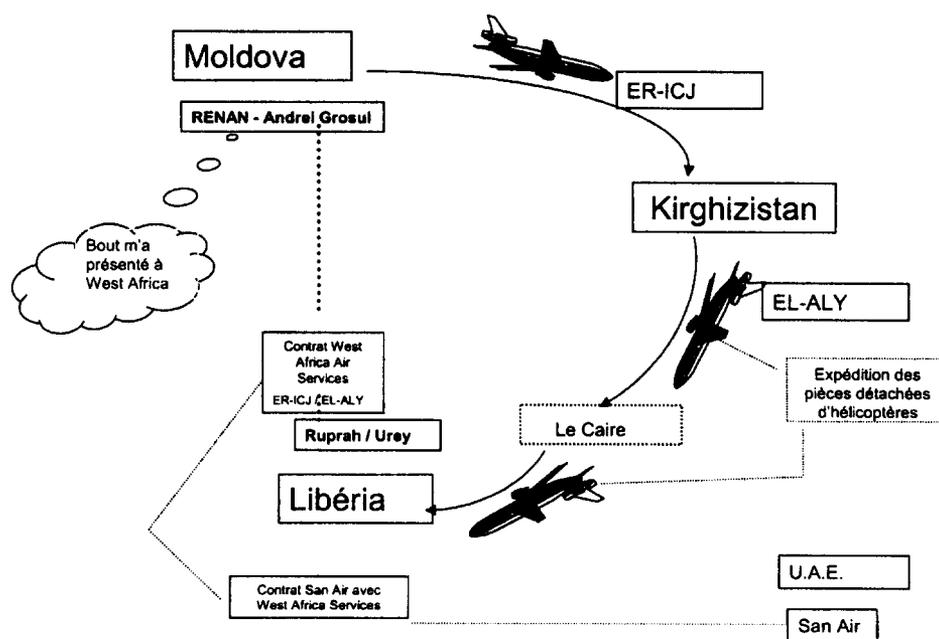
197. Il ressort de ce document que le propriétaire de l'Iliouchine 18 exploité par West Africa Air Services était une compagnie aérienne dus nom de Renan. Les autorités moldoves ont organisé une réunion entre le Groupe d'experts et plusieurs propriétaires d'avion dont Andrei Grosul, Directeur général de la société Renan. Les experts ont obtenu à cette occasion des documents qui apportaient des précisions supplémentaires sur West Africa Air Services. Ils ont également contacté les autorités kirghizes et moldoves ainsi que les contrôleurs aériens au Ghana, en Guinée, au Sénégal et en Côte d'Ivoire pour en savoir plus sur les mouvements de l'appareil.

198. Le Groupe d'experts a notamment obtenu copie du contrat de location passé entre Renan et West Africa Air Services. Ce document, daté du 6 juin 2000, montre que la société West Africa Air Services était inscrite au registre du commerce au Libéria, et que ses bureaux étaient à l'adresse P. O. Box 5620 à Monrovia. Elle était représentée par M. LeRoy Urey, également signataire du contrat (annexe 7). M. LeRoy Urey est par ailleurs Ministre délégué à l'administration et à la sécurité dans le Gouvernement libérien.

199. Le contrat de location stipule que l'appareil serait inscrit au registre de l'Administration de l'aviation civile de la République de Moldova et qu'il serait exploité sous immatriculation moldove. Le Groupe d'experts a inspecté l'appareil un peu plus tard en Moldova; le marquage d'identification moldove ER-ICJ inscrit sur l'empennage correspondait au code d'immatriculation figurant dans le contrat.

200. Il était également précisé dans ce contrat que, s'il s'avérait nécessaire de repeindre l'aéronef et de remplacer le marquage susmentionné, ces travaux incomberaient à la West Africa Air Services. La visite d'inspection effectuée en Moldova a révélé que le code d'immatriculation de l'appareil avait été récemment repeint.

201. Le Groupe d'experts a interrogé le propriétaire de Renan et le pilote qui avait été aux commandes de l'appareil pendant la durée du contrat de location passé avec le Libéria. Il a appris que, le 15 juillet 2000, l'Iliouchine était allé à Bichkek (Kirghizistan), où il avait pris livraison de pales et de pièces d'hélicoptères. Le 17 juillet, il était reparti pour Le Caire, muni d'un manifeste de chargement et d'un plan de vol officiel indiquant la Guinée comme destination finale. Le 18 juillet 2000, il a pourtant atterri à Monrovia, et c'est là que les pièces détachées d'hélicoptère ont été déchargées.



Le mystérieux appareil EL-ALY : schéma de l'itinéraire des pièces détachées d'hélicoptère jusqu'au Libéria

ii) Marchands d'armes et intermédiaires

202. Les autorités kirghizes ignoraient que la cargaison avait été déchargée au Libéria et non pas en Guinée comme l'avait prétendu l'intermédiaire Alexandre Islamov, qui leur avait présenté un certificat d'utilisateur final en Guinée (voir la section consacrée à ces certificats).

203. Un autre contrat a été passé côté libérien. Non contente d'organiser le transport de la cargaison à bord de l'Iliouchine 18, la société West Africa Air Services a signé un contrat d'achat de pales d'hélicoptère Mi-2 avec San Air General Trading. La San Air est inscrite au registre du commerce des Émirats arabes unis. Son directeur, Sergueï Denissenko, est un proche et un associé de Victor Bout. Le contrat, portant le numéro Mi-2/RB/2000, a été signé le 27 avril 2000. West Africa Air Services était en l'occurrence représenté par Sanjivan Ruprah, autre associé de Victor Bout.

204. Sergueï Denissenko a déclaré au Groupe d'experts qu'il avait acheté les pales d'hélicoptère à l'un de ses fournisseurs habituels, Alexandre Islamov, et qu'il les avait ensuite vendues à Sanjivan Ruprah, représentant de West Africa Air Services à Monrovia. Selon lui, Ruprah est l'un des associés de Victor Bout en Afrique.

205. Quand le Groupe d'experts leur a demandé des précisions sur les coordonnées de Sanjivan Ruprah au Libéria, les autorités de Monrovia ont déclaré que l'homme leur était inconnu. LeRoy Urey, qui avait signé le contrat de location de l'appareil au nom de West Africa Air Services, a également affirmé ne pas connaître Ruprah. On sait pourtant que ce dernier s'est rendu à plusieurs reprises dans des pays de l'Union européenne sous différents noms, muni d'un passeport diplomatique libérien le désignant comme représentant du Bureau des affaires maritimes du Libéria. Son frère, Benoni Urey, est commissaire de ce même organisme. Interrogé, il s'est lui aussi défendu de connaître Ruprah et a dit tout ignorer des passeports diplomatiques. Or, s'il ne vit plus au Libéria, Sanjivan Ruprah a longtemps habité dans une maison située juste en face de celle de Benoni Urey, comme il l'a reconnu lui-même devant le Groupe d'experts. Il a également confirmé que sa maison était celle de feu Joe Tate, ancien inspecteur général de la police libérienne tué en 2000 dans un accident d'hélicoptère.

206. Selon Denissenko, l'achat des pales d'hélicoptère ne nécessitait pas de certificat d'utilisateur final car le Mi-2 était un hélicoptère de transport non armé. Le certificat présenté par Alexandre Islamov aux autorités kirghizes au moment de son acquisition indique pourtant clairement que les pièces étaient destinées à des M-24 (annexe 6). Or, le M-24 est un hélicoptère de combat très lourdement armé. Les autorités kirghizes ont déclaré au Groupe d'experts que M. Islamov avait acheté des pales de M-24. Ces pièces, ainsi qu'une cargaison de plusieurs tonnes de pièces détachées d'hélicoptère, ont été livrées à l'extrémité libérienne de la filière par l'intermédiaire de San Air.

iii) Le cas d'Aviatrend

207. West Africa Air Services a été créé exclusivement pour les besoins de ces opérations de contrebande. Le pilote a déclaré au Groupe d'experts qu'il avait transporté occasionnellement des personnalités libériennes, et l'appareil dispose effectivement de quelques sièges à l'avant. Mais il a aussi raconté que l'homme qui supervisait les opérations connaissait mieux les navires que les avions et qu'il se faisait appeler « Monsieur Sanji ». Sanjivan Ruprah avait pouvoir de signature pour

West Africa Air Services et il voyageait avec des passeports diplomatiques délivrés par le Bureau libérien des affaires maritimes. C'est le même individu que le Groupe d'experts concernant la Sierra Leone a identifié comme étant le marchand d'armes impliqué dans les marchés d'armements libériens.

208. Interrogé sur ses vols aller et retour Monrovia-Abidjan de juillet et début août, le pilote a affirmé que l'appareil voyageait « à vide ». Mais le Groupe d'experts a aussi longuement interrogé Sanjivan Ruprah, qui a déclaré de son côté que dans le sens Abidjan-Monrovia l'Iliouchine transportait des munitions.

209. Les navettes Abidjan-Monrovia de l'appareil de West Africa Air Services ont commencé peu après l'arrivée d'un Antonov 124 à l'aéroport d'Abidjan (Côte d'Ivoire) le 15 juillet 2000.

210. Grâce à la coopération des autorités ukrainiennes, le Groupe d'experts a obtenu des détails sur ce dernier vol. La lettre de transport de l'Antonov 124 indique que l'appareil avait embarqué 113 tonnes de cartouches de 7,62 mm. Il a décollé de l'aéroport ukrainien de Gostomel le 14 juillet 2000 et est arrivé à Abidjan le 15 juillet 2000, après une escale de ravitaillement en Libye. Il a été déchargé à l'aéroport d'Abidjan par des militaires.

211. Le certificat d'utilisation final portait sur 5 millions de cartouches et sur une longue liste d'autres armements. Il était signé par le général Robert Gueï, à l'époque Président de la République de Côte d'Ivoire. Un tampon attestait que la signature présidentielle avait été authentifiée par l'Ambassadeur de Côte d'Ivoire à Moscou le 2 juin 2000; c'est sur la foi de ce document que les autorités ukrainiennes avaient délivré le permis d'exportation et autorisé le vol. Elles avaient également exigé une déclaration garantissant que les armes seraient utilisées en conformité avec les dispositions du moratoire de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) sur les armes légères. Elles avaient pris la précaution supplémentaire de faire accompagner la cargaison par un officier de l'armée pour s'assurer que les armements seraient effectivement livrés à la Côte d'Ivoire.

212. L'appareil qui devait assurer le transport a été loué pour l'occasion à l'Antonov Design Bureau. L'affrèteur, qui avait aussi servi d'intermédiaire pour l'achat des 5 millions de cartouches, était la société moscovite Aviatrend, représentée par Valéry Cherny, autre associé de Leonid Efimovic Minin dans cette opération. M. Minin avait déjà joué un rôle de premier plan dans l'affaire des 68 tonnes d'armes légères arrivées à Monrovia en mars 1999 en provenance du Burkina Faso : c'est son jet privé qui avait fait plusieurs navettes entre Monrovia et les aéroports burkinabè de Ouagadougou et Dioulasso pour acheminer la totalité de cette cargaison.

213. Leonid Minin a été arrêté le 5 août 2000 à Monza, en Italie. Les policiers italiens ont trouvé dans sa chambre d'hôtel une grande quantité de documents, dont des fax provenant de Valery Cherny et des lettres du fils du Président Charles Taylor. Détail intéressant, il y avait parmi ces papiers plusieurs originaux, ou apparemment tels, du certificat d'utilisateur final en Côte d'Ivoire. L'examen des comptes bancaires a en outre révélé que M. Minin avait versé 1 million de dollars à Aviatrend. Le premier versement, d'un montant de 850 000 dollars des États-Unis, a été viré au compte d'Aviatrend à la Alpha Bank de Nicosie (Chypre) le 7 juin 2000; le deuxième, d'un montant de 150 000 dollars des États-Unis a été déposé le 13 juin 2000 sur le compte Aviatrend de la Chase Manhattan Bank à New York par

l'intermédiaire de Sulico Holdings, l'une des nombreuses sociétés offshore de Leonid Minin. Ces deux versements correspondaient soi-disant à des achats d'« équipement technique/outils de dessouchage ».

214. Le Groupe d'experts a interrogé la plupart des protagonistes de cette affaire, et en particulier l'Ambassadeur de Côte d'Ivoire, qui avait authentifié la signature du général Gueï. Quand il a eu sous les yeux les différents « originaux » du certificat d'utilisateur final, le diplomate a reconnu celui qu'il avait signé et a déclaré que les exemplaires trouvés en possession de M. Minin étaient des faux. Effectivement, des détails mineurs révélaient que les soi-disant originaux de Minin étaient des contrefaçons, et la signature de l'Ambassadeur différait de celle du formulaire original, que le Groupe d'experts s'était procuré auprès des autorités ukrainiennes (annexe 4).

215. À Moscou, le Groupe d'experts a interrogé le représentant d'Aviatrend, Valéry Cherny. L'homme n'a pu expliquer pourquoi il y avait plusieurs exemplaires du certificat d'utilisateur final en Côte d'Ivoire. Interrogé sur la raison pour laquelle M. Minin avait versé à Aviatrend 1 million de dollars des États-Unis alors qu'il ne lui avait vendu que 5 millions de cartouches (d'une valeur marchande d'environ 250 000 dollars des États-Unis), il a admis que d'autres armements devaient encore être livrés en Côte d'Ivoire. La cargaison de cartouches avait quitté le territoire ukrainien le 14 juillet, après quoi Minin avait « disparu » alors que d'autres expéditions étaient en cours de préparation. Cherny avait appris plus tard que Leonid Minin avait été arrêté en Italie, et selon lui, les livraisons d'armes étaient interrompues depuis.

216. Le Groupe d'experts a également interrogé l'ex-Président Robert Gueï qui, après les élections ivoiriennes, avait quitté précipitamment la capitale pour se réfugier dans son village natal dans l'ouest du pays. Le général a reconnu avoir signé le certificat d'utilisateur final, mais en un seul exemplaire. Il a expliqué que quand il avait pris ses fonctions après le coup d'État de 1999, il voulait reconstituer les stocks très dégarnis de l'armée ivoirienne. Il a d'abord demandé aux chefs d'État d'autres pays africains (Burkina Faso, Libye, Maroc et Libéria notamment) de lui fournir de modestes quantités de munitions et d'armes légères. Le Président libérien lui aurait envoyé quelques armes, et même un émissaire chargé de lui venir en aide. L'émissaire en question était Mohamed Salamé, Ambassadeur extraordinaire domicilié à Abidjan, par ailleurs propriétaire au Libéria d'une entreprise d'exploitation forestière. M. Salamé aurait offert ses services et demandé au général Gueï de signer le certificat d'utilisateur final, la Côte d'Ivoire et le Libéria devant par la suite se partager les armes. Le général a reconnu qu'une partie des munitions était restée en Côte d'Ivoire mais que l'essentiel de la cargaison était destiné au Libéria.

217. Selon le général Gueï, c'est M. Salamé qui s'est occupé des détails pratiques de l'opération. Interrogé sur ce point par le Groupe d'experts, Salamé a nié catégoriquement avoir eu connaissance du marché de munitions et a déclaré qu'il ne s'occupait que du commerce de bois d'oeuvre. Mais, interrogé par le Groupe d'experts dans sa prison en Italie, Minin a soutenu que Mohamed Salamé avait aidé la partie ivoirienne dans le cadre du contrat d'armes d'Aviatrend et avait monté l'opération pour le compte du Président libérien, en échange de marchés hautement profitables pour Exotic Tropical and Timber Entreprises. Minin a par ailleurs indiqué que son arrestation, au mois d'août, avait entraîné l'annulation des autres

livraisons d'armes couvertes par le certificat d'utilisateur final, alors qu'il avait versé des acomptes sur ces armements. Toujours selon Leonid Minin, le fils du Président Taylor, Charles « Chuckie » Taylor (Jr.) avait tenté de s'entremettre dans certains de ces marchés d'armements dans l'espoir de percevoir des commissions. C'est un autre associé de Minin, un ressortissant finlandais propriétaire d'entreprises en Turquie et en Suisse, qui avait traité avec le fils Taylor. Selon les papiers trouvés en sa possession, Leonid Minin recevait des mains de cet individu de la documentation sur différents types d'équipement, et certains mentionnent des « colis spéciaux pour Junior ». Erkki Tammivuori, le ressortissant finlandais, a reconnu devant le Groupe d'experts s'être rendu à plusieurs reprises au Libéria avec Leonid Minin et avoir été sollicité pour négocier des marchés d'équipement de sécurité non légal.

218. Le Groupe d'experts s'est particulièrement intéressé à une lettre dans laquelle Tammivuori affirmait à son associé Minin que les armes pouvaient être livrées avec ou sans certificat d'utilisateur final, et que dans ce dernier cas on pouvait éviter les procédures d'appels d'offres et par conséquent avoir des armes à meilleur prix. Cette lettre, faxée à M. Minin en mars 1999, est rédigée sur papier à en-tête d'une certaine société turque du nom de MET A.S., mais elle a été envoyée depuis l'adresse suisse de M. Tammivuori. Les armements proposés dans cette missive sont des missiles Konkurs dits « antiblindage réactif à charges montées en tandem ». Questionné à ce sujet par le Groupe d'experts, Sanjivan Ruprah a montré sur l'écran d'ordinateur de son téléphone cellulaire une liste d'armements livrés au Libéria en mai 2000 par l'Iliouchine-76 portant l'immatriculation TL-ACU. On y trouve plusieurs types de missiles, dont des Strela et des Iгла, ainsi que des lanceurs de Konkurs. M. Ruprah a expliqué que les belligérants n'avaient pas utilisé cet équipement jusqu'à présent du fait qu'aucun technicien n'avait été envoyé au Libéria pour expliquer le fonctionnement des systèmes de missiles.

219. Léonid Minin et Sanjivan Ruprah ont l'un et l'autre affirmé que le fils du Président Taylor était impliqué dans l'entente passée entre la Côte d'Ivoire et le Libéria dans le cadre du marché de munitions. Quand les 113 tonnes de munitions sont arrivées en Côte d'Ivoire à bord de l'Antonov 124 (immatriculation UR82008), Minin se trouvait en Italie. Le fournisseur, Valéry Cherny, était à l'époque en Ukraine. La livraison finale au Libéria a donc été organisée par les militaires ivoiriens qui ont réceptionné la cargaison à l'aéroport d'Abidjan, Sanjivan Ruprah, Mohamed Salamé et Charles Taylor Jr. Selon Minin, un avion spécial a été envoyé de Monrovia pour prendre les munitions.

220. C'est là qu'on retrouve l'Iliouchine 18 de West Africa Air Services en première ligne. L'appareil est relativement petit au regard des 113 tonnes à transporter, d'où les huit allers et retours qu'il a dû effectuer pour emporter toute la cargaison au Libéria, a déclaré Ruprah au Groupe d'experts. L'opération a démarré le jour même où l'Iliouchine est arrivé du Kirghizistan avec les pièces détachées d'hélicoptère.

221. L'arrestation de Minin en Italie a mis un coup d'arrêt à l'opération. Cherny n'avait pas les contacts nécessaires au Libéria, car l'interlocuteur de la présidence libérienne était depuis le début Leonid Minin. Comme l'a expliqué le Groupe d'experts concernant la Sierra Leone, le Président Taylor avait convenu avec Minin qu'il utiliserait son jet privé pour faire venir des armes du Niger et du Burkina Faso. De son côté, Minin détenait d'importants intérêts au Libéria dans l'industrie du bois.

Quand il a été arrêté, il était en possession de papiers signés par le Ministre libérien de la justice, attestant que le Libéria devait encore à Exotic Woods plus de 2 millions de dollars de taxes payées d'avance. Comme cette société n'a jamais exporté de grandes quantités de bois d'oeuvre, cette somme ne pouvait correspondre qu'au paiement d'autres services rendus au Gouvernement libérien.

222. Le certificat d'utilisateur final en Côte d'Ivoire, et les multiples exemplaires en possession de MM. Minin et Cherny, donnent une idée des quantités d'armements qui auraient encore été livrés au Libéria si Leonid Minin n'avait pas été arrêté par la police italienne. Au moment de la rédaction du présent rapport, le Procureur général du Tribunal de Monza (Italie) poursuit ses investigations sur les ramifications exactes de cette affaire de contournement du régime de sanctions.

223. Interrogé par le Groupe d'experts en Moldova, le pilote de l'Iliouchine 18 a raconté que lui-même et les membres de l'équipage n'avaient guère travaillé depuis ces vols au départ d'Abidjan. Il ne fait aucun doute que les opérations du mystérieux Iliouchine EL-ALY loué par Sanjivan Ruprah et ses associés libériens Benoni et LeRoy Urey étaient directement liées aux marchés d'armements conclus à travers la filière Minin-Aviatrend. C'est ce qui explique que le contrat de location signé entre Renan et West Africa Air Services ait finalement été annulé. En septembre, l'appareil a effectué un dernier vol à destination d'Abidjan pour transporter des membres de l'unité antiterroriste du Président Taylor qui allaient prêter main-forte au général Robert Gueï assiégé dans sa résidence par des soldats rebelles. Il est ensuite retourné à Chisinau, en Moldova, où son faux marquage a été effacé et remplacé par les lettres de l'immatriculation moldave initiale, à savoir ER-ICJ.

c) Les tentatives du Libéria pour se procurer des hélicoptères

224. Le Groupe d'experts a constaté que le Libéria avait cherché par tous les moyens à se procurer des hélicoptères militaires. En Afrique, dans les zones de conflit, il n'est pas rare de trouver des hélicoptères de transport (Mi-8, Mi-17) et, surtout, des hélicoptères de combat (Mi-24 ou Mi-35) provenant d'usines ou de stocks de matériel de pays d'Europe de l'Est. Ainsi, en Sierra Leone, les Mi-24 ont été largement utilisés dans le cadre des opérations menées en 1996 par les mercenaires sud-africains Executive Outcomes. La Guinée a acquis plusieurs hélicoptères Mi-24 au cours des deux dernières années, dont plusieurs sont stationnés le long des frontières de la Sierra Leone et du Libéria. Lors de ses entretiens avec le Groupe d'experts, le Ministre ivoirien de la défense a déclaré que la présence de ces hélicoptères dans les pays voisins constituait une menace potentielle pour la sécurité de la Côte d'Ivoire; le Gouvernement ivoirien allait donc se doter d'hélicoptères de combat analogues pour faire face à cette escalade.

225. À la connaissance du Groupe d'experts, le Libéria ne détiendrait pas d'hélicoptères Mi-24, mais l'embargo sus les armes imposé au pays ne l'a pas empêché d'importer d'autres types d'hélicoptères militaires. Le Groupe d'experts sur la Sierra Leone avait fait état de la livraison de tels appareils dans son rapport (S/2000/1195), précisant que le réseau de trafic d'armes de Victor Bout était le principal fournisseur. Lors de ses voyages au Libéria, en juillet et en octobre 2001, le Groupe d'experts sur le Libéria a observé deux Mi-17 : l'un, qui portait les marquages de l'unité antiterroriste, avait pour base l'aéroport de Spriggs Payne, près de Monrovia, l'autre, immobilisé en raison de problèmes techniques, se trouvait dans un hangar à Roberts International Airport depuis le début de 2001. Deux

hélicoptères Mi-2 avaient en outre été livrés par Sanjivan Ruprah en octobre 1999, et le Kirghizistan avait fourni des pièces détachées pour hélicoptères Mi-17 et Mi-24 en juillet 2000. Le Groupe d'experts a par ailleurs rencontré Sanjivan Ruprah qui, en tant que partenaire de Victor Bout basé au Libéria, a joué un rôle essentiel dans la livraison d'hélicoptères Mi-8.

226. Les pilotes d'hélicoptère logeaient à l'Hôtel Africa, hôtel appartenant à Gus Kouwenhoven, l'un des hommes d'affaires les plus influents du Libéria. En juillet, le Groupe d'experts s'est rendu à cet hôtel majestueux et a constaté qu'il était pratiquement vide. Les pilotes étaient les seuls clients réguliers de l'hôtel. En octobre 2001, Gus Kouwenhoven, qui vit dans l'une des villas du complexe hôtelier, a déclaré au Groupe d'experts que les pilotes avaient quitté l'hôtel, ce que l'un d'eux, rentré en Europe de l'Est, a confirmé.

227. Les efforts déployés par le Libéria pour se procurer des hélicoptères de combat Mi-24 semblent avoir été vains jusqu'à présent. Toutefois, récemment, le pays a tenté d'obtenir des Mi-17 supplémentaires et des Mi-24. Les autorités de la République de Moldova et de la Slovaquie ont aidé le Groupe d'experts dans le cadre de l'enquête qu'il a menée sur la question.

i) Première expédition

228. En mars 2001, le Comité du Conseil de sécurité sur le Libéria a reçu de la Slovaquie une communication selon laquelle les autorités douanières du pays avaient empêché l'envoi d'un hélicoptère de combat vers le Kirghizistan. Les services des douanes soupçonnaient en effet l'avion transportant l'hélicoptère d'avoir une autre destination, en violation, le cas échéant, de sanctions imposées par l'ONU.

229. À l'issue d'une enquête sur les événements qui ont précédé l'incident, il est apparu que, le 2 juillet 2000, le hangar des réparations d'hélicoptères de LOT, à Trenčín, avait conclu avec le Ministère kirghize de la défense un contrat relatif à la réparation et à la remise en état de deux hélicoptères de combat appartenant au Kirghizistan. Les arrangements contractuels avaient été conclus entre le Ministère slovaque de la défense et le général de division Urazmatov, attaché de défense à l'ambassade du Kirghizistan à Moscou. L'attaché de défense s'était d'abord renseigné sur la possibilité de faire réparer deux hélicoptères de combat Mi-24 dans un atelier de réparation en Slovaquie. Un premier hélicoptère était arrivé en Slovaquie fin juin 2000, avec l'accord du Ministère slovaque de la défense. Une fois le contrat signé, l'appareil avait été réparé, puis avait été renvoyé au Kirghizistan quelques semaines plus tard. Le deuxième appareil, arrivé en octobre 2000, devait être récupéré par un avion Iliouchine-76 en février 2001. Dans les deux cas, le transport des hélicoptères avait fait l'objet de contrats d'affrètement avec la compagnie aérienne privée Centrafrican Airlines.

230. Une analyse plus détaillée de l'affaire fait apparaître que le premier hélicoptère était arrivé à bord d'un avion Iliouchine-76 immatriculé TL-ACU, était resté dans le hangar de réparation pendant environ un mois, puis était reparti à destination du Kirghizistan à bord du même Iliouchine-76. Toutefois, en février 2001, alors que le deuxième hélicoptère réparé en Slovaquie était sur le point d'être réexpédié au Kirghizistan, les autorités slovaques ont commencé à avoir des doutes et ont demandé à leurs homologues kirghizes de leur confirmer la légitimité de la transaction.

231. Les autorités kirghizes leur ont fait savoir que les hélicoptères n'étaient pas censés être renvoyés dans leur pays. De fait, il ressort de la correspondance entre les services douaniers des deux pays que le Ministère kirghize de la défense n'avait pas connaissance du contrat de réparation conclu avec la Slovaquie. Les hélicoptères avaient été vendus par le Kirghizistan à un intermédiaire, Alexander Islamov, pour un client guinéen, la société Pecos. À réception des renseignements fournis par le Kirghizistan, les autorités slovaques ont décidé d'immobiliser le deuxième hélicoptère et de porter l'affaire à la connaissance du Comité du Conseil de sécurité. Le Groupe d'experts a par la suite découvert que c'était l'attaché militaire du Kirghizistan, le général Urazmatov, qui avait conclu la transaction avec l'atelier de réparation slovaque, sans en informer le Ministère kirghize de la défense. Le général a été licencié peu après.

232. Le 22 février 2001, quelques jours après l'immobilisation de l'hélicoptère, un certain Peter Jusko, de nationalité slovaque, s'est présenté en tant que représentant de la société Pecos, déclarant être le nouveau propriétaire de l'hélicoptère. M. Jusko était déjà connu des autorités slovaques en tant que directeur d'une société d'intermédiation appelée Joy Slovakia, société dans laquelle Alexander Islamov, l'intermédiaire qui avait négocié avec le Ministère kirghize de la défense, occupait également un poste de directeur. Les autorités militaires slovaques, qui avaient déjà été en affaires avec Joy Slovakia, ont montré au Groupe d'experts copie d'un certificat d'utilisateur final présenté par la société pour la vente d'armes légères à la Guinée en 1997. Le Groupe d'experts a établi par la suite que les armes en question n'avaient en réalité jamais été commandées par le Ministère guinéen de la défense, et que le certificat d'utilisateur final était un faux.

