



2001年10月26日安全理事会关于利比里亚问题的第1343(2001)号决议
所设委员会主席给安全理事会主席的信

谨根据安全理事会关于利比里亚问题的第1343(2001)号决议所设委员会
2001年10月25日举行的第7次会议商定的意见，以委员会名义，依照第
1343(2001)号决议B节第19段，递交专家小组的报告（见附件）。

在这方面，委员会谨提请安全理事会成员注意本函及其附件并将本函及其附
件作为安理会文件分发为荷。

安全理事会关于利比里亚问题的
第1343(2001)号决议所设委员会
主席
纪梭·马布巴尼（签名）

附件

2001年10月17日利比里亚问题专家小组主席给安全理事会
关于利比里亚问题的第1343(2001)号决议所设委员会主席的信

谨代表利比里亚问题专家小组成员，依照安全理事会第1343(2001)号决议第19段，随函附上专家小组的报告。

利比里亚问题专家小组
主席

马丹·中贡·阿亚福尔（签名）

阿塔布·博迪恩（签名）

约翰·佩勒曼（签名）

哈吉特·辛格·桑德胡（签名）

亚历克斯·瓦因斯（签名）

附文

**安全理事会关于利比里亚问题的第 1343 (2001) 号决议
第 19 段所设专家小组的报告**

目录

目录

	页次
导言	18
A. 概述	18
B. 重温任务背景	19
调查方法	19
核查标准	20
第一部分. 利比里亚与该区域	22
马诺河联盟的区域安全	22
塞拉利昂	22
利比里亚	22
几内亚	24
马诺河联盟中的武装非国家行为者	24
联阵和利比里亚	24
利比里亚人争取和解与民主联盟	27
几内亚持不同政见集团	28
拉诺河联盟对话	29
第二部分. 运输和武器	29
A. 利比里亚注册飞机停飞的背景	29
B. 区域的武装和解除武装: 概览	31
利比里亚武器禁运	31
邻国的安全局势	32
塞拉利昂	32

塞拉利昂的解除武装	33
几内亚	34
科特迪瓦	34
C. 案例研究	35
案例研究: ER-75929 和冲锋枪	35
案例研究: 神秘的飞机 EL-ALY	38
直升机备用零件的运输	38
军火中间商	41
Aviatrend	42
个案研究: 利比里亚谋求取得直升飞机	45
头一宗交货	46
第二宗交货	49
个案研究: Pecos 使用的最终用户证书的痕迹	51
个案研究: Centrafrican Airlines	54
冈比亚新千年航空公司事件	57
严重欺骗行为	57
VICTOR BOUT 逍遥法外	58
赤道几内亚	59
D. 陆运和海运武器	60
第三部分. 收入来源和政府支出	62
政府支出	62
利比里亚元的贬值	63
收入来源: 利比里亚主要经济部门的结构	64
橡胶	65
采伐业	65
利比里亚境内的主要采伐作业	67
木料加工	69

木材业和违反制裁行为	69
钻石	70
钻石和联阵	74
原产地证书制度	75
塞拉利昂	75
几内亚	77
利比里亚	77
科特迪瓦	78
冲积金刚砂的挑战	78
利比里亚海事和公司注册处	78
注册来源	78
利比里亚国际船舶和公司注册公司的作用	81
具有较高技术水准的世界第二大海洋船队	81
说明利比里亚国际船舶和公司注册公司的收入情况	82
说明蒙罗维亚的收入情况	84
海运事务局的作用	85
关于 Gerald Cooper 的情况	86
关于 Sanjivan Ruprah 和 Benoni Urey 的情况	87
受禁止旅行限制的海事官员	88
利比里亚的公司注册处	88
第四部分. 行禁令和各国遵守安全理事会第 1343 号决议的情况	89
旅行禁令	89
Alphonso Gaye 案	91
Jamal Basma 案	91
Gus Kouwenhoven 案	91
科特迪瓦的漏洞	92
更广泛的执行	92

安全理事会第 1343 号决议的遵守情况	93
利比里亚对第 1343 (2001) 号决议的遵守情况	93
其他国家有关遵守情况的通知	93
关于继续监督安全理事会第 1343 号决议的构想	93
附件	
一. 专家小组的任命书	95
二. 会议和协商 (Meetings and consultations)	96
三. 小组建议的圣航空公司、中非航空公司和西非空运公司停飞飞机名单	114
四. 由 Robert Guei 将军 (科特迪瓦) 和 Dieudonne Essienne 大使签署的 最终用户证书认证文本, 同时列有从 Leonid Minin 那里发现的伪造副 本的一部分。武器于 2000 年 7 月运抵利比里亚	117
五. Victor Bout 公司 (中非共和国) 伊柳辛 76 型飞机的欺诈性登记, 该架 飞机于 2001 年 9 月更换登记。现在的登记号是 3C-QRA, 登记在圣航空通 用贸易公司名下	119
六. 从几内亚 Pecos 公司获取的为从吉尔吉斯斯坦运送直升机零件 (Mi-24) 而 伪造的很多最终用户证书的其中一份。货物是 2000 年 7 月发运的。小组还 从摩尔多瓦, 斯洛伐克共和国和乌干达获取了发给几内亚的最终用户证书	120
七. 由利比里亚海洋事务专员的兄弟 LeRoy Urey 签署的 Renan 公司与西非空运 公司之间合同的第一页和最后一页	121
八. 由 Victor Bout 公司合伙人 Sanjivan Ruprah 签署的中非航空公司和西非空运 公司之间的租机合同。该飞机用于将 7 吨装在密封箱子里的弹药从乌干达运往 利比里亚。第二批货在飞离之前被乌干达截获	123
九. Benoni Urey 专员授权通过 Sanjivan Ruprah 将海运资金转入圣航空通用贸易公司	124
十. 利比里亚国际船舶和公司注册公司将海运资金转入 Victor Bout 的一家公司, 即圣航空通用贸易公司	125
十一. Gus Kouwenhoven 下榻阿比让 Sofite 旅馆的旅馆帐单, 显示他在旅行禁令刚开始 实施后所作的旅行。旅馆房间是由利比里亚大使馆预定的	126
十二. 在利比里亚注册的 117 架飞机名单。这份名单是利比里亚新任民航局长拟订的。 利比里亚原来只确认了名单上的 11 架飞机	127

缩略语

非洲民航会	非洲民用航空委员会
利武装部队	利比里亚武装部队
武革委	武装部队革命委员会(塞拉利昂)
资管委	战略资源管理、国家重建和发展委员会(塞拉利昂)
西非经共同体监测组	西非国家经济共同体监测组
西非经共同体	西非国家经济共同体
空运协会	国际航空运输协会
民航组织	国际民用航空组织
海事组织	国际海事组织
麻管局	国际麻醉品管制局
爱国阵线	利比里亚全国爱国阵线
联阵	革命联合阵线
塞军	塞拉利昂军
尤利姆	利比里亚争取民主联合解放运动
联塞特派团	联合国塞拉利昂特派团
新闻中心	联合国新闻中心
粮食计划署	世界粮食计划署

执行摘要

1. 4 月中，在专家小组开始执行任务时，马诺河联盟三国（几内亚、塞拉利昂和利比里亚）境内战事激烈。6 个月以后，该区域的局势有改善的明显迹象。正在开展可喜的区域外交活动，以进一步改善马诺河联盟三国间的双边关系，尽管在利比里亚洛法州仍有激烈冲突，而且如果联阵不想放弃对一些最佳的钻石产地的控制，塞拉利昂便有可能回头卷入冲突。
2. 在马诺河联盟的这些冲突中，大量使用了非国家行为者。这些团体从国家支持者、从钻石、黄金、可可和咖啡贸易中或从其军事行动中获取武器。它们的行动已经并且可能再次破坏该区域的稳定。利比里亚、几内亚和塞拉利昂三国交界处是这些集团活跃的断层区。
3. 革命联合阵线（联阵）与利比里亚的关系在塞拉利昂问题专家小组的报告（S/2000/1195）中有详细描述。2001 年，这种关系继续发展，但据说在愿意在塞拉利昂解除武装的联阵部队与继续在已经转到利比里亚与几内亚边界的战争中作战的联阵部队之间有分歧。2001 年全年，联阵部队都在洛法州与利比里亚部队作战。

运输与武器

解除对利比里亚注册飞机的制裁

4. 利比里亚注册飞机的不合规定之处与违反武器禁运直接有关。为此，安全理事会决定禁止一切利比里亚注册飞机飞行，直到根据国际民航规则实行新的适当的注册程序为止。专家小组密切监测了在这一领域所取得的进展，并且与利比里亚新任航空局局长不断合作，以求摆脱登记处目前所处的混乱状况。在利比里亚境内并通过与其他民航当局的联系已逐步找出了关于许多飞机的所有权的文件片段。在专家小组上次于 2001 年 10 月第一个星期访问利比里亚之时，已根据这一资料查明了 117 架飞机。
5. 利比里亚注册飞机的问题尚未得到完全解决，因为尽管利比里亚已经取消注册，但一些机尾漆有 EL 字样的飞机可能仍在国外运行。但这件事已超越了利比里亚民航局的控制范围，而应在看到这些飞机并可以让它们停飞的机场加以处理。

关于利比里亚登记处的建议

6. 专家小组认为，利比里亚民航局最近已经采取了充分的措施，安全理事会不妨考虑解除第 1343（2001）号决议所实行的禁飞令，让利比里亚与国际民航组织（民航组织）协调重新开放一项飞机登记册。应准许被实际停飞并向民航组织和安全理事会利比里亚问题委员会提供文件证明它们按国际规定在利比里亚注册的个别飞机重新开始营运。

7. 利比里亚民航局应随时向安全理事会利比里亚问题委员会和民航组织通报关于调查的后续情况和在新的利比里亚登记册上注册的每一架新飞机的情况。

运输在武器贩运中的作用

8. 在专家小组调查的大多数武器贩运案件中，运输似乎又是一项关键因素，在所有这些案件中，所用的飞机涉及各种各样的证件欺诈行为、伪造飞行计划和飞机注册方面的不合规定之处。专家小组不仅在利比里亚、而且还在中非共和国并在某种程度上在赤道几内亚发现有欺诈性注册行为的证据。中非航空公司的飞机在中非共和国的注册尤为重要，因为这些飞机被用于违反对利比里亚的制裁运输武器。

关于非法飞机注册的建议

9. 鉴于在中非共和国犯有飞机注册欺诈行为，专家小组建议该国的民航局：

- 将有关中非航空公司的法院文件送交刑警组织；
- 在政府的网址公布这些法院文件；
- 就中非航空公司使用伪造文件一事与赤道几内亚和阿拉伯联合酋长国进行紧急协调。

10. 对其他国家，专家小组建议中非共和国、赤道几内亚和受这欺诈行为影响的其他非洲国家与非洲民航委员会协调，将伪造注册问题列为今后会议的议程项目。

11. 专家小组在调查时发现，非法注册飞机是一个普遍的问题。专家小组前往蒙特利尔与民航组织航空局局长讨论了这一问题。他告诉专家小组，有非法注册问题的国家可以注销飞机或禁止其飞行，民航组织在这种情况下建议重新注册。专家小组认为，民航组织的答复不足以对付这一日益严重的问题。

12. 对民航组织，专家小组建议：

- 民航组织预先教育其成员了解非法注册的危险；
- 民航组织的成员国将其注册单电脑化，并把它们集中在民航组织的网页上，以便用户核查每架飞机的情况和状态；
- 民航组织安全监督方案应更加重视飞机注册问题。

13. 对联合国安全理事会，专家小组建议，由 San Air 航空公司、中非航空公司和西非航空公司拥有、营运或保险的所有飞机应立即停飞。然后可以逐步解除每架飞机的停飞令，但所有记录（飞机所有权、经营者、经营执照、保险、适航证书、注册证明和飞机所在地）均需由注册国民航局和负责飞机检修的国家的民航局进行审查。

14. 有关公司应通过安全理事会利比里亚问题委员会将每架飞机的具体状况和所在地点通知安理会。这些飞机的清单载于本报告附件 3。

武器

15. 尽管利比里亚政府公开承诺遵守禁运，但不断有新的武器继续流入利比里亚。专家小组在本报告内记录了关于违反制裁的五项详细的个案研究。

16. 第一项个案研究说明了几千挺机关枪是如何于 2000 年 11 月运到利比里亚的。这些武器本来是应该从乌干达送回斯洛伐克的，但埃及军火商将这些机关枪卖给了几内亚的一家公司，这家公司其实是利比里亚一个走私网的掩护机构。几内亚的最终用户证书是伪造的，用来运输机关枪的飞机是由中非航空公司包的。

17. 第二项个案研究说明利比里亚如何设立了一个“影子”航空公司——西非航空公司——来运输几批军火。2000 年 7 月的第一次飞行将军用直升机的一些备件从吉尔吉斯斯坦运到利比里亚。再次使用了一架几内亚公司的伪造的最终用户证书来购买军事装备。然后，这架飞机穿梭在蒙罗维亚与阿比让（科特迪瓦）之间，将 100 多吨弹药运往利比里亚。这笔交易是由 Leonid Minin 和在俄罗斯的伙伴——Aviatrend 公司的 Valery Cherny——组织和供资的。Minin 后来被发现拥有由科特迪瓦前任国家元首 Robert Gueï 将军签署的最终用户证书的伪造副本。

18. 专家小组在第三项个案研究中说明了利比里亚最近企图获取更多的军用飞机。专家小组获悉，2001 年 2 月在斯洛伐克共和国缴获了一架军用飞机。斯洛伐克当局想把这架经修理后的直升机运回吉尔吉斯斯坦。

19. 然而，吉尔吉斯斯坦当局并不知道在斯洛伐克共和国有任何直升机维修合同。据与吉尔吉斯斯坦打交道的经纪人称，这些直升机是要运往几内亚的。根据在斯洛伐克签署的合同，这些直升机是要运回吉尔吉斯斯坦的。在这起案件中又有一份伪造的几内亚最终用户证书。要不是直升机被海关拦住，它就会去了利比里亚。就在斯洛伐克漏馅之后，在摩尔多瓦又缴获了第二批直升机。那里有两架军用直升机即将被出口到几内亚进行修理。

20. 然而，几内亚并没有直升机修理厂，而且这起案件所涉的公司、经纪人和运输商曾参与前一起破坏对利比里亚的禁运案子。经摩尔多瓦当局出面干涉，并经专家小组访问该国之后，最终取消了与几内亚经纪公司 Pecos 的合同。

21. 在另一项个案研究中，对几内亚的 Pecos 公司使用的伪造最终用户证书问题进行了分析。所涉的个人在中欧和东欧经营，但在几内亚设立了一个地下公司 Pecos。在吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦、斯洛伐克共和国和乌干达都发现了这一公司的最终用户证书。在所有这些案件中，武器都是为利比里亚而买的，专家小组核实，几内亚从未通过 Pecos 订购过任何武器。Pecos 公司是接替另一家公司 Joy Slovakia 的，这家公司在执法机构开始调查可能有的军火贩运和洗钱案件之

后停止营业。专家小组发现，由参与这些公司的个人伪造的最终用户证书设计的圈套多年来被用来向利比里亚供应武器。

22. 最后，对参与向利比里亚供应这些军火的航空网络进行了分析。有关 Serguei Denissenko、Alexander Islamov、Pavel Popov 和 Sanjivan Ruprah 参与的证据确凿。所有这些都与 Victor Bout 及其飞机的运作直接有关。专家小组调查了 San Air 航空公司、中非航空公司、MoldTransavia 和西非航空公司这几家公司之间的关系，它们都与这一军火商网络有关。在调查过程中，发现了不同形式的欺诈行为，包括飞机注册和飞行计划方面的欺诈行为。许多次军火运输幕后的主要公司是阿拉伯联合酋长国的 San Air 航空公司。San Air 航空公司是 Victor Bout 的主要公司中非航空公司的代理商，拥有所涉的许多贩运军火的飞机。San Air 航空公司的银行帐户被用来多次支付运往利比里亚的军火，这笔钱的线索在关于政府开支的一节中作了说明。

23. 专家小组在本报告中还记载了设在新加坡的东方木材公司母公司（该公司在利比里亚有大量木材业务）如何于 1999 年 8 月为一批军火安排支付了 50 万美元，利比里亚海洋事务局如何协助违反武器禁运，直接向 Victor Bout 的 San Air 航空公司银行帐户付款，钻石商兼 Victor Bout 的合作伙伴 Sanjivan Ruprah 如何在军火运输线的末端利比里亚定居。

关于武器的建议

24. 专家小组建议：

- 延长对利比里亚的武器禁运；
- 联合国所有会员国都不向马诺河联盟国家供应武器；
- 对马诺河联盟三国的非国家武装行为者（即利比里亚人民和解民主团结会和尤利姆各派、联阵和武装的几内亚持不同政见团体）实行武器禁运。

25. 专家小组还建议，为了提高透明度和建立信任，应将西非经共体暂停进口小武器机制扩大为关于西非经共体成员国购取的所有各类武器的情报交流机制。还可以进一步发展现有的安全和发展协调援助方案，以改善关于西非国家目前拥有的武器和今后购买的武器的情报交流。专家小组建议使这种情报交流有约束力，供应国和接受国都有义务向新设立的机制报告每一起军火交易，并列入军火交易的所有有关各方的数据，包括经纪人和运输商的姓名和公司名称。

关于最终用户证书的建议

26. 专家小组建议曾经根据提到 Pecos、Joy Slovakia 和（或）Morse 公司或 Peter Jusko、Alexander Islamov、Jacob Berger、Andreï Izdebski 或 Serguei Schwabenland 等个人的最终用户证书购取或供应武器的每个会员国对武器的实际运送和最终使用情况进行彻底的调查。专家小组建议参与任何这类交易的会员