233. Avant même que les autorités douanières se soient opposées au départ du deuxième hélicoptère, l'avion-cargo qui devait le transporter avait éveillé les soupçons de l'Autorité de l'aviation civile à Bratislava. Les demandes d'atterrissage de l'avion-cargo émanaient de la société MoldTransavia, ayant son siège en République de Moldova. Or, cette société souhaitait effectuer des vols avec des aéronefs immatriculés en République du Congo et en République centrafricaine, avec une adresse de facturation dans les Émirats arabes unis. L'Autorité de l'aviation civile slovaque a d'abord demandé au Ministère des transports et de l'aviation civile de la République de Moldova si la société MoldTransavia était dûment habilitée à effectuer des vols internationaux non réguliers, possédait un certificat de transporteur aérien valide et était habilitée à exploiter un avion-cargo Iliouchine-76. Les autorités moldoves ont répondu que MoldTransavia détenait un certificat de transporteur aérien valide mais qui lui permettait seulement d'effectuer le transport de passagers. Elle n'était donc pas habilitée à exploiter l'Iliouchine-76 qu'elle voulait utiliser pour transporter l'hélicoptère de combat.

234. Entre-temps, MoldTransavia a adressé copie de certificats d'assurance à l'Autorité slovaque de l'aviation civile, afin de prouver qu'elle était assurée pour l'exploitation de deux Iliouchine-76. D'après ces documents, deux compagnies aériennes, MoldTransavia et San Air, détenaient depuis décembre 2000 une police d'assurance pour un Iliouchine-76 immatriculé TL-ACU. Le Gouvernement congolais et la compagnie San Air étaient assurés pour l'exploitation d'un autre Iliouchine-76, immatriculé TN-AFS, mais la société MoldTransavia n'était pas mentionnée. Les certificats d'assurance ont été communiqués à la Slovaquie le 12 février 2001, mais à cette date, les autorités slovaques avaient reçu la réponse négative de l'Autorité de l'aviation civile moldove.

235. L'Autorité de l'aviation civile slovaque a donc rejeté la demande de MoldTransavia concernant le transport de l'hélicoptère. Toutefois, elle a reçu une autre série de demandes de la compagnie Centrafrican Airlines. Celle-ci demandait l'autorisation d'atterrir en Slovaquie et de récupérer le même hélicoptère, en utilisant l'avion-cargo Iliouchine-76 immatriculé TL-ACU, qui serait cette fois exploité par la compagnie centrafricaine.

236. À ce moment-là, l'Autorité de l'aviation civile slovaque était déjà en possession du certificat d'assurance que lui avait fourni MoldTransavia pour l'Iliouchine-76 immatriculé TL-ACU. Le certificat d'assurance n'indiquant pas que Centrafrican Airlines était habilité à exploiter l'aéronef, les autorités slovaques ont demandé à la compagnie centrafricaine de présenter son certificat de transporteur aérien et le certificat d'assurance prouvant qu'elle était autorisée à exploiter l'Iliouchine-76.

237. Le 19 février 2001, Centrafrican Airlines a envoyé un certificat d'assurance pour l'avion. Cette fois, la police d'assurance couvrait le propriétaire de l'appareil, San Air, et deux compagnies aériennes, MoldTransavia et Centrafrican Airlines. D'après le certificat, l'avion était assuré au nom de toutes ces compagnies depuis le 4 décembre 2000.

238. Centrafrican Airlines a également envoyé un certificat de transporteur aérien émis en République centrafricaine, mentionnant un siège social aux Émirats arabes unis. Le 20 février 2001, l'Autorité de l'aviation civile slovaque a enfin autorisé l'Iliouchine-76 à atterrir, à récupérer l'hélicoptère et à le renvoyer au Kirghizistan. Le 22 février, l'avion est arrivé pour prendre livraison de l'hélicoptère. C'est alors que les services douaniers slovaques sont intervenus.

239. Le Groupe d'experts a décidé de se rendre au Kirghizistan pour se faire une meilleure idée des arrangements contractuels conclus et savoir ce qu'il était advenu du premier hélicoptère. En effet, aux termes du contrat conclu entre l'atelier de réparation slovaque et le Kirghizistan, l'hélicoptère aurait dû être réexpédié dans ce pays. Toutefois, les autorités kirghizes n'avaient pas connaissance du contrat en question. Le Ministère kirghize de la défense a coopéré avec le Groupe d'experts et a donné des précisions sur son rôle dans l'affaire. À Bishkek, le Ministère de la défense avait traité avec un représentant de Pecos, Alexander Islamov. Celui-ci s'était toujours présenté comme le représentant pour la région de la société guinéenne Pecos, qui achetait des armes et du matériel apparenté pour le compte du Ministère guinéen de la défense. Comme il a été indiqué plus haut pour une autre affaire, Islamov avait déjà acheté des pièces détachées pour hélicoptères au Kirghizistan. Islamov est codirecteur, avec Peter Jusko, d'un certain nombre de sociétés d'intermédiation, qui ont été créées à seule fin de faire de la contrebande d'armes et de contourner les régimes de sanctions. Dans le cas des hélicoptères, Islamov avait présenté au Ministère kirghize de la défense un certificat d'utilisateur final au nom de la Guinée daté du 1er juillet 1999. Comme le Groupe d'experts l'a établi plus tard lors d'une visite en Guinée, ce document était un faux et les hélicoptères n'avaient pas été commandés par le Gouvernement guinéen.

240. Lorsque l'Iliouchine-76 appartenant à Victor Bout est arrivé au Kirghizistan le 26 juin 2000 pour transporter le premier hélicoptère de combat, il a réussi à décoller avec l'hélicoptère à son bord et à se rendre en Slovaquie. Le 2 août 2000, il a réussi à quitter la Slovaquie, avec à son bord l'hélicoptère réparé, à destination du Kirghizistan, avec un arrêt à Chisinau pour faire le plein de carburant, selon

l'autorisation de vol donnée en Slovaquie. Toutefois, l'avion n'est arrivé au Kirghizistan que le 22 août, en provenance de Tbilissi (Géorgie). Il a fait le plein de carburant, puis est reparti, selon les registres de contrôle aérien du Kirghizistan, à destination de Conakry (Guinée). Or, il ressort des registres de contrôle aérien ouest-africains que l'avion n'a pas atterri à Conakry mais à Roberts International Airport, au Libéria, le 23 août 2000. Au moment de l'établissement du présent rapport, le Groupe d'experts attendait toujours une réponse de la Géorgie à la demande qu'elle lui avait adressée concernant la cargaison se trouvant à bord de l'Iliouchine. Moins de deux mois plus tôt, comme il est indiqué dans le présent rapport à propos d'une autre affaire, un avion s'était aussi rendu du Kirghizistan à Monrovia, avec à son bord 7 tonnes de pièces détachées pour hélicoptères Mi-8 et Mi-24. Là encore, la destination finale déclarée aux autorités du Kirghizistan était la Guinée, et non pas le Libéria.

ii) Deuxième expédition

241. Après le refus des services douaniers slovaques d'autoriser l'hélicoptère à quitter la Slovaquie, l'Iliouchine-76 de Centrafrican Airlines est allé chercher un autre lot d'hélicoptères. Le 10 mars 2001, juste après l'échec essuyé par la compagnie en Slovaquie, l'avion-cargo s'est posé sur l'aéroport militaire de Maculesti, en République de Moldova. Centrafrican Airlines était en possession d'un contrat avec la compagnie aérienne locale MoldTransavia concernant le transport de deux hélicoptères Mi-8. Le Groupe d'experts a obtenu de Sergueï Denissenko, Directeur général de San Air, qui est un agent pour les vols de Centrafrican Airlines, un exemplaire du contrat d'affrètement, qui avait été signé le 15 février 2001. Le Groupe d'experts a également obtenu copie des ordres de virement bancaire donnés par San Air à l'atelier de réparation en République slovaque.

242. En République de Moldova, les déclarations mensongères au sujet des plans de vol se sont poursuivies. Les hélicoptères étaient des Mi-8 appartenant à l'armée de l'air moldove. Le Ministère de la défense moldove avait conclu un contrat avec Andreï Grosul, Directeur général de la société moldove Renan, pour faire réparer les hélicoptères puis les louer à une tierce partie. La transaction a eu lieu par l'intermédiaire d'une autre société, Pecos, ayant son siège en Guinée. Il ressort d'un certificat d'assurance sur marchandises dont le Groupe d'experts a eu communication que les sociétés Renan et Pecos avaient contracté conjointement une police d'assurance pour le transport des deux hélicoptères Mi-8 de Chisinau à Conakry.

243. Au cours de sa visite en République de Moldova en juin 2001, le Groupe d'experts a travaillé avec les autorités pour obtenir davantage de renseignements sur l'affaire. Celle-ci avait déjà provoqué un différend entre le Ministère de la défense et d'autres services gouvernementaux, du fait que les procédures normales d'exportation n'avaient pas été respectées et qu'aucune autorisation n'avait été délivrée pour l'exportation des hélicoptères. L'affaire constitue un cas de fraude exceptionnel car l'exportation d'hélicoptères a eu lieu sans que soit fourni un certificat d'utilisateur final. De tels certificats ont finalement été produits, mais seulement après que l'autorisation d'enlever les hélicoptères eut été refusée.

244. Renan, l'une des sociétés d'intermédiation, et le Ministère moldove de la défense, qui avait fourni les hélicoptères, ont fait valoir que, dans le cas d'un contrat

de location, le certificat d'utilisateur final n'était pas nécessaire. Les hélicoptères devaient être envoyés en Guinée pour y être réparés et devaient ensuite être loués à la Guinée, puis à la Namibie. Le contrat d'exploitation des hélicoptères ne devait être signé qu'une fois les hélicoptères réparés, et ce n'est qu'à ce moment-là que les procédures d'exportation normales devaient s'appliquer. En mars 2001, alors que les hélicoptères étaient sur le point de quitter l'aéroport militaire de Marculesti (République de Moldova) pour la Guinée, le service de sécurité moldove est intervenu et a empêché l'avion-cargo transportant les hélicoptères de décoller. Lorsque le Groupe d'experts s'est rendu en République de Moldova, les hélicoptères étaient toujours immobilisés. Peu avant l'arrivée du Groupe d'experts, la société Renan a résilié son contrat avec la société guinéenne Pecos. Le Groupe d'experts a obtenu un exemplaire de l'accord de résiliation du contrat. Ce document, qui avait été signé le 31 mai 2001 à Chisinau, fait clairement apparaître que Renan n'expédiait pas les hélicoptères en Guinée simplement pour les faire réparer. Dans le document, en effet, Pecos est désigné comme preneur, Renan comme bailleur. Le document a été signé une semaine avant l'arrivée du Groupe d'experts en République de Moldova.

245. Le Groupe d'experts s'est longuement penché sur le rôle d'Andreï Grosul, Directeur général de la société Renan. Celle-ci avait conclu un contrat avec le Ministère de la défense moldove, d'une part, et la société guinéenne Pecos, d'autre part. N'ayant pas de ressources suffisantes pour assurer l'entretien de ses hélicoptères, l'armée moldove avait trouvé l'arrangement intéressant. Renan offrait de prendre à sa charge le coût des réparations en Guinée, se proposant de récupérer le montant de ses dépenses en louant les hélicoptères à une tierce partie pendant une période donnée. Une partie des bénéfices ainsi réalisés serait ensuite partagée entre Renan et l'armée de l'air moldove. La transaction prévoyait également un contrat de travail pour des pilotes de l'armée de l'air moldove, ce que le Ministère de la défense moldove trouvait également avantageux.

246. Or, la Guinée ne dispose d'aucune installation de réparation d'hélicoptères. En outre, les autorités guinéennes n'avaient connaissance d'aucun contrat conclu entre Renan, le Ministère de la défense moldove et la société guinéenne Pecos. Le Groupe d'experts a pu vérifier tous ces éléments.

247. En République de Moldova, la société Pecos était représentée par un israélien du nom de Jacob Berger. D'après un document qu'il avait présenté au Ministère de la défense moldove, Berger détenait une procuration pour agir au nom de Pecos. En tant que représentants de Pecos et de Joy Slovakia (voir la partie relative aux certificats d'utilisateur final), Jacob Berger et Peter Jusko avaient déjà acheté des armes en République de Moldova auparavant. Aucune de ces armes n'avait été livrée au destinataire mentionné sur les documents qu'ils avaient fournis aux pays exportateurs. Dans les dossiers du Ministère de la défense moldove, on a trouvé un certificat d'utilisateur final dans lequel Jusko et Berger étaient mentionnés comme intermédiaires. L'utilisateur final mentionné dans ce document était la Guinée. Or, les armes ne sont jamais arrivées en Guinée, comme le Groupe d'experts l'a vérifié dans ce pays. Les autorités guinéennes ont catégoriquement déclaré que le pays n'avait jamais utilisé la société Pecos comme intermédiaire pour ses achats d'armements. Comme il ressort des autres affaires exposées dans le présent rapport, la société Pecos a été systématiquement utilisée par les trafiquants d'armes pour violer l'embargo imposé au Libéria. Si les hélicoptères n'avaient pas été

immobilisés en République de Moldova, ils seraient certainement arrivés au Libéria également.

248. Toutefois, l'utilisation de la société Pecos n'est pas le seul indice permettant d'aboutir à une telle conclusion. La société Renan avait déjà été en relations d'affaires avec le Libéria auparavant. C'est Renan qui avait signé l'accord d'affrètement concernant le mystérieux appareil immatriculé EL-ALY, qui avait été utilisé pour transporter plusieurs lots d'armes au Libéria. L'une de ces cargaisons au moins comprenait des pièces détachées et des pales de rotor pour hélicoptères militaires, le destinataire de l'envoi étant la société Pecos.

249. Un autre élément permettant de conclure que les hélicoptères étaient destinés au Libéria est l'avion-cargo arrivé le 10 mars 2001 en République de Moldova pour prendre livraison des hélicoptères et les transporter ensuite en Afrique de l'Ouest. L'Iliouchine de Victor Bout avait déjà été utilisé à plusieurs reprises pour transporter des armes au Libéria, comme le montre le rapport S/2000/1195. Le propriétaire de MoldTransavia, société qui a obtenu le permis d'exploitation de l'Iliouchine et l'autorisation d'atterrir en République de Moldova, est Pavel Popov, dont le Groupe d'experts a déterminé qu'il était un proche partenaire commercial, ou plutôt un employé de Victor Bout. Popov peut être considéré comme le mandataire de Victor Bout pour les expéditions d'armes à partir de l'Europe centrale. C'est lui qui demande les autorisations de vol et fournit les faux plans de vol. Il a joué un rôle clef dans l'affaire ougandaise, où des AK-47 ont été détournés de leur destination finale et expédiés au Libéria. C'est encore Popov qui a signé le document de congé des marchandises au nom de Peter Jusko, de la société Pecos (voir l'affaire des « She-guns »).

250. Les autorités moldoves ont organisé une rencontre entre le Groupe d'experts et Pavel Popov, lequel a confirmé qu'il travaillait bien pour Victor Bout, mais a refusé de fournir des documents concernant le propriétaire de l'appareil. L'Autorité de l'aviation civile moldove, qui, selon les procédures internationales en vigueur, détient normalement les documents relatifs aux propriétaires et aux assureurs, a fourni au Groupe d'experts les pièces requises. Il en ressort que la société MoldTransavia exploitait son propre avion de passagers. Selon le certificat d'immatriculation, le propriétaire de l'appareil était la société Transavia Travel Agency, basée à Sharjah (Émirats arabes unis). Le contrat d'affrètement entre MoldTransavia et Transavia Travel Agency a été signé en juin 2000, par Pavel Popov et Victor Bout respectivement. D'après un certificat de navigabilité aérienne joint à la documentation, l'appareil était immatriculé en République centrafricaine avant que Pavel Popov le fasse immatriculer en République de Moldova (voir aussi la partie consacrée à Centrafrican Airlines). Lors de son voyage en République centrafricaine, le Groupe d'experts a découvert que ce certificat était un faux, qui avait été utilisé pour changer le nom du propriétaire de l'appareil, Centrafrican Airlines ayant été remplacé par Transavia Travel Agency. Il ressort d'autres documents que Victor Bout avait acheté l'avion à son frère Sergueï. Le paiement, d'un montant de 1 million de dollars, avait été prélevé sur le compte de Transavia Travel Agency ouvert à la Standard Chartered Bank, à Sharjah. Ce détail s'est révélé important lorsque le Groupe d'experts a analysé les transferts bancaires effectués à partir du Libéria au profit des sociétés de Victor Bout.

251. Peu après le voyage du Groupe d'experts en République de Moldova, l'avion de Popov a été supprimé du registre moldove des aéronefs, ce qui signifie que

MoldTransavia ne peut plus opérer à partir de ce pays. Il ressort de renseignements communiqués par la Bulgarie que le 21 mai 2001, soit deux semaines exactement avant l'arrivée du Groupe d'experts en République de Moldova, la société Transavia Travel Agency, représentée par Victor Bout, a vendu l'avion à la société San Air General Trading FZE à Ajman (Émirats arabes unis), représentée par Sergueï Denissenko. Ce dernier représente également Centrafrican Airlines, qui appartient à Victor Bout.

252. Le 11 juin 2001, soit quatre jours après avoir été interrogé par le Groupe d'experts, Pavel Popov a loué son avion à Union Trans Service, société bulgare qui a à son tour loué l'appareil aux Bankan Bulgarian Airlines. L'avion porte maintenant la nouvelle immatriculation L2-LTV. Après avoir annulé son contrat de location d'hélicoptère avec Pecos en Guinée, Renan a signé un nouvel accord avec une société de courtage en Hongrie. Aux termes de ce contrat signé le 25 juin, soit deux semaines après que le Groupe d'experts eut quitté la Moldova, les hélicoptères étaient finalement loués à la Namibie. Il est probable qu'ils se trouveraient aujourd'hui au Libéria si les autorités moldaves et slovaques n'étaient pas intervenues en temps opportun. Un certain nombre d'indices donnent à penser que Centrafrican Airlines a perçu des paiements anticipés pour ces hélicoptères, et que les montants correspondants ont été versés sur les comptes de son représentant dans les Émirats arabes unis, à savoir San Air (voir section sur les dépenses gouvernementales).

d) La piste des certificats d'utilisateur employés par Pecos

253. Des copies de certificats d'utilisateur guinéens employés par Pecos ont été obtenus par le Groupe en Slovaquie, en Moldavie, au Kirghizistan et en Ouganda. Le Ministre ivoirien de la défense a aussi indiqué que la société Pecos lui avait récemment proposé ses services pour l'achat d'hélicoptères militaires pour les forces armées ivoiriennes. Un certificat d'utilisateur mentionnant Pecos et signé par le Ministère de la défense de Namibie a aussi été trouvé. Ce certificat, daté du 28 mars 2001, est un faux, comme l'ont confirmé les autorités namibiennes. Le Groupe a aussi découvert qu'aucune des armes visées sur les nombreux certificats d'utilisateurs différents présentés par Pecos comme provenant de Guinée n'était parvenue en Guinée.

254. La structure de Pecos est simple. La société a été constituée à Conakry (Guinée) en octobre 1997. Son principal objet est le commerce des armes. D'après ses statuts, la société est dirigée par Mohamed Yansané, un ingénieur agronome de nationalité guinéenne. Il a fait ses études universitaires en Tchécoslovaquie avec Peter Jusko. Peter Jusko, un ressortissant de la République slovaque, est venu le voir en 1997 et lui a demandé de créer une compagnie en Guinée.

255. Jusko est venu voir Yansané quelques mois après que plusieurs services européens de police eurent ouvert une enquête pénale sur sa société de commerce d'armes, Joy Slovakia, constituée en République de Slovaquie, parce qu'ils la soupçonnaient d'être impliquée dans des activités de blanchiment d'argent et de trafic d'armes.

256. Mohamed Yansané était uniquement le directeur en titre de la société Pecos. Lorsque le Groupe lui a présenté tous les certificats d'utilisateur portant sa signature, il n'en a reconnu aucun. Il a par contre reconnu un document, daté du 28 février 2001, signé de sa main et estampillé par un notaire à Conakry (Guinée).

Ce document, qui donnait tous pouvoirs à Peter Jusko pour représenter Pecos, avait été rédigé dans l'urgence pour permettre à Jusko de récupérer un hélicoptère de combat qui était sous la garde des autorités douanières à l'aéroport de Sliac, en République slovaque.

257. Le sceau et la signature du notaire figurant sur le document étaient authentiques. Il s'agissait de ceux de l'épouse de M. Yansané. Un autre document qui donnait des pouvoirs de représentation similaires à Jacob Berger, un citoyen israélien, n'a pas été reconnu par M. Yansané. Le Groupe a obtenu ce document en Moldavie où l'exportation de deux hélicoptères a été bloquée par les autorités en raison d'irrégularités. Selon les documents, les hélicoptères devaient être envoyés en Guinée pour des réparations, puis en Namibie. Or, la Guinée ne dispose d'aucun atelier de réparation d'hélicoptères.

258. M. Yansané a déclaré au Groupe qu'en 1997, à peu près au moment où Pecos a été immatriculée en tant que société, Peter Jusko a fourni du matériel médical à un hôpital militaire en Guinée. Un fonctionnaire du Ministère de la défense avait signé le bordereau de réception lors de la livraison de ce matériel. Le papier, les tampons et des copies de cette signature furent utilisés ultérieurement, a expliqué M. Yansané, pour fabriquer de faux certificats d'utilisateur. Le chef d'état-major des forces armées guinéennes et l'officier responsable des achats de l'armée guinéenne ont aussi déclaré qu'aucun des articles qui figuraient sur les certificats d'utilisateur de Pecos que le Groupe leur a présentés n'avait été commandé par la Guinée.

259. La société Pecos servait de façade pour importer illicitement des armes en Afrique à partir de pays exportateurs d'armes. L'enquête du Groupe se limitait à un petit nombre de transactions portant sur des armes à destination du Libéria; il a mis à jour nombre de ces certificats d'utilisateur. Ces documents font état d'une large panoplie d'armes, allant des hélicoptères de combat aux avions de transport, missiles, pièces d'artillerie, ainsi que des quantités massives d'armes légères et de munitions. Grâce à l'utilisation parallèle de faux plans de vol pour le transport des armes, la plupart des pays exportateurs ont cru que la Guinée était vraiment l'utilisateur final. Si ces pays avaient essayé de vérifier effectivement si tel était bien le cas, Pecos n'aurait peut-être pas tenu jusqu'au 31 mai 2001, la date du document le plus récent obtenu par le Groupe.

260. Une analyse de la chronologie des événements montre que Peter Jusko a créé une société en Guinée à la suite de l'ouverture d'enquêtes par certains services de police d'Europe occidentale et centrale sur les activités de son autre société, Joy Slovakia. Dans pratiquement tous les pays où le Groupe s'est entretenu du problème des certificats d'utilisateur Pecos, Peter Jusko ou certains des autres individus liés à Pecos étaient aussi connus comme des représentants de Joy Slovakia.

261. En 1998, la République slovaque a également adopté une nouvelle législation obligeant les sociétés de commerce d'armes à s'immatriculer et à obtenir une autorisation spéciale. Depuis lors, les activités de Joy Slovakia se sont réduites. La société a changé son nom pour Morse s.r.o. en 1999, mais cette nouvelle société n'a jamais eu d'activités commerciales officiellement déclarées, comme l'a montré une enquête des autorités slovaques.

262. Dans certains des cas sur lesquels le Groupe a enquêté, la date figurant sur les certificats d'utilisateur est bien antérieure à celle à laquelle les armes ont effectivement été livrées. S'agissant des pièces détachées d'hélicoptères et des pales

de rotor en provenance du Kirghizistan qui ont été expédiées au Libéria en juillet 2000, le certificat d'utilisateur daté du 25 septembre 1998 a été présenté par Alexander Islamov au Ministère de la défense du Kirghizistan. Bien que les certificats d'utilisateur soient valides indéfiniment, la signature sur les documents en question était celle d'un fonctionnaire guinéen qui avait quitté l'administration depuis des années. Aucun des fonctionnaires chargés de contrôler les exportations dans les pays exportateurs ne semblait le savoir et les seuls documents et intermédiaire ont été la seule garantie de la livraison des armes dans de bonnes conditions de sécurité.

263. De même, si les pays exportateurs d'armes avaient signalé toutes leurs ventes d'armes à une base de données centralisées comme le Registre des armes classiques de l'Organisation des Nations Unies, l'ampleur des « achats d'armes guinéens » aurait éveillé l'attention de plusieurs services de contrôle des exportations d'armes.

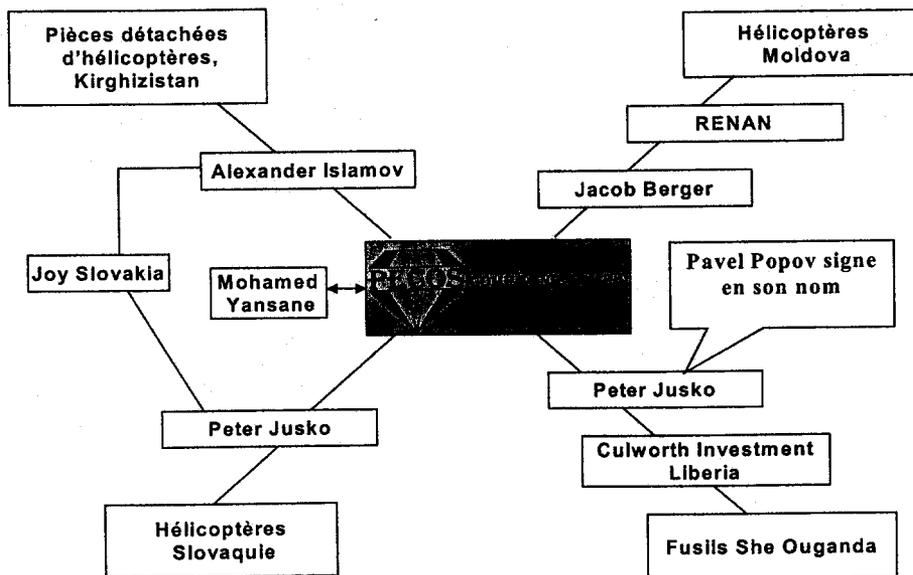
264. L'implication d'individus liés aux sociétés Joy Slovakia et Pecos dans les violations de l'embargo sur les armes à l'encontre du Libéria a été systématique. Bien que ces sociétés de courtage aient pu être utilisées pour des marchés d'armes avec d'autres pays sous embargo ou des acteurs non étatiques, des individus liés à elles ont joué un rôle très important dans la fourniture d'armements au Libéria et à la Sierra Leone. Peter Jusko, Alexander Islamov et Jakob Berger sont trois individus dont les noms ont été mentionnés au cours d'entretiens avec des fonctionnaires des services d'exportation d'armes de plusieurs pays.

265. Ces noms figurent également dans les documents réunis par le Groupe. Comme, dans ces cas, toutes les armes ont été livrées au Libéria, tous ces individus ont participé à l'usage de faux certificats d'utilisateur et à un trafic illicite d'armes à destination d'un pays visé par des sanctions de l'Organisation des Nations Unies. Le Groupe a sollicité la coopération des autorités et des services de police de plusieurs pays pour localiser les individus en question ou au moins obtenir un numéro où les contacter. Mohamed Yansané a été découvert après de longues recherches à Kipé, Ratoma, un quartier de la capitale de la Guinée indiqué sur certains des timbres apposés sur les certificats d'utilisateur final. Le Groupe a réussi à retrouver le notaire, qui s'est révélé être l'épouse de Yansané, et il a pu les questionner tous les deux.

266. Le Groupe voulait aussi entendre Peter Jusko, Alexander Islamov et Jakob Berger et leur présenter les éléments de preuve dont il disposait mais a seulement pu localiser Peter Jusko, qui a lui-même contacté le Groupe en octobre 2001. Jusko a affirmé qu'il ne savait rien de l'utilisation de tous ces certificats d'utilisateur et a accusé en bloc Alexander Islamov à Moscou, qui était son ancien associé, et le réseau de Victor Bout. Il n'a pas voulu expliquer pourquoi, dans ces conditions, il avait pris l'initiative de contacter le Groupe. Lorsqu'on lui a demandé s'il avait un numéro de téléphone ou une adresse auxquels contacter Islamov, Jusko a déclaré qu'Islamov changeait de numéro de téléphone tout le temps, que c'est lui qui l'appelait. C'est ce qu'on a souvent dit au Groupe lorsque celui-ci s'efforçait de localiser d'autres marchands d'armes et intermédiaires.

267. Lorsque le Groupe s'est entretenu avec Sanjivan Ruprah, en septembre 2001, celui-ci a expliqué que Jusko était l'un des principaux fournisseurs de certificats d'utilisateur de son organisation. Islamov fournit nombre d'armes et de pièces détachées aux sociétés de Bout. Ruprah, qui est propriétaire de mines de diamants au Libéria et marchand d'armes, travaille en coopération étroite avec Victor Bout.

Ruprah a vécu à Monrovia (Libéria) de 1999 à janvier 2001. Il a montré au Groupe une liste récente des armes que le Libéria souhaitait acquérir, avec les tarifs des différents types d'armes et de munitions. Le prix du certificat d'utilisateur, tel qu'il figurait sur la liste, était de 50 000 dollars des États-Unis. Le document indique qu'« un délai de 24 heures est nécessaire pour obtenir le certificat d'utilisateur ».