国将其调查结果通知参与这些交易的其他国家，并通知安全理事会塞拉利昂问题和利比里亚问题委员会。

27. 专家小组紧急建议设立一个联合国工作组来拟订标准化最终用户证书的格式，其中应包括证书签发单位的姓名、地址和电话号码，以及有关经纪人的姓名、地址、电话号码和军火交易许可证。

利比里亚政府使用收入的情况

28. 这些小组审查了政府资金的来源和管理情况，以求确立破坏制裁的资金来源。1999年至2001年的这些活动的主要收入来源是不属于政府经常开支的预算外开支。

29. 这些开支发生在预算进程之外，办法是在源头而不是通过中央银行来调拨收入。据货币基金组织称，“某些木材公司、政府准国营公司和税收机构替政府承担了开支，后来将其列为“非现金收入，并以货物和劳务支出加以抵销”。如本报告下面所述，破坏制裁以购取武器和弹药的资金看来便是这样来的。

关于利比里亚政府开支的建议

30. 专家小组建议取消在源头为优先开支拨款的做法。所有收入都应归入利比亚中央银行的中央政府帐户，然后才可以拨给主管当局作核定开支。

伐木和木材加工

31. 2001年1月至6月，木材产量为679 253立方米（价值为4 620万美元）。这些数字可能比实际出口量低估了50%至200%，因为公司要逃税，而且普遍存在腐败现象。

32. 长期以来，伐木一直是政府的主要收入来源之一。伐木至今仍是政府的出口收入主力。泰勒总统还亲自关心木材特许证的分配问题。2000年1月，新的国家森林法宣布，除了通过人工植树造林开发的社区和私人拥有的森林资源之外，所有森林资源都是政府的财产。

33. 新的特许证最后需经共和国总统批准。在1999-2000年伐木季节，许多拥有特许的公司继续伐木，但无法保证他们是否能保留自己的特许。这种不确定状况助长了不顾可持续发展的林业做法的迅速砍伐和牟取暴利，以获取最大利润，因为他们担心失去特许。

34. 几家西班牙和法国企业的特许权输给了由Fawaz和泰勒总统的儿子作为董事长经营的联合伐木公司。泰勒总统还吊销了VH木材公司的特许权，将其给了联合伐木公司和穆罕默德集团。泰勒总统试图让几家象东方木材公司那样的大型企业主导木材业。

35. 一些木材公司向专家小组诉说，除了从事无选择性的砍伐和加工大量原木的大型企业之外，目前很难在利比里亚牟取利润。造成这种困难的原因有，木材加

工能力有限、法国的锯木厂目前由于大量原木而发生木材堵塞、难以吸引新的投资者前往利比里亚等等。他们抱怨税收过度、营业条件困难，因此砍伐和出售木材甚至难以达到森林发展局规定的 4% 的配额。总统的照顾是减少业务费用的一项重要因素。一些伐木公司因其与总统关系密切而取得了购买燃料免税的待遇。

36. 根据森林发展局的规则，砍伐木材的 25% 应在国内锯木。这条规则并没有得到遵守，因为有大量原木由东方木材公司出口到中国，而且也因为利比里亚境内的锯木厂数目有限。

37. 在 1989-1996 年战争之前，共有 18 架锯木厂，3 家镶板和夹板工厂、6 家干窑和 3 家木材加工厂，国内木材生产量超过了木材出口量。如今只有 12 家锯木厂还在营业，它们没有能力加工所砍伐的木材量。

38. 世界贸易组织（贸易组织）目前建议所有国家在 2000 年底之后禁止未加工的木材出口。利比里亚迫切需要逐步停止这种贸易、对木材加工设施进行投资。这将增加从利比里亚出口的木材的价值、放慢砍伐速度、提供更多的就业机会。这还将使生产和出口更容易监测。泰勒政府已宣布，自 1998 年以来逐步禁止出口原木，将其作为一项政策指导方针，但尚未就此问题颁布立法。

39. 一些木材公司直接参与违反对利比里亚的制裁的行为。一个突出的例子是奇特热带木材公司（ETTE）。专家小组收到一份文件说明，有一批武器是直接从东方木材公司的母公司 Borneo Jaya Pte Ltd 公司的新加坡帐户中支付的。

关于伐木和木材加工的建议

40. 木材生产是政府收入的重要来源，也是利比里亚就业的来源。木材生产也是破坏制裁的一项收入来源。专家小组认为，难以取得关于木材生产量和所赚取的收入的真实数字。由于无法对木材赚取的收入作全面的评估，专家小组无法评估有多少这一行业的收入可被用来协助破坏制裁。因此，专家小组建议：

- 政府与国际货币基金组织达成协议，要求就 2001 年 1 月至 2002 年 7 月期间的木材特许收入编写一份独立的详细报告，包括在此期间与政府有关的开支的豁免和抵税情况；
- 联合国对从 2002 年 7 月起从利比里亚出口的所有原木实行禁运，并强烈鼓励当地经营者在该日之前投入木材加工生产。

钻石

41. 专家小组审查了利比里亚的钻石业，因为这是政府的又一关键的自然资源收入来源。利比里亚自己的官方钻石出口据说在 1999 年只有 8 500 克拉，价值为 90 万美元。利比里亚的土地、矿物和农业部长估计，这只占实际从利比里亚输出的钻石量的 10% 至 15%。

42. 在 2000 年 12 月的报告 (S/2000/1195) 得出的结论之后, 对利比里亚粗金刚石的出口实行了制裁。本报告说明远远超过利比里亚拥有的钻石质量和数量的钻石是如何进口的。这种更大的非法贸易为利比里亚提供了出口来自塞拉利昂的冲突钻石的方便掩护, 尽管许多所谓的“利比里亚”产品来源于其他产地 (最突出的是俄罗斯), 是为税收目的而假报为“利比里亚”的。

43. 随着安全理事会第 1343 (2001) 号决议的生效, 利比里亚政府表示, 将遵守这项禁令。对利比里亚粗金刚石的出口实行禁运加上塞拉利昂和平进程所取得的进展已导致进入国际市场的标明为“利比里亚”的钻石的数量明显下降。自从实行制裁以来, 在安特卫普没有从利比里亚进口的记录。

44. 禁运制造了一个不同的问题。由于无法通过正规渠道出售利比里亚粗金刚石, 商人和经纪人正在寻求将其利比里亚钻石伪装成来自邻国市场的钻石。专家小组查实, 利比里亚粗金刚石仍在继续走私到塞拉利昂和科特迪瓦。

45. 专家小组还发现, 联阵通过弗里敦开采的钻石贸易一样急剧增加。其中许多钻石从科诺矿场通过马克尼、但有较少的数量是到克纳马和博城的商人手中后才进入正式渠道的。塞拉利昂总产量的大约一半来自科诺/科伊杜地区。继对利比里亚实行钻石禁运、将边界关闭到 2001 年 9 月、在洛法州暴发战争之后, 现在很少有钻石从塞拉利昂进入利比里亚。贸易格局的这一转变也反映在进入象安特卫普这样的市场的所谓的“利比里亚”粗金刚石急剧下降, 通过蒙罗维亚的钻石数目也有明显下降。对利比里亚预算外支出的其他收入来源的压力再次表明, 钻石在过去几年里对泰勒总统非常重要。由于泰勒总统对科诺/科伊杜钻石贸易的控制的放松, 联阵现已转向通过塞拉利昂增加贸易。

关于钻石的建议

46. 下面讨论的塞拉利昂、几内亚、利比里亚和科特迪瓦的经验表明, 其实很难将冲突钻石与其他钻石分开。改善监测, 增加被抓获的代价、要求说明石头 (原石) 来源而不只是出产地, 这都会有助这一进程。但就象塞拉利昂的情况一样, 没有国内和平进程的稳步进展, 就难以对政府钻石与联阵钻石切实加以区分。

47. 对利比里亚的钻石禁运促使滥用利比里亚标签走私钻石的情况急剧下降。然而, 禁运扭转了这一问题, 但事实上却鼓励了将利比里亚粗金刚石从利比里亚走私进入邻国的验证系统。要使这些验证制度可信, 就必须紧急处理这一局势。加强对钻石商的管制可能有用, 但确保利比里亚有自己可信的验证制度将减少利比里亚粗金刚石故意与邻国的粗金钻石混合起来的情况。

48. 利比里亚的手工艺年产量不大, 总产量约为每年 150 万美元。出口的任何急剧增加可以充当早期预报系统, 说明利比里亚标签被再次用来清洗非利比里亚钻石。专家小组鼓励利比里亚政府建立一个可信而透明的验证制度, 由国际公认的审计公司加以独立审计。这项制度必须经独立部门评价为有效可信, 才能有助于

审议暂时中止安全理事会实行的钻石禁运。这也将减轻手工采矿者、经纪人和钻石商目前所面临的真实困难。

其他措施

49. 定期准确地公布官方钻石进出口年度统计数字是关键。目前只有比利时公布详细的清单。国际上对每一个区域出产的每一类钻石有更好的记录和对冲突区的原矿钻石样品作详细记录也将是该地区向前跨出的重要一步。各国还必须颁发自己的符合全面统一的验证系统的原产地证书。归根结蒂，解决冲突钻石问题的唯一可靠的办法是在一国内创造条件，使“冲突”这一标签成为多余。在这种情况下，西非钻石贸易的主要挑战是制止盛行的为逃税目的的走私。塞拉利昂试图将钻石收入重新分还给社区是一项解决办法。

海船和公司登记册

50. 有 1 734 艘船只注册悬挂利比里亚旗帜，利比里亚拥有全世界第二大海上舰队。注册的船只传统上大部分吨位较高。2001 年 1 月，利比里亚的吨位占全世界所有油轮的 35%。一般将这种注册视为开放注册（一些人称为方便旗）。登记册还提供政府收入的大约 25%。2000 年，利比里亚登记册和公司收费方案按官方数字赚取了大约 2 572 万美元，据海洋事务局称，政府的净收入约为 1 800 万美元。

51. 注册机构利比里亚国际船舶和公司注册处将其从海船和公司注册赚取的收入单独归帐。它们的帐户每年由国际知名的审计公司 Arthur Andersen LLP 进行审计，并开放供专家小组进行审查。收取登记处收入和政府税收和费用以及随后分配应付政府的资金的工作按照利比里亚国际船舶和公司注册处与利比里亚政府之间的协定进行。

52. 收取的款项按照利比里亚国际船舶和公司注册处与利比里亚政府的协定的规定，视其性质而定，最初存入登记处几个银行帐户之一。这是常规程序。然而，专家小组取得了从利比里亚国际船舶和公司注册处转到 San Air General Trading 在阿拉伯联合酋长国沙迦的 Standard Chartered Bank 银行的两笔银行转帐的细节，一笔是在 2000 年 6 月 21 日，金额为 52.5 万美元，另一笔在 2000 年 7 月 7 日，金额为 40 万美元。这两笔金额都是为违反禁运而支付武器与运输费用的。San Air General Trading 的破坏制裁的活动载于下文武器和运输一节。

53. 利比里亚国际船舶和公司注册处向专家小组承认，于 2000 年向非政府帐户支付了四笔款项。这些付款是在海洋事务局局长向利比里亚国际船舶和公司注册处发出四项单独的书面指示之后作出的。利比里亚国际船舶和公司注册处对在 2000 年下半年越来越经常地要求偏离标准程序日益感到不安。继 2000 年 8 月 17 日接到新的付款要求之后，利比里亚国际船舶和公司注册处通知海洋事务局局长，不会再遵从这种要求。

54. 利比里亚海洋事务局在遇到利比里亚国际船舶和公司注册处的抵制之后改变了战略，直接从其海洋事务收入中通过商人 Sanjivan Ruprah 向 San Air 航空公司支付了四笔款项。

55. 海洋事务局局长及其海洋事务局只是一个榨取现金的和充当掩护的单位，以组织包括破坏制裁在内的隐蔽的预算外开支并为其提供资金。只要还对利比里亚实行军火禁运，就必须保护登记处的资金不被海洋事务局滥用。

关于利比里亚公司和海船登记处的建议

56. 利比里亚公司和海船登记处为一个穷国提供了一项重要的收入来源。海船登记处具有国际知名度，但由于其赚取的资金用于包括破坏制裁在内的隐蔽的预算外开支，其处境危险。

57. 专家小组认识到，开放注册这一行业极具竞争性，对登记处的任何制裁都可能使客户逃离，而且这些客户不太可能会回来。专家小组不希望看到目前在利比里亚国际船舶和公司注册处注册的船主逃到其他开放注册处。

58. 利比里亚国际船舶和公司注册处不应该在 2000 年向非政府帐户作这四次付款。这些付款违反了他们与利比里亚政府的协定，完全没有作出应有的注意。利比里亚国际船舶和公司注册处似乎已经汲取了这一教训，采取行动停止这种做法。2001 年，蒙罗维亚没有再施加这类压力，也没有证据表明又向非政府帐户作任何付款。

59. 专家小组建议：

- 由安全理事会所设委员会设立一个代管帐户，作为所有从船舶和公司登记处赚取的收入的最终目的地。专家小组认为，利比里亚政府和货币基金组织应达成一项协定，审计这一帐户，以确定有船舶和公司注册处赚取的所有收入，并确定这一帐户中的收入的用途；
- 这一帐户中的资金应指定用于发展目的。

旅行禁令

60. 旅行禁令总的来说运作成功。专家小组积极试图监测旅行禁令的遵守情况。专家小组核对了 27 起违反旅行禁令的情况，其中大多数是经由阿比让进行的。

关于旅行禁令的建议

61. 旅行禁令是专家小组收到抱怨数目最多的问题。在名单上的人要求知道，为什么将他们的姓名列在名单上，如何提出上诉。对每一起案件，专家小组都请他们去问安全理事会所设委员会，因为它是负责起草名单的有关机构。

62. 专家小组鼓励安全理事会所设委员会迅速及时回答个人对禁令提出的任何请求。专家小组还建议委员会设立一个利比里亚旅行禁令网页，说明委员会决定

将什么人的姓名列入名单的标准。这一网页还应说明如何申请旅行豁免，并另设一节专门说明谁目前享有旅行豁免。应将这一网址予以公布，作为移民和执法机构了解谁在旅行禁令名单上、谁有豁免的资料来源。

63. 安全理事会制裁科也应与委员会协商，编纂一个在禁令名单上的关键人物的照像数据基，以防名单上的有些人企图在旅行时使用不同的姓名。这些照片可以放在网址上。

64. 专家小组认为，名单不应是一成不变的。出于人道主义理由，可以取消一些名字；委员会还应审议新的名字。

给科特迪瓦政府的建议

65. 需要迫切注意阿比让机场的漏洞。安理会应强烈鼓励科特迪瓦当局对执行旅行禁令采取较为积极的态度。应在阿比让机场设立一个可以核查的制度，核查从蒙罗维亚的抵达旅客是否在名单上，如果是，核查他们是否取得联合国的旅行豁免。

关于继续监测安全理事会第 1343 (2001) 号决议的建议

66. 联合国秘书处应在政治事务部制裁科内任命一名利比里亚事务干事。这名干事应从纽约不断监测第 1343 号决议的遵守情况、建立有关违反报告的数据基、写信要求并打电话询问这种报告。这名干事还应充当安全理事会所设委员会的内部研究员，能够协助监测旅行禁令的遵守情况和关于旅行豁免的申请。有这样一名工作主动的联合国秘书处工作人员，再加上委员会助理的行政支助，就可以以较高的效率和成本效益满足这项要求。安哥拉监测机制已经设有一名政治干事，他已在有效率地开展其中的一些任务。可以在短时间内雇用一些顾问，在必要时调查某一具体的违反制裁案件，以保持对利比里亚施加压力。

67. 还应在当地不断评估利比里亚遵守第 1343 号决议的情况。若要以既有目标又讲究成本效益的方式实现这一点，就应当在 2002 年将本专家小组的任务期限再延长两个较短的时间，以便与秘书处任命的利比里亚事务干事一起访问西非。任务如下：

- 从 2002 年 4 月起，由专家小组向利比里亚及其邻国派一个评估团，为期四周，调查遵守情况和编写一份简短报告。这是一份有关各项建议遵守情况的独立审计报告，将于 2002 年 5 月通过委员会提交安理会供审议。
- 2002 年 9 月将向利比里亚派遣第二个为期六周的特派团，最后将于 2002 年 11 月向委员会提出报告。这也是一份独立评估报告，将对一年来执行制裁制度和利比里亚政府遵守决议的整个进展情况进行评估。

68. 这项制度的好处是，它将在 2002 年全年加强联合国内部监测利比里亚及其他国家遵守第 1343 号决议情况的能力。它还将以既有目标又讲究成本效益的方面利用专家小组的专门技能，确保专家小组不失去 2001 年的工作势头。

导言

A. 概述

69. 根据安全理事会 2001 年 3 月 7 日通过的关于利比里亚问题的第 1343 (2001) 号决议第 19 段, 秘书长于 2001 年 3 月 29 日任命了一个专家小组 (S/2001/268), 其任务如下:

- 调查: 违反新的更严格的武器禁运的情况、禁止利比里亚钻石出口及限制利比里亚政府高级官员旅行;
- 收集与利比里亚政府遵守关于从该国驱逐革命联合阵线(联阵)所有成员的要求有关的资料, 停止对联阵的所有财务和军事支持, 停止塞拉利昂粗金刚石的任何直接或间接进口, 冻结利比里亚境内联阵控制的资金、财政资源或资产, 禁止所有在利比里亚登记的飞机起飞;
- 进一步调查利比里亚境内自然资源开采和其他形式的经济活动与资助塞拉利昂和邻国境内冲突这两者间的关系, 特别是在第 1306 (2000) 号决议所设专家小组报告中着重指出的领域;
- 收集与关于塞拉利昂局势的第 1306 (2000) 号决议所设专家小组报告中提到的个人的非法活动有关的资料。