La société Pecos, qui fabriquait les faux certificats d'utilisateur – diagramme des réseaux de Pecos

e) Centrafrican Airlines

268. Le Groupe s'est intéressé de très près à un Iliouchine-76 (immatriculé TL-ACU). Dans plusieurs des affaires analysées par le Groupe, cet avion a été utilisé pour transporter des armes en violation de l'embargo imposé par l'Organisation des Nations Unies. Lorsqu'il n'est pas en service, cet avion est garé à Sharjah ou à Ras al-Khaimah, deux aéroports des Émirats arabes unis. Les membres du Groupe ont vu l'avion à l'aéroport de Ras al-Khaimah lorsqu'ils se sont rendus aux Émirats arabes unis. Il appartient à Centrafrican Airlines, une compagnie d'aviation ayant des bureaux dans la zone franche de l'aéroport de Sharjah. Au début de 2001, les bureaux de la société ont été transférés à Ajman (B. P. 2190), un autre émirat des Émirats arabes unis.

269. La société appartient à Victor Bout, mais Bout lui-même n'est pas associé à sa gestion quotidienne. Le directeur commercial de la société est Serguei Denissenko, un Russe vivant aux Émirats arabes unis et qui était un employé de Victor Bout mais dirige maintenant sa propre société, San Air General Trading.

270. M. Denissenko a déclaré lors d'entretiens avec le Groupe qu'il ne travaillait plus pour Victor Bout mais que sa société, San Air, avait la même adresse commerciale et les mêmes numéros de téléphone aux Émirats arabes unis que Centrafrican Airlines. La principale agence d'exploitation de Victor Bout, Transavia

Travel Agency, est également à la même adresse, mais cette société a cessé ses activités au début de 2001, selon M. Denissenko.

271. Centrafrican Airlines est toujours en activité, San Air General Trading étant son agent commercial et opérationnel. En mars 2001, San Air et Centrafrican Airlines se sont installés dans de nouveaux bureaux situés dans la zone franche d'Ajman. Lorsque l'on appelle le standard téléphonique de ces sociétés, la réponse donne à penser que toutes deux font maintenant partie d'une entité appelée CET Aviation Enterprise. Pour rendre les choses encore plus complexes, il existe une société nommée CET Aviation à Malabo, en Guinée équatoriale. Cette société est dirigée par un certain Valeri Naido, également un ancien employé de Victor Bout, qui dirige maintenant une agence immatriculant des avions en Guinée équatoriale. Serguei Bout y a immatriculé la plupart de ses avions, et certains des avions de Centrafrican Airlines étaient en train d'être transférés sur ce registre lorsque le groupe a établi le présent rapport. Il existe une autre société associée à celle-ci au Rwanda, et son nom est Central African Airways.

272. Le Groupe est en possession de documents montrant que c'est Victor Bout qui signe en tant que propriétaire de Centrafrican Airlines. Les contrats de vente d'aéronefs et les documents bancaires sont signés par lui. Comme le nom de la société l'indique, Centrafrican Airlines a été constituée non aux Émirats arabes unis mais à Bangui, en République centrafricaine. Elle y a été immatriculée par Victor Bout le 28 mai 1998. Ses principaux actionnaires sont une société appelée SouthBound Ltd. (boîte postale 398, suite 52 et 553 Monrovia House, 26 Main Street, Gibraltar), contrôlée par Victor Bout. Y sont également associées une autre société appartenant à Victor Bout et qui porte le nom de ATC Ltd., et une société nommée WestBound Ltd. (boîte postale 399, 26 Main Street, à Gibraltar). Cette dernière société, WestBound, appartient à un pilote belge, Ronald De Smet. De Smet est associé avec Bout depuis 1995.

273. Le 25 juillet 1998, sur instructions spéciales du Ministère des transports et afin de faciliter l'immatriculation de la société, Centrafrican Airlines a obtenu de l'Autorité de l'aviation civile centrafricaine une autorisation de transport aérien l'autorisant à exploiter des vols intérieurs. Ainsi, Centrafrican Airlines n'est pas autorisée à exploiter des vols internationaux ou continentaux. Sa flotte comprend trois appareils, un Tupolev 154 et deux Antonov 24s, plus petits, qui sont immatriculés au registre.

274. Ce sont les seuls avions que la société ait jamais immatriculés en République centrafricaine mais, au début de 2000, l'Autorité de l'aviation civile de ce pays a découvert une grosse affaire de fraude dans son registre. Un directeur de l'aviation civile, en coopération étroite avec Victor Bout et ses associés et à l'insu des autorités de la République centrafricaine, avait établi de nombreuses fausses autorisations pour Centrafrican Airlines. Environ 20 appareils et peut-être plus, dont un grand nombre de gros avions de transport, opéraient dans différentes régions du monde sous le pavillon de la République centrafricaine. Aucun de ces appareils n'avait été régulièrement immatriculé. L'avion immatriculé TL-ACU est l'un de ces avions illicitement immatriculés (annexe 5). Il était assuré jusqu'à la mi-décembre par la société Willis, un courtier d'assurance bien connu du Royaume-Uni. Durant la visite que le Groupe a effectuée aux Émirats arabes unis, Serguei Denissenko a déclaré qu'il avait de très bons contacts chez Willis et que sa société, San Air, s'occupait d'assurer les appareils de Victor Bout. Les documents d'assurance

concernant l'*Iliouchine* montrent comment cet appareil opère pour différentes sociétés, notamment Centrafrican Airlines, San Air et MoldTransavia (Moldova).

275. Il est clair que Centrafrican Airlines et San Air sont deux facettes de la même société. MoldTransavia est aussi une société écran qui n'exploite qu'un appareil de transport de passagers. Elle utilise néanmoins sa désignation, « MLT », pour des transports aériens de fret effectués avec l'*Iliouchine* de Centrafrican Airlines. Le Directeur général de San Air et le Directeur général de MoldTransavia en Moldova sont d'anciens employés de la société Transavia Travel Agency de Victor Bout, comme ils l'ont eux-mêmes admis lorsqu'ils se sont entretenus avec le Groupe.

276. Le Groupe a obtenu plusieurs copies de certificats d'assurance récents concernant l'*Iliouchine*. Ces documents montrent que les noms de San Air, MoldTransavia ou Centrafrican sont interchangeable. Les virements bancaires donnent au Sssi à penser que les comptes de San Air sont utilisés pour des paiements émanant de Centrafrican et vice-versa, ce qui montre une nouvelle fois comment Victor Bout et ses associés utilisent tout simplement différentes sociétés pour dissimuler leurs activités. Par exemple, si l'avion figure sur les registres de Centrafrican Airlines à Bangui, il est assuré pour des vols effectués par San Air, société des Émirats arabes unis. Les demandes d'atterrissage et de survol sont présentées par MoldTransavia à partir d'un bureau situé en Moldova et les vols sont exploités sous l'indicatif à trois lettres CET, là encore Centrafrican Airlines. L'adresse de facturation utilisée pour les vols est celle de Transavia Travel Agency ou de San Air.

277. AirCess, la société appartenant au frère de Victor Bout, Serguei, mène également ses activités à partir de bureaux situés aux Émirats arabes unis, mais elle est immatriculée en Guinée équatoriale. Serguei Bout a d'abord nié tout lien entre lui et les sociétés de son frère. Ce n'est qu'après que le Groupe lui eut montré sa propre signature et la trace d'un virement de 1 million de dollars du compte de Victor Bout sur celui de sa société, AirCess, que Serguei Bout a reconnu qu'il était en relations d'affaires avec son frère.

278. M. Denissenko a également affirmé avoir rompu toutes relations avec son ancien employeur, Victor Bout. Il s'est présenté comme le Directeur général de San Air et a dit n'avoir que de vagues liens avec Centrafrican Airlines. Néanmoins, un document bancaire montre que la société de Denissenko, San Air, a versé une somme de 20 000 dollars au titre d'un marché entre une société de la République slovaque et Centrafrican Airlines, la société de Victor Bout. Le Groupe a ultérieurement découvert des documents prouvant que nombre des armes livrées au Libéria par le réseau de Victor Bout et Sanjivan Ruprah en 2000 et au début de 2001 ont été payées par un virement sur le compte de San Air (No 01-01-5712572-01) à la Standard Chartered Bank de Sharjah.

279. Pavel Igorevich Popov, le Directeur général de MoldTransavia, a déclaré au Groupe avoir travaillé pendant des années pour Victor Bout en tant qu'intermédiaire, pour les vols des sociétés de M. Bout. Lorsque le Groupe lui a demandé de lui montrer des documents concernant certains de ces vols, M. Popov a déclaré qu'il n'avait jamais conservé aucun document. Il n'avait pas non plus d'adresse commerciale pendant la période durant laquelle il travaillait en tant qu'intermédiaire pour Bout. Un téléphone portable suffisait. M. Popov a aussi refusé de donner des précisions sur la propriété des parts de sa société, MoldTransavia. Le Groupe a toutefois obtenu de l'Autorité de l'aviation civile de Moldova des documents

montrant que la société de M. Popov n'est qu'une société écran qui gère les intérêts de Victor Bout.

280. San Air est propriétaire de l'avion de MoldTransavia qu'exploitait M. Popov. Le Groupe a aussi recueilli en Moldova, en République slovaque et en Ouganda des documents montrant que M. Popov a été personnellement associé à des livraisons d'armes au Libéria en novembre 2000 (voir les sections consacrées aux ventes d'hélicoptères et de mitrailleuses au Libéria).

281. Ce groupe de sociétés a bien effectué des transports aériens légaux de passagers et de fret, mais nombre des appareils qu'exploitaient ces sociétés et un grand nombre de sociétés affiliées servaient à des livraisons d'armes ou de matériel connexe dans des zones de guerre et dans des pays faisant l'objet de sanctions de l'Organisation des Nations Unies. En outre, nombre des appareils exploités par ce groupe de sociétés sont connus pour avoir donné lieu à des immatriculations illégales ou à des fraudes documentaires.

i) Incident aérien en Gambie lié au nouveau millénaire

282. En janvier 2000, le Président de la République centrafricaine s'est rendu au Sommet des chefs d'État africains à Libreville (Gabon) (Agenda 2000). Lorsque la délégation présidentielle est arrivée à Libreville, elle a été félicitée pour un bel aéronef stationné sur la piste. L'avion, un Iliouchine-62, portait le numéro d'immatriculation TL-ACL.

283. L'aéronef en question battait également pavillon de la République centrafricaine et les mots « Centrafrican Airlines » étaient inscrits sur le fuselage. Les autorités gabonaises ont pensé qu'il s'agissait d'une nouvelle acquisition du Président centrafricain. Toutefois, le Président n'avait jamais entendu parler de cet avion et, après inspection, il a semblé qu'une autre délégation officielle, en provenance de Gambie, était arrivée par cet aéronef. Comme il s'agissait d'une situation embarrassante, une enquête a été effectuée par le Ministère des transports et le Procureur de la République centrafricaine, en coopération avec l'ASECNA, agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique.

284. L'enquête a permis de découvrir deux documents qui avaient autorisé l'exploitation de l'aéronef, un certificat d'immatriculation « provisoire » et un certificat de navigabilité; ces documents étaient faux et avaient été émis et signés par Armand Fulbert Doungovo, le Directeur de l'aviation civile de la République centrafricaine. Le 24 janvier 2000, les autorités chargées de l'enquête ont ordonné l'arrestation immédiate de M. Doungovo, M. Bout et du Directeur local de Centrafrican Airlines, M. Bouroukine. Le Directeur général de l'aviation civile a été chargé de mener une enquête plus approfondie et, le 14 février 2000, un décret ministériel a mis un terme à toutes les activités de la compagnie Centrafrican Airlines en République centrafricaine. Le Groupe a vérifié que les bureaux de la compagnie à Bangui étaient effectivement fermés et constaté que les locaux étaient maintenant utilisés par la compagnie Sudan Airways. Il reste à établir la raison pour laquelle l'autre actionnaire de la compagnie Centrafrican Airlines, le pilote belge Ronald De Smet, qui a été pendant longtemps partenaire de Victor Bout, n'était pas mentionné dans cette affaire.

285. Le Directeur général de l'aviation civile avait tenté d'obtenir des renseignements auprès du Directeur, M. Doungovo, sur ses relations avec

Centrafrican Airlines. Une lettre datée du 22 juin 1999, qui lui était adressée, montre que les soupçons du Directeur général ont été éveillés lorsqu'il a découvert que le Directeur se rendait à l'étranger pour négocier des droits de trafic en tant que représentant de la compagnie aérienne. L'incident qui s'est produit au Gabon avait toutefois accéléré les choses.

ii) Fraude massive

286. L'enquête a montré que M. Doungovo et Victor Bout avaient émis de faux certificats de navigabilité, de faux permis d'exploitation et de faux certificats d'immatriculation pour de nombreux appareils, dont la plupart avaient été radiés des registres d'immatriculation au Swaziland, où Victor Bout et ses associés avaient mis en place un plan analogue. Auparavant, les avions de M. Bout étaient immatriculés au Libéria.

287. L'aéronef gambien du nouveau millénaire avait été acheté par un citoyen gambien quelques semaines avant l'incident qui s'est produit au Gabon. Une copie du contrat de vente montre que le vendeur était Victor Bout, Directeur général de la compagnie Centrafrican Airlines. L'acheteur était Gambia New Millenium Air, représenté par Baba Jobe. D'après les informations bancaires, le bénéficiaire final de la transaction était le titulaire d'un compte à la Standard Chartered Bank, filiale de Sharjah. Le compte portant le numéro 01-5624312-01 appartient à la Transavia Travel Agency, autre société de Victor Bout.

288. Le Groupe d'experts a pu interroger M. Jobe à Banjul (Gambie) en septembre 2001. Entre-temps, l'aéronef avait changé d'immatriculation et était maintenant également immatriculé en Gambie. M. Jobe, fonctionnaire et proche conseiller du Président gambien, a déclaré qu'il ne connaissait pas Victor Bout, ajoutant qu'il n'en avait jamais entendu parler et qu'il avait traité avec un certain M. Hajazi, citoyen libanais, qui agissait en tant que représentant de la Libye. L'aéronef était considéré comme un cadeau au Président gambien et non pas à Baba Jobe; les autorités gambiennes ne savaient pas non plus que l'appareil était impliqué dans une affaire de fraude en République centrafricaine. Les activités de M. Jobe éveillent certains soupçons, en premier lieu parce que le Groupe dispose d'une copie du contrat de vente où figurent sa signature et celle de Bout. De plus, M. Jobe compte parmi ses connaissances Ibrahim Bah, l'un des rebelles du RUF, très actif dans le commerce des diamants. M. Jobe a reconnu qu'il connaissait Bah de l'époque où il était étudiant en Libye, pays où de nombreux membres du RUF avaient suivi un entraînement avant les guerres au Libéria et en Sierra Leone. M. Jobe a déclaré qu'il n'avait pas parlé à Ibrahim Bah, ou qu'il ne l'avait pas vu depuis des années.

289. Les autorités chargées de l'aviation civile en République centrafricaine ont découvert de nombreux autres incidents liés à l'appareil frauduleusement immatriculé de la compagnie Centrafrican Airlines. Dans un cas, celle-ci avait établi un faux plan de vol. Après inspection, il a également été découvert que tous les documents autorisant l'exploitation de l'aéronef étaient faux. De plus, deux hélicoptères appartenant à la compagnie avaient effectué des atterrissages d'urgence en raison de problèmes techniques; eux aussi étaient exploités avec de faux certificats. En 2001, ils opéraient dans les zones rebelles de la République démocratique du Congo. D'après un journal de bord obtenu de la Direction ougandaise de l'aviation civile, un aéronef Let 410, sous immatriculation libérienne EL-MLC, a atterri en Ouganda en novembre. L'exploitant était également la

compagnie Centrafrican Airlines; le Groupe d'experts sur la Sierra Leone a obtenu le registre complet des immatriculations d'aéronefs libériens en novembre 2000. L'hélicoptère ne figurait pas sur la liste, ce qui indiquait de nouveau une utilisation frauduleuse du numéro d'immatriculation.

iii) Victor Bout échappe à la justice

290. Lorsque les autorités de Bangui ont lancé un mandat d'arrêt visant le Directeur de l'aviation civile, le directeur russe de la Centrafrican Airlines à Bangui et Victor Bout, ce dernier se trouvait encore dans le pays, mais il a réussi à s'échapper. Le 16 juin 2000, Doungovo, le directeur de l'aviation civile, a été condamné à un an d'emprisonnement pour fraude et falsification de documents. Victor Bout a également été inculpé et condamné par contumace à deux ans d'emprisonnement. Le tribunal de Bangui a également décerné un mandat d'arrêt international contre lui. Mais le 28 juin 2000, Bout a été acquitté des accusations portées contre lui. Le Groupe d'experts n'a obtenu aucune information au sujet de cette décision d'acquiescement.

291. La Direction de l'aviation civile de la République centrafricaine a noté que, malgré la dissolution de la compagnie Centrafrican Airlines en février 2000, les appareils frauduleusement immatriculés ont été vus dans de nombreux aéroports, tant en Afrique qu'ailleurs. Après l'ouverture de l'enquête à Bangui, les bureaux de la Direction de l'aviation civile ont été cambriolés. Les sceaux et les documents officiels avaient disparu. Le Directeur général de l'aviation civile a adressé des messages à tous ses collègues dans la sous-région africaine, afin de les informer du statut de la compagnie Centrafrican Airlines et de sa flotte mais le Groupe a noté, lors des réunions qu'il a tenues avec les représentants de la Direction de l'aviation civile dans plus de 30 pays, qu'ils étaient peu nombreux à être au courant de l'affaire concernant la République centrafricaine. L'annexe 3 montre qu'environ 25 appareils sont encore exploités illégalement mais l'enquête de Bangui se poursuit et il est possible que d'autres aéronefs seront repérés et identifiés².

iv) Guinée équatoriale

292. La Guinée équatoriale est, depuis de nombreuses années, un pays de libre immatriculation pour l'industrie aéronautique. La libre immatriculation, également connue sous le nom de pratique des pavillons de complaisance, est utilisée pour des raisons commerciales et fiscales. Dans le commerce des armes, ces immatriculations de complaisance peuvent être utiles en raison du laxisme caractérisant le contrôle des aéronefs et des exploitants effectué par les pays d'immatriculation des appareils. La plupart des services de libre immatriculation sont fournis dans des petits pays, dont la capacité de surveillance est limitée et qui ont une très faible activité aéronautique. Le Groupe d'experts a examiné la question de la libre immatriculation avec les autorités de la Guinée équatoriale. La Direction de l'aviation civile est au courant des problèmes de fraude et des abus de son régime de libre immatriculation et a désigné une société privée qui sera chargée de réglementer les nouvelles

² Depuis juillet 2000, après la décision du Tribunal de Bangui, l'Iliouchine 76 de Victor Bout, immatriculé TL-ACU a été vu à Châteauroux (France), à Kampala (Ouganda), à Kigali (Rwanda), à Sliac et Bratislava (République slovaque), à Chisinau (Moldova), à Tbilissi (Géorgie), à Bishkek (Kirghizistan), à Brazzaville (Congo), au Caire (Égypte), à Tripoli (Libye), à Monrovia (Libéria) et à sa base de maintenance à Sharjah et Ras al-Khaima.

immatriculations d'aéronefs et d'identifier les irrégularités dans les anciennes immatriculations.

293. De nombreux pays n'immatriculent que les aéronefs qui utilisent leur territoire sur une base régulière. Ceux qui sont immatriculés sous des pavillons de complaisance sont rarement vus dans le pays d'immatriculation car ils ont établi leurs services de maintenance et leurs principaux bureaux ailleurs. Des aéroports de complaisance sont également créés où sont basés de nombreux aéronefs, battant des pavillons de complaisance étrangers. Le pays d'immatriculation ignore souvent tout des opérations de ces appareils ou de l'endroit où ils se trouvent.

294. Le frère de Victor Bout a immatriculé sa principale compagnie, AirCess, à Malabo (Guinée équatoriale). Les agences d'exploitation de Victor Bout et celles de ses partenaires préfèrent nettement les aéroports des Émirats arabes unis. Dans ce pays, la Direction générale de l'aviation civile a coopéré avec le Groupe d'experts dans son enquête et lui a permis de rencontrer le frère de Victor Bout, Serguei Bout, et le directeur commercial de la compagnie Centrafrican Airlines, Serguei Denissenko. Ce dernier est également le Directeur général de la compagnie de San Air³.

295. En janvier 2001, les autorités des Émirats arabes unis ont promulgué une nouvelle loi sur l'aviation, retirant leur permis d'exploitation aérienne à toutes les sociétés étrangères de transport aérien commercial qui exploitaient des aéronefs immatriculés dans des pays de complaisance. Les appareils utilisant le territoire des Émirats pour des opérations de transport aérien commercial doivent être immatriculés dans ce pays. Ne sont exemptés que les aéronefs qui utilisent le territoire des Émirats pour une période limitée n'excédant pas un an. Ces dispositions ont pris effet le 1er janvier 2001 mais une période transitoire d'un an a été accordée aux compagnies aériennes. Le 1er janvier 2002, les exploitants qui ne sont pas immatriculés aux Émirats ne seront donc plus autorisés à utiliser leur territoire pour leurs opérations. Cette mesure s'appliquerait à la plupart des aéronefs de la Centrafrican Airlines, de San Air et de AirCess, compagnie appartenant au frère de Victor Bout.

296. Centrafrican Airlines a encore des bureaux dans les Émirats arabes unis, de même que San Air, qui possède certains des appareils exploités par cette compagnie. Les compagnies ont récemment transféré leurs bureaux de Sharjah dans l'autre Émirat d'Ajman, aux Émirats arabes unis. Mais la compagnie Centrafrican Airlines n'existe plus dans le pays où elle a été créée et où elle maintient son adresse officielle : BP 2760 Bangui (République centrafricaine). La compagnie procédait actuellement à la réimmatriculation de certains de ses appareils en Guinée équatoriale pendant l'enquête du Groupe d'experts. Le 10 septembre 2001, la compagnie San Air General Trading FZE a obtenu un nouveau certificat

³ Victor Bout ne se trouvait pas aux Émirats arabes unis lorsque le Groupe d'experts est arrivé dans ce pays, bien qu'un rendez-vous ait été pris avec un membre du Groupe. Après un appel téléphonique à Victor Bout, sur son téléphone portable, il est devenu impossible de le joindre. Ses associés aux Émirats arabes unis et ailleurs ont refusé de donner un numéro de contact au Groupe, malgré plusieurs tentatives faites entre juin et octobre 2001 afin d'obtenir une adresse ou un numéro permettant de contacter Victor Bout. Le Groupe a par la suite rencontré Sanjivan Ruprah, qui a affirmé représenter les intérêts de Victor Bout et déclaré qu'il était autorisé à parler aux membres du Groupe.

d'immatriculation pour l'Iliouchine-76 (TL-ACU) en Guinée équatoriale. L'appareil porte maintenant le numéro d'immatriculation 3C-QRA.

297. Le Groupe d'experts a compilé une liste d'aéronefs (annexe 3) qui portaient tous un numéro indiquant qu'ils étaient immatriculés en République centrafricaine (type TL-XXX), alors que trois appareils seulement étaient légalement immatriculés dans ce pays. Figuraient également sur cette liste les aéronefs des compagnies de Victor Bout récemment réimmatriculés en Guinée équatoriale (type 3C-XXX). La liste comprend aussi tous les aéronefs dont on a pu établir qu'ils avaient volé pour le compte de la compagnie West Africa Air Services (voir le cas du mystérieux aéronef EL-ALY). La liste montre également les relations étroites existant entre San Air et Centrafrican Airlines.

D. Transfert d'armes par terre et par mer

298. Lors des enquêtes du Groupe d'experts, diverses informations ont indiqué que des navires déchargeaient des armes à Harper, Greenville, Buchanan et Monrovia. Le Groupe a enquêté sur 105 mouvements de navires à Monrovia, Freeport et Buchanan en 2000 et 2001 mais n'a pu obtenir de preuves irréfutables. La persistance de ces rapports permet d'envisager la possibilité de livraisons d'armes par mer; ce secteur devrait donc faire l'objet d'une vigilance continue.

299. De même, diverses informations font état de mouvements de camions transportant des armes de Côte d'Ivoire au Libéria en 2000 et 2001. Ces véhicules transportaient des armes de San Pedro ou d'Abidjan ou venaient du Burkina Faso, d'après des témoins oculaires. Des réfugiés du comté de Lofa ont signalé que deux camions de ce pays, chargés d'armes, avaient été surpris à Voinjama par des dissidents libériens, en avril.

Recommandations concernant les transports et les armes

300. Le Groupe d'experts estime que les mesures prises jusqu'à présent par la Direction libérienne de l'aviation civile sont adéquates et que le Conseil de sécurité pourrait envisager de lever l'interdiction de vol imposée par la résolution 1343 et autoriser le Libéria à rouvrir un registre aéronautique, en coordination avec l'OACI. Les aéronefs qui ont été immobilisés et ont fourni à l'OACI et au Comité du Conseil de sécurité concernant le Libéria des documents attestant que leur immatriculation au Libéria a été effectuée conformément aux règlements internationaux, devraient être autorisés à redémarrer leurs opérations.

301. La Direction libérienne de l'aviation civile devrait toutefois tenir le Comité du Conseil de sécurité concernant le Libéria et l'OACI informés du suivi de l'enquête et de l'immatriculation de tout nouvel aéronef sur le nouveau registre libérien.

302. Compte tenu des fraudes massives liées aux immatriculations d'aéronefs en République centrafricaine, le Groupe d'experts recommande à la Direction de l'aviation civile de ce pays de prendre les mesures suivantes :

- Communication à Interpol des pièces concernant la compagnie Centrafrican Airlines;
- Publication de ces pièces sur le site Web des gouvernements;

- Coordination d'urgence avec la Guinée équatoriale et les Émirats arabes unis au sujet de l'utilisation de faux documents par la compagnie Centrafrican Airlines.

303. Le Groupe d'experts recommande également à la République centrafricaine, à la Guinée équatoriale et aux autres pays africains affectés par ce type de fraude de coordonner leur action avec la Commission africaine de l'aviation civile, afin d'inscrire la question des fausses immatriculations à l'ordre du jour de ses réunions. Il recommande à l'OACI de prendre les mesures suivantes :

- Information proactive de ses membres sur les dangers des immatriculations illégales;
- Informatisation par les États membres de l'OACI de leurs listes d'immatriculation et centralisation de ces listes sur le site Web de l'OACI, afin que les usagers puissent vérifier la situation et le statut de chaque aéronef;
- Place plus importante accordée dans le programme de supervision de la sécurité de l'OACI à l'immatriculation des aéronefs.

304. Le Groupe d'experts recommande au Conseil de sécurité de prendre les mesures suivantes :

- Tous les aéronefs détenus, exploités ou assurés par les compagnies San Air, Centrafrican Airlines et West Africa Air Services devraient être immobilisés immédiatement. L'interdiction de vol pourrait ensuite être levée progressivement pour chaque aéronef, sous réserve que tous les documents (certificat de propriété de l'avion, exploitant, licence d'exploitation, assurance, certificat de navigabilité, certificat d'immatriculation et emplacement de l'aéronef) soient vérifiés par la Direction de l'aviation civile du pays d'immatriculation et le pays où l'aéronef a sa base de maintenance;
- Les compagnies intéressées devraient informer le Conseil, par le biais du Comité du Conseil de sécurité concernant le Libéria, du statut et de l'emplacement exacts de chaque aéronef. Une liste de ces appareils figure à l'annexe 3 du rapport.

Recommandations concernant les armes

305. Le Groupe d'experts recommande ce qui suit :

- L'embargo sur les armes à destination du Libéria devra être prorogé;
- Tous les États Membres de l'ONU devraient s'abstenir de livrer des armes aux pays membres de l'Union du fleuve Mano;
- Un embargo sur les armes devrait être imposé aux acteurs non gouvernementaux armés des trois pays membres de l'Union du fleuve Mano (LURD et fractions de l'Ulimo, le RUF et groupes dissidents armés guinéens).

306. Le Groupe d'experts recommande également que, pour des raisons de transparence et afin de renforcer la confiance, le moratoire de la CEDEAO sur les armes légères soit transformé en un mécanisme d'échange d'informations pour tous les types d'armes achetés par les États membres de la Communauté. Le Programme de coordination et d'assistance pour la sécurité et le développement pourrait être développé afin d'améliorer les échanges d'informations sur les stocks d'armes

détenus par les États d'Afrique de l'Ouest et leurs achats ultérieurs. Le Groupe recommande que ces échanges aient un caractère contraignant et que les États fournisseurs et les pays importateurs soient tenus de signaler chaque transaction d'armes au nouveau mécanisme et de communiquer des données sur toutes les parties concernées, y compris les noms et sociétés des intermédiaires et agents de transport.

Recommandations concernant les certificats d'utilisation

307. Le Groupe d'experts recommande que chaque État Membre qui a déjà acheté ou fourni des armes sur la base d'un certificat d'utilisation mentionnant les sociétés Pecos, Joy Slovakia ou Morse ou les personnes suivantes : Peter Jusko, Alexander Islamov, Jacob Berger, Andreï Izdebski ou Sergueï Schwabenland, examine en détail les fournitures d'armes effectives et leur utilisation finale. Il recommande aussi que les États Membres associés à ce type de transaction informe l'autre État partie, de même que les comités du Conseil de sécurité concernant la Sierra Leone et le Libéria, des conclusions de leur enquête.

308. Le Groupe recommande instamment la création d'un groupe de travail des Nations Unies chargé d'établir les modalités d'un certificat d'utilisation normalisé qui comprendrait le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de la personne ayant signé le certificat, de même que les nom, adresse, numéro de téléphone et licence commerciale des intermédiaires concernés.

Troisième partie

Sources de revenus et dépenses du Gouvernement

a) Dépenses du Gouvernement

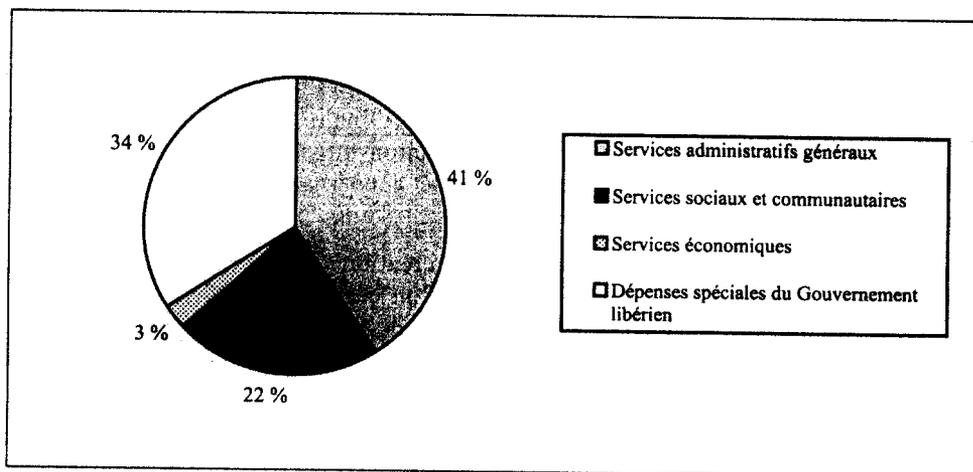
309. Le Groupe d'experts a examiné les sources et la gestion des fonds publics afin de déterminer le financement d'activités liées à la violation des sanctions. Des dépenses extrabudgétaires ne faisant pas partie des dépenses publiques normales ont été la principale source de revenus pour ces activités entre 1999 et 2001. C'était également la méthode de prédilection pour le financement de la guerre dans le district de Lofa.

310. D'après le Président Taylor, 15 millions de dollars des États-Unis ont été détournés du budget de l'année fiscale 2000/01 (juillet à juin), s'élevant à 73 millions de dollars des États-Unis, pour couvrir les dépenses de la guerre dans le district de Lofa en décembre 2000. Ce montant a été déduit de la rubrique destinée aux dépenses spéciales du Gouvernement (sous contrôle du chef de l'État), qui a nettement augmenté au cours des six derniers mois de 2000, par rapport aux six premiers mois de l'année, passant de 9,1 millions de dollars des États-Unis à 16 830 000 dollars des États-Unis, soit une augmentation de 84,5 %. La majeure partie de cette augmentation a été affectée à la défense. Ces dépenses extrabudgétaires ont gravement nui à la stratégie économique à moyen terme du Gouvernement.

311. Les recettes totales du Gouvernement en 2000 s'élevaient à environ 85,8 millions de dollars des États-Unis. La principale rubrique budgétaire pour l'exercice 2000-2001 (graphique 1) était destinée aux services administratifs généraux (41 %), suivie des dépenses spéciales du Gouvernement (34 %) et des

services sociaux et communautaires (22 %). Toutefois, l'Economist Intelligence Unit a fait état de dépenses extrabudgétaires représentant environ 73 000 dollars des États-Unis en décembre 2000 pour des réparations d'hélicoptères et des cadeaux de Noël destinés à la famille du Président et à des amis. Le Ministre des finances a informé le Groupe d'experts que le budget national pour l'exercice 2001-2002 était approximativement le même que celui de l'année précédente.

Graphique 1
Ventilation du budget national en pourcentage, 2000-2001



312. Les dépenses publiques ont augmenté d'environ 24 millions de dollars en 2000 par rapport à 1999, passant de 66,5 millions à 90 530 000 dollars des États-Unis. Toutefois, les dépenses ont dépassé les recettes de 6,1 % (5 230 000 dollars) d'après la Banque centrale.

313. Le montant total des dépenses pour le premier trimestre 2001 a augmenté de 12,2 % par rapport à la même période en 2000. Cette augmentation est principalement due aux dépenses de défense occasionnées par la guerre dans le district de Lofa.

314. Le Fonds monétaire international s'est déclaré très préoccupé par les dépenses extrabudgétaires dans l'évaluation du programme contrôlé par le personnel (MSP) faite entre janvier et juin 2000. Le FMI a noté que des dépenses extrabudgétaires de 9,3 millions de dollars des États-Unis avaient été engagées au cours de la première moitié de 2000 et que les dépenses du Cabinet du Président représentaient 28 % du total. Les achats de biens et services représentaient 21 % des dépenses totales (25 % du montant actuel des dépenses). Bien que le FMI n'ait pas disposé de données détaillées, les autorités ont indiqué que ces dépenses étaient en grande partie destinées au Président et à des priorités en matière de sécurité; elles incluaient également la remise en état des routes pour les concessions d'exploitation de bois au nom du Gouvernement (3 millions de dollars des États-Unis pendant les six premiers mois de 2000).

315. Ces dépenses ont été engagées en dehors du processus budgétaire par l'affectation de fonds à la source et non par l'intermédiaire de la Banque centrale. D'après le FMI, certaines concessions d'exploitation de bois, des sociétés

paraétatiques et des organismes de recouvrement des recettes ont effectué des dépenses au nom des pouvoirs publics, consignées ultérieurement comme recettes autres que monétaires et compensées par des dépenses relatives à des biens et services. C'est ainsi, semble-t-il, que les violations des sanctions, notamment pour l'achat d'armes et de munitions, ont été financées comme on le verra ci-après.

b) Dépréciation du dollar libérien

316. Le dollar libérien n'a pas très bien résisté cette année par rapport au dollar des États-Unis. D'après les statistiques de la Banque centrale, le taux de change moyen au cours du premier trimestre 2001 était de 44,64 dollars libériens pour 1 dollar des États-Unis. En septembre, ce taux avait baissé et n'était plus que de 52 dollars libériens pour 1 dollar des États-Unis. Depuis que le dollar libérien a perdu sa parité officielle fixe avec le dollar des États-Unis en 1998, le taux de change trimestriel moyen n'était jamais passé en dessous de 44 dollars libériens pour 1 dollar des États-Unis (taux mensuel moyen qui n'avait été atteint qu'en septembre et octobre 1998).

317. D'après la Banque centrale, les sanctions de l'ONU sont principalement responsables de la baisse de la confiance envers le dollar libérien et ont contribué à la dépréciation de sa valeur. Des évaluations indépendantes, comme celle de l'Economist Intelligence Unit, indiquent que d'autres facteurs pourraient avoir contribué à cet état de fait, notamment le comportement de certains commerçants locaux (principalement d'origine libanaise) qui accumuleraient les dollars des États-Unis et refuseraient de faire des affaires en monnaie locale, ce qui a probablement conduit à la dollarisation de différents secteurs de l'économie.

Recommandations concernant les dépenses publiques du Libéria

318. Le Groupe d'experts recommande d'éliminer la pratique d'affecter des fonds à la source pour des dépenses prioritaires. Toutes les ressources devraient être regroupées dans un compte central du Gouvernement à la Banque centrale du Libéria avant d'être affectées à des organismes dûment habilités pour des dépenses approuvées.

c) Sources de revenus : structure des principales industries du Libéria

319. Le secteur agricole du Libéria (y compris la sylviculture) représente environ 72 % du PIB réel estimé. Le commerce du bois et la production de caoutchouc sont les principales sources de devises pour le Gouvernement. L'exploitation minière a représenté environ 2,0 % du PIB en 2001, bien que le secteur minier ne se soit pas rétabli depuis la guerre civile à la suite de la fermeture des entreprises d'exploitation du minerai de fer. Il n'y a pas eu non plus d'investissements durables dans l'extraction de l'or et des diamants, malgré certains investissements limités en 1998 et 2000.

Tableau 2
Libéria : ventilation du produit intérieur brut par secteur
 (En millions de dollars du Libéria)

	1999	2000 ^a	2001 ^b
Agriculture	236,0	241,9	246,7
Foresterie	76,7	79,0	81,4
Exploitation minière	8,6	8,7	8,9
Industrie de transformation	18,7	21,1	23,2
Services	72,2	85,2	95,4

Source : Ministère de la planification et des affaires économiques.

^a Estimations.

^b Prévisions.

Les principales sources de recettes pour les finances publiques depuis 1999 sont décrites au tableau 3.

Tableau 3
Libéria : finances publiques
 (En millions de dollars des États-Unis)

Année	1999	2000		2001	
	Total	Janvier-juin	Juillet-décembre		Total
Recettes publiques	65,5	40,1	45,3	85,4	9,3
Droits de douane et d'excise	20,4	15,1	9,0	24,1	3,3
Impôts directs	15,0	7,4	8,3	15,7	1,9
Impôts indirects	7,1	3,5	4,0	7,5	1,7
Forestry Development Authority	1,7	3,0	3,7	6,7	0,2
Taxe sur les ventes de pétrole	6,1	4,3	2,8	7,1	1,1
Recettes maritimes	15,2	4,8	13,2	18,0	0,5
Subventions	-	2,0	4,3	6,3	0,6
Dépenses	66,5	43,9	46,6	90,5	11,0
Déficit	1,0	3,8	1,3	5,1	1,7
Pourcentage des revenus	1,5	9,5	2,9	6,0	18,3

Source : Banque centrale, Ministère des finances, Economist Intelligence Unit.

- **Caoutchouc**

320. Le secteur agricole (y compris la sylviculture), qui représente environ 72,2 % du PIB réel, est toujours le principal moteur de croissance de l'économie. L'exploitation du bois et la production de caoutchouc sont les principales sources de devises pour le Gouvernement. La production de caoutchouc est passée de 48 916 tonnes (d'une valeur de 28,9 millions de dollars des États-Unis) en 1998 à 62 705 tonnes (d'une valeur de 33,3 millions de dollars en 1999). En 2000, la production a

atteint 102 412 tonnes, soit une valeur de 53,2 millions de dollars. Au cours du premier trimestre 2001, 27 567 tonnes de caoutchouc ont été produites par rapport à 16 617 tonnes pendant le premier trimestre 2000. Le secteur du caoutchouc est relativement contrôlé par les investisseurs étrangers, en particulier par Firestone, et par la Liberian Agricultural Company du fait de la structure des plantations et du besoin d'investissements à long terme. Le caoutchouc est un secteur moins aisé pour des dépenses extrabudgétaires « à la source », bien qu'une fois que les bénéfices entrent dans les comptes du Gouvernement, il n'y a aucune garantie sur la façon dont ils sont utilisés.

- **Exploitation du bois**

321. La Liberian Timber Association estime que la forêt libérienne couvre environ 4,8 millions d'hectares. En 1978, on estimait que cette forêt contenait 81,3 millions de mètres cubes d'espèces commercialisables, ce qui permettrait d'abattre 3,2 millions de mètres cubes par an sur un cycle d'abattage de 25 ans. La production totale de grumes est passée à 934 066 m³ en 2000, soit une augmentation de 178,4 % par rapport à la production de 1999. Les exportations de grumes sont passées à 934 066 m³ en 2000, soit une valeur de 60,9 millions de dollars des États-Unis. Entre janvier et juin 2001, la production de grumes a atteint 679 253 m³ (soit une valeur de 46,2 millions de dollars). Ces chiffres sont probablement une estimation inférieure de l'ordre de 50 à 200 % aux exportations réelles en raison de la fraude fiscale commise par les entreprises et de la corruption généralisée.

322. L'exploitation du bois est depuis longtemps l'une des principales sources de revenus du Gouvernement. Pendant la guerre civile de 1989-1996, l'exploitation du bois a constitué la principale source indépendante de revenus de Charles Taylor et des rebelles du NPFL. L'exploitation du bois est toujours la principale source de recettes à l'exportation pour le Gouvernement.

Tableau 4
Volumes de la production et des exportations

	1999	2000	2001 (janvier à juin)
Volume de la production	334 273 m ³	896 586 m ³	659 271 m ³
Volume des exportations	188 944 m ³	626 657 m ³	494 478 m ³
Valeur FOB (dollars É.-U.)	21 099 959	68 137 065	50 541 617

Source : Forestry Development Authority

323. Aux chiffres ci-dessus il convient d'ajouter les chiffres des exportations partant de San Pedro en Côte d'Ivoire. En 1999, 27 653 m³ de grumes ont été produits et 17 067 m³ ont été exportés. En 2000, la production a été de 60 805 m³, dont 49 218 m³ ont été exportés, ce qui représentait 7,9 % du volume directement exporté du Libéria.

324. Du fait de la chute des prix au mètre cube FOB ces dernières années, et compte tenu de l'exportation d'espèces secondaires vers la Chine, le Groupe d'experts a estimé que les exportations FOB devraient représenter environ 75 millions de dollars

des États-Unis en 2001. Les trois principales destinations au cours des six premiers mois de 2000 étaient la Chine (46,6 %), la France (17,9 %) et l'Italie (9,3 %).

325. La production et les exportations de bois sont une source importante de revenus pour le Gouvernement, représentant officiellement environ 6,7 millions de dollars des États-Unis en recettes fiscales officielles en 2000 selon la Banque nationale du Libéria. La Forestry Development Authority mentionne un chiffre plus élevé (13 203 514 dollars des États-Unis) dans son rapport semestriel pour 2000. Le Groupe d'experts estime d'après les chiffres fournis par le secteur que l'industrie du bois du Libéria devrait fournir aujourd'hui un peu moins de 25 millions de dollars (d'après les 30 % de la valeur totale exportés par Oriental Timber Corporation (espèces secondaires) et 45 % pour d'autres exportations) en recettes fiscales pour le Gouvernement.

326. Les taxes découlant des activités sylvicoles sont les suivantes :

– Redevance d'abattage :	1,5 dollars É.-U./m ³
– Redevance de reforestation :	3,00 dollars É.-U./m ³
– Redevance pour la conservation :	1,50 dollars É.-U./m ³ à 3,00 dollars É.-U./m ³ selon l'espèce
– Redevance pour la recherche forestière :	0,50 dollars É.-U./m ³
– Taxes à l'exportation :	0,40 à 30,60 dollars É.-U./m ³ selon l'espèce
– Incitation à l'industrialisation :	1,44 à 58,56 dollars É.-U./m ³
– Redevance de concession :	1,25 dollars É.-U./ha quel que soit le volume abattu

327. Le montant total des taxes et redevances acquittées par les exploitants de bois représente entre 30 et 45 % de la valeur FOB en fonction de l'espèce d'arbre, de la dimension de la concession et du volume abattu. Afin d'estimer le montant total des taxes annuelles versées au Gouvernement (si ces taxes sont normalement payées), si l'on affecte 30 % à la valeur totale exportée par l'entreprise Oriental Timber Company (OTC) (espèces secondaires) et 45 % aux autres exportations, le calcul donnerait le résultat ci-après :

– Valeur des exportations FOB d'OTC :	30 % x 38 471 329 = 11 541 398 dollars É.-U.
– Autres entreprises :	45 % x 29 665 735 = 13 349 580 dollars É.-U.
Total :	24 890 978 dollars É.-U.

328. Il s'agit seulement d'une estimation car certaines entreprises ne versent pas ou ne peuvent pas verser de taxes. OTC par exemple a bénéficié de certaines exemptions fiscales, notamment pour la reforestation ou la construction de routes. Par ailleurs, d'autres taxes n'apparaissent pas dans les chiffres du Gouvernement. Par exemple, OTC verse à la National Port Authority (NPA) le montant de 1 million de dollars des États-Unis par an pour l'utilisation du port de Buchanan, mais ce paiement n'apparaît pas dans les comptes de la NPA. OTC devrait avoir payé environ 12 millions de dollars des États-Unis en taxes en 2000, mais elle prétend justement avoir subi des pertes d'un montant de 12 millions de dollars des États-

Unis en 2000. L'évaluation par la Banque centrale du Libéria du montant final des taxes provenant du commerce du bois à partir des documents soumis par chaque entreprise et comparés avec les chiffres de la FDA (Forestry Development Authority) suggère un détournement important des ressources provenant du bois pour des activités extrabudgétaires.

329. Le Président Taylor s'est intéressé personnellement à l'affectation de concessions d'exploitation du bois. En janvier 2000, une nouvelle loi sur la sylviculture nationale a disposé que toutes les ressources sylvicoles étaient la propriété de l'État, à l'exception des ressources sylvicoles communales ou privées, créées grâce au reboisement artificiel. Le 1er juillet 2000, le Gouvernement libérien a promulgué le décret No 4 limitant la part collectée par le Ministère des finances à 50 % de toutes les taxes foncières et 98 % de toutes les redevances d'exploitation par arbre, la Forestry Development Authority devant collecter le solde. Toutefois, cette dernière a indiqué qu'elle ne recueillait qu'une petite fraction des fonds qui lui revenaient.

330. La Forestry Development Authority a également été habilitée à annuler de nombreuses concessions d'exploitation de bois de façon unilatérale. Les nouvelles concessions doivent recevoir l'approbation du Président de la République. Au cours de la campagne 1999-2000, de nombreux concessionnaires autorisés ont continué à exploiter le bois, mais sans être certains qu'ils pourraient conserver leurs concessions. Cette incertitude a encouragé les coupes rapides et l'affairisme, sans préoccupation aucune pour des pratiques de gestion viables des forêts afin d'obtenir le maximum de bénéfices au cas où les concessions ne seraient pas renouvelées.

331. Plusieurs entreprises espagnoles et françaises ont perdu leurs concessions au profit de la United Logging Company, qui est gérée par M. Fawaz et présidée par le fils du Président Taylor. Ce dernier a également révoqué les concessions des entreprises VH Timber pour les donner à United Logging Company et au groupe Mohammed. Le Président Taylor cherche à ce que l'industrie du bois soit dominée par quelques « mégaconcessions ». Au début de 1999, un groupe russe a cherché à obtenir une concession, mais le projet a été annulé. Shimmer International, filiale du géant malaisien Rimbunan Hijau, a également refusé d'investir dans une mégaconcession dans le district de Lofa pour des raisons de sécurité.

332. Le Président souhaite créer deux mégaconcessions en plus de celle exploitée par la Oriental Timber Company (OTC). Toutefois, il a du mal à trouver des investisseurs capables de développer des concessions à aussi grande échelle.

o Principales opérations d'exploitation du bois au Libéria

Oriental Timber Company (OTC)

333. Le Président de la compagnie est un ressortissant néerlandais, Gus Kouwenhoven, ami personnel de Charles Taylor, qui a géré des exploitations d'abattage de bois pour lui dans la zone de Buchanan contrôlée par les rebelles au début des années 90. En juillet 1999, OTC a obtenu une concession de 1 240 000 hectares dans le sud-est du pays, puis en raison de la mauvaise qualité des espèces de la concession, une deuxième concession plus au nord dans la forêt primitive, ce qui a porté la superficie totale de la concession à 1,6 million d'hectares. D'après la FDA, cela représente environ 42 % du total des forêts productrices du Libéria.

334. OTC est liée à l'entreprise Global Star Holdings de Hong Kong, qui fait partie du groupe Djan Djajanti d'Indonésie qui a des bureaux à Singapour et à Hong Kong, ainsi que des investissements majeurs en Indonésie et en Chine. Djan Djajanti a pris la responsabilité de 70 % des investissements en capitaux de la concession. Gus Kouwenhoven est toujours président bien que, d'après les documents qu'il a montrés au Groupe d'experts, il ne possède que 30 % du capital et Joseph Wong Kii Tai, fils du président de Djajanti, est directeur. Le groupe Djajanti a investi environ 110 millions de dollars des États-Unis dans le projet. Le Président Taylor a publiquement pris la défense d'OTC en utilisant à son égard une expression utilisée au Libéria pour désigner quelque chose d'important et de personnel.

Royal Timber Company (RTC)

335. RTC est le deuxième exploitant de bois au Libéria et compte trois concessions distinctes dans l'ouest du pays, représentant un total de 370 000 hectares. L'entreprise est elle aussi gérée par Gus Kouwenhoven et a exporté 8 654,122 m³ au cours des six premiers mois de 2000 (valeur FOB de 990 785 dollars des États-Unis).

Entreprises du groupe Mohammed

336. Ces entreprises ont exporté 26 482 m³ en 2000 et possèdent des concessions à Nimba et Grand Gedeh [Salami Molowi Inc (SMI) et Bureaux Ivorian Ngorian (BIN)]. Cette entreprise appartient à Mohammed Salami, « ambassadeur extraordinaire » du Libéria basé en Côte d'Ivoire et qui a été impliqué dans des transferts d'armes vers le Libéria en violation des sanctions. Une grande partie de la production de BIN est exportée à partir du port de San Pedro en Côte d'Ivoire.

Groupe Inland

337. Inland Logging Company (ILC) est gérée par Maurice et Oscar Cooper, deux associés de longue date du Président Taylor. Comme pour les entreprises de Kouwenhoven, l'origine de la compagnie remonte aux années 90 lorsque ses propriétaires ont exploité et exporté du bois au profit des rebelles du NPFL pendant la guerre. ILC exploite une concession de 120 000 hectares au sud-est du pays. Les grumes sont vendues exclusivement par l'intermédiaire d'une société suisse à la France et à la Turquie. La compagnie prétend qu'elle a exporté 19 815 m³ de grumes en 2000 mais ce chiffre pourrait être bien plus élevé, environ 50 000 mètres cubes. ILC entretient également une milice privée dans le district de Sinoe et gère le port de Greenville.

Forest Hill Company

338. Cette entreprise dispose d'une concession de 120 000 hectares dans le district de Lofa où elle n'abat que des arbres de l'espèce Niangon et les vend exclusivement à la France par l'intermédiaire d'Interwood. Le président de l'entreprise est Victor Haikal, dont les opérations commerciales ont été gravement perturbées par la guerre dans le district de Lofa.

Entreprises VH Timber

339. Ce groupe appartient à Victor Hanning et exploite une concession de 163 200 hectares dans les districts de Lofa et de Cape Mount. Victor Hanning a

également investi plus de 800 000 dollars des États-Unis dans une scierie à Monrovia qui produit actuellement environ 70 m³ de bois Niangon par jour. Il a exporté 10 000 m³ de grumes en 2000.

Société libérienne de gestion forestière

340. Cette société, qui exploite une concession à environ 100 kilomètres au nord de Monrovia, appartient à Rudolph J. Merab et Victor Hannig et s'occupe d'exploitation forestière et de scieries. Elle a exporté environ 13 000 mètres cubes de bois en 2000. Le volume des exportations indiqué sur les manifestes de cargaison pour 2001 laisse entrevoir un volume équivalent pour l'année en cours. À la fin du mois d'août, des rebelles ont attaqué les installations de la concession, endommageant gravement les bâtiments et le matériel, y compris des logements et une école destinés aux employés. Cette attaque a été revendiquée par les rebelles du mouvement Liberians for Reconciliation and Democracy (LURD), dont un porte-parole a déclaré que la société avait été choisie comme cible afin de la dissuader de faire des affaires avec le Président Taylor.

Maryland Wood Processing Industry et United Logging Company

341. La première de ces sociétés a été la deuxième exportatrice de bois en 2000. Elle appartient à M. Fawaz, qui est aussi propriétaire de la société United Logging. Elle possède des concessions dans le nord-est du comté, à Grand Gedeh et à River Gee. En 2000, ces deux sociétés ont exporté 83 781 mètres cubes de bois, soit 13,4 % du volume total des exportations du Libéria.

342. Un certain nombre de sociétés forestières se sont plaintes au Groupe d'experts, affirmant qu'il est actuellement difficile de réaliser des bénéfices au Libéria, sauf pour les très grandes concessions qui procèdent à des abattages sans discernement et débitent d'énormes quantités de bois rond. Ces difficultés sont attribuées indifféremment à l'insuffisance des usines de transformation du bois, à l'engorgement des scieries en France en raison des excédents de bois rond et à la difficulté d'amener de nouveaux investisseurs au Libéria. Les sociétés interrogées se plaignent d'impôts excessifs et de conditions d'exploitation difficiles, ce qui les empêche même d'abattre et de vendre le bois qui correspond à leur quota de 4 % fixé par l'Office des forêts. Les faveurs de la présidence contribuent pour beaucoup à réduire les coûts d'exploitation. On sait que les sociétés OTC (Oriental Timber Company), RTC (Royal Timber Company) et Inland Group ont obtenu des réductions d'impôts pour l'achat de combustibles en raison des liens étroits qu'elles entretiennent avec le Président.

○ Transformation du bois

343. Selon les règles de l'Office des forêts, 25 % des arbres abattus devraient être sciés dans le pays. Cette règle n'est pas respectée en raison des quantités de bois rond que la société OTC (Oriental Timber Company) exporte à destination de la Chine et en raison du nombre limité de scieries au Libéria.

344. Avant la guerre de 1989-1996, le pays comptait 18 scieries, trois fabriques de bois de placage et de contreplaqué, six installations de séchage au four et trois usines de transformation du bois, la production nationale de bois d'oeuvre dépassant en volume les exportations de bois en grumes. Aujourd'hui, on ne compte plus que 12 scieries en activité, leur capacité ne suffisant pas à traiter la quantité d'arbres

abattus. L'usine de contreplaqué d'OTC devrait entrer en service à la fin de 2001 ou au début de 2002. La production des sciages est en augmentation. En 1999, elle a atteint 22 746 mètres cubes, ce qui représente une augmentation de 1 802,4 % par rapport au niveau atteint en 1998. En 2000, cette production a de nouveau augmenté, atteignant 224 824 mètres cubes. Un recul de 25,8 % a toutefois été enregistré pendant le premier trimestre de 2001 par rapport au trimestre précédent à la suite des restrictions imposées par l'Office des forêts au sciage en long et aux conséquences que cela a eues pour les exploitations forestières dans le comté de Lofa.

345. L'Organisation mondiale du commerce (OMC) a conseillé à tous les pays d'interdire l'exportation de grumes non transformées à partir de la fin de l'année 2000. Le Libéria doit de toute urgence mettre progressivement fin à ce commerce et investir dans des usines de transformation du bois. Cela accroîtrait la valeur des exportations de bois d'oeuvre du Libéria, freinerait les abattages et créerait de nouveaux emplois. La surveillance de la production et des exportations de bois s'en trouverait aussi simplifiée. Le gouvernement du Président Taylor déclare depuis 1998 vouloir s'orienter vers une interdiction progressive des exportations de bois rond, mais aucun texte législatif n'a encore été adopté à ce sujet.

○ **Industrie du bois et violation des sanctions**

346. Certaines compagnies forestières ont commis des violations des sanctions imposées au Libéria. Un exemple frappant a été fourni par la société Exotic Tropical and Timber Enterprises (ETTE), qui avait été créée par Leonid Minin et ses associés Vadim Semov et Fernando Robleda. Le document S/2000/1195 décrivait la manière dont l'avion privé de Minin avait servi en mars 1999 à transporter des armements depuis le Niger et le Burkina Faso jusqu'au Libéria. Très peu de temps avant son arrestation, Minin avait participé à la conclusion d'autres ventes d'armes pour le compte du Libéria. Minin devait être arrêté en Italie le 5 août 2000, alors qu'il se trouvait en possession d'un grand nombre de documents qui témoignaient de sa participation non seulement au commerce du bois mais aussi à des livraisons d'armes au Libéria.

347. Le Groupe d'experts a eu accès à cette documentation. Parmi les documents saisis sur Minin, dont le nombre dépassait 1 500, figuraient un certain nombre de cartes indiquant qu'il étudiait la possibilité d'obtenir dans le nord-ouest du Libéria une mégaconcession qui englobait la zone de combats de Lofa. Le Groupe d'experts n'était pas intéressé par les questions de détail de l'échec qu'avait connu Minin dans le secteur forestier au Libéria, où il avait, en fin de compte, été obligé de vendre son matériel et ses avoirs à une société appartenant à son associé de Forum Liberia, société sous contrôle espagnol. Cette affaire n'intéressait le Groupe d'experts qu'en raison des rapports qu'elle avait avec les violations de l'embargo sur les armes.