70. 小组注意到 2000 年 12 月 19 日关于塞拉利昂局势的第 1306 (2000) 号决议所设专家小组的报告及报告中提到的国家和个人作出的反应。小组充分注意到这些国家采取的改正行动。

71. 小组认识到, 第 1343 (2001) 号决议第 2 段要求利比里亚政府立即停止支持塞拉利昂联阵和该区域的其他武装叛乱集团, 目的是推动塞拉利昂的和平进程。

72. 小组特别注意到该决议第 4 段, 其中要求该区域各国采取行动, 阻止武装人员和集团利用其领土进行准备和袭击邻国, 不要采取可能使几内亚、利比里亚和塞拉利昂间边界局势进一步动荡的任何行动。

73. 2001 年 3 月 22 日, 利比里亚常驻联合国代表向秘书长转递了利比里亚总统查尔斯·甘凯·泰勒的一封信。该信叙述了利比里亚政府遵照决议采取的各项措施 (S/2001/264)。该小组了解了安全理事会利比里亚问题委员会和利比里亚政府工作队提供的该信和利比里亚政府后来所有类似信函的内容。

74. 专家小组成员¹ 如下: Martin chungong Ayafor 先生(喀麦隆, 主席), Atabou Bodian 先生(塞内加尔, 国际民用航空组织专家), Johan Peleman 先生(比利时, 武器和运输问题专家), Harjit S. Sandhu 先生(印度, 刑警组织专家), 和 Alex Vines 先生(联合王国, 钻石专家), (S/2001/268) (附件一)。

¹ 该小组在报告的木材部分得到 Didier Boudineau 先生(法国)的协助。

75. 2001年4月16日至27日,小组在纽约联合国总部举行首次组织会议,并与安全理事会利比里亚问题委员会商定,将于2001年10月15日提交小组报告。后来于2001年10月17日提交了报告。

76. 小组致力于与各专家小组/监测机制和安全理事会处理类似问题的其他委员会举行定期协商。小组还按照安全理事会第1343(2001)号决议第4段,酌情向安全理事会利比里亚问题委员会通报工作进展情况。

77. 小组在其访问的几乎每一个国家,均获得安全理事会利比里亚问题委员会、联合国秘书处、联合国驻地协调员和开发计划署官员提供的大量后勤和道义支持。许多国家政府协助提供详细的信息和咨询意见,许多个人也提供了有益的信息。

B. 重温任务背景

78. 上文A节叙述了小组的任务。不过小组在实地访问塞拉利昂、利比里亚和几内亚时重温了自己的任务背景。在塞拉利昂,数以千计的平民,许多人为妇女和儿童,是难以言述的残暴行为的受害者,在未来的生活中,他们将没有手脚。弗里敦的被截肢者营地是向反叛分子供应武器的部队所制造惨剧的残酷见证。除了将终生无手脚度日的被截肢者外,数以千计的塞拉利昂人、几内亚人和利比里亚人丧失生命,50万人成为难民,三至四倍于此的人在该分区域流离失所。小组访问了弗里敦的被截肢者营地以及利比里亚、几内亚和塞拉利昂这三个接壤国家的难民营和国内流离失所者营地。

79. 在小组结束编写报告时,塞拉利昂、利比里亚和几内亚三国的边界局势依然动荡不定,塞拉利昂的最佳钻石产区依然由反叛分子掌握。在利比里亚、几内亚和塞拉利昂一些边界地区,人民在生活中无法获得医疗援助、教育或可靠的维生手段。小组在整个工作过程中认识到自己的作用和责任是协助结束该分区域人民的苦难。

调查方法

80. **调查表:** 小组要求有关国家通过本国常驻联合国代表团提供具体资料,说明某些武器输送情况和涉嫌非法运输武器弹药的飞机的行动情况。小组还要求提供后溯至1987年、关于主要生产国的钻石出口以及关于钻石贸易、切割和加工业占据重要地位的国家的进口统计数字。要求提供后溯至1987年的统计数字是为了确定塞拉利昂和利比里亚境内战争爆发之前的主要趋势。2001年9月,小组通过尚未提供所要求统计数字的所有国家常驻联合国代表团,向这些国家政府发出了催复通知。塞浦路斯、意大利、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦、斯洛伐克共和国、阿拉伯联合酋长国和乌干达提供了详细答复和额外资料,对调查非常有帮助。小组向这些国家特别表示感谢。

81. **采访:** 在每一国家,小组成员采访了政府当局,并酌情采访了外交使团、民间社会组织、捐助机构、私营部门公司和记者。小组还与一些重要的个人联系,

最近数月来在与分区域危机有关的事项方面这些人成为关注和争议目标（附件2）。不过考虑到小组调查主题的敏感性质，应当指出许多个人说话以保密为条件。因此没有列出在一些国家进行面谈的情况。

82. **访问一些国家：**小组进行了广泛的旅行，前往参与或涉嫌参与违反安全理事会禁运规定向利比里亚运送武器和有关军用物资的国家和参与钻石贸易的国家。整个小组两次访问利比里亚，有一些小组成员访问了三次。整个小组还访问了比利时、科特迪瓦、捷克共和国、冈比亚、几内亚、摩尔多瓦、俄罗斯联邦、塞拉利昂、斯洛伐克共和国、土耳其、乌克兰和阿拉伯联合酋长国。一名或数名小组成员访问了奥地利、喀麦隆、加拿大、佛得角、中非共和国、赤道几内亚、加纳、法国、意大利、哈萨克斯坦、肯尼亚、吉尔吉斯斯坦、马里、尼日尔、塞内加尔、西班牙、瑞士、乌干达、联合王国、华盛顿特区（美国）。

83. **实地视察：**在利比里亚、几内亚、塞拉利昂和科特迪瓦分区域，有一些地方笼罩一层厚厚的神秘面纱。小组决定访问所有这些地区。在利比里亚，整个小组访问了 Gbatala 反恐怖主义部队训练中心和东方木材公司大多数活动的集中地 Buchanan 港。三名小组成员访问了洛法州和邦格州。在塞拉利昂，两名小组成员访问了博城、凯内马、Koidu、Yengema、Moyamba、Bauya、沃特卢和 Daru。在几内亚，两名小组成员沿陆路从科纳克里经过基西杜古、Gueckedou、马森塔、Kouakan 和科拉，直至恩泽雷科雷，并继续前往科特迪瓦。在科特迪瓦，两名小组成员访问了马恩、比安库马、吉利奥、达纳内、Niela 和 Guessessou。

84. 在实地视察期间，小组与卷入分区域冲突的一些派别谈话。主要派别包括联阵、民防部队、利比里亚人争取和解与民主联盟和利比里亚武装部队。小组还约谈了流落分区域所有四个国家的许多国内流离失所者。小组亲眼目睹了塞拉利昂的解除武装、复员和重返社会过程，与战斗人员谈话，并收集了一些关于武器弹药来源的线索。

85. **国际和区域组织的援助：**一些国际组织，例如刑警组织、民航组织、海事组织等向小组提供了有益的合作和援助，小组适当利用了这些组织的专门知识。

86. **警察和司法记录：**小组可以获得与西非分区域贩运武器弹药有关的一些调查中和审判中案件的警察和司法记录。小组仔细阅读了一些前联阵干部的审讯供词和从嫌疑犯住处查获的文件。

核查标准

87. 小组在工作开始时同意在调查中采用高证据标准。为了证实一项调查结果，至少必须有两项可信和独立的信息来源。如果有可能，小组还同意让有关人员了解指控，允许他们有答复权。不过，虽然报告提到了一些个人的作用，而小组也认真努力为他们提供解释自己行为的机会，但是他们并没有与小组面谈。

88. 在调查期间，小组尽可能与有关国家分享相关资料并进行合作，以便在国家一级进行进一步的调查。小组还酌情提请当局注意在调查过程中收集的资料，按照安全理事会第 1343（2001）号决议第 20 段的规定，允许当局有答复权。相当多的国家提供了有益的资料，说明某些可疑公司中的个人及其财务交易的情况。

89. 过去总是以“证据何在？”这一问题拒绝对分区域冲突各方提出的指控。例如，这是对关于通过利比里亚向联阵提供武器和关于泰勒总统继续支持联阵这些指控的标准答复。我们在报告下文详细叙述了该项特别指控和违反安全理事会武器禁运规定向利比里亚输送武器的若干起案件。

90. **跟踪文件线索和事件环链：**为了答复经常提出的‘证据何在？’和‘请拿出证据’这样的言词，小组跟踪了事件全过程，从武器源头直至最终目的地，出示文件证据和参与人的目击证词。小组拥有关于动用飞机向利比里亚非法供应武器的以下文件：

- 缔约方签署的合同副本
- 关于过境飞行和降落的请求和批准书
- 飞行计划
- 货物清单
- 空运货单
- 显示所涉飞机机主或操作机构的文件
- 飞行员的飞行日志
- 付款
- 所涉货物和飞机的保险文件

91. 通过对这些文件的分歧，小组掌握了向利比里亚运送武器的飞机的完整飞行路线。此外，小组还与这些飞机的飞行员和其他机组成员谈话。几乎在所有这些案件中，小组均实际查明所涉及的飞机并拍摄了这些飞机的照片。涉案的一些武器贩运者企图躲藏，不过小组成功地将他们找出来并用详细的证据与其对质。在一起案件中，小组征得有关司法当局的允许，访问了一所监狱，与在押嫌疑犯面谈。

92. 小组除了自己的详细核查之外，还收到国际执法机构提供的确凿证据。小组在必要时还接受国际刑警专家的援助。在本报告下文阐述的所有案件中，小组并不仅依靠口头证词，而总是要求提供确凿的文件证据和旁证。因此，证据无可辩驳并不容质疑。

第一部分 利比里亚与该区域

马诺河联盟的区域安全

93. 小组在4月中旬开始履行职责时，三个马诺河联盟国家（几内亚、塞拉利昂和利比里亚）境内正在发生激烈的敌对行动。根据联合国的数字，到5月中旬几内亚境内有230万国内流离失所者，110 000塞拉利昂难民和81 000利比里亚难民。塞拉利昂境内有400 000国内流离失所者和6 000利比里亚难民，利比里亚境内有60 000国内流离失所者。此外科特迪瓦境内还有120 000利比里亚难民和2 000塞拉利昂难民。

94. 六个月之后，该区域局势有显著改善的迹象。该区域正在作出值得欢迎的外交努力，进一步改善马诺河联盟三个成员之间的双边关系，不过利比里亚的洛法州仍然存在冲突，并且如果联阵不打算放弃对一些最佳钻石产区的控制，塞拉利昂有可能重新发生冲突。

塞拉利昂

95. 2001年4月小组首次访问塞拉利昂时，坎比亚地区的战斗正在进行之中，冲突区域化的迹象非常明显。几内亚在塞拉利昂政府的默许之下，正在对联阵展开军事行动。几内亚采取持续军事行动，惩罚联阵2000年9月对几内亚的袭击。几内亚军队深入塞拉利昂的北坎比亚区，在大斯卡里斯河北岸设立“净化区”，以预防联阵的进一步行动。

96. 在这个月中，政府支持的民防部队民兵也攻击了塞拉利昂东部的联阵阵地，但是最终恢复了停火。几内亚也在5月停止了在坎比亚对联阵的攻击，不过几内亚在7月对一些联阵目标进行了炮击和直升飞机攻击。

97. 5月2日，主要冲突方在阿比让重申对和平进程的承诺。2001年5月18日在弗里敦进行了后续会谈，双方大规模进入解除武装、复员和重返社会方案。7月初以来，在联塞特派团的密切监测之下，塞拉利昂境内的安全形势维持稳定。

98. 2001年9月初，塞拉利昂总统艾哈迈德·卡巴和联阵领导人伊萨·塞萨伊在科伊社会晤并握手，宣布战争结束。不过在2000年多党选举之前的预备期间，和平进程仍然是脆弱的，不过公开的敌对行动似乎已暂时停止。

利比里亚

99. 2001年5月7日安全理事会第1343（2001）号决议通过以及对利比里亚的制裁生效之后，泰勒总统及其政府越来越多地表示愿意恢复与马诺河联盟邻国的对话渠道。洛法州的战争仍然是政府和各人道主义机构的重要关切事项。

100. 1999年4月21日首次发生沃因贾马武装冲突事件。反叛分子用半自动步枪、数门迫击炮和猎枪攻击该镇。他们是一群乌合之众，有些人身着军装，有些人抽大麻。在抢掠该镇的同时，他们声称厌倦塞拉利昂战争，希望推翻查尔斯·泰勒政府。在反叛分子发动攻击之后不久，利比里亚安全部队进驻沃因贾马并且也开始抢掠。

101. 2000年7月和10月之间，洛法州发生一波反叛攻击事件，到2000年11月下旬，对宁巴州 Douley 区的攻击战线扩大。利比里亚政府指责几内亚，并向当时的非统组织、西非经共体和几内亚政府提出正式外交抗议。

102. 2001年1月中旬，政府在与几内亚接壤的东北边界部署了更多的部队。在采取该步骤之前不久，马里、尼日尔、尼日利亚和塞内加尔国防部长在尼日利亚阿布贾会晤，讨论在利比里亚与几内亚和塞拉利昂接壤的边界部署1700名部队。不过在马诺河区域塞拉利昂、几内亚和利比里亚三国交界处部署西非经共体部队一事并没有发生，原因有二：第一，西非经共体等待联合国为其特遣部队提供强有力的授权，第二，未能与几内亚和利比里亚就部队地位协定达成一致意见。

103. 利比里亚与几内亚的关系在2001年进一步恶化。政府指控几内亚军方在1月炮击 Foya 镇，并声称2000年9月有两名外交官在科纳克里被捕并遭受酷刑折磨。2001年2月，反叛分子再次从几内亚进入利比里亚，攻击洛法的村庄。政府声称，在两天的战斗中，Boiwamei、Masizu 和 Turaszued 这几个村庄被夷为平地。

104. 2001年4月，利比里亚国防部长 Daniel Chea 宣布政府军与反叛分子在上洛法州靠近几内亚边界的地方激战。战斗最猛烈地区是 Foya 和凯拉洪镇附近。不过他否认利比里亚人争取和解与民主联盟的说法，即他们已经夺取对洛法州大部分地区的控制，政府已开始动员和重新训练现已解散的利比里亚爱国阵线前战斗人员。4月下旬，战斗扩大到邦格州 Gbarnga 以北80公里的 Salayea 区南部。据报道，争夺洛法州 Zorzor 控制权的战斗十分激烈。

105. 3月中旬，利比里亚关闭了与塞拉利昂和几内亚的边界，命令塞拉利昂大使和几内亚大使在三日内离开利比里亚。驱逐两位大使的理由是，他们从事了不符合自己身份的活动，并且这两国大使馆接到通知，他们必须撤离目前的馆舍。利比里亚在区域局势趋紧之时采取此项行动，当时洛法州战事激烈，这两名外交官中的一位从所在之地可很好地目睹一些进行中的破坏制裁行为。

106. 7月下旬洛法州境内持续不断的战斗迫使新一波难民跨越边界逃入科特迪瓦。洛法叛乱是分区域争端的一部分，导致利比里亚指控几内亚和塞拉利昂窝藏持不同政见者。2001年4月冲突激化，5月和6月有4000多名难民逃入科特迪瓦和塞拉利昂。联合国报告，在一年中这场冲突制造了40 000多难民。

107. 8月，反叛分子和政府军之间的战斗继续进行，尤其是在凯拉洪和沃因贾马镇一带。此外还发生利比里亚政府军不同派系之间相互争夺掠夺物和资源控制

权的战斗。2001年8月29日，利比里亚反叛者攻击了西部 Gbopolu 的木材营地，显示他们有能力在上洛法州以外的地方开展攻击。

108. 2001年3月至10月期间，利比里亚政府不允许独立观察员进入洛法州。这项限制在10月份取消，小组在10月的第一个星期访问了洛法。那里的局势明显紧张。在来自几内亚的反叛者入侵期间完全摧毁的 Zorzor 镇周围地区，小组观察到许多士兵和少年携带轻武器、驾驶新缴获的五十铃小卡车四处活动。从房屋遭受破坏的情况看，来自几内亚的反叛者采取了打了就跑的战术，并不占领领土。

几内亚

109. 2000年9月以来，联阵支持的反叛者侵入几内亚。1月下旬反叛者夺取了 Gueckedou 镇，该镇（大约有3万居民）遭受严重破坏。几内亚消息来源声称，这些反叛分子隶属尤利姆-K 和联阵。2月，几内亚部队夺回该镇。在反对联阵的斗争中，尤利姆-K 曾经是几内亚的盟友，但是几内亚军方内部对最近的尤利姆-K 募兵有某种争议。边界沿线发生了更多的战斗，3月中旬在 Gueckedou 以南发生了六小时的炮战，反叛者原籍为利比里亚。

110. 截至2001年5月，联阵和塞拉利昂政府之间的敌对行动减少，联阵因此放弃对试图推翻孔戴总统及其政府的几内亚反叛者的支持。5月几内亚军队发动重大进攻之后，这些反叛者认识到他们没有能力独立战斗，因此暂时偃旗息鼓。

马诺河联盟中的武装非国家行为者

111. 在马诺河联盟地区的冲突中，使用非国家行为者的现象激增。这些集团的武器来源是国家支持者、钻石贸易、沙金、可可和咖啡，或来自军事行动。他们的行动曾经并可能再次破坏该区域的稳定。利比里亚、几内亚和塞拉利昂交界处是孳生这些集团的问题地区。凯拉洪突出部是一个非常动荡的地区，地形复杂异常，边界漏洞多，交战者彼此距离很近；该地区易攻难守。

联阵和利比里亚

112. 专家小组关于塞拉利昂问题的报告详细叙述了联阵与利比里亚的关系。2001年，这种关系仍继续维持，不过据报道联阵部队出现分裂，一部分部队愿意在塞拉利昂境内解除武装，另一部分部队则继续战斗，将战场转移到利比里亚和几内亚边界。今年，联阵部队一直在洛法州与利比里亚部队进行战斗。3月，一支联阵部队在沃因贾马战斗。