348. Pendant les semaines qui ont précédé son arrestation, Minin se préparait à livrer d'énormes quantités d'armes légères et de munitions au Libéria en passant par la Côte d'Ivoire. Une première livraison, partie à destination de la Côte d'Ivoire en juillet 2000, avait ensuite été détournée vers le Libéria au moyen d'un Iliouchine 18 loué par des représentants du Gouvernement libérien aux termes d'un accord conclu avec une société moldave et le trafiquant d'armes Sanjivan Ruprah. Minin a affirmé, au cours d'une entrevue qu'il a eue avec les membres du Groupe d'experts, que Mohammed Salamé, l'Ambassadeur itinérant du Libéria, et son frère Yussuf

formaient la cheville ouvrière du maillon ivoirien de l'opération. Le Groupe d'experts a tenté à plusieurs reprises de confronter l'Ambassadeur Salamé à ces allégations à Abidjan. Ce dernier n'a finalement pu être joint par téléphone qu'après le départ du Groupe d'experts de la Côte d'Ivoire et a nié toute participation, affirmant ne s'intéresser qu'au secteur du bois. Pourtant, le général Gueï, qui avait signé le certificat d'utilisation finale pour les armes, Minin, qui avait organisé et financé l'opération, et Sanjivan Ruprah avaient tous confirmé que Mohammed Salamé avait joué un rôle décisif dans le détournement des armes à destination du Libéria. Cette affaire est exposée en détail dans la section qui traite des violations de l'embargo sur les armes.

349. Le Groupe d'experts a eu connaissance d'un document de banque d'où il ressort qu'un versement pour une livraison d'armes a été prélevé directement sur les comptes à Singapour de la société Borneo Jaya Pte Ltd, société mère de OTC. Ce document fait état d'un transfert de 500 000 dollars des États-Unis au bénéfice de la société de trafic d'armes San Air (une des sociétés appartenant à Victor Bout) par l'intermédiaire de Sanjivan Ruprah, qui a été effectué sur ordre de Dato Seri Bong Uray, le 26 août 1999, par la Chase Manhattan Bank N. Y.

Recommandations concernant l'exploitation et la transformation du bois

350. Le Gouvernement devrait conclure un accord avec le Fonds monétaire international pour faire établir un rapport circonstancié indépendant sur les revenus des concessions forestières pendant la période allant de janvier 2001 à juillet 2002, y compris les dérogations et les abattements fiscaux accordés au titre de dépenses engagées par le Gouvernement au cours de cette période; l'ONU devrait interdire toutes les exportations de bois rond en provenance du Libéria à partir de juillet 2002 et encourager vivement les exploitants locaux à diversifier leurs activités avant cette date en transformant le bois.

- **Diamants**

351. Le Groupe d'experts s'est penché sur la question de l'industrie diamantaire au Libéria, qui constitue pour le Gouvernement une autre source considérable de recettes dérivées des ressources naturelles. Selon les chiffres officiels publiés par le Gouvernement libérien, les exportations n'auraient pas dépassé 8 500 carats, évalués à 900 000 dollars des États-Unis, en 1999. Selon les estimations du Ministre libérien des terres, des mines et de l'énergie, cela ne représente que 10 à 15 % des diamants qui quittent effectivement le pays. On est très loin de la fin des années 70, lorsque la production et les exportations du Libéria étaient en moyenne de l'ordre d'un demi-million de carats, dont 70 % avaient la qualité de pierres précieuses. La totalité de la production du Libéria est actuellement artisanale et d'origine alluviale, bien qu'une société canadienne, la Mano River Resources Inc recherche actuellement des diamants dans la kimberlite de la partie occidentale du Libéria.

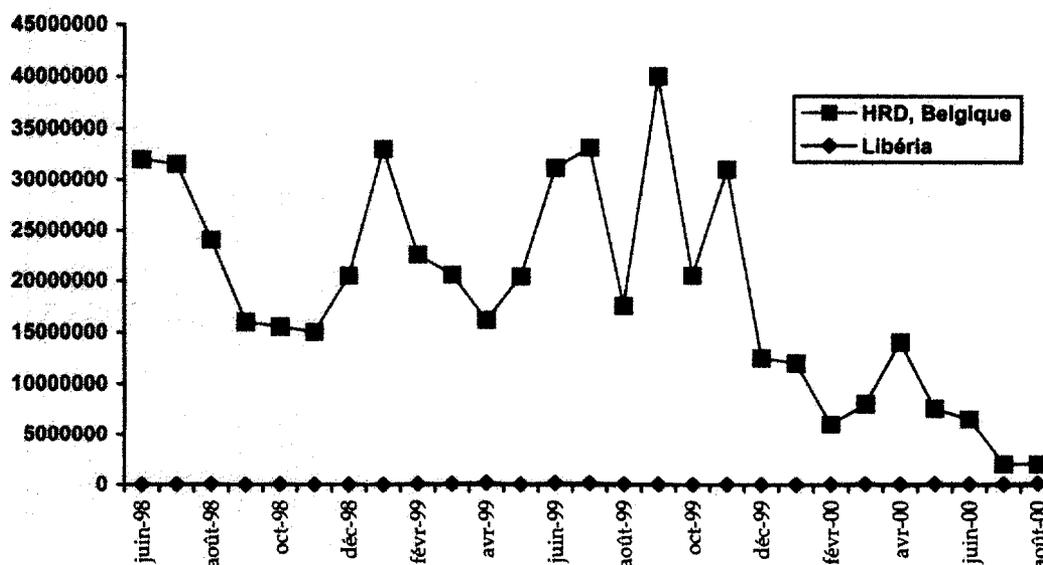
352. En 2000, la production de diamants a atteint 22 112 carats, ce qui représente une augmentation de 162,1 % par rapport à 1999. Au cours du premier trimestre de 2001, la production de diamants a progressé de 78,5 % pour atteindre 3 885 carats, contre une production de 2 177 carats pendant le trimestre correspondant de 2000. La production a toutefois diminué de 27,5 % par rapport au dernier trimestre de 2000 comme conséquence directe de l'application des sanctions au commerce des diamants. Depuis l'imposition des sanctions aux diamants libériens en mai 2001, le

Libéria n'a officiellement pas exporté de diamants et les statistiques de la Banque centrale ne font état d'aucune transaction.

353. Des sanctions ont été imposées aux exportations de diamants bruts libériens afin de donner suite aux conclusions du rapport S/2000/1195. Ce rapport montrait, par provenance et origine, comment des diamants nettement supérieurs en qualité et en quantité à ceux trouvés au Libéria avaient été importés en Belgique. Des factures provenant de compagnies « libériennes » – dont aucune ne figurait sur la liste des sociétés agréées fournie par le Gouvernement libérien – accompagnaient des licences d'importation belges. En 1999, les exportations officielles du Libéria ont légèrement augmenté pour atteindre 8 500 carats, la valeur moyenne des diamants se situant à 105 dollars des États-Unis le carat. Les importations « libériennes » en Belgique sont tombées à 1 750 000 carats, mais la valeur déclarée en revanche a atteint 247 millions de dollars des États-Unis, ce qui correspond à 140 dollars des États-Unis le carat.

354. La plupart de ces diamants étaient des diamants illicites provenant d'autres pays, dont le commerce mettait à profit la participation du Libéria au commerce illicite des diamants, de son incapacité ou de son refus de contrôler l'utilisation de son nom sur le plan international et de la possibilité d'utiliser le registre des sociétés comme camouflage. Le secteur plus vaste du trafic illicite fournissait au Libéria un moyen commode de dissimuler l'exportation des diamants de la guerre provenant de la Sierra Leone, même si une bonne partie de la production prétendue « libérienne » provenait d'autres sources, en tout premier lieu de Russie, et était faussement déclarée « libérienne » à des fins fiscales.

Graphique 2
Statistiques des exportations de diamants (juin 1998-août 2000) indiquant les exportations effectives de diamants libériens comparées aux exportations de diamants déclarées par le Haut Conseil des diamants (HRD), en Belgique



355. Après l'entrée en vigueur de la résolution 1343 du Conseil de sécurité, le Gouvernement libérien a indiqué qu'il respecterait cette interdiction. Dans une lettre en date du 22 mars 2001 qu'il a adressée au Secrétaire général, le Président Taylor déclarait : « L'importation au Libéria de tous diamants bruts non contrôlés en provenance de pays dotés d'un régime de certification a été interdite; l'exportation de tous diamants bruts du Libéria a également été interdite pendant une période de 120 jours en attendant la mise en place d'un régime de certification internationalement acceptable et transparent au Libéria ». Le Ministère des mines par intérim a adressé le 10 mai aux trois exportateurs officiels de diamants à Monrovia une lettre dans laquelle il les informait que pendant toute la durée d'application de cette interdiction, absolument aucune exportation de diamants en provenance du Libéria ne serait effectuée tant que l'Organisation des Nations Unies n'en déciderait pas autrement. Le Gouvernement a également installé des inspecteurs des ressources minérales dans les bureaux d'achat de diamants à Monrovia afin de surveiller et de tenir un registre des achats effectués chaque jour sur le marché interne. Ces inspecteurs veillaient aussi à ce que les diamants ne soient achetés qu'à des exploitants de mines de diamants ou à des diamantaires légitimes et ils étaient également chargés de certifier que les formulaires que le Ministère fournissait aux négociants étaient quotidiennement et correctement remplis.

356. En 2001, il existe trois négociants/exportateurs de diamants au Libéria :

- MARS Diamonds;
- The Empire Diamond Company; et
- Diandorra Minerals.

À côté de ces exportateurs, il existe 12 courtiers en diamants accrédités, qui ont eux-mêmes 10 représentants. Le Libéria compte 20 districts d'extraction des diamants, dont 12 sont situés dans la partie occidentale du Libéria proche de la Sierra Leone⁴.

357. Les exportateurs ont informé le Groupe d'experts que la présence de ces inspecteurs avait sonné le glas de leur négoce fondé sur la discrétion. Bon nombre de leurs clients redoutaient de se rendre dans leurs bureaux quand les inspecteurs risquaient de se trouver à proximité. Ces sanctions avaient aussi créé des difficultés de trésorerie du fait que, faute de pouvoir exporter des diamants, les exportateurs étaient dans l'impossibilité de réinvestir des liquidités dans de nouvelles opérations d'extraction. Les exploitants des mines de diamants et les diamantaires se sont également plaints au Groupe d'experts de ne plus recevoir de leurs commanditaires ou des exportateurs, un appui sous forme de riz et de matériel. Il ne fait aucun doute que le commerce artisanal des diamants bruts s'est durement senti de l'embargo, qui a créé de nouvelles difficultés pour tous ceux qui essaient d'en vivre. Certains exploitants et négociants ont tenté de diversifier leurs activités en devenant orpailleurs, mais les faibles cours de l'or sur le marché mondial, qui ont persisté après les événements du 11 septembre aux États-Unis, rendaient ces activités peu rentables. Le commerce artisanal est un gros employeur au Libéria, où on estime que 20 000 à 30 000 personnes en vivent dans les zones rurales.

⁴ Les districts sont les suivants : 1. Gondorjah; 2. Kumgbor; 3. Gbarma; 4. Weasua; 5. Camp Freeman; 6. Bongoma; 7. Mecca; 8. Camp Alpha; 9. Boakai Camp; 10. Camp Freeman; 11. Lower Cape Mount; 12. Smith Camp; 13. Tiapa; 14. Monsterrado; 15. Kolahum; 16. Monsterrado County; 17. Gibi/Kakata; 18. Sanniquellie; 19. Bahn; 20. Butuo.

358. L'imposition d'un embargo sur les exportations de diamants bruts libériens allié aux progrès du processus de paix en Sierra Leone ont entraîné une diminution sensible de la quantité de diamants supposés « libériens » qui parvient sur les marchés internationaux. Aucune importation en provenance du Libéria n'a été enregistrée à Anvers depuis l'imposition des sanctions.

Tableau 5
Importations de diamants bruts en provenance des pays d'Afrique de l'Ouest enregistrées par le HRD en Belgique

	2000		2001 (avant le mois d'août)	
	1 000 carats	Millions de BEF	1 000 carats	Millions de BEF
Sierra Leone	82	560	121	665
Côte d'Ivoire	398	2 514	349	1 359
Guinée	796	6 514	567	4 344
Gambie	140	863	34	280
Libéria	413	2 904	8,7	61

Source : Ministère belge des affaires économiques.

359. L'embargo a créé un autre problème : face à l'impossibilité de vendre officiellement des diamants bruts libériens, les négociants et les diamantaires cherchent à faire passer leurs diamants libériens pour des diamants provenant des pays voisins. Le Président de l'Association des diamantaires libériens a reconnu que des diamants libériens qu'il avait essayé d'écouler à Freetown avaient été refusés par un évaluateur. Il a toutefois reconnu que des diamants bruts libériens étaient souvent exportés frauduleusement lorsqu'ils pouvaient passer pour des pierres sierra-léonaises ou ivoiriennes qui étaient placées dans des lots en mélange pour éviter toute détection; les diamants qui étaient trop facilement reconnaissables étaient acheminés en contrebande vers d'autres pays d'Afrique de l'Ouest avant d'être exportés vers l'Europe.

360. Il ne fait aucun doute qu'en dépit des efforts officiellement déployés par le Gouvernement libérien, la contrebande persiste avec ou sans la connivence des pouvoirs publics. Les pays voisins sont aussi plus intéressants pour la contrebande étant donné que les prix au carat y sont plus avantageux et que les tracasseries des fonctionnaires et la part des bénéfices qu'ils prélèvent y sont moindres.

361. Le Groupe d'experts s'est assuré lui-même de l'existence d'une contrebande de diamants bruts libériens à destination de la Sierra Leone et de la Côte d'Ivoire. À Bo (Sierra Leone), un diamantaire interrogé par le Groupe d'experts était spécialisé dans l'achat de diamants bruts libériens. Ce diamantaire, qui était un national de la Sierra Leone, avait passé de nombreuses années au Libéria et ses courtiers libériens se rendaient du Libéria à Bo en passant par Zimmi pour négocier avec lui. Il a affirmé que le système des certificats d'origine de la Sierra Leone lui permettait plus facilement d'écouler des diamants bruts libériens au lieu d'avoir à effectuer des opérations de contrebande compliquées à travers d'autres pays d'Afrique de l'Ouest. Depuis le déploiement de l'armée de la Sierra Leone à Zimmi, au début du mois de septembre 2001, il y aurait eu, selon ce diamantaire, une diminution sensible des quantités de diamants bruts qu'il recevait du Libéria.

362. Les diamants en provenance du comté de Nimba au Libéria parviennent en contrebande à Abidjan (Côte d'Ivoire), en passant par Danane. Le Groupe d'experts a été informé que trois diamantaires d'Abidjan s'étaient spécialisés dans le blanchiment des diamants bruts libériens depuis l'entrée en vigueur de l'embargo sur les diamants au mois de mai. Les enquêtes menées par le Groupe d'experts ont confirmé que deux diamantaires opéraient à l'hôtel Ivoire, à Abidjan, en utilisant un intermédiaire libanais qui amenait les colis de Monrovia.

363. Il semble que des diamants bruts libériens aient aussi été exportés frauduleusement du comté de Lofa à destination de la Guinée. Des partisans du groupe rebelle LURD ont reconnu devant le Groupe d'experts avoir saisi des diamants au cours des opérations qu'ils avaient menées dans le comté de Lofa et les avoir revendus à des diamantaires guinéens à Conakry.

364. La question des diamants dits « gambiens » demeure préoccupante. La Gambie, pays qui ne produit pas de diamants, figure toujours parmi les sources de diamants sur les marchés tels que celui d'Anvers. Les enquêtes menées par le Groupe d'experts ont permis de découvrir que des diamantaires au Libéria et en Sierra Leone se rendaient régulièrement à Banjul. En dépit de cela, les autorités gambiennes ont continué à affirmer n'avoir aucune trace de transactions diamantaires officielles passant par la Gambie ou d'incidents de contrebande qui seraient survenus sur son territoire.

365. Au Libéria, des témoignages non confirmés parlent d'intermédiaires de haut niveau, de hauts fonctionnaires du Gouvernement et de transactions financières faites pour le compte du Président Taylor. Plusieurs personnes proches du secteur diamantaire se sont plaintes du fait que malgré les incidences défavorables de l'embargo sur le commerce artisanal, le Président Taylor et ses hauts fonctionnaires finançaient la production de diamants et avaient des arrangements spéciaux pour l'exportation des pierres de grande valeur. Un homme d'affaires libanais, associé depuis de nombreuses années au commerce des diamants en Afrique centrale, a affirmé ne pas pouvoir s'implanter dans le commerce des diamants au Libéria du fait que toute opération de haut niveau était placée sous le contrôle du Président Taylor. Il s'est par la suite intéressé au secteur forestier qui, selon lui, échappe plus à l'emprise des proches du pouvoir exécutif.

366. Les diamants occupent une place importante parmi les intérêts des personnes en rapport avec le Bureau des affaires maritimes. Cette question a été examinée en détail à la rubrique du registre des compagnies maritimes et des sociétés.

367. Le rôle de Sanjivan Ruprah, agissant par le biais du Bureau des affaires maritimes, dans la violation des sanctions imposées au Libéria a déjà été examiné dans le rapport S/2000/1195. Ruprah a également trempé dans les affaires de diamants et a déclaré au Groupe d'experts qu'il avait des intérêts dans une mine de diamants au Libéria, la Liberian Diamond Mining Corporation. Carlos Alberto La Plaine, associé portugais de Sanjivan Ruprah, a participé à plusieurs vols à Monrovia effectués en infraction des sanctions : sur son formulaire d'immigration en Ouganda, où l'un des avions utilisés pour le trafic d'armes a été intercepté, il avait indiqué que sa profession était « diamantaire ».

368. Lors de son arrestation en Italie, Leonid Minin était en possession d'une quantité importante de diamants polis et bruts évalués à environ 500 000 dollars des États-Unis. Parmi les documents saisis par la police sur Minin au moment de son

arrestation figuraient les papiers d'une société diamantaire mauricienne (Black Stella Diamonds) et des lettres témoignant des efforts réalisés par Minin pour mettre en place une filière d'exportation de diamants en provenance d'Afrique de l'Ouest et à destination de la Russie et de la Chine, en passant par une usine de polissage à Maurice. Un matériel de pesage des diamants a également été trouvé dans le bureau de Minin au Libéria.

369. D'anciens combattants du RUF déclarent avoir apporté des diamants au Libéria pour le compte du Président Taylor, tout en reconnaissant que cette pratique est moins fréquente. Plusieurs membres du RUF ont déclaré que Ibrahim Bah, qui opère depuis le Burkina Faso, a continué d'obtenir des diamants de diverses hautes personnalités du RUF, y compris du général Sesay, qu'ils avaient ensuite exportés en contrebande en Europe à travers le Libéria ou la Côte d'Ivoire.

o **Les diamants et le RUF**

370. Le Groupe a également observé une forte augmentation du commerce des diamants extraits par le RUF transitant par Freetown. Une grande partie de ces diamants, provenant des gîtes diamantifères de Kono, transitait par Makeni, mais des quantités moindres parvenaient aux négociants à Kenama et à Bo avant de rentrer dans le circuit officiel. La moitié environ de la production totale de diamants de la Sierra Leone provient du district de Kono/Koidu. Les négociants de Freetown s'intéressent surtout à Koidu, la capitale des gîtes diamantifères de Kono. La ville est en ruines, mais les travaux de recherche des diamants se poursuivent sans relâche, jusque sous les fondations des immeubles en ruines. Les négociants apportent du diesel, du pétrole, du savon, du riz, des vêtements d'occasion et autres biens de consommation qu'ils échangent contre des diamants, du manioc et des mangues. Le RUF garde la haute main sur toutes les pierres de valeur et tous les chercheurs doivent payer des droits aux anciens rebelles. Les négociants vendent les pierres qu'ils ont achetées à des revendeurs agréés en Sierra Leone ou les font passer en contrebande ailleurs en Afrique de l'Ouest. Un grand nombre de ces négociants sont maliens ou gambiens. Les taxes imposées au commerce des diamants et les ventes directes de ces diamants aux contrebandiers – même si les pierres leur sont souvent vendues au rabais – rapporteraient au RUF des millions de dollars par an.

371. À la troisième réunion tripartite Gouvernement-RUF-MINUSIL, qui s'est tenue au début du mois de juillet 2001, le RUF et la Force de défense civile – la milice civile appuyée par l'État – ont accepté un moratorium sur l'extraction des diamants dans le district de Kono, sous la surveillance de la MINUSIL. Mais cette interdiction est restée lettre morte, personne ne l'ayant respectée. Lorsque la MINUSIL a tenté de la faire appliquer à Koidu, les habitants ont protesté, ne voyant pas comment ils pourraient gagner leur vie sans les revenus que leur procuraient les diamants et la MINUSIL a renoncé à faire respecter l'accord.

372. Lorsque la police a perquisitionné les locaux d'un homme d'affaires libanais soupçonné de trafic illicite de diamants, au mois d'août 2000, elle a été surprise d'y trouver le porte-parole du RUF, Gibril Massaquoi, avec un sac contenant au moins 15 000 dollars des États-Unis. D'après les documents saisis sur les lieux, Bassem Mohamed – surnommé « Shark » par le RUF – organisait des ventes de diamants. Selon l'un des documents, il organisait le paiement de lavoirs et de batteries fournis par Emmanuel Shallop/Mirib Shallop de Belgique. Shallop devait être payé par

l'intermédiaire d'une banque de Genève, en Suisse. À une autre occasion, au mois de juillet 2001, Massaquoi, qui portait plainte pour escroquerie, a déclaré à la police qu'en négociant l'achat de 69 véhicules pour le RUF, il avait remis à un particulier 110 000 dollars des États-Unis en espèces et 2 600 carats d'or. Ces deux incidents montrent que le RUF ne manque pas d'argent liquide et que cet argent provient essentiellement du commerce des diamants.

373. Après l'imposition d'un embargo sur les diamants au Libéria, la fermeture de la frontière jusqu'au mois de septembre 2001 et la guerre dans le comté de Lofa, peu de diamants transitent désormais par le Libéria en provenance de la Sierra Leone. Témoignent également de la modification des itinéraires empruntés par le négoce la brusque diminution de la quantité de diamants bruts dits « libériens » arrivant sur des marchés comme Anvers et la forte diminution du nombre de diamants transitant par Monrovia. Les pressions exercées sur d'autres sources de revenus au Libéria pour financer les dépenses extrabudgétaires du palais présidentiel montrent aussi l'importance du rôle que les diamants ont joué ces quelques dernières années pour le Président Taylor. L'emprise du Président Taylor sur le commerce des diamants provenant de Kono et de Koidu s'étant relâchée, l'axe commercial du RUF s'est déplacé vers la Sierra Leone, où le transit a augmenté.

○ **Les régimes de certificats d'origine**

▪ **Sierra Leone**

374. Après l'adoption, le 5 juillet 2000, de la résolution 1306 (2000) du Conseil de sécurité, il a été interdit d'importer des diamants bruts provenant de la Sierra Leone à l'exception de ceux pour lesquels le Gouvernement sierra-léonais avait délivré un certificat d'origine.

375. À la suite d'une mission trilatérale Royaume-Uni-États-Unis d'Amérique-Belgique en juillet 2000, un système de surveillance des certificats d'origine a été mis en place pour l'importation des diamants bruts de Sierra Leone en application de la résolution 1306 (2000) du Conseil de sécurité. Le régime des certificats d'origine a été approuvé par le Conseil de sécurité le 6 octobre 2000 et est entré en vigueur à compter du 27 octobre 2000.

376. Le régime de certificats d'origine consiste en un certificat d'origine spécialement conçu à cet effet, imprimé et infalsifiable, associé à un ensemble de règles qui régissent les modalités d'importation et d'exportation. Selon le Gouvernement, « Conformément au régime, seuls les diamants légalement extraits peuvent être exportés. Les termes "légalement extraits" signifient qu'ils ne proviennent que de régions sous la juridiction du Gouvernement sierra-léonais et qu'ils sont le produit d'une chaîne de transactions légalement autorisées : utilisation du sol, autorisation d'extraire, achat par des négociants et agents agréés et exportation par des exportateurs agréés ». Le Gouvernement sierra-léonais a créé un sous-comité ministériel chargé de surveiller toutes les exportations de diamants, de superviser l'application de la résolution 1306 (2000) du Conseil de sécurité et de rendre compte régulièrement au Ministre.

377. D'après le Gouvernement, le système fonctionne assez bien. Le volume des exportations et, surtout, la qualité des pierres qui entrent dans le circuit se sont améliorés, ce qui constitue une importante source de recettes fiscales pour le gouvernement central.

Tableau 6
Chiffres relatifs aux exportations de diamants dans le cadre du régime
de certificats d'origine

<i>Mois</i>	<i>Nombre total de carats</i>	<i>Valeur (dollars É.-U.)</i>
Octobre 2000	28 450,60	4 470 424,41
Novembre 2000	12 128,75	1 079 695,58
Décembre 2000	9 702,16	938 014,60
Janvier 2001	13 486,10	1 991 773,84
Février 2001	15 384,67	1 909 276,29
Mars 2001	20 055,63	2 685 334,87
Avril 2001	14 440,58	1 821 237,48
Mai 2001	16 996,96	2 156 765,00
Juin 2001	15 652,29	2 154 917,36
Juillet 2001	18 161,11	2 154 668,90
Août 2001	16 509,67	2 280 402,42
Septembre 2001 (jusqu'au 10)	6 397,27	827 898,47
Total	187 335,79	24 470 405,00

Source : Office public sierra-léonais de l'or et du diamant, Banque de la Sierra Leone, Freetown.

378. Au cours de son enquête en Sierra Leone, le Groupe d'experts a constaté que, même si le système fonctionnait, il ne faisait aucun doute que des pierres sorties en contrebande du Libéria étaient blanchies par son entremise. Les évaluateurs de l'Office public sierra-léonais de l'or et du diamant refusaient des pierres et un négociant libérien a admis qu'on lui avait refusé des pierres à Freetown, mais que d'autres pierres, provenant en particulier de régions situées le long de la frontière avec le Libéria, du comté de Lofa et de Weasua, entraient dans le circuit officiel. Il en va de même d'une quantité beaucoup plus grande de diamants provenant de la production par dragage gérée par le RUF. Ce n'est pas nécessairement la faute des évaluateurs de l'Office, c'est plutôt dû à un manque de vigilance de la part d'une agence gouvernementale dans des centres d'achat de diamants comme Bo et Kenema.

379. Tant que les gîtes diamantifères de la Sierra Leone ne seront pas tous sous le contrôle du Gouvernement, ces défauts persisteront. Freetown ne peut pas vérifier l'origine de chaque carat amené dans la capitale, mais seulement celle des plus gros diamants. En outre, le Gouvernement craint à juste titre que, si le système de contrôle est appliqué trop strictement, les acheteurs préféreront aller dans les pays de la région où le certificat d'origine n'a pas encore été adopté et où les anciens documents, le simple en-tête d'un pays sur un document, sont encore considérés comme suffisants pour les formalités douanières dans les pays où sont importés les diamants. L'adresse du pays expéditeur est alors enregistrée comme « pays de provenance ».

Financement du développement rural à l'aide des recettes provenant du commerce des diamants en Sierra Leone

L'imposition du commerce des diamants obtenus par dragage est pleine de difficultés. Il y a plusieurs années, des consultants nommés par des donateurs avaient prévenu qu'un taux d'imposition de 2,5 à 3 % de la valeur réelle des diamants encouragerait le commerce illicite. Dans une étude récente, la Banque mondiale a estimé que la valeur totale des diamants exportés de la Sierra Leone en 1999 était de 138 millions de dollars des États-Unis, dont seulement 1,2 million provenait du commerce licite. Le Gouvernement prélève actuellement une taxe de 3 % sur la valeur des exportations par des négociants. Il a annoncé en août qu'un quart de ces recettes fiscales seraient allouées à des chefferies rurales situées dans des régions où se pratiquait l'extraction par dragage. Ces fonds serviront essentiellement à améliorer les écoles locales et les dispensaires locaux et à subventionner des projets d'intérêt collectif et seront répartis en fonction du nombre de permis d'extraction délivrés dans chaque chefferie. Les autorités locales pourraient ainsi être encouragées à lutter sérieusement contre l'extraction illégale. C'est la première fois que le Gouvernement alloue des fonds provenant de l'extraction des diamants à des projets de développement communautaires depuis que l'exploitation des diamants a commencé en 1956 dans le cadre du programme d'extraction des diamants par dragage.