113. 2001年4月1日，塞萨伊将军抵达 Vahun 营地，与利比里亚指挥官讨论向联阵提供额外军事援助的问题。利比里亚指挥官乘一架直升飞机抵达，塞萨伊将军在 Denin Mingo 将军（又名超人）的陪同下乘车抵达。会晤之后向联阵战斗人员发表了公开讲话，联阵战斗人员对不得不开打一场外国战争感到不满。

114. 4月中旬，利比里亚政府拒绝允许联阵通过利比里亚出席在马里巴马科举行的西非经共体会议。利比里亚声称已经切断了与联阵的联系。不过4月18日联合国安全理事会公布了一份居住在利比里亚的联阵成员名单，要求政府驱逐这些人。

115. 联阵和利比里亚之间的关系对泰勒总统至关重要，对联阵也具有战略意义。塞拉利昂境内的凯拉洪区是联阵通往利比里亚的战略生命线，如果没有它，联阵的供应来源将受到严重影响。利比里亚提供庇护地和武器储存处，保持部队的活力并为部队提供训练。沿塞拉利昂边界的利比里亚木材公司SLC特许区是一个重大关切地区。该地区包括一条通往塞拉利昂的道路和一处利比里亚陆军旧军营，Alfa 军营。2001年初以来，该地区由泰勒总统的儿子和黎巴嫩商人 Abbas Fawaz 控制。一些消息来源向小组指出，该地区是联阵的武器储存地，从那里联阵可以自由进入利比里亚领土。

116. 6月，泰勒总统在Folima会见联阵代表，为他们提供额外经费，进一步援助他们在洛法的战争。据一些联阵官员说，他们当中有人厌倦打仗，他们担心冲突可能蔓延到塞拉利昂境内，破坏和平进程。他们还抱怨，几内亚人向利比里亚持不同政见者提供的支持比他们从泰勒那里获得的支持更好。在此之后几内亚持不同政见者和联阵在蒙罗维亚行政大楼第二次会晤。泰勒再次提供资金，作为他们与利比里亚在洛法的持不同政见者作战的回报。

117. 小组约谈了许多联阵成员，了解他们与利比里亚的联系。8月份以来，联阵通过凯拉洪向利比里亚运送武器，然后将武器隐藏在“Kuya地区”。在Kono州解除武装之前，联阵在Kono保持其主要的弹药堆集场。此后，他们还将许多武器弹药运往利比里亚的Vahun。

118. 目击者告诉小组，Kono州和Kabal的联阵战斗人员将他们的步兵支持武器运往凯拉洪，避免为解除武装、复员和重返社会而缴械。小组在Kono视察了联阵上缴供销毁的武器。他们一直在上缴.50毫米（12.7毫米）的迫击炮弹和火炮炮弹，以执行解除武装、复员和重返社会进程，但是不上缴发射这些炮弹的火炮。

119. 联阵部队数次与进入塞拉利昂的利比里亚政府军对峙。7月，利比里亚政府军与持不同政见者在Vahun激战之后，一些利比里亚武装部队士兵逃入塞拉利昂。联阵在Senga拘留了17名利比里亚武装部队普通士兵，拘留一夜之后，第二天护送他们到边界。

120. 4月，在持不同政见者攻打Vahun之后，一批利比里亚武装部队士兵进入利比里亚，联阵要求他们解除武装，但是这些利比里亚人当时拒绝留下武器，因为他们人数超过联阵部队。

121. 最近Denin Mingo将军（又名超人）被杀，原因很可能是在分配查尔斯·泰勒向联阵提供的协助消灭洛法州持不同政见者的经费时发生内讧。Mingo被杀的

地方在利比里亚境内联合伐木公司场地上，靠近 Vahun 至蒙罗维亚的公路，距离塞拉利昂边界不远。超人正在前往蒙罗维亚行政大楼出席会议的途中。

122. 难以确定利比里亚境内的联阵结构。现在利比里亚境内的联阵大约有 600 人，包括四个连和一直支持部队。主要被用来在丛林中对付洛法州的持不同政见者。他们的主要基地是 Najma 营地，联阵部队在那里受训。营地指挥官是特别安全部队的 Tamaba Malin 上尉。主要从难民营募兵，为愿意入伍者提供 300 美元奖金。

123. 利比里亚联络官继续与联阵一起驻扎在塞拉利昂境内。小组听到的名字包括 Shenkoleh 上校、Lion 上校、Monica 上校、Base Mingo 上校。小组还注意到，在塞拉利昂的 Yengema，一些利比里亚联阵成员成功地进入解除武装、复员和重返社会进程。

“蚊子 (Mosquito)” 在那里？ (Sam Bokarie, 又名 Maskita)

在福迪·桑科被关押在尼日利亚期间，Sam Bokarie 是塞拉利昂境内联阵的实际领袖。1999 年 10 月，“超人” Dennis Mingo 对关于他在 1997 年钻石销售中贪污联阵钻石这一指控耿耿于怀。他在联阵官兵中煽动竞争。他从利比里亚给福迪·桑科写信，警告他不可信任 Sam Bokarie，并且福迪·桑科有生命危险。他还声称，Sam Bokarie 及其同伙浪费钻石销售款，Bokarie 在利比里亚和法国购置房屋。此后不久，忠于福迪·桑科的部队和忠于 Sam Bokarie 的部队发生军事对抗。一些战斗人员被杀。Sam Bokarie 后来流亡利比里亚，自那时起一直是查尔斯·泰勒总统的密友。

2001 年 12 月下旬，一个宗教团体和一些民间团体，包括 11 个反对党公开呼吁泰勒总统将联阵、包括 Sam “Moskita” Bockarie 驱逐出利比里亚。2001 年 1 月 8 日，Bockarie 响应这一呼吁，向报界发表声明，声称将立刻返回塞拉利昂。他还请天主教正义与和平委员会代表监督他跨越边界进入塞拉利昂联阵控制的领土。天主教正义与和平委员会答复说，利比里亚政府应负责 Bockarie 的离开。

利比里亚声称已将 Sam Bockarie 驱逐出境，但不能说出他何时何地离境。利比里亚外交部长在 2001 年 6 月 28 日给安全理事会关于利比里亚问题的第 1343 号决议所设委员会主席的信中说，政府没有义务出示 Sam Bokarie 离开的文件证据。

小组调查了 Bokarie 的行踪。许多独立目击者说，Bokarie 在洛法州，2001 年领导了数次军事行动打击利比里亚持不同政见者。1 月至 4 月期间，他还在假日旅馆，ELWA 交会处和一个难民营现身。4 月下旬，Bokarie 又出现在洛法州，领导打击利比里亚持不同政见者的行动。

由于国际社会日益关注 Sam Bokarie 的行踪，泰勒总统 5 月份安排 Bokarie 在西非以外的地区藏身，据称在赞比亚。6 月，Bokarie 前往加纳，居住在阿克拉三个不同地点，受到反恐怖主义部队前副司令 Abeu 将军（他在政府变动之后返回加纳）的保护。

Bokarie 可在利比里亚自由旅行，从那时以来数次访问利比里亚，在 Timber 村停留一些时候，经常由特别安全部队司令 Ben Yeaten 将军陪同。

6 月，Bokarie 曾前往利比亚短期旅行。9 月初，他还前往布基那法索，住在“首都之外”的 Ziniare 总统官邸。9 月 26 日他乘坐一架在乍得登记的飞机前往利比亚，由 Ibrahim Bah 将军（又名 Balde）陪同，为联阵争取进一步的支持。他后来返回阿克拉。

由于泰勒总统从中调解，Issa 将军和 Bokarie 之间的分歧似乎已经解决。Bokarie 可自由前往利比里亚旅行并获得一名前塞拉利昂部队警卫 Salamy Kaba。

Bokarie 旅行时用各种化名。小组获悉，他曾使用 Sam Ben Johson、Michele Samba 和 Michel Toure 等名。

利比里亚人争取和解与民主联盟

124. 1999 年 4 月，一群反叛分子从几内亚向利比里亚发起攻击。起初难以确定这些持不同政见者是何人，不过看来他们当中包括尤利姆中属于曼丁戈族裔（依照内战领导人 Alhaji GV Kromah 称之为尤利姆—K）的前成员。

125. 1999 年下半年发生了更多的攻击。2000 年 7 月开始最新一轮入侵以来，一个称之为利比里亚人争取和解与民主联盟的集团声称对利比里亚领土的攻击是由他们发动的。利比里亚人争取和解与民主联盟由参加 1989 至 1996 年内战的前战斗人员组成，战争结束之后，他们当中的许多人成为几内亚和科特迪瓦境内的难民。

126. 利比里亚人争取和解与民主联盟成立于 2000 年，与以前的任何军阀均无关系。该组织的支持者对小组说，该组织是一支抵抗部队，宗旨是通过政治和军事行动在利比里亚建立民主制度。

127. 现实情况则复杂得多。利比里亚人争取和解与民主联盟的主要支持来自其立足的几内亚城镇基西杜古、Macenta 和 Nzerekore。如同塞拉利昂 Donzo 人被用来对付联阵一样，几内亚利用利比里亚人争取和解与民主联盟在洛法州与查尔斯·泰勒进行军事纠缠。在 2001 年期间，几内亚经常以越界炮火支持利比里亚人争取和解与民主联盟，几内亚联络官进入洛法州评估利比里亚人争取和解与民主联盟的进展情况。几内亚仅向利比里亚反叛分子提供有限的弹药和武器支持。

利比里亚人争取和解与民主联盟的一名官员向小组抱怨说，他不得不用咖啡、可和钻石与几内亚指挥官交换自己人员需要的猎枪弹药（几内亚在科纳克里生产这些弹药）。其他武器是在洛法的游击战中缴获的。

128. 利比里亚人争取和解与民主联盟的领导层情况不明。以科纳克里为基地的 Sekou Kone 是执行委员会临时主席，其主要职能是与几内亚孔戴总统联系。自封的 Joe Wylie 将军是一名重要的军事顾问，也以科纳克里为主要活动地点。9 月份出现了一些变动，Prince Seo 被任命为新的参谋长。Seo 是一名克拉恩战士，曾与利比里亚前军阀之一 Roosevelt Johnson 并肩战斗。他最近带领忠于他的 100 名尤利姆-K 战斗人员参加利比里亚人争取和解与民主联盟。Seo 在 8 月份取代了尤利姆-K 前参谋长 Charles Dent。这次改组在利比里亚人争取和解与民主联盟战斗人员中引起不满。

129. 利比里亚人争取和解与民主联盟中的克拉恩派和曼丁戈派之间存在重大嫌隙。军事部门希望几内亚停止与身为利比里亚曼丁戈的 Sekou Kone 打交道。尤利姆似乎有三个单位。一组的 230 名战斗人员驻扎在几内亚/利比里亚边界的森林地区。第二组有数千人塞拉利昂境内（许多人可能是卡马约人），第三组为前洛法防卫部队战斗人员，目前驻扎洛法。

130. 反叛分子确实在难民营中寻找支持者。4 月，科特迪瓦安全部队在 Danane 逮捕了六名利比里亚持不同政见者嫌疑犯，安全部队称他们企图招募难民参加在几内亚境内的行动。小组还约谈了数名难民，他们拒绝了反叛分子支持者的招募企图。实际上许多新抵达的难民逃离洛法州是因为那里的持不同政见者活动。反叛分子攻击村庄，抢掠并企图强行征召村中的男青年。

131. 2001 年 10 月，利比里亚人争取和解与民主联盟似乎出现分裂，几内亚的支持减少。如果马诺河联盟各国外交部长 8 月为采取措施围捕从事混战的武装团伙真正达成协议，则利比里亚人争取和解与民主联盟的活动可能已开始衰落。

几内亚持不同政见集团

132. 从 2000 年 9 月开始，发生了联阵支持反叛分子入侵几内亚的事件。联阵前战斗人员告诉小组，他们的领导人如何用枪逼迫他们乘坐卡车前往 Foya 参加攻击作战。其他人则领到 200 美元定金，并被告知可以肆意抢掠。1 月下旬 Gueckedou 被反叛分子夺取，遭受严重破坏。

133. N' Faly Kaba 自称是塞拉利昂和利比里亚境内的几内亚反叛分子领导人。Kaba 曾担任 Diarra Traore（在 1985 年据称发生的政变之后被孔戴总统处决）的顾问。Kaba 声称是一个名为“新几内亚力量联盟”的组织的领导人，2000 年 9 月以来，他们一直支持反叛分子攻打 Macenta、Ourekaba、Korecariah 和 Gueckedou。

134. 新几内亚力量联盟是声称对几内亚发动越界袭击负责的第三个集团。“几内亚民主力量联合阵线”在2000年12月和“几内亚民主力量联盟”也声称对此负责。

拉诺河联盟对话

135. 利比里亚和几内亚经过数月敌对行动之后，6月上旬泰勒总统和几内亚兰萨纳·孔戴总统进行电话联系，开始关于实现分区域和平的对话。

136. 泰勒总统还数次通过电话与塞拉利昂卡巴总统交谈。6月初利比里亚释放两名塞拉利昂俘虏和塞拉利昂释放六名利比里亚俘虏也有助于三国元首之间的建立信任过程。

137. 7月，塞拉利昂外交部长在前往赞比亚出席非统组织首脑会议的途中对蒙罗维亚进行了一天的访问。初步的接触有助于为8月14日和15日在蒙罗维亚举行的几内亚、塞拉利昂和利比里亚外交部长突破性会议作准备，以讨论三国总统能否举行一次旨在结束三国边界地区冲突的首脑会议。在这次会议上，他们决定恢复2000年5月关于国防和安全问题的第15号议定书设立的联合安全委员会。

138. 8月22日和23日在弗里敦以及9月8日和10日在科纳克里举行了联合安全委员会会议。在这些会议结束时，他们同意“逮捕参与颠覆成员国的个人、武装团体和其他准军事部队并将其交给原籍国。”他们还就一系列其他建议达成协议，包括关于沿共同边界实施和部署边界安全和建立信任联合部队的建议。

139. 在科纳克里举行联合安全委员会会议之后，9月10日举行了外交部长法定会议。部长们接受了联合安全委员会的建议，并提议9月25日至28日在蒙罗维亚再次举行联合安全委员会会议，拟订并最后确定旨在执行各项建议的工作计划和时间表。

140. 9月25日至28日，联合安全委员在蒙罗维亚再次举行会议，进一步研究各项建议的执行工作。2001年12月10日将举行各成员国外交部长和联合安全委员会主席参加的审查会议。然后将于2002年初举行马诺河联盟国家元首会议。

第二部分 运输和武器

A. 利比里亚注册飞机停飞的背景

141. 这份报告(S/2000/1195)中“武器和运输”一节介绍了利比里亚注册飞机的违规行为如何导致违反武器禁运的活动。安全理事会第1343(2001)号决议因此决定所有利比里亚注册的飞机停飞。

142. 在随后的个案研究中，再次介绍了这一情况。在专家小组调查的大多数武器贩运案件中，使用的飞机都以某种方式存在文件欺诈，伪造飞行计划以及其他违规之处。专家小组不仅在利比里亚，而且在中非共和国，并在某种程度上也在赤道几内亚发现了欺骗性注册。利比里亚应专家小组请求，提出一份仅有 11 架飞机的登记册。专家小组知道，挂利比里亚国旗的飞机要多得多，怀疑其中一些飞机可能被用来进行违反武器禁运的活动。

143. 原来，这个问题相当复杂。多年内战和艰难的过渡过程，使飞机拥有者和公务员有机会利用登记册。例如逃避对旧飞机费用昂贵的安全检查和要求。结果造成利比里亚民航局对其登记册上的飞机失去控制和监督。此外还造成另一种情况，武器贩运网能够借助假注册、文件欺诈以及个案研究所显示的在利比里亚当局完全知情的情况下制定秘密航线以免被发现。因此，违反武器禁运的活动与登记册问题直接相关。

利比里亚的民用航空

144. 利比里亚民航局对该报告（S/2000/1195）作出了反应：

- 任命新的民航局长，并于 2001 年 4 月 12 日撤销带有 EL-前缀的 11 架飞机在利比亚登记册上的注册，并将此行动通知民航组织所有成员国的民航局长；
- 2001 年 4 月 13 日，将此项撤销行动、禁止这些飞机飞行以及关闭利比里亚登记册的情况通知民航组织成员国民航局长；
- 2001 年 4 月 18 日，请各民航局长提供有关依照利比里亚禁飞命令被禁止飞行的任何利比里亚飞机的资料。

145. 从开始执行任务以来，专家小组一直密切监测这个领域取得的进展，并与利比里亚新任民航局长合作，解决登记册的这种混乱局面。通过与其他民航局联系，逐渐找到涉及许多飞机所有权的零散文件。到专家小组 2001 年 10 月第一周访问利比里亚时，已根据这一资料查明 117 架飞机。这些飞机是 1985 年以来在利比里亚注册的，大多数是在过去五年（附件 12）。文件显示，欺诈行为是在不同的交通部长任内发生的。有时，文件干脆是伪造的，或者授权外商从海外办事处为飞机在利比里亚注册。

146. 查明和确定飞机所在地的工作现在仍在继续。新任民航局长向专家小组表示，决心在着手开放新登记册之前全面调查虚假注册问题。利比里亚注册飞机的问题尚未完全解决，尽管利比里亚已经撤销，机尾漆有 EL-前缀的一些飞机仍在国外营运。这个问题超出了利比里亚民航局的控制范围，应该在发现这些飞机并能令其停飞的机场处理。

147. 专家小组认为利比里亚民航局迄今采取的措施是适当的，并认为安全理事会可以考虑解除第 1343 号决议强制实施的禁飞令，允许利比里亚重新开放飞机

登记册。对于已向民航组织和安全理事会委员会提供文件，证明是根据国际条例在利比里亚进行注册的那些实际被禁飞的飞机，应该允许重新开始营运。不过，利比里亚民航局应向安全理事会委员会和民航组织不断通报调查的后续行动以及在利比里亚新登记册登记的每一架新飞机的情况。

148. 利比里亚采取的第二项措施是决定接管自己领空的业务活动。利比里亚领空一直是从飞行情报区的飞行情报中心所在地科纳克里（几内亚）进行管制。利比里亚领空将完全由利比里亚国民管制。

149. 在与专家小组讨论时，利比里亚政府辩称，对国家安全更为关切是政府作出这一决定的原因。依照管辖国际民用航空的《芝加哥公约》第1条，各国对其领土上方领空拥有完全和排他的主权。因此，利比里亚有权要求获得管理自己领空内飞行活动的权利。

150. 在民航组织主持下，2001年3月26日和27日在达喀尔举行的一次会议商定，在蒙罗维亚接管利比里亚领空责任之前，必须采取若干措施。这些措施包括提供空中交通安全所需要的最低限度通讯设备，以及各方为协调和移交空中交通签署协议书。

151. 专家小组的调查依赖西非各飞行情报区的资料，以充分了解2000年和2001年期间在利比里亚降落的所有未列入计划飞机的情况。利比里亚本身没有提供这种清单。世界上每个机场都保存每架飞机降落和起飞的资料，但是利比里亚机场当局却一直声称，这种清单保留很短一段时间后就销毁了。

152. 经罗伯茨飞行情报区内合作伙伴同意并根据民航组织条例，利比里亚可以开始管理自己的领空。然而，专家小组关切的是，与更加一体化和区域性领空的世界潮流相反，利比里亚的计划是将其领空重新国有化，而且控制中心只用利比里亚人，似乎显示有意对某些飞行和降落活动保密。专家小组认为这个问题无须经过同意，但是要奉劝利比里亚政府重新考虑其决定。

B. 区域的武装和解除武装：概览

利比里亚武器禁运

153. 联合国安全理事会第788号决议（1992年11月17日）“实施全面彻底的禁运，禁止向利比里亚运送任何武器和军事装备”，认为必须建立和平与稳定。2001年3月，这一禁运被更严格的新武器和军事装备禁运所取代。这是联合国安全理事会第1343（2001）号决议授权更大范围制裁措施的组成部分。

154. 1999年，利比里亚开展了一个销毁武器方案。这项工作从7月25日开始，共销毁联合国和西非经共体1996年至1997年解除武装工作期间收缴的19 000件大小口径武器和300多万发子弹。蒙罗维亚进行了具有象征意义的烧毁武器行动，而在首都西北部一个废弃的铁矿矿场真正进行了武器销毁。大约40%的武器

锈蚀或者无法使用，但其他武器使用状态良好。武器和弹药大小口径都有，包括 900 颗手榴弹和发烟榴弹（中国、英国和前捷克斯洛伐克制造）、两枚 120 毫米火箭弹、火箭筒、几千枚火箭榴弹、无后坐力武器、机关枪、老式 M-1 步枪、AK-47 攻击步枪、PBK 轻机枪和大约 1 200 万发小口径弹药和 12 000 发大口径弹药。

155. 尽管政府公开努力显示其解除武装的承诺，但一直在为自己采购新武器，并帮助联阵通过利比里亚采购武器。

156. 1999 年 4 月和 8 月持不同政见分子侵入洛法州之后，政府掀起争取解除武器禁运的运动，声称面对外来攻击，国家无法保护自己的公民。新闻部副部长后来声称，只有解除禁运，才能粉碎叛乱。又说，利比里亚“很容易就能绕过禁令，但我们不愿意这样做。”

157. 尽管公开承诺遵守禁运，但是武器源源不断继续流入该国。专家小组的报告记录了总部在新加坡的母公司—东方木材公司如何于 1999 年 8 月为装运一批武器安排付款 500 000 美元；海洋事务局如何于 1999 年和 2000 年协助违反武器禁运的活动；Leonid Minin 如何于 2000 年 7 月提供了武器。2001 年，利比里亚继续试图并且确实违反了禁运。

158. 然而，2001 年 2 月 23 日利比里亚总统泰勒给联合国秘书长的信称：“你知道，利比里亚在几年前就销毁了所有武器弹药，现在仍没有任何武装。因此，鉴于几内亚的威胁，看来允许我国获得用于合理防卫的装备，才不失公道。”利比里亚 5 月第二封信请联合国安全理事会暂时解除武器禁运，使其能够“进口必要的军用物资，完全用于自卫”。

159. 尽管对利比里亚实行武器和军事装备禁运已经 9 年，武器还是源源不断流入该国。确实，在与专家小组会谈时，利比里亚当局对禁运似乎并不以为然，从未抱怨过禁运。相反，他们经常抱怨联合国对与政府有关的重要人物实行旅行禁令。

邻国的安全局势

塞拉利昂

160. 1996 年以来，塞拉利昂政府一直拥有米-8 型和米-24 型直升机，采购这些直升机或其备件和发动机总要受到有争议的经纪人参与和影子程序的影响。哈萨克斯坦共和国向专家小组提供了向俄罗斯出口两架直升机的详细情况。当时根据直升机最终用户证书签发了出口许可证，最终用户是在俄罗斯。后来，直升机在运往塞拉利昂弗里敦途中被俄罗斯海关扣留，原因是没有有效的出口许可证。这项交易的组织者是俄罗斯国民 Boris Fedoulov，是弗里敦商用直升机公司“Paramount 航空公司”的拥有者。专家小组在莫斯科与 Fedoulov 进行了面谈，他确认这些直升机被扣留。Fedoulov 向专家小组展示了这一案件的文件，并解释

说，这些直升机被出口到塞拉利昂使用。然而，在哈萨克斯坦，当局告诉专家小组，他们认为根据《哈萨克斯坦刑法》，直升机的采购者 Boris Fedoulov 犯了罪。1999年1月因涉嫌为联阵叛乱分子提供物资和训练在塞拉利昂被捕的 Ya'ir Klein 作证时承认，在向塞拉利昂政府供应直升机发动机的交易中伪造了某些文件。目前，塞拉利昂政府还卷入与另外几家直升机以及直升机备件供应商的法院纠纷。在一些案件中，这些东西是在瓦伦丁·斯特拉瑟当政时提供的。专家小组并不是说这些武器交易违反了武器禁运，而是希望提请国际上注意，在为塞拉利昂采购精密武器及有关物资的程序方面，缺乏透明度和适当管制制度。

塞拉利昂的解除武装

161. 随着2001年5月2日《阿布贾协定》的签署以及2001年5月交战双方关于解除武装、复员和重返社会新协定的签署，有理由感到审慎的乐观。编写本报告时，大约21 000名前战斗人员已解除武装（联阵7 000名，民防部队13 200名，武革委260名）。现在还不清楚在解除武装和复员进程开始之前，塞拉利昂战斗人员的总数是多少。联阵和民防部队大多数人员尚未参加解除武装、复员和重返社会方案。

162. 到目前为止，前战斗人员已交出大约8 200件武器，其中500件是迫击炮和重机枪之类集体武器。其他是各种型号个人使用的突击步枪、冲锋枪和机关枪。专家小组视察了几个解除武装、复员和重返社会方案武器库中的许多武器。这里保存了包括武器序号和生产年份以及交出日期和地点的详细清单。这些数据不足以追踪到武器的供应者。按交出武器的类型划分可以看出，大约60%的个人攻击步枪是AK-47和AK-58 Kalashnikov型，10%是FN-FAL型，大约6%是G3型。这些常用武器是在许多国家根据许可生产制造的，是冲突史上一些使用最广泛的武器。

163. 几乎没有任何武器带有顺序序号，从而说明这些武器来源于特定的生产商或某一特殊仓库。在解除武装、复员和重返社会方案下交出的大多数武器质量很差。西非恶劣的气候条件，特别是湿度高和丛林地形，而且不同派别参与战事的类型不同，叛乱分子完全没有纪律，这些都对武器状况有不利影响。专家小组将一些上交武器的老清单交给几个联合国会员国，以在其数据库系统中查找可能相符的东西。迄今仍无结果。

164. 塞拉利昂剩余战斗人员的数目很难估计。仍掌握在交战各派手中的武器数目更难估计。上交武器低劣的质量以及在实地的观察显示，大多数前战斗人员交出的武器对他们已无用处，大批能用的武器被储存在别处。塞拉利昂和平进程进一步成功，特别是解除武装方案的成功，将影响到塞拉利昂甚至更广大分区私人团体和个人手中武器的供应情况。武器的供应可能在更长时期内损害有关国家的安全。

165. 在分区域一级，与几内亚和塞拉利昂交界的利比里亚洛法州正在进行的战争，当然会对塞拉利昂解除武装情况产生消极作用。洛法州对武器弹药的需求，对于能把自己的武器弹药带到边界并且销售的个别战斗人员以及联阵这个叛乱运动，都创造了一个市场。联阵核心战斗人员也许会同先前的资助者泰勒总统协调，把武器存放在利比里亚境内，或干脆在塞拉利昂被解除武装之前，把武器交给利比里亚方面。专家小组审查了参加解除武装、复员和重返社会方案的数目可观的联阵干部。他们中大多数人说，状况较好的和口径大的武器均已送到利比里亚，没有上交给解除武装、复员和重返社会方案。

几内亚

166. 依照联合国安全理事会第 1171 号决议，业已建立了很好的机制，使塞拉利昂非政府部队无法获得武器弹药，并监测塞拉利昂政府的武器采购。然而，对于几内亚却没有这种限制。众所周知，该国在过去几年购买了大量武器弹药，以对付沿塞拉利昂和利比里亚边界发生的入侵。这些武器来自东欧和西方国家。

167. 专家小组在访问几内亚同利比里亚交界地区战区期间看到，在与利比里亚交界数省的村镇，存在数目众多的非国家武装团伙。当地行政官员称这些武装人员是“志愿人员”，但显然，Macenta、Guéckédou 和 Nzérékoré 等城镇藏匿着几百名利比里亚人团结和解与民主组织战斗人员。几内亚还获得了新的重炮运输车辆和战斗直升机。专家小组成员在访问边界城镇期间看到，该区域有两架新的米-24 型飞机。几内亚还有数目不多的战斗机。其中两架最近曾在首都上空展示。

168. 几内亚当局告诉专家小组，在东欧有许多伪造的几内亚最终用户证书。调查期间，专家小组获得几份小武器、导弹、直升机和运输机的订单和最终用户证书副本，最终用户显然都是几内亚军队。专家小组 2001 年 8 月访问几内亚期间，向几内亚武装部队代理参谋长和主管采购的官员展示了这些副本。他们确认六份几内亚最终用户证书是伪造的。如本报告介绍的案例研究所显示，所有这些证书都被一个经纪人网络用来获得武器，出口利比里亚。

科特迪瓦

169. 科特迪瓦也受到上次选举的竞选者与现任政府之间的内部关系不稳的影响。选举前在该国领导军政府的 Gueï 将军的存在，也给某些武装部队的忠诚造成不安。这一因素，以及几内亚和塞拉利昂等国已获得武装直升机这一事实，刺激科特迪瓦政府也着手进行采购武装直升机的谈判。

170. 专家小组在与科特迪瓦当局会谈期间得知，一名代表 Pecos 公司的经纪人曾经与国防部接触。这个人参与过一些违反对利比里亚制裁的行动。本报告在有关最终用户证书的案例研究中介绍了南非 Pecos 公司的欺诈活动。专家小组还介绍了合法进口到科特迪瓦的武器怎样于 2000 年 7 月到了利比里亚。这项交易是 Leonid Minin 资助和确定的。Minin 在意大利被捕之后，在他的物品中

发现了 Gueï 将军签署的最终用户证书副本。Minin 还有几份伪造的科特迪瓦的最终用户证书。

171. 正如有关直升机的案例研究所显示，尽管实行武器禁运，利比里亚一直试图跟上武器系统的集结。利比里亚一直在国际黑市搜寻战斗直升机，最近的例子是在 2001 年 2 月和 3 月。由于摩尔多瓦和斯洛伐克共和国军火出口管制当局的干预，直升机在出发之前被截获。

172. 专家小组认为，特别是由于对利比里亚的禁运，应该更好地管制马诺河联盟内部的武器采购。在马诺河联盟这种不稳定地区很容易获得小武器和弹药，这对三个联盟成员构成了区域和内部安全的威胁。利比里亚周围未受到禁运的邻国，即便是合法进口武器也要利用不讲道德的军火商，鼓励违反利比里亚禁运的行动并且为之提供了机会。

173. 在随后的案例研究中，专家小组努力寻找细节，追寻各种文件踪迹，把各种线索拼在一起，以便了解，尽管 1992 年以来实行禁运，利比里亚是怎样设法获得武器和弹药正常供应的。

C. 案例研究

案例研究：ER-75929 和冲锋枪

174. 当乌干达军方发现这批冲锋枪的规格与合同不符时，即要求埃及军火中间商把这批货退回给斯洛伐克共和国的制造商。2000 年 10 月，该中间商同意将这一千支被拒收的冲锋枪送回斯洛伐克。

175. 然而，该中间商又发现了一个新的武器买主，即几内亚的 Pecos 公司。乌干达当局最初并不知道这一新的安排。它们假定中间商准备把这批武器运回给发送商，2000 年 11 月，一架伊柳辛 18 型飞机抵达乌干达的恩德培，装运这批武器并将其运回斯洛伐克共和国。但它飞到了蒙罗维亚。

176. 这架载运了货物的伊柳辛 18 型飞机于 2000 年 11 月 22 日抵达蒙罗维亚。该飞机在摩尔多瓦注册（ER-75929），但由中非共和国班吉的一家名为 Centrafrican Airlines 的公司运营。

177. 三天后，同一飞机飞回乌干达，准备装运由 1 250 支冲锋枪构成的第二批货物。到那时，乌干达当局已知道该埃及中间商正在与该几内亚公司作交易。对飞机进行的检查表明，飞行员正试图获得飞往几内亚的官方批准，但其飞行计划上的路线表明他意图飞往利比里亚。乌干达当局因此决定扣押这批货物，并与该军火中间商联系，以了解更多情况。

178. 该军火中间商 Sharif al-Masri 在 2000 年 11 月 26 日给乌干达当局的信中作了答复。小组获得了该信的副本，显示信笺的抬头是一个名为 Culworth Investments Corporation 的中间商公司，地址是利比里亚的蒙罗维亚。Sharif

先生在信中解释说，这批被拒收的军火已卖给几内亚的 Pecos 公司，该客户向他提供了可接受的最终用户证书。Sharif 先生寄给乌干达当局作为证明的最终用户证书是由几内亚国防部办公室主任签署的，日期为 2000 年 7 月 2 日，比计划的该批军火交付日期几乎早五个月。乌干达当局不满意该军火中间商的解释，认为这些武器有可能落到西非叛乱者的手中，因此决定付款买下这批被扣押的武器，将其留在乌干达。2000 年 12 月初，塞拉利昂问题专家小组从乌干达当局收到有关这一事件的资料。

179. 该小组在收到这一资料时已处于提交其最后报告的过程之中，因此不可能进行进一步的调查。本小组决定进一步调查这一事件。2001 年 5 月，本小组访问了摩尔多瓦共和国。被包租用来运送那批军火的伊柳辛 18 型飞机由一家名为 Vichi 的公司拥有，该公司是摩尔多瓦国防部的一家私人代理商。摩尔多瓦当局并不知道发生在乌干达的这一事件，但为小组安排了在基希讷乌与民航局的会见。在摩尔多瓦官员的密切合作下，已证实 11 月发生了一起可疑的事件。该架伊柳辛型飞机在获准于 2000 年 11 月 4 日包机飞往阿拉伯联合酋长国的拉兹-阿尔卡马载运旅客后，失踪了几乎三星期。2000 年 11 月 24 日，该机飞回摩尔多瓦，机上并没有来自阿拉伯联合酋长国的乘客。小组审查了电脑记录，表明它是经乌干达从利比里亚飞来的。

180. 在与摩尔多瓦国防部进行讨论期间，传讯了 Vichi 公司的代表来接受小组的盘问。该公司的副总裁解释说，该飞机是由一家名为 MoldTransavia 的公司包租的。MoldTransavia 自己的飞机，即一架图波列夫-154 型飞机在阿拉伯联合酋长国遇到了技术问题，于是包租了这架伊柳辛型飞机，以载运那里的一些乘客飞回摩尔多瓦。然而，当这架伊柳辛型飞机抵达阿拉伯联合酋长国时，MoldTransavia's 公司的飞机已经修好并把乘客载回。

181. 该架伊柳辛型飞机的机组成员在阿拉伯联合酋长国时，由一位名为 Serguei Denissenko 的俄国人负责联络，此人代表 Centrafrikan Airlines 公司。签署了一项由阿拉伯联合酋长国到乌干达、再由那里到利比里亚的货运航班合同。当这架伊柳辛型飞机到达乌干达后，七吨重的几个密封箱子被装上飞机，然后飞往利比里亚的蒙罗维亚。Vichi 公司的代表无法告诉小组密封的箱子里装的是什么。由飞机的包租公司 Centrafrikan Airlines 签署的合同上说这些货物是“技术设备”。

182. 第一批货物在利比里亚交货后，该飞机返回乌干达，装运第二批密封的箱子。机组成员到达后被送往恩德培机场附近的一家旅馆。在那里，他们得知包租公司遇到了问题，货物不能出关。飞机然后飞回摩尔多瓦的基希讷乌。根据最初的合同，飞行文件上提到的包租公司不再是 Centrafrikan Airlines，而是被取消的客运航班的最初订约者 MoldTransavia 公司。