▪ **Guinée**

380. La Guinée a suivi l'exemple de la Sierra Leone. Au mois de juin 2001, elle a adopté un régime de certificats d'origine, qui est contrôlé par le Bureau national d'expertise de diamants et autres gemmes. Le Bureau a son siège à Conakry, à la Banque Centrale de la République de Guinée, et a une antenne à Kankan, qui est le deuxième centre du pays ayant l'exclusivité des achats de diamants. Selon le Ministère des mines, de la géologie et de l'environnement, le régime de certificats d'origine fonctionne bien. Selon les statistiques du Bureau, la Guinée a exporté, en 2000, environ 369 263 carats de diamants et 264 140 carats en 2001 (jusqu'au mois de juillet). La valeur de la production annuelle passant par le circuit officiel est d'environ 40 millions de dollars des États-Unis. Le certificat d'origine a certainement assaini le marché du diamant guinéen, mais la contrebande reste un problème important. Le Ministère guinéen des mines a souligné qu'il y a seulement quelques années, absolument aucun diamant n'était exporté par la voie officielle. Selon les estimations officielles, environ 65 % de tous les diamants produits sortent encore de Guinée illégalement. Il est évident que la capacité des autorités de contrôle est réduite, tant en ce qui concerne le matériel, la formation d'agents des douanes et le contrôle des frontières en général, dans une région où les frontières sont extrêmement perméables.

▪ **Libéria**

381. Le Ministère des ressources foncières, des mines et de l'énergie a établi un projet de certificat d'origine et demandé à l'Organisation des Nations Unies et au Conseil supérieur du diamant une assistance technique pour l'imprimer. Le projet de

certificat est fondé sur le modèle recommandé par le processus de Kimberly. Le Ministère a l'intention d'ouvrir, en collaboration avec la Banque centrale du Libéria, un bureau d'évaluation centralisé dans les locaux de la banque, où les diamants destinés à l'exportation seraient évalués, authentifiés et mis dans des emballages scellés prêts pour l'exportation.

382. Le Ministre est au courant de l'état d'avancement du processus de Kimberly et a obtenu du Comité du Conseil de sécurité une autorisation spéciale pour se rendre à la réunion qui s'est tenue à Londres en septembre 2001, à la suite de laquelle il a eu des consultations avec le Conseil supérieur du diamant belge à Anvers.

- **Côte d'Ivoire**

383. La Côte d'Ivoire a elle aussi participé à certaines des réunions du processus de Kimberly et a manifesté de l'intérêt pour un régime de certification régional. Il y a actuellement neuf exportateurs de diamants agréés en Côte d'Ivoire, mais le Groupe d'experts a constaté qu'il y avait un certain nombre d'autres négociants qui exportaient des diamants, notamment des diamants bruts libériens déclarés comme ivoiriens. En 2000, la Côte d'Ivoire a exporté 320 207 carats de diamants. En 2001, jusqu'au mois de septembre, 290 407 carats avaient été exportés.

- **Le problème des diamants provenant de l'extraction par dragage**

384. L'expérience de la Sierra Leone, de la Guinée, du Libéria et de la Côte d'Ivoire montre combien il est difficile de distinguer les diamants qui servent à financer la guerre des autres diamants obtenus par dragage. Une meilleure surveillance, l'augmentation du coût des pénalités et l'obligation d'indiquer la source (origine) d'une pierre et pas seulement sa provenance (pays) pourraient améliorer les choses. Une définition plus précise de l'origine faciliterait la surveillance mais, en ce qui concerne la Sierra Leone, on voit mal comment la distinction entre les diamants du Gouvernement et les diamants du RUF pourrait être efficacement maintenue si le processus de paix interne ne progresse pas.

Recommandations concernant les diamants

385. Le Groupe de travail encourage le Gouvernement libérien à mettre en place un régime de certification crédible et transparent, qui fasse l'objet d'une vérification impartiale par une société d'audit de réputation internationale. Il faudrait qu'il soit impartialement considéré comme crédible et efficace pour que le Conseil de sécurité soit amené à envisager une suspension l'interdiction relative aux diamants. Cela remédierait aussi à la situation difficile que connaissent actuellement les mineurs artisanaux, les courtiers et les négociants.

Autres mesures

386. Il est essentiel que les statistiques officielles des importations et exportations annuelles de diamants bruts soient publiées régulièrement et qu'elles soient fiables. Actuellement, seule la Belgique publie une liste détaillée. Un ensemble de manuels internationaux donnant les caractéristiques de chaque diamant provenant de telle ou telle région et une collection fournie d'échantillons de diamants bruts obtenus par dragage dans les zones de conflit seraient aussi un grand progrès dans cette région. Il est important aussi que les certificats d'origine que délivrent les pays soient conformes à un régime de certification généralisé. Mais, en fin de compte, le seul

moyen sûr de résoudre le problème des « diamants qui servent à financer les conflits » est de créer dans un pays les conditions qui rendent cette expression vide de sens. Le principal problème que poserait alors le commerce des diamants obtenus par dragage en Afrique de l'Ouest serait de lutter contre la contrebande endémique pratiquée aux fins d'évasion fiscale. Redistribuer les recettes provenant des diamants à l'intérieur même du pays comme l'a fait la Sierra Leone est un début de solution.

- **Les registres libériens des sociétés et des navires (LISCR)**

- **Origine des registres**

387. Les registres libériens des sociétés et des navires sont mondialement connus. C'est depuis toujours une source de revenus pour le Gouvernement libérien. De 1949 à 1999, ils lui ont rapporté environ 700 millions de dollars des États-Unis. Pendant la guerre civile de 1990-1996 et la période intérimaire, les recettes provenant de l'immatriculation des navires ont représenté 90 % du budget de l'État contre 10 à 15 % auparavant. Aujourd'hui, selon le Bureau libérien des affaires maritimes, elles représentent environ 50 % du budget national officiel, mais les chiffres fournis par le Ministère des finances donnent à penser qu'elles seraient plus proches des 25 %.

388. L'International Trust Company, dont le siège est à Monrovia, a été créée en 1948. Un registre maritime offshore a été ouvert aux États-Unis et le premier navire de commerce a été immatriculé le 11 mars 1949. Ce registre est ensuite devenu l'International Registries Inc of Virginia (IRI), qui a administré le registre jusqu'en 1999.

389. Dans les années 70, le registre libérien, associé à une banque de Monrovia, administré par l'International Trust Company of Liberia, est passé à environ 75 millions de tonnes. Par le tonnage, la flotte battant pavillon libérien a été la plus importante du monde jusqu'en 1994.

390. En 1990, l'IRI est entrée en relations d'affaires avec le registre des Îles Marshall. En 1991, 28 navires de 4,2 millions de tonnes de port en lourd étaient immatriculés aux Îles Marshall; la flotte était passée à 168 navires de port en lourd en 1997. La décision de l'IRI d'adopter le registre des Îles Marshall tout en conservant le registre libérien a marqué le début d'une période de déclin pour le tonnage battant pavillon libérien.

391. En février 1997, le Libéria a porté plainte contre l'IRI, l'accusant de détourner les propriétaires de navires du registre libérien vers le registre des Îles Marshall et alléguant que Monrovia ne parvenait pas à avoir accès au détail des finances du registre. Le Gouvernement libérien cherchait à mettre fin au partenariat IRI/Îles Marshall et à faire ouvrir sa comptabilité. Le nouveau Commissaire libérien aux affaires maritimes, Benoni Urey, a déclaré à l'époque que le Libéria recevait de 15 à 18 millions de dollars des États-Unis sur les 60 millions que le registre rapporterait par an. Les états financiers du IRI montrent que 18 596 274,63 dollars des États-Unis (soit 82 % du bénéfice) ont été versés au Gouvernement en 1998. La société gardait les 18 % restants à titre de commission.

392. Selon une projection des fonds que rapporteraient les registres des sociétés et des navires en 1999 à laquelle a procédé l'IRI, le montant total des recettes a été évalué à 27 465 000 dollars des États-Unis, sur lesquels 5,1 millions de dollars

revenaient à l'IRI à titre de commission et 8 370 000 dollars couvraient les frais et dépenses du Commissaire adjoint. Selon la Banque centrale du Libéria, le registre des navires a rapporté 15,2 millions de dollars des États-Unis au Gouvernement en 1999.

393. Le Commissaire Urey a déclaré en 1997 que le contrat chargeant l'IRI d'administrer le registre jusqu'en 2006 n'était pas valable parce qu'il n'avait pas été conclu avec un gouvernement légitime mais avec une des factions pendant la guerre civile qui avait sévi dans le pays pendant sept ans et qu'il ne liait donc pas le gouvernement Taylor récemment élu.

394. En juin 1998, un tribunal de Virginie a rejeté la demande de l'IRI tendant à empêcher que le Gouvernement libérien ne le mette en cause et, en septembre, l'IRI a porté plainte pour diffamation contre le Libéria et allégué qu'il avait été fait un mauvais usage du Marine Investigation and International Participation Fund (MIP) depuis qu'il était passé sous le contrôle du Libéria en 1998. Ce fonds de 7 à 8 millions de dollars des États-Unis servait à payer les redevances dues à l'Organisation maritime internationale, les frais d'enquête en cas de sinistre et les dépenses du Bureau libérien des affaires maritimes. L'IRI a également affirmé qu'il avait présenté des comptes vérifiés au Libéria depuis 1986.

395. À mesure que la bataille juridique se déroulait, tournant de plus en plus à l'aigre avec le temps, des propriétaires de navires battant pavillon libérien ont commencé à s'inquiéter sérieusement de l'avenir du registre. Chevron a désimmatriculé quatre pétroliers en raison du différend.

396. Finalement, en avril 1999, les deux protagonistes ont annoncé une trêve et un accord amiable tripartite a été conclu en mai. Monrovia a accepté de renoncer à réclamer 60 millions de dollars des États-Unis à l'IRI. Le 7 mai 1999, le Gouvernement libérien, l'IRI et ses associés et le LISCR ont signé un accord en matière de règlement et déclaré qu'ils avaient réglé leur contentieux. L'Accord prévoyait que le LISCR assumerait entièrement la gestion du registre libérien des sociétés et des navires à partir du 1er janvier 2000 et que l'IRI s'acquitterait de ses obligations contractuelles envers le Libéria jusqu'à cette date. L'IRI continuerait à administrer le registre des Îles Marshall. L'Accord devait entrer en vigueur à compter du 1er janvier 2000, mais la société était tenue de fonctionner pendant une période transitoire commençant le 1er juin 1999.

397. La trêve a été de courte durée. En mai 2001, dans une demande introductive d'instance de 25 pages, l'IRI a attaqué le LISCR auquel il réclamait 10 millions de dollars des États-Unis en réparation de dommages non spécifiés. L'IRI déclarait que le LISCR n'avait pas honoré les obligations qui lui incombaient en vertu de l'Accord de mai 1999 conformément auquel le LISCR avait accepté de faire certains paiements forfaitaires, puis, par la suite, des paiements périodiques correspondant à des pourcentages des recettes. Dans sa réplique, déposée au mois de juin 2001, le LISCR s'inscrivait en faux contre les allégations de violation de l'Accord et introduisait des demandes reconventionnelles détaillées.

398. Charles Taylor a commencé à chercher un successeur à l'IRI en 1996 lorsqu'il n'était encore qu'un membre du Conseil d'État constitué pour administrer le Libéria conformément à l'Accord d'Abuja. Taylor n'avait pas cherché à obtenir des fonds de l'IRI pendant la guerre et voulait le remplacer. Il a commencé par demander à un ami proche, l'avocat américain Lester Hyman, de l'aider à chercher une nouvelle

société pour administrer le registre. Le 18 décembre 1998, un accord portant création du LISCR a été signé entre le Gouvernement libérien et Lester Hyman. Le Sénat et la Chambre des représentants libériens ont ensuite adopté une loi, le 18 mars 1999, approuvant la création du LISCR.

399. Lester Hyman a été à plusieurs reprises en grâce et en disgrâce auprès de Charles Taylor. Il a défendu la cause de Taylor pendant les longues négociations de paix d'Abuja. Il a également réussi à faire supprimer du casier judiciaire de Taylor, aux États-Unis, l'indication que Taylor s'était échappé d'une prison du Massachusetts. M. Hyman et son cabinet d'avocats, Swidler Shereff Friedmann, sont enregistrés, conformément à la loi américaine intitulée *Foreign Agent Registration Act*, au nom de la République du Libéria. M. Hyman est en outre devenu actionnaire du LISCR, dont il a été le Président symbolique du Conseil d'administration jusqu'en janvier 2001. Yoram Cohen, l'Administrateur du LISCR, avait précédemment travaillé pour Hyman et c'est Hyman qui l'a recruté pour administrer le LISCR.

o **Le rôle du LISCR**

400. Le Gouvernement libérien a désigné le LISCR comme son agent exclusif pour administrer les registres des sociétés et des navires à compter du 1er janvier 2000, bien que la société soit tenue de fonctionner pendant une période de transition commençant le 1er juin 1999.

401. Depuis janvier 2000, la LISCR Trust Company (société de gestion LISCR), filiale à 100 % du LISCR, a légalement compétence pour être le seul agent agréé des sociétés immatriculées au Libéria mais n'y ayant pas leur établissement principal. Le contrat conclu entre le LISCR et le Gouvernement libérien est pour une durée de 10 ans, renouvelable. Il est très semblable à celui qui était en vigueur avant la désignation du LISCR.

402. Selon le Bureau des affaires maritimes, le registre des navires relève du Commissaire aux affaires maritimes, nommé par le Président. Le registre des sociétés relève du Ministre des affaires étrangères.

403. Le LISCR a son siège à Vienne, en Virginie (États-Unis d'Amérique), où sont traitées les questions relatives à la sécurité des navires, aux inspections, à la constitution des équipages et aux enquêtes en cas de sinistre et d'incident. Il a un bureau à New York, où ont normalement lieu l'immatriculation des navires libériens et l'enregistrement des hypothèques maritimes. Il a plusieurs antennes en dehors des États-Unis.

404. Le LISCR est censé retenir environ 66 % des recettes du registre des sociétés pour couvrir les dépenses d'exploitation et verser le reste au Trésor libérien. Il conserve 20 % des droits de tonnage et verse les 80 % restants au Trésor. Il conserve 60 % du total des recettes provenant des registres, mais en verse 5 % à titre de droits à l'Organisation maritime internationale et 35 % au Trésor.

405. Le Libéria est membre de l'Organisation maritime internationale de l'Organisation des Nations Unies. Sa contribution représente actuellement 8,23 % des recettes de cet organisme et elle est versée directement par la société de gestion par prélèvement sur les fonds constitués à l'aide des droits d'immatriculation des navires. Le Libéria a acquitté la totalité de ses quotes-parts jusqu'à 2000 compris et 819,34 livres du Royaume-Uni sur les 1 494 271,66 livres représentant le montant

de sa quote-part pour 2001. Le LISCR, à qui il incombe de payer les droits, a transféré à cette fin en 2000 des fonds alloués pour constituer le Marine Investigation and International Participation Fund.

○ **Deuxième flotte mondiale de qualité technique élevée**

406. Au mois d'octobre 2001, le Libéria avait une flotte de 55,8 millions de tonnes brutes (30 millions de tonnes nettes). En 2001, il y a eu à ce jour 157 nouvelles immatriculations et 154 résiliations (dont 22 concernant des navires envoyés à la ferraille). Avec 1 734 navires battant son pavillon, le Libéria a la deuxième flotte du monde par importance. Les pétroliers ont toujours représenté une forte proportion des navires. En janvier 2001, les pétroliers libériens représentaient 35 % du tonnage pétrolier mondial. La flotte compte aussi un nombre important de vraquiers et de navires de croisière. L'âge moyen des navires est de 6 ans pour les nouvelles immatriculations et de 15,7 ans pour les résiliations.

407. Le registre est généralement considéré comme l'un des registres de libre immatriculation (appelé par certains pavillon de complaisance) de qualité, la flotte ayant un âge moyen relativement peu élevé et un taux d'immobilisation inférieur à la moyenne. Le taux de sinistres est également faible. Le Libéria figure sur toutes les listes blanches – de l'Organisation maritime internationale aussi bien que de toutes les autorités portuaires nationales dans l'ensemble du monde.

○ **La comptabilisation des recettes au LISCR**

408. Les droits d'immatriculation sont très compétitifs au Libéria pour les compagnies maritimes étrangères, et les compagnies non résidentes ne sont pas imposables. Ils étaient de l'ordre de 4 200 dollars des États-Unis, mais le transfert de la gestion du registre de l'IRI au LISCR a déclenché une guerre des prix parmi les autres registres, et le 1er juillet 2000, le LISCR a mis en application un nouveau barème des droits, assorti d'une dispense des droits initiaux d'immatriculation jusqu'à la fin de 2001. Sur l'année 2000, tous ces droits et redevances ont généré officiellement quelque 25 720 000 dollars des États-Unis qui, selon le Bureau des affaires maritimes, ont rapporté à l'État un montant net d'environ 18 millions de dollars.

409. Le LISCR a isolé les recettes qu'il tire des registres des navires et des sociétés dans ses comptes, qui sont vérifiés chaque année par Arthur Andersen LLP, cabinet d'audit de réputation internationale, et que le Groupe d'experts a pu inspecter. La perception des recettes du registre et le recouvrement des droits et taxes imposés par l'État, ainsi que toute distribution subséquente de fonds dus à l'État s'effectue conformément aux dispositions de l'Accord entre le LISCR et le Gouvernement libérien.

410. Les sommes perçues sont déposées dans un premier temps, selon la nature des fonds et les stipulations de l'accord en question, à l'un des divers comptes bancaires du registre ouverts à cet effet à la Branch Banking & Trust Company (BB&T), à Washington, exception faite des sommes reçues des sociétés qui sont adressées à la boîte postale scellée de la BB&T en Caroline du Nord.

411. Le Département de la comptabilité du LISCR enregistre les sommes recouvrées et les comptabilise comme recettes du registre (destinées à couvrir les coûts d'exploitation), recettes du LISCR (agents agréés et redevances maritimes) ou

ressources de l'État (produit des droits de jauge et un certain pourcentage des sommes allant au MIIP, redevances annuelles et commissions fixées par la loi). Chaque semaine, les montants dus à l'État sont versés à une ambassade du Libéria, au compte de l'Office des finances maritimes ouvert à la Riggs Bank à Washington, puis virés par l'intermédiaire du réseau Citibank à un compte ouvert à l'Ecobank à Monrovia. Les fonds du MIIP vont à un compte du Bureau des affaires maritimes à la Chevy Chase Bank, dans le Maryland (États-Unis). Le LISCR a deux boîtes postales scellées qu'il partage avec le Bureau des affaires maritimes aux États-Unis, l'une pour les charges fixes maritimes, l'autre pour le produit des droits de jauge, car il existe un mécanisme complexe de répartition.

412. C'est là la procédure ordinaire. Cela dit, le Groupe d'experts a obtenu des précisions sur deux virements bancaires faits par le LISCR au compte No 01-01-5712572-01 de San Air General Trading à la Standard Chartered Bank à Sharjah (Émirats arabes unis), l'un de 525 000 dollars des États-Unis, effectué le 21 juin 2000, l'autre de 400 000 dollars des États-Unis, le 7 juin 2000 (annexe 10), les deux sur le compte de son bureau de New York (No 5162058071) à la BB&T et pour des armes et transports en violation des résolutions du Conseil de sécurité. On trouvera plus loin, à la section armes et transports, un exposé circonstancié des activités de San Air General Trading contournant les sanctions du Conseil.

413. Le LISCR a admis devant le Groupe d'experts avoir effectué en 2000 quatre versements à des comptes autres que ceux de l'État, à la suite de quatre demandes écrites différentes du Commissaire aux affaires maritimes, agissant par l'intermédiaire du Commissaire adjoint pour les affaires financières (CAAF), lui enjoignant de reverser une somme à recevoir au titre de la part de l'État dans les recettes du registre à un compte non officiel. Outre les deux paiements à San Air General Trading aux Émirats arabes unis, deux virements ont été effectués, respectivement à un compte secret à l'Ecobank à Monrovia et à la Riggs Bank à Washington.

414. Chacun de ces virements a été dûment comptabilisé comme versement à l'État de sa part des droits et taxes recouvrés et accepté par le Bureau des affaires maritimes. Ces paiements, qui figurent dans les états vérifiés par Arthur Anderson à hauteur de 1 175 569 dollars des États-Unis comme « droits versés au CAAF », ont été prélevés sur la part des fonds du MIIP revenant à l'État. À l'époque, le LISCR n'avait pas pris la précaution d'enquêter sur l'objet et les destinataires de ces paiements.

415. À la fin de 2000, le LISCR était de plus en plus embarrassé par la fréquence croissante des demandes qui lui étaient adressées de s'écarter de la procédure normale. À la suite d'une nouvelle demande de versement, le 17 août 2000, il indiquait au Commissaire aux affaires maritimes qu'il s'abstiendrait désormais de donner suite à ces demandes.

416. Devant cette résistance du LISCR, le Commissaire Urey a changé de stratégie et écrit, le 13 septembre, à son commissaire adjoint pour les affaires financières (CAAF) pour l'autoriser à faire un paiement, le jour même, de 200 000 dollars des États-Unis, un autre, le 20 septembre 2000, de 174 000 dollars et un troisième, le 27 septembre 2000, de 174 000 dollars. Selon une copie de la lettre d'Urey qui se trouve en la possession du Groupe d'experts, ces sommes devaient être virées au compte des affaires maritimes ouvert à l'Ecobank à Monrovia et de là à celui de San Air General Trading à Sharjah, « via : le compte de S. Ruprah » (annexe 9).

417. Ces virements à partir du compte maritime correspondent à l'émission d'un chèque (No 0019119) de 200 000 dollars des États-Unis tiré sur le compte du Bureau des affaires maritimes à l'Ecobank à Monrovia (compte No 10610001812018), à l'ordre de « Sanjivan Ruprah », daté « 13 septembre 2000 » et signé par le Commissaire aux affaires maritimes, Benoni Urey.

418. Le 16 septembre 2000, Ruprah a viré un montant de 179 980 dollars des États-Unis à un compte San Air (00-01-5712572-01) à Sharjah et, par la suite, il a eu recours à un employé, Jacques Gakali, pour effectuer trois paiements de Monrovia à San Air. Un paiement final de 74 965 dollars des États-Unis a été fait le 2 janvier 2001.

419. Le 16 novembre, le LISCR recevait du Commissaire adjoint une nouvelle demande de versement à un compte non officiel. Il a refusé, ce qui lui a valu pendant les 10 jours suivants une série de lettres comminatoires dudit commissaire adjoint et des pressions politiques de Monrovia pour qu'il s'incline. Il a finalement décidé de répartir les fonds considérés entre trois comptes bancaires officiellement contrôlés par le Gouvernement, moyennant quoi, depuis décembre 2000, le Bureau des affaires maritimes ne s'est plus immiscé dans la distribution par le LISCR des fonds revenant à l'État.

○ **La comptabilisation des recettes à Monrovia**

420. D'après les documents officiels du Bureau des affaires maritimes, la part des fonds recouvrés directement par le LISCR qui revient à l'État est déposée à un compte géré exclusivement par le Ministre des finances, et non par le Commissaire. Le Bureau des affaires maritimes est alors censé s'en voir allouer 10 % pour son budget de fonctionnement, le Ministère des affaires étrangères, 6 %, et celui de l'information, 4 %. Le Commissaire aux affaires maritimes a aussi évoqué l'existence d'un compte bancaire joint du LISCR et du Bureau des affaires maritimes sous forme de boîte postale scellée à Monrovia.

421. Des recherches plus approfondies ont prouvé que ces assertions étaient toutes fausses. Les fonds sont directement versés à un compte détenu à l'Ecobank à Monrovia par trois signataires, le Commissaire aux affaires maritimes, le Ministre des finances et un autre, non identifié, agissant sous l'autorité du Palais du Gouvernement. Celui-ci peut puiser dans ces fonds à volonté, et le Ministère des finances a admis que, du fait de la hausse des dépenses militaires, il en avait détourné beaucoup au profit d'emplois extrabudgétaires. C'est ce qui explique en partie à la fois l'alourdissement du déficit du Bureau des affaires maritimes et la diminution des recettes maritimes comptabilisées par la Banque centrale, alors même que le tonnage brut enregistré par le LISCR continue à augmenter.

422. D'après le rapport annuel de la Banque centrale du Libéria pour 2000, les recettes maritimes ont rapporté 609 030 000 dollars libériens (soit 15,2 millions de dollars des États-Unis) en 1999 et s'établissaient à 190 250 000 dollars libériens (4,8 millions de dollars des États-Unis) au 30 juin 2000, soit 139 640 000 dollars libériens ou 42,3 % de moins que sur la période correspondante de 1999. Au second semestre, leur montant a atteint 527 460 000 dollars libériens (13,2 millions de dollars des États-Unis), en hausse de 12,6 % (18 millions de dollars des États-Unis au total). En 2001, leur montant s'est élevé sur la période de janvier-février à 21 310 000 dollars libériens (500 000 dollars des États-Unis), pour mars-avril, à 23 730 000 dollars libériens (510 000 dollars des États-Unis), pour mai-juin, à

65 810 000 dollars libériens (1 370 000 dollars des États-Unis), soit une baisse de 72 millions de dollars libériens (1 620 000 dollars des États-Unis) par rapport à la période correspondante de 2000. Les chiffres du Ministère des finances pour 2001 font apparaître des transferts bien supérieurs aux montants enregistrés par la Banque centrale. Cet écart important entre les chiffres des transferts et les chiffres comptabilisés par la Banque centrale tient essentiellement aux ponctions extrabudgétaires très fortes de l'exécutif sur ces fonds.

423. En septembre 2000, dans sa déclaration finale diffusée à l'issue d'une mission chargée d'examiner le programme suivi par ses services de janvier à juin 2000, le FMI faisait part de ses propres préoccupations, devant ces recettes maritimes inférieures à ce qu'elles auraient dû être, en ces termes : « la diminution continue des recettes maritimes est préoccupante et devrait être étudiée de près pour permettre de prendre les mesures correctives qui pourraient s'imposer. Le transfert, le 1er janvier 2000, des opérations maritimes à un nouvel agent a retardé le recouvrement des droits d'enregistrement des sociétés, ce qui explique en partie cette baisse ». La méfiance du FMI était fondée. Les transferts de fonds ont accusé une baisse spectaculaire sur les mois d'août à octobre 2000 par rapport à la période correspondante de 1999, qui s'expliquait par les réaffectations de fonds à Sanjivan Ruprah autorisées par Benoni Urey pour paiement à San Air General Trading.

Tableau 7

Recouvrement des recettes maritimes, 1998-2001

(En dollars des États-Unis)

Mois	1998	1999	2000	2001
Janvier	1 695 958,04	563 431,67	648 326,02	2 312 540,00
Février	1 165 156,24	1 706 231,24	448 500,00	929 550,00
Mars	633 269,76	766 119,41	759 500,00	672 050,00
Avril	714 022,22	1 032 869,91	850 000,00	858 161,00
Mai	1 100 920,00	852 298,00	550 000,00	569 408,00
Juin	2 695 718,33	3 326 278,47	1 500 000,00	1 975 829,00
Juillet	1 596 851,19	1 330 600,79	4 500 000,00	581 822,00
Août	512 071,35	666 244,29	200 000,00	579 676,00
Septembre	629 210,84	537 668,19	--	--
Octobre	516 106,78	417 864,32	200 000,00	--
Novembre	810 934,16	545 042,04	430 794,44	--
Décembre	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

Source : Division de la comptabilité des recettes, Ministère des finances, Monrovia.

o **Le rôle du Bureau des affaires maritimes**

424. Le Bureau des affaires maritimes relevait à l'origine du Ministère des finances, mais, à la suite de la création du Ministère des transports, il y a été transféré. Le 20 juin 1989, une loi lui a accordé l'autonomie. Officiellement, le Commissaire est le seul haut fonctionnaire nommé par le Président, d'après les documents fournis par

le Bureau. Cela dit, il est évident que la nomination de Mme Agnes Taylor, ex-épouse du Président, comme Représentant permanent auprès de l'Organisation maritime internationale et Commissaire maritime adjoint à Londres était purement politique.

425. Le LISCR est l'agent du Bureau des commissaires adjoints aux affaires maritimes et entretient à ce titre des relations étroites avec le Bureau des affaires maritimes. John Morlu, Ministre plénipotentiaire et Premier Commissaire adjoint, et George Arku, Commissaire adjoint pour le personnel de la marine marchande et l'identification des radios et des marins, ont leurs bureaux au siège du LISCR en Virginie et figurent sur la liste officielle des membres de son personnel. Le bureau de New York accueille de son côté un autre Commissaire adjoint, Victor Douba, ainsi qu'Alfred Mensah, Commissaire suppléant. Le LISCR partage aussi des locaux avec la Mission permanente du Libéria auprès de l'OMI à Londres.

426. Durant les dernières années, il apparaît que le budget de fonctionnement du Bureau des affaires maritimes (BAM) a accusé des déficits : pour l'exercice 2001, par exemple, le Bureau tablait sur 1,9 million de dollars des États-Unis de recettes totales, contre 2 025 880,63 dollars de dépenses totales à Monrovia. Pour l'exercice 2000, le LISCR a fourni un supplément de 2 125 372 dollars des États-Unis pour couvrir les dépenses du Bureau des commissaires adjoints.

427. C'est Benoni Urey qui a ordonné les paiements effectués par le LISCR à San Air en juin, juillet et septembre 2000. Le Groupe d'experts a aussi en sa possession des données bancaires détaillées d'où il ressort que, le 5 octobre 2001, le Bureau des affaires maritimes de Monrovia a viré 149 980 dollars des États-Unis de son compte à l'Ecobank à Monrovia à San Air à Dubai – preuve supplémentaire de l'emploi de fonds du BAM provenant de Monrovia pour financer des activités contournant les sanctions.

o **Le cas de Gerald Cooper**

428. Le cas de Gerald Cooper prouve que le Bureau des affaires maritimes s'est déjà livré à d'autres activités au mépris des sanctions. Gerald Cooper était le Représentant permanent du Libéria auprès de l'OMI à Londres et l'un des commissaires adjoints aux affaires maritimes. Le 5 février 1998, les douanes américaines avaient saisi à Savannah (Géorgie) un véhicule blindé Hummer équipé d'un dispositif de fixation d'armement d'une valeur de 146 260 dollars des États-Unis. Ce véhicule était exporté au Libéria via la Côte d'Ivoire sans licence d'exportation, en infraction par conséquent à la législation américaine et en violation de l'embargo sur les armes décrété par l'ONU contre le Libéria.

429. Une enquête effectuée aux États-Unis a révélé que le courtier intervenant au Royaume-Uni pour cette transaction devait être The Liberian Purchasing Agency Europe (LIPAE) Inc., qui avait une adresse à Londres et dont l'unique administrateur était un certain Liam Ge, de nationalité nigériane, qui est également le Directeur de The Liberian Purchasing Agency Europe Ltd. Un courtier américain répondant au nom de M. Aikhuele, qui utilisait une société dénommée IMIOTA, y était aussi mêlé. À la suite de nouvelles recherches, il est apparu que des versements avaient été effectués par la Mission permanente de la République du Libéria au compte de l'OMI à la Bank of Scotland et par la LIPAE Ltd., sur son compte à la Barclays Bank Plc, à Aikhuele et à Boomershine Pontiac de Smyrna (Géorgie), titulaires du contrat de négociation de la transaction sur le véhicule Hummer. Les

recherches de la police britannique ont permis de recueillir des documents sur l'intervention de Gerald Cooper dans la transaction, auxquels s'ajoutaient d'autres éléments indiquant que Cooper s'était rendu en janvier 1998 à Atlanta pour des discussions avec M. Aikhuele sur la destination du véhicule et la possibilité d'en commander trois autres équipés du même dispositif.

430. Le 12 février 1999, le Ministère britannique des affaires étrangères demandait au Gouvernement libérien de lever l'immunité diplomatique de Cooper afin de pouvoir l'interroger sur ces transactions. Le 27 avril suivant, l'ambassade du Libéria à Londres refusait de le faire, soutenant que Cooper avait agi « à titre officiel », au nom du Gouvernement libérien, et que l'ambassade n'était pas précisément au fait des dispositions de l'article 3 1) c) de l'ordonnance britannique de 1993 portant promulgation de l'embargo sur les armes décrété par l'ONU contre le Libéria.

431. Le 8 juillet, M. Cooper était déclaré *persona non grata* avec effet immédiat et, en compagnie de tous les membres de sa famille, quittait le Royaume-Uni. Il est à présent résident aux États-Unis. Il ressort d'entretiens au Bureau des affaires maritimes et de la correspondance officielle reçue de celui-ci que Gerald Cooper est « Premier Vice-Président du Liberia International Ship and Corporate Registry ». Or, selon ce que le LISCR a dit en août au Groupe d'experts, « Gerald est un travailleur indépendant, il n'est pas le LISCR, et le LISCR, ce n'est pas lui », et son nom ne figure pas sur la liste officielle des membres du personnel pour 2001, pas plus que sur les états de paie, ce qui donne à penser, une fois de plus, que les affirmations du Bureau des affaires maritimes ne sont pas toujours fiables. Le LISCR n'avait pas enquêté sur le passé de Cooper avant de l'engager comme consultant, mais a admis avoir eu « vent de ce que celui-ci avait dû quitter le Royaume-Uni en butte à des soupçons, mais sans savoir exactement pourquoi ».

○ **Les cas de Sanjivan Ruprah et de Benoni Urey**

432. En dehors des tentatives faites par Gerald Cooper pour briser l'embargo sur les armes en 1998 et 1999, le Groupe d'experts a aussi découvert que Sanjivan Ruprah, « Commissaire adjoint aux affaires maritimes » et consultant auprès du Bureau des affaires maritimes, a joué un rôle important dans les violations de l'embargo.

433. Officiellement, Ruprah était connu de plusieurs personnes au Libéria comme consultant auprès du Bureau des affaires maritimes, et l'on sait qu'il s'est rendu en qualité de Commissaire adjoint aux affaires maritimes dans plusieurs pays européens, en utilisant des passeports diplomatiques libériens. Fait remarquable, Ruprah a utilisé deux passeports diplomatiques différents, l'un délivré le 24 mars 2000 au Libéria au nom de Sanjivan Ruprah, l'autre, le 23 août 2000, au nom de Samir Nasr.

434. Le Commissaire libérien aux affaires maritimes, Benoni Urey, a nié connaître M. Ruprah. Or, celui-ci est resté à Monrovia jusqu'en janvier 2001, époque où le rapport du Groupe d'experts sur la Sierra Leone a été rendu public. Ruprah a dit au Groupe d'experts qu'il avait séjourné – comme plusieurs personnalités officielles l'ont confirmé au Libéria – chez l'ancien chef de la police, dont la maison est située dans un quartier résidentiel calme et assez chic de Monrovia (Old Congo Town Bypass). M. Urey était pratiquement le voisin de M. Ruprah.

435. Il y a encore d'autres éléments indiquant des liens entre Ruprah et Benoni Urey. Ruprah était l'un des agents de Global Civil Aviation nommés par le Ministère

libérien des transports, qui étaient habilités à délivrer des certificats d'immatriculation pour les aéronefs – ce qui a été à l'origine de la corruption totale des services du registre libérien de l'aviation. Le Groupe d'experts s'est procuré d'autres documents prouvant que Ruprah avait des actes officiels. L'un deux, adressé à un partenaire en affaires à l'étranger pour attester sa nomination par le Ministère des transports comme agent de la Liberia Civil Aviation Regulatory Authority, portait des mentions indiquant son expédition par télécopie le 7 décembre 1999 de Monrovia, depuis une télécopieuse s'identifiant comme le « Bureau maritime », bureau du Commissaire libérien aux affaires maritimes, à savoir M. Urey. L'adresse du bénéficiaire de cette nomination est Sanjivan Ruprah, Liberia Civil Aviation Regulatory Authority, Old Congo Town By-pass, qui est une fois de plus celle de la maison située quasiment en face de celle de Benoni Urey. Il a aussi été rapporté au Groupe d'experts que Ruprah était un invité de marque aux obsèques de la mère de Benoni Urey en 2000.

436. M. Ruprah est par ailleurs étroitement associé en affaires avec Victor Bout et il l'a lui-même reconnu dans un entretien avec le Groupe d'experts, lequel détient des documents prouvant ces liens étroits. C'est aussi en cette qualité que Ruprah a créé la compagnie aérienne fantôme West Africa Air Services, dans les conditions exposées dans la section du présent rapport consacrée aux violations de l'embargo sur les armes. Le Groupe d'experts s'est procuré copie d'un contrat de crédit-bail entre cette compagnie et la compagnie moldave Renan pour la location d'un avion-cargo. Cet appareil a été utilisé, comme on peut le voir dans le présent rapport, à des transports d'armes. Ce fait a lui aussi été reconnu par M. Ruprah, ainsi que par le pilote. Ce document prouve que le contrat de crédit-bail avait été signé, au nom de la compagnie West Africa Air Services, par M. LeRoy Urey – lequel n'est autre que le frère aîné de M. Benoni Urey.

437. Ladite compagnie était exploitée par Ruprah, par l'intermédiaire de San Air (Émirats arabes unis). Urey, on l'a vu, avait insisté pour que le LISCR effectue des paiements sur leurs comptes en juin et juillet 2000 et autorisé par ailleurs un versement direct du Bureau des affaires maritimes à San Air le 10 septembre 2000. Tous ces paiements étaient destinés à régler des livraisons d'armes, dont 1 000 pistolets mitrailleurs passés en fraude d'Ouganda au Libéria.

438. Le Commissaire Urey a aussi autorisé son adjoint pour les affaires financières, le 13 septembre, à autoriser trois versements, en septembre 2000, au compte des affaires maritimes à l'Ecobank à Monrovia pour acheminement au compte de San Air General Trading à Sharjah, « via : le compte de S. Ruprah ». Ces virements à partir du compte des affaires maritimes correspondent au paiement de 179 980 dollars des États-Unis effectué par Sanjivan Ruprah au compte de San Air le 16 septembre 2000 (annexe 9).

○ **Diamants et affaires maritimes**

439. Le Commissaire Urey a par ailleurs des intérêts en affaires dans un certain nombre d'autres domaines, dont l'agriculture, les téléphones cellulaires et les diamants. Il a investi dans plusieurs mines de diamants, dont celles de Smith Camp et de Cape Mount. Le Groupe d'experts a vu de nombreux articles sur les diamants de la guerre parmi les dossiers du Bureau des affaires maritimes à Monrovia, et Urey a reconnu qu'il aimait les diamants, tout en niant avoir brisé l'embargo sur les diamants. Que les diamants soient associés aux affaires maritimes n'est pas une

nouveauté. Deux généraux américains à la retraite, associés séparément avec des agents maritimes, ont été mêlés à des transactions non officielles sur les diamants. À l'époque où il travaillait pour l'IRI, l'un de ces généraux à la retraite qui finançait les activités d'un courtier en diamants s'était fait prendre en 1999 par les autorités à l'aéroport international de Robertsfield en possession de diamants bruts non déclarés.

○ **Personnalités du secteur maritime visées par l'interdiction de voyager**

440. Agnes Reeves-Taylor, Gerald Cooper, Benoni Urey, Commissaire aux affaires maritimes, Sanjivan Ruprah, Commissaire adjoint aux affaires maritimes et homme d'affaires, et Mme Wessa Dennis, Commissaire adjointe pour les affaires publiques au Bureau des affaires maritimes, sont parmi les personnes que le Comité du Conseil de sécurité a désignées comme visées par les mesures prévues par la résolution 1343 (2001) concernant le Libéria et frappées par l'interdiction de se déplacer. Deux d'entre elles ont notoirement enfreint cette interdiction en voyageant sans dérogation délivrée par le Comité. Sanjivan Ruprah, qui est basé à Bruxelles depuis le début de 2001, s'est régulièrement déplacé, se rendant notamment à Washington et à Abidjan. Quant au Commissaire des affaires maritimes, Benoni Urey, il s'est rendu le 29 août 2001 sans dérogation du Comité à Abidjan par le vol 533 de Ghana Airways.

○ **Le registre libérien des sociétés**

441. Le registre libérien des sociétés, géré d'abord par l'IRI puis, depuis 2000, par le LISCR, a aussi servi à des transactions sur des diamants. Le Groupe d'experts chargé d'étudier la situation en Sierra Leone a indiqué, exemples à l'appui, comment de nombreuses sociétés non résidentes avaient utilisé l'adresse postale du registre offshore, 80 Broad Street, à Monrovia, comme marque d'origine commode pour des transactions sur des diamants passés en fraude. À la suite de l'embargo sur les diamants décrété par l'ONU à l'encontre du Libéria, cette pratique est devenue moins fréquente, mais le Groupe d'experts a constaté que cette adresse servait encore à d'autres types d'activité illicite. Ainsi est évoqué dans le présent rapport le cas de plus de 1 000 pistolets mitrailleurs passés en fraude d'Ouganda au Libéria. Le courtier en l'occurrence agissait par l'intermédiaire de la société Culworth Investment Corporation, qui avait une adresse 80 Broad Street, à Monrovia (Libéria). Culworth s'était inscrite au registre en 1992 et avait payé ses factures annuelles jusqu'en 1990. Elle est redevenue opérationnelle en 2000, vers l'époque où West Africa Air Services était en activité. Il semble que ce soit une société maintenue en disponibilité pour servir à certains moments de couverture à des affaires délicates.

442. L'adresse postale 80 Broad Street à Monrovia a été utilisée par l'International Bank of Liberia Ltd (appartenant à l'IRI) jusqu'en avril 2000 (où elle est passée au 62 Broad Street), lorsqu'elle a été transférée au LISCR pour que celui-ci assure la continuité du fonctionnement du registre offshore. Le LISCR est le seul agent agréé au Libéria qui soit habilité à gérer, où que ce soit dans le monde, les documents ou autres avis officiels intéressant les sociétés non résidentes.

443. Le registre des sociétés et le registre des navires représentent une importante source de recettes pour un pays pauvre comme le Libéria. Le registre maritime jouit d'une réputation internationale, mais il est vulnérable parce que les fonds qu'il

produit servent à des dépenses extrabudgétaires opaques, notamment pour des activités contournant les sanctions.

Recommandations concernant le registre des navires et celui des sociétés

444. Le Comité du Conseil de sécurité devrait créer un compte de garantie bloqué comme destinataire ultime de toutes les recettes produites par les deux registres. Le Groupe d'experts estime que le Gouvernement libérien et le FMI devraient se mettre d'accord pour contrôler ce compte en vue d'identifier toutes les recettes produites par les deux registres et de déterminer l'emploi des recettes qui y sont inscrites. Les fonds déposés à ce compte devraient être spécifiquement affectés aux besoins du développement.

Quatrième partie Interdiction de voyager et application de la résolution 1343 (2001) par les États

1. Interdiction de voyager

445. Le paragraphe 7 de la résolution 1343 (2001) du Conseil est conçu comme suit :

« Le Conseil de sécurité...

7) a) *Décide aussi* que tous les États prendront les mesures nécessaires pour empêcher l'entrée ou le passage en transit sur leur territoire de hauts responsables du Gouvernement libérien et des forces armées libériennes et de leurs conjoints, ainsi que de toute autre personne fournissant un appui financier et militaire à des groupes rebelles armés dans les pays voisins du Libéria, en particulier au RUF en Sierra Leone, tels qu'identifiés par le Comité créé en application du paragraphe 14 ci-dessous, étant entendu qu'aucune disposition du présent paragraphe n'oblige un État à refuser à ses propres nationaux l'entrée sur son territoire, et étant entendu qu'aucune disposition du présent paragraphe n'empêche le passage en transit de représentants du Gouvernement libérien se rendant au Siège de l'Organisation des Nations Unies à l'occasion de missions ou la participation du Gouvernement libérien aux réunions officielles de l'Union du fleuve Mano, de la CEDEAO et de l'Organisation de l'unité africaine;

b) *Décide* que les mesures imposées à l'alinéa a) ci-dessus ne s'appliqueront pas si le Comité créé en application du paragraphe 14 ci-dessous établit que les déplacements des personnes en question répondent à des impératifs humanitaires, y compris des obligations religieuses, ou si le Comité conclut qu'une dérogation favoriserait par ailleurs le respect par le Libéria des exigences du Conseil ou aiderait au règlement pacifique du conflit dans la sous-région ».

446. Le Comité créé par le paragraphe 14 de la résolution 1343 (2001) a fait paraître le 4 juin 2001 la liste des personnes touchées par ces interdictions (document SC/7068). De l'avis du Groupe, l'interdiction de voyage est la sanction la plus efficace. Le Gouvernement avait convenu avec le FMI, dans le cadre du programme contrôlé par le personnel pour janvier à juin 2000, de geler tous les

voyages non essentiels à l'étranger à partir de la fin de décembre 1999. Le Fonds a conclu dans son rapport de novembre 2000 que cette mesure n'avait eu qu'une efficacité limitée. Le Ministère des finances à Monrovia a convenu que des économies sensibles avaient été réalisées à la rubrique frais de voyage des membres du gouvernement du fait de l'interdiction, mais il a refusé de communiquer au Groupe à des fins de comparaison les chiffres correspondant aux voyages faits en 2000. Le Groupe a néanmoins obtenu le taux officiel des indemnités de subsistance versées aux membres du Gouvernement lorsqu'ils se trouvent à l'étranger: Président : 600 dollars par jour; Vice-Président : 500 dollars par jour; ministres d'État et chefs de services ministériels, ambassadeurs accrédités, chef d'état major : 400 dollars par jour; ministres adjoints, ambassadeurs non accrédités, chefs de département : 250 dollars par jour; et ministres assistants, chefs adjoints de département : 200 dollars par jour.

447. C'est l'interdiction de voyage qui a motivé le plus grand nombre de plaintes adressées au Groupe. Les personnes visées ont demandé à savoir pour quelle raison leur nom avait été inscrit et quelles procédures elle devaient suivre pour faire appel. Dans chaque cas, le Groupe a renvoyé le plaignant au Comité du Conseil de sécurité, comme étant l'organe chargé d'établir la liste. Pour sa part, il est d'avis que cette liste ne devrait pas être gravée dans le marbre et que, pour des raisons humanitaires, certains noms devraient en être retirés. Il pense aussi que le Comité devrait envisager d'inscrire de nouveaux noms et qu'il devrait aussi créer et faire largement connaître des moyens efficaces d'examiner les demandes d'exemption pendant la durée de l'interdiction.

448. Le Groupe s'est employé activement à vérifier que l'interdiction de voyager était respectée. Il a examiné tous les manifestes des vols commerciaux au départ de l'aéroport international de Roberts; par contre, une demande présentée à l'aéroport de Spriggs Payne pour qu'il communique les manifestes n'a rien donné malgré deux entretiens avec le Directeur de l'aéroport. Le tableau 8 ci-après indique le nom des personnes qui, d'après les constatations du Groupe, ont voyagé en violation de l'interdiction. Certains d'entre eux, par exemple George Haddad (qui est titulaire d'un passeport libanais) et Simon Roseblum (qui a sa résidence en Côte d'Ivoire) peuvent voyager pour aller chez eux. Mohammed Salame a aussi voyagé régulièrement entre Abidjan et Monrovia.

Tableau 8

Personnes visées par la résolution 1343 (2001) qui sont sorties du Libéria en violation de l'interdiction entre le 7 juin et le 1er octobre 2001

<i>Date</i>	<i>Numéro du vol</i>	<i>Nom du passager</i>	<i>Aéroport de départ/d'arrivée</i>	<i>Numéro de siège</i>	<i>Remarques</i>
1er octobre	Sabena SN 678	Taylor E./Mme Carbah/F.M. Wong/K. M.	ROB-AMS ROB-YUL ROB-BEY	31-A 4-H 5-G	Kiia Tai Joseph Wong
24 septembre	Sabena SN 678	Reffell/V. Ms	ROB-TLV	7-H	
29 août	Ghana GH 571	Urey/B M.	ROB-ABJ		
14 août	Ghana Airways GH 521	Allen/C.	ROB-Accra		
11 août	Weasua 005	Salame/M.	ROB-ABJ		

<i>Date</i>	<i>Numéro du vol</i>	<i>Nom du passager</i>	<i>Aéroport de départ/d'arrivée</i>	<i>Numéro de siège</i>	<i>Remarques</i>
7 août	Weasua 005	Taylor/E.	ROB-ABJ		
6 août	Sabena SN 678	DeShield/C.	ROB-IAD	10-K	Exemption accordée
5 août	Weasua 003	Gibson/M. Minor/BG Ward/A	ROB-FNA ROB-FNA ROB-FNA		
5 août	Weasua 005	Dennis/J. M.	ROB-ABJ		
26 juillet	Ghana Airways GH-533	Basma/J.	ROB-ABJ		
24 juillet	Weasua 005	Gaye/A.	ROB-ABJ		
23 juillet	Weasua 003	Ward/A.	ROB-FNA		
22 juillet	Weasua 005	Kafel/M. Roseblum/S.	ROB-ABJ ROB-ABJ		
16 juillet	Sabena SN 678	Haddad/G. M.	ROB-BEY	4-C	
2 juillet	Sabena SN 678	Gibson/M. Ms.	ROB-BOS	34-K	
27 juin	Ghana Airways	Gaye/A	ROB-Accra		
11 juin	Sabena SN 678	Neal/J. M.	ROB-BRU	5-H	
7 juin	Weasua 005	Salame/M.	ROB-ABJ		

a) Le cas d'Alphonso Gaye

449. Le 27 juin, le Directeur de l'Administration nationale des ports, Alphonso Gaye, est arrivé à l'aéroport international d'Accra par un vol de Ghana Airways en provenance de Monrovia. Présentant un passeport diplomatique libérien (D.00723-00) à son arrivée au Ghana, il a été détenu à l'aéroport pendant 24 heures par les autorités d'immigration. Il a dit qu'il passait par le Ghana en transit pour se rendre à une conférence au Togo. Il a en fin de compte été remis en liberté et renvoyé à Monrovia. Les autorités ghanéennes à l'aéroport d'Accra restent très vigilantes à l'égard de voyageurs en provenance de Monrovia, surtout ceux qui ont un passeport diplomatique libérien.

b) Le cas de Jamal Basma

450. Jamal Basma, un Libanais servant de conseiller officieux au Président Taylor, et détenant un passeport diplomatique libérien, s'est rendu à Abidjan le 26 juillet, pour assister à un certain nombre d'entretiens, notamment avec la société TotalFinaElf avec laquelle il a des relations d'affaires de longue date. Dans la soirée du 27 juillet, il a été arrêté par la Direction de la surveillance du territoire (DST) à l'hôtel Sofitel d'Abidjan et détenu pendant plusieurs jours; il a subi un interrogatoire pour savoir si, conformément aux allégations reçues, il cherchait à soutenir des groupes ivoiriens dissident. En fin de compte, avec l'aide de la TotalFinaElf, l'intervention du Gouvernement libérien et l'aide du Consul ivoirien, Prosper Kotchi, Basma a été relâché et escorté jusqu'à l'aéroport le 3 août. Selon les autorités ivoiriennes, il avait été arrêté parce qu'il tombait sous le coup de l'interdiction de voyager, mais cela n'explique pas pourquoi il avait dans un premier temps été autorisé à pénétrer dans le pays.

c) Le cas de Gus Kouwenhoven

451. Gus Kouwenhoven, directeur de l'hôtel Africa et de la RTC et associé de la société l'OTC, est titulaire d'un passeport néerlandais, mais il possède aussi un certain nombre d'autres passeports, dont un passeport diplomatique libérien. Il voyage fréquemment à destination ou en provenance du Libéria, bien que son nom figure sur la liste de ceux qui sont frappés par l'interdiction. Il n'a pas nié ses déplacements lorsqu'il a parlé au Groupe, soulignant qu'il a d'importantes affaires à traiter au Congo Brazzaville où il ouvre un hôtel. Son nom n'apparaît pas sur les manifestes de l'aéroport international de Roberts, bien qu'il ait été vu sur des vols internationaux. Le Groupe en conclut qu'il voyage sous un nom d'emprunt.

452. Kouwenhoven s'est rendu à Abidjan à plusieurs reprises depuis que l'interdiction de voyager est entrée en vigueur. Le Groupe a pu établir et confirmer par des documents que Kouwenhoven est allé à Abidjan pour le compte du Gouvernement au mois de juin. Sa note à l'hôtel Sofitel montre que les réservations avaient été faites par l'ambassade du Libéria à Abidjan (annexe 11). Après son séjour à l'hôtel Sofitel, il a déménagé à l'hôtel Ivoire où il est resté quelques jours de plus. Il a aussi fait escale à Abidjan au début du mois d'août avant de poursuivre sa route vers Brazzaville. Il a été accueilli à sa descente d'avion et escorté pendant les procédures d'immigration par le responsable ivoirien qui avait aidé Jamal Basma lorsque celui-ci avait été expulsé vers le Libéria quelques jours auparavant.

d) L'échappatoire de la Côte d'Ivoire

453. L'aéroport d'Abidjan est la principale faille dans l'application de l'interdiction de voyager. Des membres du Groupe se sont rendus cinq fois à Abidjan pendant l'enquête et ont constaté que les autorités n'avaient pas informé de cette interdiction les services d'immigration et de sécurité à l'aéroport international. C'est le Groupe lui-même qui, au mois d'août, a remis aux autorités de l'aéroport et aux services gouvernementaux la liste des personnes frappées d'interdiction. Les autorités à l'aéroport ont dit qu'elles ne pouvaient utiliser cette liste que si elles recevaient des instructions du gouvernement central. Malgré de nombreuses demandes, le gouvernement central n'a pas aidé le Groupe à repérer et à documenter les violations à Abidjan. Le Groupe a constaté que la Côte d'Ivoire faisait délibérément preuve de non coopération, malgré de fréquentes visites et de nombreuses demandes d'aide.

454. Les autorités ivoiriennes doivent aider l'ONU à mettre en place à l'aéroport d'Abidjan des procédures permettant de vérifier que les passagers arrivant en provenance de Monrovia soit ne figurent pas sur la liste soit bénéficient d'une exemption de la part de l'ONU.

e) Application plus large de l'interdiction de voyager

455. Le Groupe sait que de nombreux pays ont renforcé les vérifications auxquelles ils soumettent les demandes de visa présentées par des Libériens. La Suisse et le Royaume-Uni ont signalé qu'ils avaient rejeté des demandes de visa présentées par des personnes figurant sur la liste. Un ambassadeur a fait savoir qu'on lui avait offert des diamants bruts de la part d'une personne figurant sur la liste qui souhaitait obtenir un visa. La Sierra Leone a refusé à deux reprises l'entrée à des délégations libériennes, qui cherchaient à se rendre à Freetown sans exemption officielle de l'ONU. Aux Philippines, Maxwell Poe participe à des cours d'été organisés à Trinity College, à Quezon City, du 23 juillet au 31 août, ce qui a donné

lieu à un échange de correspondance entre l'Université et le Service de l'immigration et de l'expulsion.

Recommandations relatives à l'interdiction de voyager

456. Le Groupe souhaite que le Comité du Conseil de sécurité réponde rapidement à chacune des demandes présentées au sujet de l'interdiction. Il recommande aussi que le Comité crée un site Web consacré à l'interdiction de voyager, qui décrirait notamment les critères utilisés pour dresser la liste des personnes visées. Le site pourrait aussi indiquer comment présenter une demande d'exemption et énumérer ceux qui détiennent une telle exemption en ce moment. Il faudrait faire connaître l'existence de ce site, qui aiderait les services d'immigration et les services de police à savoir qui figure sur la liste et qui a obtenu une exemption.

457. Les services chargés des sanctions au Secrétariat de l'ONU devraient aussi, en consultation avec le Comité, établir une base de données contenant la photographie de personnalités figurant sur la liste pour éviter que celles-ci ne voyagent sous un nom d'emprunt. Les photographies pourraient être affichées sur le site Web.

458. Le Groupe ne pense pas que la liste doive être arrêtée une fois pour toutes. Pour des raisons humanitaires, certains noms devraient en être retirés; le Comité devrait aussi envisager d'y ajouter de nouveaux noms.

459. Il convient de combler d'urgence la brèche que constitue l'aéroport d'Abidjan. Le Conseil devrait engager fermement les autorités ivoiriennes à adopter une attitude moins passive. Un système fiable devrait être mis en place à l'aéroport d'Abidjan afin de vérifier que les passagers en provenance de Monrovia soit ne figurent pas sur la liste soit ont obtenu une exemption officielle de l'ONU.

2. Respect de la résolution 1343 (2001) du Conseil de sécurité

3. Respect par le Libéria

460. Le Président du Libéria a accusé réception de la résolution 1343 (2001) par une lettre datée du 22 mars transmise par le Représentant permanent du Libéria auprès de l'ONU. Dans cette lettre, le Président du Libéria a fait savoir qu'il avait pris les initiatives ci-après, comme le Conseil de sécurité le demandait :

a) Tous les membres du RUF ont été expulsés du territoire libérien, le bureau de contact du RUF a été fermé et toutes les activités du RUF ont été interdites au Libéria;

b) La frontière entre le Libéria et la Sierra Leone a été fermée;

c) L'importation au Libéria de tous diamants bruts non contrôlés en provenance de pays dotés d'un régime de certification a été interdite et l'exportation de tous diamants bruts du Libéria a également été interdite en attendant la mise en place d'un régime de certification internationalement acceptable et transparent au Libéria;

d) Les avoirs du RUF et de ses membres ont été gelés;

e) Le Gouvernement a fait interdire à tous les aéronefs immatriculés au Libéria de voler et a annulé toutes les immatriculations.