183. 在摩尔多瓦,小组还采访了 MoldTransavia 公司的经理 Pavel Popov 先生。Popov 先生被请到摩尔多瓦民航局办公室与小组会面,但结果对小组的工作并无多大帮助。Popov 先生似乎甚至拿不出证书向小组证明拥有自己的客机,即那架据说在阿拉伯联合酋长国遇到技术问题的图波列夫-154 型飞机。Popov 先生只说他从阿拉伯联合酋长国沙迦的一家名叫 San Air 的公司租赁了这架飞机,但拒绝透露飞机拥有者的名字。当被问及在航空业的背景时,Popov 先生解释说,他只是刚刚开始运营自己的飞机,过去曾给 AirCess 公司,即由 Serguei Bout 和 Victor Bout 拥有的一家公司作了多年代理商。

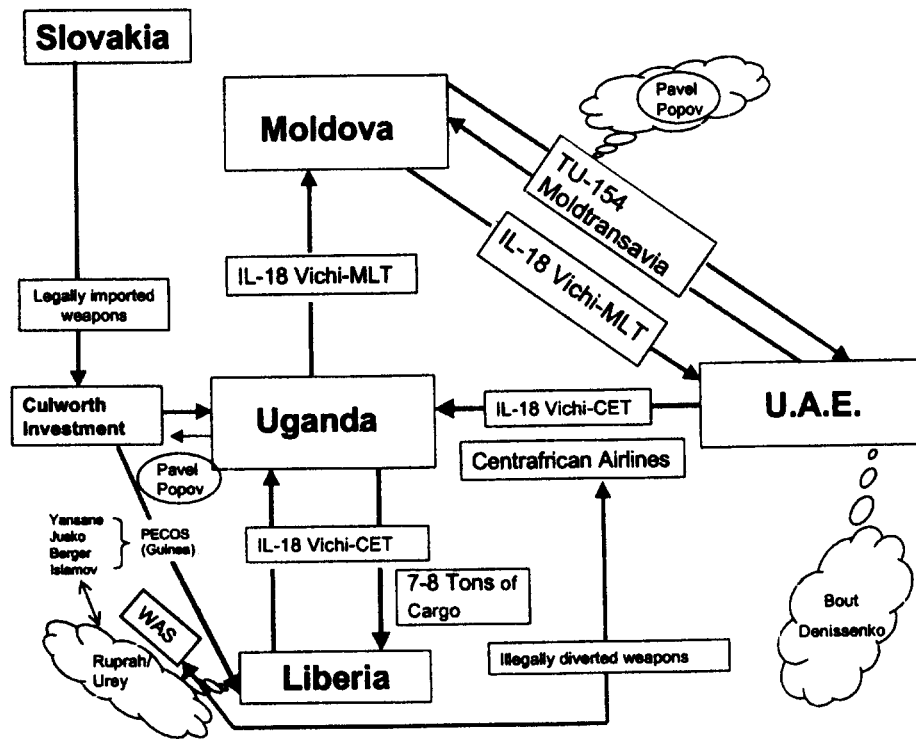
184. 在会见过 Popov 先生后,民航局向小组提供了有关 Popov 先生的飞机的文件。文件表明,该飞机由 Viktor Bout 拥有,Popov 与 Bout 的公司、即在阿拉伯联合酋长国沙迦的 Transavia Travel Agency 签署了一个租赁该飞机的合同。

185. 该飞机确实由一家也在阿拉伯联合酋长国注册名叫 San Air 的公司担保。那家公司的总经理是一位 Serguei Denissenko,与包租那架伊柳辛 18 型飞机从乌干达向利比亚运送军火的是同一个人。小组得到了一份包租合同的副本,由摩尔多瓦的 Vichi 公司和阿拉伯联合酋长国的 Centrafican Airlines 公司的代表签署。另一份文件表明沙迦的 San Air General Trading 公司为此合同向 Vichi 公司支付了一笔钱,表明 San Air 公司和 Centrafican Airlines 公司基本上就是同一家公司。

186. 本小组还能够就此笔非法军火交易的利比亚一方确定某些进一步的细节。从乌干达获得的文件包括一份手写的声明,证实有一千支冲锋枪装运上那架注册号为 ER-75929 的伊柳辛 18 型飞机。该文件由乌干达军事装备监察主任签署,副署的有一位 Muko 先生,代表 Sharif Al-Masri 军火中间商公司,还有一位 Popov 先生,代表 Peter Jusko。这表明武器装运时 Popov 先生在场。小组通过有关向利比亚非法交易武器的一系列文件对 Jusko 先生有所了解。在这些文件中,Jusko 先生是几内亚 Pecos 公司的代表。(见有关最终用户证书一节)军火中间商 Al-Masri 就是从这家公司获得几内亚最终用户证书的。

187. 正如已经说明的那样,往返乌干达与利比亚之间的飞行是通过 Vichi 公司与 Centrafican Airlines 公司之间的一项合同安排的,该合同签署的日期为 2000 年 11 月 9 日。小组获得的另一文件表明,在这一合同签署的前一天,即 11 月 8 日,Centrafican Airlines 与蒙罗维亚的 West Africa Air Services Inc. 公司签署了一项合同。这一“货物航空运输合同”提到同一飞机 R-75929 和同一路线。该文件提到 14.5 吨的货物,正是分开两次如空运至利比亚的枪支总数的确切重量。该包机合同预见“有几次空运”,表明预计还有更多的武器。San Air General Trading 公司的总经理 Denissenko 先生向小组提供了这一合同的副本。代表 West Africa Air Services 签名的是 Sanjivan Ruprah (附件 8)。

188. 该飞机在乌干达与蒙罗维亚之间往返飞行了两次，但第二批货物因乌干达当局的干预一直未离开乌干达。Vichi 公司的机组成员描述了一位讲葡萄牙语的男人如何作为利比亚人的代表在两次飞行中陪同他们。小组获得了有关此人的更多资料。此人名为 Carlos Alberto La Plaine, 绰号“Beto”，持有在金沙萨签发的葡萄牙护照，该护照表明他是一位钻石中间商。Sanjivan Ruprah 向小组承认，“Beto”是他的同事之一。



ER-75929 和冲锋枪一案：表明非法进口的冲锋枪（AK 47）如何在利比里亚非法着陆的流转图。

案例研究：神秘的飞机 EL-ALY

189. 2000年5月，吉尔吉斯斯坦国防部收到一份军事直升机旋翼浆叶和备用零件的订单。经纪人是一位知名的军火中间商 Alexander Islamov。这一直升机设备的订单来自 Pecos 公司，该公司自称是几内亚军方的采购代理人。由于几内亚国防部向小组证实它们并没有订购这批旋翼浆叶和备用零件，小组决定对此进行调查。与此同时，小组收到可靠情报，证实该批设备已被转运到利比里亚。经调查，此案最后涉及塞拉利昂问题专家小组已发现的正在利比里亚活动的一架神秘飞机。

直升机备用零件的运输

190. 安全理事会报告 S/2000/1195 描述了西非各空中交通管制当局查明存在一架幽灵般的飞机，该飞机引起小组的关注，因为它已几次在利比里亚的罗伯茨国际机场着陆。

191. 该飞机是一架伊柳辛 18 型飞机，显示在利比里亚的注册号为 EL-ALY。小组已要求利比里亚提供在该机场着陆和起飞的记录，但据利比里亚当局所说，没有保留这样的记录。2000 年 11 月，利比里亚向塞拉利昂问题专家小组提供了一份其飞机注册的完整名单。该架有利比里亚注册号的伊柳辛型飞机不在名单上的 11 架飞机之列。

192. 但根据其他几个非洲国家的飞越上空和着陆记录，一架有此注册号的飞机为 West Africa Air Services 公司服务。这家公司从 2000 年 7 月初至 10 月使用这架伊柳辛 18 型飞机。

193. 据国际民航组织（民航组织）所说，West Africa Air Services 并未注册作为一家经营代理公司或航空公司。根据小组所获的文件，这些航班的呼号为“WAS 123”，这一三个字母的代号很独特，是飞行中用来联络和查明具体航班或空中商业公司的代码。而“WAS”则属于加拿大安大略的一家航空公司。

194. 马里共和国有一家名称略为不同的公司，即 West Africa Air Services。小组从马里获得了有关这家公司注册和所有权的资料 and 文件。但该公司从未在马里边界以外经营过任何航班。此外，该公司使用“WAM”而“WAS”作为其三个字母的代号。利比里亚问题小组在其调查中获得了更多的文件，并会见了飞行员和飞机的所有者，这些会见表明，确实存在飞机 EL-ALY 和 West Africa Air Services 公司，而且这架飞机代表利比里亚政府参与武器货运。

195. 下表显示出由非洲和欧洲不同飞行情报区记录的 West Africa Air Services 的飞行活动：

表 1

West Africa Air Services 的飞机用于非法货运的飞行活动（黑体表示从比什凯克向蒙罗维亚运送直升机备用零件，斜体表示从阿比让向蒙罗维亚运送弹药）

营业公司	日期	呼号	飞行路线	注册号	飞机型号
West Africa Air Services	02/07/2000	EL-ALY	蒙罗维亚/阿比让	EL-ALY	11 18
	02/07/2000	EL-ALY	阿比让/蒙罗维亚	EL-ALY	11 18
	04/07/2000	COBRA 02	蒙罗维亚/阿比让	EL-ALY	11 18
	04/07/2000	COBRA 02	阿比让/蒙罗维亚	EL-ALY	11 18
West Africa Air Services	12/07/2000	WAAS 03	蒙罗维亚/基希纳乌	EL-ALY	11 18
		WAS 123	基希纳乌/比什凯克	EL-ALY	11 18
	17/07/2000		比什凯克/开罗	EL-ALY	11 18
	18/07/2000	WAS 0123	开罗/蒙罗维亚	EL-ALY	11 18
	18/07/2000	WAS 0123	蒙罗维亚/阿比让	EL-ALY	11 18
	19/07/2000	EL-ALY	蒙罗维亚/阿比让	EL-ALY	11 18
	19/07/2000	EL-ALY	阿比让/蒙罗维亚	EL-ALY	11 18

营业公司	日期	呼号	飞行路线	注册号	飞机型号
	20/07/2000	EL-ALY	蒙罗维亚/阿比让	EL-ALY	11 18
	20/07/2000	EL-ALY	阿比让/蒙罗维亚	EL-ALY	11 18
	21/07/2000	EL-ALY	蒙罗维亚/阿比让	EL-ALY	11 18
	21/07/2000	EL-ALY	阿比让/蒙罗维亚	EL-ALY	11 18
	02/08/2000	EL-ALY	蒙罗维亚/阿比让	EL-ALY	11 18
	02/08/2000	EL-ALY	阿比让/蒙罗维亚	EL-ALY	11 18
	05/08/2000	EL-ALY	蒙罗维亚/阿比让	EL-ALY	11 18
Government of Liberia	05/08/2000	EL-ALY	阿比让/巴马科	EL-ALY	11 18
	06/08/2000	EL-ALY	巴马科/蒙罗维亚	EL-ALY	11 18
West Africa Air Services	04/09/2000	EL-ALY	蒙罗维亚/阿比让	EL-ALY	11 18
	04/09/2000	EL-ALY	阿比让/蒙罗维亚	EL-ALY	11 18
West Africa Air Services VIP Flight	07/09/2000	EL-ALY	蒙罗维亚/斑珠尔	EL-ALY	11 18
	08/00/2000	EL-ALY	斑珠尔/蒙罗维亚	EL-ALY	11 18
	11/09/2000	EL-ALY	蒙罗维亚/阿比让	EL-ALY	11 18
West Africa Air Services	11/09/2000	EL-ALY	阿比让/蒙罗维亚	EL-ALY	11 18
	15/09/2000	WAS 123	蒙罗维亚/基希纳乌	EL-ALY	11 18

196. 小组获得的一份文件是 2000 年 7 月 17 日注册号为 EL-ALY 的 WAS 123 航班飞越上空和着陆要求的附本。该飞机从比什凯克（吉尔吉斯斯坦）经开罗抵达利比里亚，载货 7 吨，据称货物为“飞机设备的备用零件”。

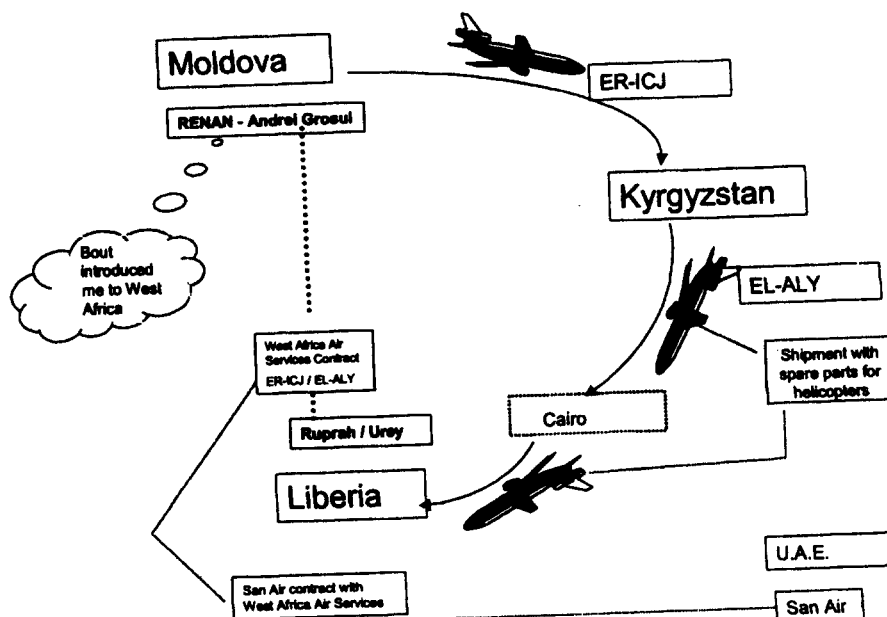
197. 该文件还表明，这架 West Africa Air Services 的伊柳辛 18 型飞机，其所有者是一架大航空公司，即 Renan 公司。摩尔多瓦当局安排了小组成员与几家航空公司的业主会面，其中包括 Renan 公司的总经理 Andrei Grosul。小组获得的文件对 West Africa Air Services 公司提供了更详细的情况。此外，小组与吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦当局以及加纳、几内亚、塞内加尔和科特迪瓦的空中管制当局合作，以证实该飞机的活动。

198. 小组获得的文件包括 Renan 公司与 West Africa Air Services 公司之间的租赁协定。这一时间为 2000 年 6 月 6 日的合约表明，West Africa Air Services 公司在利比里亚注册，办公地点为 PO Box 5620 蒙罗维亚，1926 利比里亚。该公司的代表是 LeRoy Urey 先生，他也在合约上签了名（附件 7）。LeRoy Urey 先生是利比里亚行政和公共安全副部长。

199. 与 Renan 公司的合约规定，该飞机将在摩尔多瓦共和国国家民航局注册，并将标有摩尔多瓦的标记。小组后来在摩尔多瓦检查了这架飞机，其尾号为 Moldovan ER-ICJ。这正是合约上提到的注册号。

200. 该合约还说明：“如有必要重新喷漆所经营的飞机并改变上述标记，此事应由 West Africa Air Services 公司负责”。在摩尔多瓦对该飞机的检查表明，机尾的标记最近重新喷漆。

201. 小组会见了 Renan 公司的业主以及租赁合同期间在利比里亚驾驶这架飞机的飞行员。该架伊柳辛型飞机于 2000 年 7 月 15 日飞到吉尔吉斯斯坦的比什凯克，在比什凯克装上了直升机备用零件和旋翼浆叶。该飞机于 7 月 17 日飞往开罗，货单和官方飞行计划上说是飞往几内亚。然而，该飞机于 2000 年 7 月 18 日抵达蒙罗维亚，并卸下直升机备用零件。



EL-ALY 一神秘的飞机：表明直升机后备零件如何到达利比里亚的流转图

军火中间商

202. 吉尔吉斯斯坦当局不知道这批货物已转运到利比里亚，而不是如军火中间商 Alexander Islamov 宣称的运往几内亚。Alexander Islamov 向吉尔吉斯斯坦提供的是几内亚的最终用户证书（见有关最终用户证书一节）。

203. 在这一交易的利比里亚一端，又签订了另一合同，West Africa Air Services 公司不仅安排了该伊柳辛 18 型飞机的运输，还就采购 Mi-2 型直升机的旋翼浆叶与 San Air General Trading 公司签订了一份合同。San Air 是一家在阿拉伯联合酋长国注册的公司。该公司的经理 Serguei Denissenko 是 Victor Bout 的合伙人，关系非常密切。该合同签于 2000 年 4 月 27 日，合同号为 Mi-2/RB/2000。这一次，West Africa Air Services 由 Sanjivan Ruprah 代表，他也 Bout 生意上的一个合伙人，关系密切。

204. San Air 公司的 Serguei Denissenko 告诉小组，他是从 San Air 公司的固定供应商 Alexander Islamov 处购买的旋翼桨叶，并将它们卖给在蒙罗维亚的 West Africa Air Services 的 Sanjivan Ruprah。他说 Ruprah 是 Victor Bout 在非洲的生意伙伴。

205. 小组要求提供有关 Sanjivan Ruprah 在利比里亚何处的资料，当局宣称它们不知道此人。代表 West Africa Air Services 签署租赁合同的 Leroy Urey，也否认认识 Ruprah。然而，据说 Ruprah 曾以不同的姓名持利比里亚外交护照进入欧洲联盟。根据他的护照，他代表利比里亚海事局。利比里亚海事局局长 Benoni Urey 是 Leroy Urey 的兄弟。Benoni Urey 也否认认识 Ruprah，并说对外交护照一无所知。Ruprah 先生现已不在利比里亚，但他过去住了很长时间的一所房子几乎就在 Benoni Urey 的房子对面。当小组会见 Ruprah 先生时，他承认这一点，并证实他的房子就是已故 Joe Tate 的房子，Tate 曾是利比里亚警方的监察主任，死于 2000 年的一次直升飞机事故。