461. Comme il ressort de ce qui précède, la question des diamants et celle des avions immatriculés au Libéria ont un peu progressé. Les progrès ont en revanche été moindres dans d'autres domaines. Les membres du RUF n'ont pas tous été expulsés du Libéria et Sam Bockarie « Mosquito », encore qu'il ne soit pas résident à plein temps du Libéria, continue de bénéficier de la faveur du Président. Les violations de l'embargo sur les armes se poursuivent. L'interdiction de voyager est dans l'ensemble respectée par les hauts fonctionnaires, qui demandent au besoin des exemptions.

4. Notification de la façon dont d'autres États appliquent la résolution

462. Il a paru difficile au Groupe de faire le bilan de l'application de la résolution 1343 (2001) par les autres États. L'application et le respect des dispositions arrêtées sont importants et le Groupe recommande qu'à l'avenir, il soit stipulé dans les résolutions que les États doivent faire régulièrement rapport au Comité du Conseil de sécurité sur la façon dont ils appliquent ces textes.

5. Comment continuer à contrôler le respect de la résolution 1343 (2001) – suggestions du Groupe

463. Le Secrétariat devrait nommer un « responsable du Libéria » au sein des services qui, au Département des affaires politiques, s'occupent de sanctions. Ce spécialiste serait chargé de suivre à partir de New York, l'application de la résolution 1343 (2001), de constituer des bases de données sur les informations faisant état de violations et de chercher à se renseigner plus avant au sujet de ces informations par correspondance ou par téléphone. Il devrait aussi être le chargé de recherches au service du Comité du Conseil de sécurité, aidant celui-ci à contrôler le respect de l'interdiction de voyager et à examiner les demandes d'exemption présentées. Un fonctionnaire motivé autonome, qui bénéficierait de l'appui administratif des assistants du Comité, pourrait s'acquitter de ces fonctions efficacement et de façon relativement peu onéreuse. L'Instance de surveillance des sanctions concernant l'Angola s'est déjà adjoint un spécialiste des questions politiques qui s'acquitte efficacement d'un certain nombre de ces tâches.

464. Il faudrait aussi surveiller sur place la façon dont le Libéria applique la résolution. Un moyen efficace et relativement peu onéreux pour ce faire consiste à renouveler le mandat du présent groupe d'experts pendant deux brèves périodes en 2002, de façon qu'il se rende en Afrique de l'Ouest avec le spécialiste du Libéria nommé par le Secrétariat. Ces missions seraient les suivantes :

- Une mission d'évaluation de quatre semaines en avril 2002 au Libéria et dans les États voisins qui ferait l'objet d'un rapport succinct. Ce rapport, constituant une vérification indépendante de l'application des sanctions, serait soumis, par l'intermédiaire du Comité, au Conseil en mai 2002.
- Une deuxième mission de six semaines en septembre 2002 au Libéria, dont le rapport final serait soumis au comité en novembre 2002. Ce rapport constituerait également une évaluation indépendante des résultats du régime de sanctions et de leur respect par le Gouvernement libérien au cours de l'année.

465. Cette formule aurait l'avantage de renforcer au cours de l'année les moyens dont dispose le Secrétariat pour vérifier le respect de la résolution. Elle permet aussi d'utiliser les compétences du Groupe de manière efficace et peu onéreuse et de ne pas laisser perdre l'élan imprimé par les travaux du Groupe en 2001.

**Security Council**

Distr.: General
23 March 2001

Original: English

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

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

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

Mr. Martin Chungong Ayafor (Cameroon)

Mr. Atabou Bodian (Senegal, expert from the ICAO)

Mr. Johan Peleman (Belgium, expert on arms and transportation)

Mr. Harjit Singh Sandhu (India, expert from INTERPOL)

Mr. Alex Vines (United Kingdom, expert on diamonds)

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

(Signed) Kofi A. Annan

Annexe 2

Meetings and consultations

Austria

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

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

Belgium

Government

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

Private sector

Paul La Roche, Liberia World Airlines, Ostend

Civil society

Christian Dietrich, IPIS

Media

Dirk Draulans, Knack
Walter De Bock, De Morgen

Burkina Faso

Government

Ministry of Foreign Affairs
Ministry of Defence

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Cameroon

Government

Ministry of External Relations
Ministry of Transport
Civil Aviation Authority

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

France
Liberia
Switzerland

UNDP
United Kingdom
United States

Canada

International Civil Aviation Organization (ICAO)

Cape Verde

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

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

Central African Republic

Government

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

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

France
UNDP

Côte d'Ivoire

Government

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

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

ASECNA
Canada
Germany
Israel
Liberia
Netherlands
United Kingdom
UNDP
UNHCR
WFP

Civil society

Centre for Democratic Empowerment
Modern Africa

Private sector

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

Others

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

Czech Republic

Ivan Feranec, CTK, Prague

Equatorial Guinea

Government

Director General of Civil Aviation
Director General of Telecommunications

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

France

Government

Ministry of Foreign Affairs

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

Interpol Headquarters in Lyon

Private sector

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

Others

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

Gambia

Government

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

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Ghana

Government

Civil Aviation Authority
Immigration Services

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Private sector

Ghana Airways

Guinea

Government

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

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

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

Private sector

Société de Gestion de l'Aéroport de Conakry

Others

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

Italy

Government

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

Others

Leonid Minin, ETTE (interviewed in Busto Arcizio Prison)

Kazakhstan

Government

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

Kenya

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

Kyrgyzstan

Government

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

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Private sector

National Aba Joldoru company

Liberia

Government

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

Private sector

Association of Liberian Loggers

Diamond Brokers Association

Denco Shipping Lines, Inc.

Diamond dealers:

- Diandorra Minerals
- Empire Diamond Company
- MARS Diamond Company

Gold and Diamond Miners and Workers Union (GODIMWUL)

Forest Hill Corporation

Inland Logging

Hotel Africa

Liberia Timber Association

Oriental Timber Company (OTC)

Royal Timber Company (RTC)

Stevfor Inc.

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

Democratic Republic of Congo

Egypt

European Union

Guinea

India (Hon.)

Sierra Leone

UNDP

UNICEF

UNOL

United Kingdom (Hon.)

United States

Civil society

Catholic Justice & Peace Commission

Centre for Democratic Empowerment

GTZ (Germany)

Liberian Interfaith Council

Liberian National Bar Association

Médecine sans Frontières (MSF-France)

Oxfam (UK)

University of Liberia Press Club

Media

BBC

The Enquirer

The News

Press Union of Liberia

Kiss FM

Voice of America

Others

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

Mali

State Protocol
Ministry of Foreign Affairs
Civil Aviation Authority
UNDP

Moldova

Government

Ministry of Foreign Affairs
Ministry of Civil Aviation
Ministry of Defence

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Private sector

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

Others

Captain Garabet, Renan Airlines/West Africa Air Services

Namibia

Directorate of Civil Aviation

Netherlands

African Studies Centre, University of Leiden

Niger

Government

Ministry of Foreign Affairs
Ministry of Transport
Civil Aviation Authority

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

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

Norway

Government

Ministry of Foreign Affairs (UN and Africa Departments)

Russian Federation

Government

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

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

Côte d' Ivoire
Kyrgyzstan

Private sector

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

Senegal

Government

Ministry of Interior
Direction de l'aviation civile

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

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

Sierra Leone

Government

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

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

Private sector

Paramount Airlines
Rex Diamonds
Several diamond dealers in Bo and Kenema

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

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

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

United Kingdom
United States
Sierra Leone Ambassador to Liberia

Civil society

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

Media

BBC
Independent
PBS Frontline
Radio UNAMSIL
Reuters
Wall Street Journal

Others

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

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

Slovak Republic

Government

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

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Spain

Fernando Robleda, ETTE

Switzerland

Government

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

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

United Nations Institute for Disarmament Research
WHO

Private sector

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

Civil society

International Committee of Red Cross
Small Arms Survey

Media

Bruno Vanoni, Tagnes-Azeiger
Martin Stoll, Facts

Others

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

Turkey

Government

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

Private sector

Company Met A.S. Turkey

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP
Finland

Uganda

Government

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

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Ukraine

Government

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

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

UNDP

Others

Vadim Rabinovic

United Arab Emirates

Government

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

Private sector

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

Others

Sergei Bout, AirCess
Serguei Denissenko, San Air General Trading and 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
LURD representatives

Notes

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

Annexe 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 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

11.	Centrafrique Airlines	TL-ACV	An-72	7(or 3)6572080777	3D-RTV	Air Cess (Swaziland) Ltd TL-Illegal registration in Central African Republic/Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
12.	Centrafrique Airlines	TL-ACD	Mi-8PS	8169	3D-MOI	TL-Illegal registration in Central African Republic/Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
13.	Centrafrique Airlines	TL-ACG	Mi-8PS	5960	3D-MIA	TL-Illegal registration in Central African Republic/Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
14.	Centrafrique Airlines	TL-ACI	L.410	892302	3D-LEC	TL-Illegal registration in Central African Republic/Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
15.	Centrafrique Airlines	TL-ACK	L.410	892225	3D-LEA	TL-Illegal registration in Central African Republic/Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
16.	Centrafrique 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/The call sign of MoldTransavia was used for illegal arms flights to Liberia in

					<u>November 2000 and Februari and March 2001</u>
18.	Centrafican 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	Registered as VIP in (was registered Liberia since 23 October in Liberia on 23 2000 October 2000, Documents for registration and deregistration were signed by Sanjivan Ruprah)
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	Il-62 3052657	EL-ALZ	The plane was deregistered in Liberia by the new Civil Aviation Authority
23.	CET Aviation Enterprise	3C-QQM	Mi-8 9904794		The plane was Registered in Equatorial not owned by a Guinea since 16 January company of 2001 Victor Bout before
24.	San Air	3C-QQO	An-72 36572096914		Registered in Equatorial Guinea since 23 April 2001
25.	West Africa Air	3C-QQS	An-72 36572080789	EL-ALL	

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

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

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

Annexe 4

Le Président

Union - Discipline - Travail

N°22 /PR

Abidjan, le 26 Mai 2000

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	30
6	Grenade for RPG - 26 or M80	5000
7	PG-09 Grenades AK-47 Assault Rifle	1000
End of list-Total 21 items (Twenty-one)		
8	PK/ms	200
9	Ammunition PK/Ms	2 000 000
10	Pallard	2 000
11	40 mm Grenade for Pallard	10 000
12	60 mm	30
13	Rounds for 60 mm	1000

5 million rounds

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

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

N° 012/2000

02 Juin 2000



L'Ambassadeur

Dleudonné ESSIENNE



Président de la République

Général Robert GUEI

non pour exportation dans un pays tiers.

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

N° 012/2000

MOSCOU, le 02 Juin 2000



L'Ambassadeur



Président de la République

Général Robert GUEI

FORGED
REAL

Annexe 5

MINISTRE DES TRANSPORTS
ET DE L'AVIATION CIVILE

CABINET

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION
CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

N° 193 INTAC/CAB/SG/SAC/MDAC-

REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
Unité - Egalité - Travail

AUTORISATION D'IMMATRICULATION

- 1 - NATIONALITE ET MARQUE D'IMMATRICULATION : TL-ACU
- 2 - CONSTRUCTEUR : ILLOSHIN AVIATION *IL-76*
- 3 - NUMERO DE SERIE : 0110
- 4 - CATEGORIE ET POIDS MAXIMUM AU DECOLAGE : T * 191.000 kg *
- 5 - NOM DU PROPRIETAIRE : CENTRAFRICAN AIRLINES
R.P. 2760 BANGUI (BCA)
- 6 - CE CERTIFICAT PROVISOIRE EST ETABLI CONFORMEMENT AUX
DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO (1944) ET A LA LOI
N° 6586
RELATIVE A L'AVIATION CIVILE CENTRAFRICAINE (1965).
- 7 - PERIODE DE VALIDITE : 12 MAI 2001

FAIT A BANGUI, LE 12 MAI 2000

LE DIRECTEUR



Annexe 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/MON/CAB

Le Ministre
DE LA DEFENSE

A M

REPUBLIC OF KIRGIZSTAN

Objet:

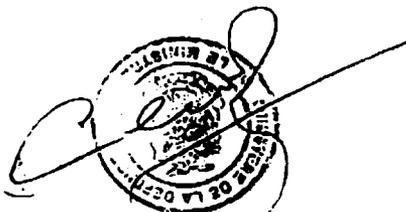
Ref:

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

LE DIRECTEUR DE CABINET
MOHAMED MOUNIR CAMARA



Annexe 7

AGREEMENT № 20/2000 on wet leasing of Ilushin 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 Ilushin-18 (hereinafter referred to as "Operated aircraft") with one flight crew and technical personnel.
Aircraft Registration - ER-JCJ. Producer's registry number: 186009102

2. OPERATED AIRCRAFT

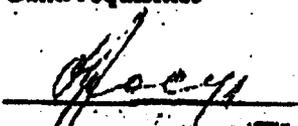
2.1. The Operated Aircraft shall meet all technical and commercial requirements for that type of aircraft and have all the corresponding documents on board of the aircraft in accordance with the requirements of the Republic of Moldova. The Operated Aircraft shall be

"RENAN"

"WEST AFRICA AIR SERVICES"

Republic of Moldova, 2026 Kishinev,
Airport
Bank requisites:

Monrovia, 1026 LiberiaWA
Bank requisites:



Andrei Grosul
General director



Mr. LeRoy Urey
Director



Annexe 8

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

West Africa Air Services Inc., (P.O.Box 5562, 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 on 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	Kind of cargo	Nature of cargo	Techn. Equip. Non-danger	Load (kg)	UP TO 14.5 T	Volume (cubic)
2.3	Route	Number of flights	TBA	Departure airport	OMRK- ferry	Destination airport
2.4	Schedule	AS AGREED				

Article 3. SPECIAL CONDITIONS OF CARRIAGE.

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

3.2. **Condition of payment:** advanced payment before departure from OMRK as per "AIRLINE" instruction.

3.3. In case of **termination** 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 cable 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 EOTAC, catering etc.)

Article 4. APPLICABLE LAWS.

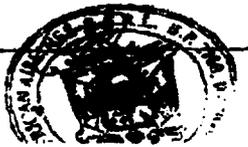
4.1. The cargo is carried under the **General Conditions of Carriage** provided in Art.5 hereof.

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

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

Executed in 2 originals in English and signed on "08" November, 2000 by ~~xxx~~.

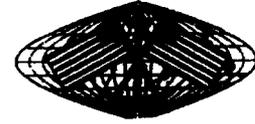
FOR "WAAS": 

FOR AIRLINE: 

Annexe 9



REPUBLIC OF LIBERIA
BUREAU OF MARITIME AFFAIRS
P.O. BOX 10-442
10701 MONROVIA 10, LIBERIA



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

Office of the Commissioner

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:

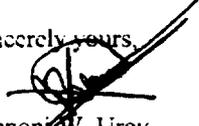
Two Hundred Thousand Dollars (\$200,000.00) on September 13, 2000;
One Hundred Seventy-Four Thousand (\$174,000.00) Dollars on September 20, 2000; and
One Hundred Seventy-Four Thousand (\$174,000.00) Dollars on September 27, 2000.

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

Annexe 10

Page: 1 Document Name: untitled

COMMAND ----> SCROLL ----> SCREEN PAGE: 2639
 REPORT: MTS205 VERSION: 20000707 192325 HIERARCHY CODE:
 Amount: +0000000400000.00 Currency: USD
 Ddt bank: 102 A/053101121
 DDT A/C: 05102050071
 LIBERIAN INTERNL SHIP & CO
 FA GUIDA INTERNATIONAL BNG
 0619 WESTWOOD CENTER DR STE 300
 VIENNA VA 22182-2220
 BRK: B/2612201-C
 TYISHA BOGHELL
 PHONE NUMBER - 702-835-9266
 868201
 Cdt bank: 102 Charge party: 0
 Ibk: A/026002561
 STANDARD CHARTERED BANK LIMITED
 NEW YORK, NY
 Bbk: STANDARD CHARTERED BANK, DUBAI DUBA
 I ACCT#1750380 SWIFTSCHLAEADOCK
 CDT-/#2571257201
 SAM AIR GENERAL TRADING
 SHARJAH BANK ST
 SHARJAH
 UEMANL
 Ddt charge: N Cable charge: I

1-232 7.000/000 P-011
Oct-12-2001 11:00am From:

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

OCT-11-2001 08:43 252 266 3202

DDT VINS TRANZEM

06397 P.005

Annexe 11

HOTEL SOFITEL ABIDJAN
01 B.P 2 185 ABIDJAN 01

00 COTE D'IVOIRE

Tph: 225-221122

Fax: 225-220115

N.i.f.:

FACTURE No : 18079 DUPLICATA

AMBASSADE LIBERIA
ABIDJAN 01

N/REF: 0961 018079 016708

BP2185 ABIDJAN

Date : 14.06.01

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

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

Date	Prestation	Total TTC
130601	APPARTEMENT	84 000.00
140601	TELEPHONE	175.00
140601	TELEPHONE	700.00
140601	TELEPHONE	175.00
140601	ROOM SERVICE	5 500.00
140601	TELEPHONE	175.00
140601	TELEPHONE	2 100.00
140601	TELEPHONE	5 425.00
140601	TELEPHONE	2 800.00
140601	TELEPHONE	700.00
140601	TELEPHONE	700.00
140601	TELEPHONE	2 100.00
140601	AMERICAN EXPRESS	-104 550.00
TVA	87 124 x 20.00% =	17 425
		104 549
	SOUS TOTAL	104 550
	TOTAL TVA	17 425
	SOLDE NET A PAYER	0
	Paiement a reception de la facture	

Annexe 12

REPUBLIC OF LIBERIA
MINISTRY OF TRANSPORT
CIVIL AVIATION AUTHORITY

AIRCRAFT REGISTRY
As At July 13, 2001

ITEM	AC REGM	AC TYPE	S/N	OPERATOR	OWNER	LOCATION	REGISTRATION STATUS		AIRWORTHINESS		
							DATE	CATEGORY	CER. NO.	LAST INSP.	CER. NO.
1	EL-AJO	DC-8-55F	45683	Libertea World Airlines	Libertea World Airlines	Ostende Airport, Belgium	20-Mar-85	Commercial/Cargo	N/A	17-Oct-90	09/003C/B
2	EL-AJO	DC-8-55F	45658	Libertea World Airlines	Libertea World Airlines	Ostende Airport, Belgium	10-Jul-87	Commercial/Cargo	05/28/011C/99	30-Mar-01	09/002C/B
3	EL-ZGS	B707-309-C	20281	Jet Cargo Inc.	Jet Cargo Inc.	Sharjah Airport, U.A.E	28-May-88	Commercial/Cargo	280-C	24-Feb-00	290-C
4	EL-AJI	B707-323-C	18689	Transway Air Services	Transway Air Services	Sharjah Airport, U.A.E	15-Apr-88	Commercial/Cargo	04/15/010C/99	28-Nov-88	04/007C/B
5	EL-ACP	B707-309-C	29457	Air Cargo Plus Inc.	African Air Support Ltd.	Ostende Airport, Belgium	09-Dec-88	Commercial/Cargo	12/002C/98	08-Dec-88	12/004C/B
6	EL-LIB	BAC-1-11	111	Libertea Intl Airlines, Inc.	Aviation Consultants, Europe	Federal Republic, Nigeria	25-Feb-87	N/A	N/A	18-Mar-00	N/A
7	EL-ALH	SC7 SKY VAN	5H 1854	Transway Air Services	Aviation Consultants, Europe	Bukaw Airport, Congo	16-Feb-00	Commercial/Cargo	DCA/004/00	27-Sep-00	N/A
8	EL-RML	Islander BN-2A-8	FSA-534	Ross Mines Ltd.	Kenneth A. Ross, Jr.	Sharjah Airport, U.A.E	22-Dec-88	Business	08/18/001198.P	18-Jun-88	08/001B-8
9	EL-WHS	Scotia Rally 235	13018	Weiner Hug	Weiner Hug	Abidjan	22-Dec-88	Private	303-P	22-Dec-88	N/A
10	EL-GID	PA-23-250	27-7854106	Weasua Air Transport Co.	Weasua Air Transport Co	Sptiggs Payne Airport, Mon.	02-Feb-88	Commercial/Cargo	08/07/005C/99	27-Sep-89	09/008C/B
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 Cees	Air Cees	Sharjah Airport, U.A.E	22-Jul-87	Commercial/Cargo	328C	22-Jul-97	328C
13	EL-JAT	B707-300C	19350	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	28-May-88	Commercial/Cargo	328-C	23-Feb-97	328-C
14	EL-ALD	AN-12	1347802	Libertea World Airlines	Libertea World Airlines	South EWD, UK	12-Nov-84	Commercial/Cargo	308-C	N/A	N/A
15	EL-AKI	B707-336-C	18925	JSA Special Cargo Airlines	Flying Dolphin	Sharjah Airport, U.A.E	22-Feb-88	Commercial/Cargo	324-C	21-Feb-97	324-C
16	EL-ALB	AN-12TB	402108	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	11-Nov-87	Commercial/Cargo	472	10-Nov-88	472
17	EL-ALA	AN-12	347305	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-89	Commercial/Combi	478	N/A	AW 428-C
18	EL-ALQ	AN-8	00-3470	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-89	Commercial/Combi	N/A	N/A	422-C
19	EL-ALD	IL-18	8601	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-89	Commercial/Combi	N/A	N/A	AW 428-C
20	EL-ADY	IL-18	4804	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	14-Feb-88	Commercial/Cargo	329-C	N/A	AW 412-C
21	EL-ALW	AN-8	8346202	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	28-Feb-88	Commercial/Cargo	487	N/A	N/A
22	EL-ALJ	AN-12BK	8603	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	14-Dec-87	Commercial/Cargo	N/A	N/A	N/A
23	EL-ARK	IL-18	3340909	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	04-Aug-87	Commercial/Cargo	N/A	N/A	N/A
24	EL-ASA	AN-12	1805	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	10-Jun-87	Commercial/Cargo	322-C	N/A	N/A
25	EL-ALT	AN-12	0E-3240	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	24-Feb-88	Commercial/Cargo	489	N/A	N/A
26	EL-AKZ	AN-8	13806	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	14-Apr-88	Transport	477	N/A	N/A
27	EL-ANZ	AN-28	8610	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	22-Jun-87	Commercial	321	21-Jun-88	321C
28	EL-AHO	AN-28	OG-3410	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-89	Commercial/Cargo	N/A	01-Apr-00	AW 416-C
29	EL-ALY	AN-8	7104	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-89	Commercial/Cargo	327-C	01-Apr-00	AW 410-C
30	EL-ALC	AN-28	8345510	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	23-Jun-88	Commercial/Cargo	313	23-Jun-88	N/A
31	EL-ALE	AN-12	133420	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	23-Jun-88	Commercial/Cargo	C-314	23-Jun-88	N/A
32	EL-AKM	AN-12	1901708	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	18-Dec-84	Commercial/PAX	N/A	18-Dec-85	N/A
33	EL-AKN	AN-12	20177	Air Cees	Air Cees	Moston, UK	18-Dec-85	Commercial/Cargo	310-C	17-Dec-85	310-C
34	EL-AKK	B707-323-B	1340107	LWA/OMEGA	Omega Air	Sharjah Airport, U.A.E	31-Jul-87	Commercial/Cargo	307-C	17-Dec-88	311-C
35	EL-AKV	AN-12	8346202	Air Cees	Air Cees	Sharjah Airport, U.A.E	18-Aug-85	Commercial/Cargo	C-316	18-Aug-86	C-316
36	EL-AKW	AN-12BK	19375	Libertea World Airlines	Libertea World Airlines	Ostende, Belgium	06-Apr-85	Commercial/Cargo	308-C	05-Apr-86	308-C
37	EL-AJL	B707-321-C	20316	Libertea World Airlines	Libertea World Airlines	Sharjah Airport, U.A.E					
38	EL-AKT	B707-347-C	18922	Libertea World Airlines	Libertea World Airlines	Shanon, Ireland					
39	EL-AKL	B707-351-C									

40	EL-NIM	LESS NA	180-52304	Liberia New Tribe Mission	N/A	27-Mar-90	Business/Private	309-P	28-Mar-91	N/A
41	EL-AKU	B707-347C	19964	Occidental	Maatou, UK	07-Feb-96	Commercial	C-317	06-Feb-97	C-317
42	EL-AKO	AN-24	5730208	Air Cess	Sherjiah Airport, U.A.E	08-Sep-95	Commercial	C-318	07-Sep-96	C-318
43	EL-AKZ	AN-8	OE-3420	Santa Cruise Imperial	Sherjiah Airport, U.A.E	22-Feb-96	Commercial	N/A	22-Feb-96	N/A
44	EL-ALB	AN-12	402112	Santa Cruise Imperial	Sherjiah Airport, U.A.E	24-Feb-96	Commercial/Cargo	314-C	23-Feb-97	414-C
45	EL-ALF	AN-12	8346010	Santa Cruise Imperial	Sherjiah Airport, U.A.E	01-Apr-99	Commercial/Cargo	414	01-Apr-00	416
46	EL-AKS	B707-321-B	20029	Omega Air	N/A	08-Aug-96	Commercial/Cargo	C-315	21-Feb-97	C-315
47	EL-ALC	AN-12 BK	5342801	SCA Flying Dolphin	N/A	22-Feb-96	Commercial/Cargo	C-318	08-Sep-96	C-318
48	EL-AKP	AN-24 PT	1911803	Air Cess	Sherjiah Airport, U.A.E	08-Sep-95	Commercial/Cargo	C-318	21-Jul-97	330C
49	EL-RDL	AN-12	2340809	Air Cess	Sherjiah Airport, U.A.E	22-Jul-96	Commercial/Cargo	330C	21-Jul-97	330C
50	EL-AKQ	N/A	N/A	Air Cess	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
51	EL-AKD	B707-323-B	18030	Omega Air	N/A	28-Mar-91	N/A	N/A	28-Mar-92	N/A
52	EL-AKC	B707-323-B	20177	Liberia World Airlines	N/A	16-Nov-90	Commercial-PAX	369B	15-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-AG	PA-32-300	32-40180	Mid Liberia Baptist Mission	N/A	21-Apr-77	N/A	220	21-Apr-92	N/A
55	EL-AKE	B727-148	18977	Liberia World Airlines	N/A	03-Apr-91	N/A	358	02-Apr-92	N/A
56	EL-ASC	AN-12	3341208	Santa Cruise Imperial	Sherjiah Airport, U.A.E	18-Sep-97	Commercial	468	17-Sep-98	N/A
57	EL-AKR	AN-12 BK	9346901	Air Cess	Sherjiah Airport, U.A.E	18-Dec-95	Commercial/Cargo	318C	17-Dec-96	318C
58	EL-RDS	B707-302-C	19519	Flying Dolphin	Sherjiah Airport, U.A.E	08-Feb-96	Commercial/Cargo	320C	08-Feb-97	320C
59	EL-AKY	AN-12 BK	8346010	Air Cess	Sherjiah Airport, U.A.E	22-Feb-96	Commercial/Cargo	N/A	23-Feb-97	N/A
60	EL-AKF	B707-351-C	188922	Liberia World Airlines	Sherjiah Airport, U.A.E	05-Oct-92	Commercial/Cargo	321-C	05-Jan-93	321-C
61	EL-ALE	AN-8	IU-3460	Santa Cruise Imperial	Shannon, Ireland	31-May-96	Commercial/Cargo	327-C	30-May-97	327-C
62	EL-AIW	AN-8	106	Coastal Airlines	N/A	21-Dec-91	N/A	247	21-Dec-91	N/A
63	EL-ALL	Canaville SE-210	365720-90789	SINSAD Trans African Aviation Ltd.	N/A	08-Aug-00	Transport	N/A	N/A	N/A
64	EL-ALM	IL-62M	4648414	Central African Airlines	N/A	23-Oct-00	VIP Passenger	N/A	N/A	N/A
65	EL-ALX	AN-72	365720-96908	West Africa Air Service	N/A	N/A	Transport	N/A	N/A	N/A
66	EL-CAR	YAK-40	9412030	Air Company Sher Inc.	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
67	EL-RDX	IL-78	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	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-AWC	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	Lone Star Airlines	N/A	13-Jul-00	N/A	N/A	N/A	N/A
82	EL-9L-LBK	L-410 UVP	831125	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
83	EL-AKX	AN-2P	1G14117	Liberty Air	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
84	EL-ANS	B707-323C	18999	Sky Air Cargo	N/A	22-Dec-95	N/A	N/A	N/A	N/A
85	EL-AWB	DC-3	4223548	Air Cess	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	B707-368-C	20547	Shuttle Air Cargo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
88	EL-AJB	B707-351C	19210	Shuttle Air Cargo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
89	EL-AFY	HS-748	R3748MF/179/101	Amalinda	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
90	EL-AIF	HS-748	15665	Amalinda	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
91	EL-WTZ	B707-328C	19292	Merlin Air Trade	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
92	EL-WCP	HS-748	R3748MF/193668	Cargo Express Congo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
93	EL-WAQ	ANTV 28	9210	East West	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