206. 据 Denissenko 所说，直升机桨叶并不需要最终用户证书，因为 Mi-2 型是非军事运输直升飞机。然而，Alexander Islamov 为购买直升机桨叶向吉尔吉斯斯坦当局提供的最终用户证书明确说明，这些桨叶是用于 Mi-24 型直升机（附件 6）。Mi-24 型直升机是由重武器装备的武装直升机。吉尔吉斯斯坦当局告诉小组，Alexander Islamov 曾为一架 Mi-24 型直升机购买旋翼桨叶。这些旋翼桨叶加上几吨直升机备用零件，通过 San Air 公司交付给这一渠道的利比里亚一端。

Aviatrend

207. 成立 West Africa Air Services 公司只是为了进行这些走私行动。该飞机的飞行员告诉小组，他的飞机一直在运送一些利比里亚官员，而该飞机前排也确实有一些乘客的座位。然而，该飞行员还提到，监督飞机行动的那个人对舰船的了解多于飞机，此人的绰号是“Sanji 先生”。Sanjivan Ruprah 签署了 West Africa Air Services 公司的文件，并在旅行时持有由利比里亚海事局签发的外交护照。他与塞拉利昂问题小组查明的一个参与利比里亚采购过程的军火中间商是同一个人。

208. 在被问及 7 月和 8 月初期间往返蒙罗维亚和阿比让之间的飞行时，该飞行员宣称飞机里是“空的”。然而，小组还对 Sanjivan Ruprah 进行了全面的询问。他说从阿比让到蒙罗维亚的这些飞行是为了运输弹药。

209. West Africa Air Services 往返阿比让与蒙罗维亚之间的飞行日志与 2000 年 7 月 15 日一架安东诺夫-124 型飞机抵达阿比让机场（科特迪瓦）的时间巧合。

210. 小组与乌克兰当局合作，获得了有关这一飞行的详细情况。空运提单表明，该安东诺夫-124 型飞机运载了 113 吨 7.62 毫米弹径的子弹。该飞机于 2000 年 7

月 14 日离开乌克兰的戈斯托梅利机场，并于 2000 年 7 月 15 日在利比亚加油后到达阿比让。在阿比让，这批货物由军方卸下。

211. 这 500 万颗子弹和另外一长串武器名单的最终用户证书是由 Robert-Guei 将军签署的，在这批货物交付之时，他是科特迪瓦的国家元首。文件上的印章表明，证明 Guei 将军签字真实性的是科特迪瓦驻莫斯科大使，日期为 2000 年 6 月 2 日。乌克兰当局据此签发了出口许可，并批准了这一飞行。乌克兰当局还要求提供另一份文件，即担保这批军火的使用符合西非经共体关于小武器问题的备忘录。乌克兰还派遣了一名军官随机前往，以核查这批武器确实交付给科特迪瓦。

212. 用来运输这批货物的飞机是从 Antonov Design Bureau 公司包租来的。这 500 万颗子弹的中间商和包租该飞机的是总部设在莫斯科的 Aviatrend 公司，由 Valery Cherny 代表。在这笔交易中，Cherny 是 Leonid Efimovic Minin 的合伙人。在 1999 年 3 月从布吉纳法索向蒙罗维亚运输 68 吨小武器的事件中，Minin 是一个关键人物。他的私人飞机曾多次往返于布吉纳法索的瓦加杜古和博博迪乌拉索机场与蒙罗维亚之间，装运了全部的 68 吨货物。

213. Leonid Efimovic Minin 于 2000 年 8 月 5 日在意大利的蒙扎被捕。当意大利的调查人员搜查他的旅馆时，发现了大量的文件。在这些文件中，有 Aviatrend 公司的 Valery Cherny 给 Minin 的传真，和查尔斯·泰勒总统的儿子给 Minin 的信函，在 Minin 的文件中还发现科特迪瓦颁发的最终用户证书的几份原始复印件。银行转帐还表明，Minin 向 Aviatrend 支付了 100 万美元。一笔 85 万美元，2000 年 7 月 2 日支付给 Aviatrend 在塞浦路斯尼科西亚 Alpha 银行的帐户；第二笔款项为 15 万美元，于 2000 年 6 月 13 日通过 Minin 的许多境外公司之一 Sulico Holdings 公司，支付给 Aviatrend 公司在纽约大通曼哈顿银行的一个帐户。这两笔款项的说明都是“购买技术/木材抽出工具”。

214. 小组几乎会见了这一特定案例中的每一角色。小组会见了科特迪瓦驻莫斯科大使，他曾证明最终用户证书上 Guei 将军签字的真实性。当看到最终用户证书的几份复印件时，该大使承认，他曾在其中之一上签字，但他说 Minin 手中的其它几份复印件是伪造的。该文件上的一些次要细节表明，Minin 持有的最终用户证书复印件具有欺诈性质，该大使的签字不同于小组从乌克兰当局获得的原件上的签字（附件 4）。

215. 在莫斯科，小组会见了 Aviatrend 公司的 Valery Cherny。Cherny 不能解释科特迪瓦最终用户证书为何有许多复印件。当被问到为何只出售 500 万颗子弹，Minin 就支付给他 100 万美元（市场价约为 25 万美元）时，Cherny 承认，已储备了更多的军火，准备运往科特迪瓦。7 月 14 日这批货物离开乌克兰，在准备交付更多的货物时，Minin “失踪”了。其后，Cherny 听说 Minin 在意大利被捕。Cherny 宣称，此后一些武器一直在等待交付。

216. 小组还会见了 Robert Guei 将军，他在科特迪瓦大选后离开首都，逃回他在该国西部的家乡。Guei 将军承认，他签署了最后用户证书。他只签署了一份文件。他解释说，他在 1999 年一次政变后上台执政，希望补充科特迪瓦已耗尽的军火储备。作为第一步，他请其它非洲国家的元首，包括布吉纳法索、利比亚、摩洛哥和利比里亚供应少量弹药和轻武器。Guei 将军说，利比里亚总统提供了某些武器，甚至派了一位特使来帮助 Guei 将军摆脱困境。这一特使就是利比里亚巡回大使 Mohamed Salame，他是阿比让居民，在利比里亚拥有一家木材公司。Salame 主动提供服务，并请 Guei 将军签署最终用户证书。这些武器然后在科特迪瓦和利比里亚之间分割。该将军承认，一些弹药留在了科特迪瓦，但多数运到了利比里亚。

217. 据该将军所说，Salame 大使作出了一些实际的安排。当小组与 Salame 大使联系时，他彻底否认对这些弹药交易有任何了解。他说他的生意只涉及木材。然而，当小组在意大利的监狱中会见 Leonid Minin 时，他认为 Mohamed Salame 在 Aviatrend 军火交易中帮助科特迪瓦一方。Minin 说，这一交易是由 Mohamed Salame 代表利比里亚总统安排的，以回报 Minin 在利比里亚的木材公司 Exotic Tropical and Timber Enterprises 的一笔有利可图的交易。Leonid Minin 还承认，由于他在 8 月被捕，取消了最终用户证书上的进一步武器交付。他已为这些武器支付了预付款。Leonid Minin 还说，泰勒总统的儿子小查尔斯“查基”泰勒试图参与某些军火交易，以收取佣金。Leonid Minin 的另一生意伙伴、一位在土耳其和瑞士公司工作的芬兰国民与小查尔斯·泰勒联系，在 Minin 处发现的文件表明，此人向 Minin 寄出了有关不同种类设备的文件。在某些文件中提到“小泰勒的特殊包裹”。该芬兰国民 Erkki Tammivuori 向小组承认，他几次与 Leonid Minin 一起到过利比里亚，并被请求代理非致命性保安设备。

218. 小组对 Tammivuori 先生给 Minin 的一封信特别感兴趣，信中提到军火的交付有无最终用户证书均可，如不须最终用户证书，则可避免招标程序，因此可降低军火的价格。该信函是 1999 年 3 月传真给 Minin 的。信打印在一家名为 MET A. S. 土耳其公司的信笺上，但是由 Tammivuori 在瑞士的地址发出的。文件上表示愿意提供的武器是 Konkurs 导弹，构型为“主动装甲的串联弹头”。Sanjivan Ruprah 在会见小组时，在他的移动电话电脑屏幕上显示了一份武器清单，这些武器在 2000 年 5 月已交利比里亚。该架伊柳辛 76 型飞机的注册号是 TL-ACU。这份清单上有几类导弹，其中包括 Strela 和 Iгла 型导弹，以及 Konkurs 导弹的发射器。Ruprah 解释说，这一设备迄今为止没有在战争中使用过，因为没有向利比里亚派遣操作该导弹系统的培训人员。

219. 泰勒总统的儿子也参与了科特迪瓦与利比里亚之间的弹药交易。Leonid Minin 和 Sanjivan Ruprah 都提到这一点。当安东诺夫-124 型飞机（注册号 UR 82008）将 113 吨弹药运到达科特迪瓦时，Minin 正在意大利。这批武器的供应商 Valery Cherny 当时则在乌克兰。向利比里亚的最后交货是由阿比让机场的军方、

Sanjivan Ruprah、Mohamed Salame 和小查尔斯·泰勒安排的。Minin 说，专门安排了一架飞机从蒙罗维亚去装运这批弹药。

220. 此处，West Africa Air Services 公司的那架伊柳辛 18 型飞机再次发挥了重要作用。与所要运输的 113 吨货物相比，一架伊柳辛 18 型飞机相对小了一些。Ruprah 先生告诉小组，这就是为何这架飞机飞了八次才把全部货物运到利比里亚。这些行动是在该架伊柳辛 18 型飞机从吉尔吉斯斯坦装运直升机备用零件返回后当天开始的。

221. Minin 在意大利被捕后，该行动被迫停止。Valery Cherny 在利比里亚没有必要的联系人，一直是 Leonid Minin 在与利比里亚总统联系。据塞拉利昂问题小组报告，泰勒总统与 Minin 达成协议，用他的私人飞机从尼日尔和布吉纳法索运送武器。Minin 在利比里亚的木材业中也有重要投资。Minin 被捕时持有利比里亚司法部签署的文件，表明利比里亚政府仍欠 Exotic 公司 200 多万美元的预付税款。由于 Minin 从未出口过大量木材，所欠的这笔钱只能是他向利比里亚政府提供的其它服务。

222. Minin 和 Valery Cherny 拥有多份复印件的那份科特迪瓦最终用户证书，提供迹象表明，如果 Minin 不被意大利当局逮捕，仍在运送过程中有待向利比里亚交的武器的数量。在本报告撰写之时，意大利蒙扎法院的检查官仍在调查这一破坏制裁案的全部情况。

223. 该架伊柳辛 18 型飞机的飞行员还在摩尔多瓦告诉小组，从阿比让的这些飞行后，他和机组人员没有什么事情可做。显然，通过 Minin-Aviatrend 渠道订购的武器与这架神秘的伊柳辛 18 型飞机 (EL-ALY) 的行动直接有关，这架飞机是由 Sanjivan Ruprah 与他的利比里亚合伙人 Benoni 和 LeRoy Urey 租赁的。这解释了 Renan 和 West Africa Air Services 之间的租赁合同最终为何取消的原因。9 月，该飞机进行了最后一次飞行，运送泰勒总统的反恐怖部队成员到阿比让援助 Robert Guei 将军。当时他的住所受到暴乱军队的袭击。该飞机然后飞回摩尔多瓦的基什纳乌，在那里，假的尾号被涂去，代之以原来的摩尔多瓦注册号 ER-ICJ。

个案研究：利比里亚谋求取得直升飞机

224. 小组发现利比里亚一直千方百计要取得军用直升飞机。运输直升飞机 (Mi-8、Mi-17 式)、特别是武装直升飞机 (Mi-24s 或 Mi-35 式) 从东欧国家的工厂和仓库送到非洲冲突地区。在塞拉利昂，Mi-24 式直升飞机在 1996 年南非雇佣军公司 Executive Outcomes 的行动中发挥了重要作用。几内亚在过去两年取得了几架 Mi-24 式直升飞机，其中一些沿着塞拉利昂和利比里亚的边界部署。科特迪瓦国防部与小组讨论时表示，这些直升飞机在邻近国家的存在是对科特迪瓦安全的潜在威胁，该国政府也要采购类似的武装直升飞机以作对抗。

225. 据知,利比里亚没有任何 Mi-24 式直升飞机,但对利比里亚的军火禁运未能阻止该国进口一些其他军用直升飞机。塞拉利昂问题小组在其报告 S/2000/1195 (第 233 段)中提到这些货运,并查明军火走私网络 Victor Bout 是主要的供应商。2001 年 7 月和 10 月,本小组在访问利比里亚时观察到两架 Mi-17 式直升飞机,一架贴上反恐怖单位标志,停在 Spriggs Payne 机场,靠近蒙罗维亚市。另外一架自 2001 年初因技术问题停在 Roberts 国际机场的飞机修理库。1999 年 10 月从 Sanjivan Ruprah 也获得了两架 Mi-2 式直升飞机,2000 年 7 月在吉尔吉斯斯坦取得 Mi-17 和 Mi-24 式直升飞机的备件。小组也向 Sanjivan Ruprah 询问,后者是在利比里亚经营的 Victor Bout 的伙伴,在利比里亚采购 Mi-8 式直升飞机的事项中扮演极其重要的角色。

226. 直升飞机飞行员住在非洲酒店,该酒店是利比里亚最有影响力的商人 Gus Kouwenhoven 拥有的。小组在 7 月访问了非洲酒店,发现该巨大的酒店几乎完全空置。飞行员是唯一的常客。Gus Kouwenhoven 住在属于该酒店一部分的其中一座别墅。2001 年 10 月,Gus Kouwenhoven 先生告诉小组说,飞行员已经离开他的酒店。其中一名飞行员现在已经返回东欧。他证实他和他的同事已经离开。

227. 迄今为止,利比里亚看来得不到所需的 Mi-24 式武装直升飞机,但最近两次试图取得更多的 M-17s 式甚至 Mi-24 式直升飞机。摩尔多瓦和斯洛伐克当局协助小组调查这些案件。

头一宗交货

228. 2001 年 3 月,安全理事会利比里亚问题委员会收到斯洛伐克当局资料,内称该国海关已制止一架正要运送到吉尔吉斯斯坦共和国的武装直升飞机。他们怀疑载着该直升飞机的飞机正要前往另一个目的地,可能违反联合国的制裁。

229. 在调查中发现,2000 年 7 月 2 日,LOT 在 Trencin 的直升飞机修理厂与吉尔吉斯斯坦共和国国防部签署了一项合同,以修理和整修吉尔吉斯斯坦两架武装直升飞机。合同安排由国防部和吉尔吉斯斯坦共和国驻莫斯科武官 Urazmatov 少将作出。该武官首先询问是否可能在斯洛伐克直升飞机修理厂修理两架 Mi-24 式武装直升飞机。经过斯洛伐克国防部批准后,头一架直升飞机于 2000 年 6 月底抵达斯洛伐克。合同签署后,该机获得整修和修理,几个星期后被送回吉尔吉斯斯坦。第二架直升飞机于 2000 年 10 月抵达,也是由 Ilyushin 76 式飞机在 2001 年 2 月运载。两次运载都是通过私营的 Centrafrican 航空公司的包机合同进行的。

230. 详细分析显示,第一架直升飞机于 6 月由 Ilyushin 76 式飞机运载抵达,并在修理厂逗留大概一个月。同一架 Ilyushin 76 式飞机(登记编号 TL-ACU)也将直升飞机送返吉尔吉斯斯坦。不过当第二架直升飞机于 2001 年 2 月在斯洛伐

克修理时，由于第二架直升飞机已准备飞回那里，当局开始怀疑，要求从吉尔吉斯斯坦的对口单位进一步证实该项交易的合法性。

231. 吉尔吉斯斯坦报告说，这些直升飞机不会再回来。事实上，据斯洛伐克和吉尔吉斯斯坦两国的海关通信，显示吉尔吉斯斯坦国防部甚至不知道在斯洛伐克有任何维修合同。这些直升飞机被吉尔吉斯斯坦卖给一个经纪，Alexander Islamov。购买直升飞机的是一家叫作 Pecos 的几内亚公司。斯洛伐克共和国当局从吉尔吉斯斯坦收到这些资料，促使它禁止第二架直升飞机离开，并将这一案件通知联合国安全理事会委员会。其后，小组发现些吉尔吉斯斯坦军事武官 Urazmatov 少将在吉尔吉斯斯坦国防部不知情的情况下与斯洛伐克修理厂安排这项交易。他后来被开除。

232. 该直升机于 2001 年 2 月 22 日被停飞后几天，斯洛伐克共和国一名国民 Peter Jusko 自称为 Pecod 公司的代表，声称 Pecos 公司为该直升飞机的新物主。据斯洛伐克当局，Jusko 先生是一家称为 Jusko 先生是一家称为 Joy Slovakia 的军火经纪公司的董事。曾与吉尔吉斯斯坦国防部打过交道的 Alexander Islamov 也是该公司的董事。斯洛伐克共和国军方以前曾与 Joy Slovakia 有过生意往来，并向小组显示该公司于 1997 年向几内亚出售小型武器的最终用户证书。小组其后在几内亚核实该国国防部从来没有订购那批武器（见关于最终用户证书的一节）。该最终用户证书是伪造的。

233. 甚至在海关停止第二架直升飞机飞行之前，布拉迪斯拉发民航当局已对一架将前来运载该直升飞机的货运机产生怀疑。申请该货运机降落的是摩尔多瓦 Moldtransavia 公司，但该公司要求在刚果共和国和中非共和国登记的飞机执行载运，而开帐单的地址是在阿拉伯联合酋长国。斯洛伐克民航局首先与摩尔多瓦的运输和民航部联系，以查明 Moldtransavia 公司是否有资格经营不定期的国际飞行、Moldtransavia 是否有有效的空运营业许可证及该公司是否有资格操作一架 Ilyushin76 式货运机。摩尔多瓦的答复是 Moldtransavia 有有效的操作认证，但只获准操作客机。而不是用于载运有关的武装直升飞机的 Ilyushin76 式飞机。

234. 与此同时，Moldtransavia 企图向斯洛伐克民航当局出示保险单副本，以证明它已有操作两架 Ilyushin76 型飞机的适当保险。保险文件显示，自从 2000 年 12 月以来，已为 Moldtransavia 和另一家公司 San Air 给一架登记编号为 TL-ACU 的 Ilyushin76 式飞机投保。另外已为刚果政府和 San Air 公司（但不是 Moldtransavia）给另一架登记编号为 TN-AFS 的 Ilyushin76 式的飞机投保。Moldtransavia 于 2001 年 2 月 12 日向斯洛伐克出示这些保险证书，但在这个时候，斯洛伐克已收到摩尔多瓦民航局的否定答复。

235. 斯洛伐克民航局拒绝批准 Moldtransavia 载运有关的直升飞机。在这个时候，Centrafrikan 航空公司提出一系列申请。Centrafrikan 请求获准降落斯洛

伐克载运同一架直升飞机。它要使用的飞机仍然是那一架编号为 TL-ACU 的 Ilyushin76 式飞机。这一次由 Centrafican 航空公司经营。

236. 在这一时候, 斯洛伐克民航局已收到 Moldtransavia 为这一特定的、编号为 TL-ACU 的 Ilyushin76 式飞机投保的保单。由于保险单没有显示 Centrafican 航空公司有资格操作该飞机, 因此航空当局要检查 Centrafican 航空公司的空中操作证和保险单, 以查明该公司是否获准操作 Ilyushin76 式飞机。

237. 2001 年 2 月 19 日, Centrafican 送出该飞机的保险单。这一次受保者是机主 San Air 和两家操作公司 (Moldtransavia 和 Centrafican 航空公司)。保险单显示所有这些公司自 2000 年 12 月 4 日一直受保。

238. Centrafican 航空公司还提出在中非共和国发出的飞行操作员资格证明和一个在阿拉伯联合酋长国的公司地址。2001 年 2 月 20 日, 最后批准该 Ilyushin76 式飞机降落斯洛伐克, 运载该直升飞机返回吉尔吉斯斯坦。2 月 22 日, 该飞机前来运载该武装直升飞机, 但在那个时候被斯洛伐克海关当局阻止。

239. 小组访问了吉尔吉斯斯坦共和国, 以便进一步了解合同安排和第一架直升飞机的事情。根据斯洛伐克修理厂和吉尔吉斯斯坦的合同协定, 该机应该返回了该国。不过, 吉尔吉斯斯坦并不晓得有这个合同。吉尔吉斯斯坦国防部与小组合作, 提供他们参与这项直升飞机交易的细节。在 Bishkek 的国防部一直与 Pecos 公司的代表 Alexander Islamov 打交道。后者一直以 Pecos 公司在几内亚的区域代表的身份代表几内亚国防部购买武器和有关的材料。如上面所说, Islamov 也曾在吉尔吉斯斯坦购买直升飞机备件, Islamov 与 Peter Jusko 都是一些军火经纪公司的董事, 曾经从事非法军火交易和抵抗制裁的活动。在直升飞机的事情中, Islamov 代表吉尔吉斯斯坦国防部, 为几内亚提出最终用户证书, 日期为 1999 年 7 月 1 日。小组后来在访问几内亚时确定这一证书是假的, 几内亚没有订购这一直升飞机。

240. 2000 年 6 月 26 日, Victor Bout 的 Ilyushin 76 式飞机飞到吉尔吉斯斯坦承载第一部武装直升飞机, 并的确将它送到斯洛伐克的修理厂。2000 年 8 月 2 日, 根据斯洛伐克发出的飞行批准书, 该飞机将直升飞机送回吉尔吉斯斯坦, 中途在 Chisinau (摩尔多瓦) 加油, 但这次没有到吉尔吉斯斯坦。根据吉尔吉斯斯坦航空管制员的记录, 8 月 12 日, 该机从第比利斯 (格鲁吉亚) 起飞, 只在吉尔吉斯斯坦加油, 然后到几内亚的 Conakry。不过, 根据西非空中管制员的记录, 该飞机没有飞到几内亚, 而是在 2000 年 8 月 23 日停在利比里亚的 Roberts 国际机场。小组在写这份报告的时候仍然在等待格鲁吉亚关于 Ilyushin 式飞机上的货物的答复。在不到两个月之前 (见本报告另一个案件), 一架飞机也是从

吉尔吉斯斯坦飞到蒙罗维亚，载运 7 吨重的 Mi-8 和 Mi-24 式直升飞机的备件。这一次，吉尔吉斯斯坦当局也是被误导，认为该机的最终目的地是几内亚而不是利比里亚。

第二宗交货

241. 在海关拒绝容许直升飞机离开斯洛伐克之后，Centrafrican 航空公司的 Ilyushin 76 式飞机再次进行第二次运载直升飞机的活动。2001 年 3 月 10 日，该货运飞机抵达摩尔多瓦的 Marculesti 军用飞机场。Centrafrican 航空公司与当地航空公司 MoldTransavia 签有合同，运载两架 Mi-8 式直升飞机。这是在斯洛伐克运载直升飞机的事情失败后立刻发生的事。小组获得这一包机合同的副本。该副本于 2001 年 2 月 15 日签署，是 Centrafrican 航空公司的代理 San Air 公司的总经理 Sargei Denissenko 给小组的。小组也得到 San Air 给斯洛伐克共和国的修理厂付钱单据的副本。

242. 在摩尔多瓦，弄虚作假的飞行计划继续进行。所涉的直升飞机是两架 Mi-8 式，由摩尔多瓦空军拥有。摩尔多瓦国防部与摩尔多瓦一家公司 Renan 的总经理 Andrei Grosul 签署了修理直升飞机的合同，在直升飞机修理后租给第三方。这是通过另一家公司进行的，就是在几内亚的 Pecos 公司。小组收到的一份共同货运保险单显示，Renan 和 Pecos 为了从 Chisinau（摩尔多瓦）到 Conkary（几内亚）运输两架军用直升飞机买保险。

243. 小组在 2001 年 6 月访问摩尔多瓦期间，与当局合作进一步调查事件。这事件引起国防部与其他政府机关之间的分歧，认为这一事情逃避了正常的军火出口程序，直升飞机的出口没有经过批准。这一案件显示弄虚作假的情况严重，因为直升飞机的出口是在没有最终用户证书的情况下进行的。到最后可能会有最终用户证书，但只在直升飞机被禁止运离的时候才会被迫弄出了。

244. 其中一家经纪公司 Renan 和供应直升飞机的摩尔多瓦共和国国防部争论说，在租赁合同的情况下，不需要提出最终用户的名字。直升飞机被送到几内亚修理，然后先后借给几内亚和纳米比亚。只有在几内亚的修理完成后才会签署使用合同，并且只有在这个时候才遵循正常的军火交易出口程序。当直升飞机可以离开摩尔多瓦的 Marculesti 军用飞机场的时候，摩尔多瓦安全部进行干预，不准运载直升飞机的货运机离开。这是 2001 年 3 月的事情。当小组访问摩尔多瓦的时候，直升飞机仍然被扣留。在小组抵达摩尔多瓦之前不久，Renan 取消了与几内亚的 Pecos 公司的合同。小组取得终止合同的协定副本。该文件于 2001 年 5 月 31 日在摩尔多瓦 Chisinau 签署，清楚显示 Renan 不只是将直升飞机送几内亚修理。在文件中，Pecos 公司是租户，Renan 是出租者。该文件是在小组抵达摩尔多瓦之前一个星期签署的。

245. 小组详细询问了 Renan 公司总经理 Andrei Grosul。Renan 一方面与摩尔多瓦国防部签署了一项合同,另一方面与几内亚的 Pecos 公司签了另一份合同。摩尔多瓦军方由于缺乏维持直升飞机的经费,对合同感到兴趣。Renan 愿意支付在几内亚修理直升飞机的费用,当这些直升飞机租给第三方暂用的时候就可以将钱赚回来。这些利润的一部分由 Renan 和摩尔多瓦空军瓜分。这一篮子交易还包括摩尔多瓦空军飞行员的合同工作,这是对摩托化国防部有利的另一项条件。

246. 这种安排的问题是几内亚没有任何修理直升飞机的设备。几内亚当局也不知道与 Renan、摩尔多瓦国防部或几内亚的 Pecos 公司的任何合同。所有这些事情都经小组证实。

247. 在摩尔多瓦, Pecos 公司由一名以色列公民 Jacob Berger 担任代表。由 Jacob Berger 在摩尔多瓦向国防部提出的一份文件显示,他可以以律师的身份代表 Pecos 公司。Jacob Berger 和 Peter Jusko (作为 Pecos 的代表)和另一家公司的 Joy Slovakia (见关于最终用户证书的一节)以前曾经向摩尔多瓦购买武器。所有这些武器从来没有运到他们向出口国提供的文件所说的目的地。在摩尔多瓦国防部的记录中发现的一份最终用户证书,其中 Jusko 和 Berger 在一宗案件中担任经纪。这份文件说明的最终用户是几内亚,但小组在几内亚证实这些武器从来没有运到几内亚。几内亚当局断然表示该国从来没有为其任何武器购买交易聘用 Pecos 公司作为经纪。正如本报告其他案件所示, Pecos 是一家常常被经纪蓄意用来违反对利比里亚的武器禁运的公司。要不是这些直升飞机在摩尔多瓦被禁止运送,肯定也会送到了利比里亚。

248. 显示问题的不只是 Pecos 公司。Renan 公司曾与利比里亚也有生意往来。正是 Renan 公司就注册编号为 EL-ALY 的、好几次用于向利比里亚运送武器的神秘飞机签订包机合同。最低限度其中一项合同包括直升飞机备件和军用直升飞机的螺旋桨,而 Pecos 是收货的公司。

249. 另外强烈显示直升飞机本来会送到利比里亚的线索是 2001 年 3 月 10 日抵达摩尔多瓦运载直升飞机到西非的对运输飞机。Victor Baut 的 Ilyushin 飞机以前曾用来运送武器到利比里亚,见报告 S/2000/1195。Moldtransavia 公司的主人是 Pavel Popov。该公司为摩尔多瓦的 Ilyushin 飞机安排和降落批准书。小组查明他是 Victor Baut 的亲密生意伙伴或只是一名雇员。Popov 算是 Victor Baut 公司从中欧运输武器的当地经理。Popov 负责提供飞行批准书和发出虚假的飞行计划。Popov 也是乌干达案件中的一个主谋。在该案件中, AK-47 的枪支从所说的目的地转运到利比里亚。Popov 代表 Pecos 公司的 Peter Jusko 签署清关文件。(见 She-枪支案件)。

250. 摩尔多瓦当局安排小组与 Pavel Popov 会面,后者证实他为 Victor Bout 工作。Pavel Popov 拒绝向小组提供关于飞机主人的文件。不过,小组从摩尔多

瓦民航局得到了文件:根据正常国际程序,必须保存主人和投保者的文件。文件显示 Popov 的公司 Mold Transavia 经营其本身的客机。登记证书显示,飞机的主人是阿拉伯联合酋长国 Sharjah 的 Transavia 旅行社。Mold Transavia 和 Transavia 旅行社之间的租用协定于 2000 年 6 月由 Pavel Popov 和 Victo Bout 分别签署。附在文件的适航性证书显示,该飞机在中非共和国登记,然后才由 Pavel Popov 在摩尔多瓦登记(另见 Centrafrican 航空公司)。小组在访问中非共和国的时候发现前一证书是假的,但被用来将飞机的主人从 Centrafrican 航空公司改为 Transavia 旅行社。其他文件显示,Victor Bout 从他的兄弟 Serguei Bout 购买了该飞机。Transavia 旅行社从在 Sharjah 的标准渣打银行的账户支付了 100 万美元。小组后来发现,该账户对于分析从利比里亚转到 Victor Bout 的公司的银行转账十分重要。

251. 在小组抵达摩尔多瓦之后不久,Popov 的飞机在摩尔多瓦的登记被取消。这就是说 Moldtransavia 再不能够在摩尔多瓦经营。从保加利亚获得的资料显示,Transavia 旅行社由 Victor Bout 代表于 2001 年 5 月 21 日,即在小组抵达摩尔多瓦之前刚刚两个星期,将该飞机卖给在阿拉伯联合酋长国 Ajman 的、由 Serguei Denissenko 作为代表的 San Air 一般贸易公司。San Air 的总经理 Serguei Denissenk 也代表 Centrafrican 航空公司。

252. 2001 年 6 月 11 日,在小组约谈了 Pavel Popov 之后四天,Popov 将他的飞机租给保加利亚的 Union Trans Service 公司,后者再将该飞机租给 Balkan Bulgarian 航空公司。该飞机现在的新登记编号为 LZ-LTV。Renan 在取消了与几内亚的 Pecos 公司签订的租借飞机合同之后,与匈牙利一家经纪公司签了新的协定。根据 6 月 25 日(即小组离开摩尔多瓦两个星期之后)的新协定,这些直升飞机现在最后租给纳米比亚。毫无疑问,如果不是摩尔多瓦和斯洛伐克当局及时干预,这些直升飞机就会在利比里亚。有强烈证据显示,已经通过在阿拉伯联合酋长国的代理 San Air 的帐户为这些直升飞机预先支付了一些款项(见政府开支一节)。

个案研究: Pecos 使用的最终用户证书的痕迹

253. 小组在斯洛伐克、摩尔多瓦、吉尔吉斯斯坦和乌干达取得了 Pecos 所用的几内亚最终用户证书。科特迪瓦国防部长提到 Pecos 公司最近向他提出为科特迪瓦武装部队购买军用直升飞机的服务。也发现一份最终用户证书,其中提到 Pecos 公司,由纳米比亚国防部签署。该证书的日期为 2001 年 3 月 28 日,也是伪造的。纳米比亚当局证实了这一点。小组也核实几内亚 Pecos 公司提出的许多最终用户证书所涉的武器从来没有运到几内亚。

254. Pecos 公司的结构很简单。该公司在 1997 年 10 月在几内亚 Conkary 成立。公司的主要业务是武器。法定的经理是 Mohamed Yansane。他是几内亚公民和农

艺工程师。他与 Peter Jusko 一起就读于捷克斯洛伐克大学。Peter Jusko 是斯洛伐克共和国国民，在 1997 年探望他，请他在几内亚成立一家公司。

255. 在捷克斯洛伐克共和国的 Joy Slovakia 军火经纪公司被一些欧洲警察当局怀疑参与洗钱和贩卖军火而对 Jusko 进行刑事调查之后几个月，Jusko 访问了 Yansane。

256. 名义上，Yansane 只是 Pecos 公司的经理。当小组调查由他签署的所有最终用户证书的时候，Mohamed Yansane 不认得这些证书。他认得一份文件，日期为 2001 年 2 月。该文件由他签署，并由几内亚 Conakry 的一名公证人盖章。该文件给 Peter Jusko 以律师身份全权代表 Pecos 公司，并紧急地为他放行一架在斯洛伐克共和国 Sliac 飞机场被海关当局扣留的战斗直升飞机。

257. 公证人的盖章和文件上的签名是真的，不过是 Yansane 的妻子签署的。另外一份给一名以色列公民 Jacob Berger 的文件也提出类似的情况，但 Yansane 不认得这份文件。小组在摩尔多瓦取得这份文件，但由于不正常的情况，当局不让两架直升飞机出口。根据该文件，这些直升飞机应该送到几内亚修理，然后送到纳米比亚。不过，几内亚没有修理直升飞机的设施。

258. Yansane 先生告诉小组说，在 1997 年，大概在 Pecos 公司注册的时候，Peter Jusko 向几内亚一家军事医院供应医疗设备。国防部一名官员给运送设备的单子签名。Yansane 先生说，有关的纸张、图章和签名副本后来被利用来伪造证书。几内亚军队总参谋长和几内亚军队采购官员也说，几内亚从来没有订购小组给他们看的任何 Pecos 公司的最终用户证书所列的任何物品。

259. Pecos 是从武器出口国非法贩卖武器到非洲的一家门面公司。虽然小组的调查仅仅限于少数向利比里亚提供军火的特定交易，但发现许多这种最终用户证书。这些文件显示广泛系列的武器，从武装直升飞机到运输机、导弹、火炮和大量小型武器和军火。由于加上假的武器运输飞行计划，大多数出口国家将几内亚当作是真正的最终用户。如果出口国实际地核查几内亚是否真的是最终使用者，Pecos 公司就不可能维持到小组最近获得的大多数的文件的日期，即 2001 年 5 月 31 日。

260. 事情的经过显示，当一些西欧和中欧警察当局开始对 Peter Jusko 的另外一家公司 Joy Slovakia 的活动进行调查的时候，Peter Jusko 计划在几内亚设立一个门面公司。实际上，在与小组讨论 Pecos 公司的最终用户证明的问题的所有国家中，Peter Jusko 或其他一些涉及 Pecos 公司个人都是 Joy Slovakia 的代表。

261. 1998 年，斯洛伐克共和国颁布新立法，规定军火经纪公司要登记和获得特别的执照。从那个时候开始，Joy Slovakia 的活动减少。该公司在 1999 年改名为 Morse s. r. o.，但据斯洛伐克当局的记录显示，该公司从来没有商业活动。

262. 在一些案件中，最终用户证书的日期比实际运送武器的日期早很多。在从吉尔吉斯斯坦运送直升飞机备件和螺旋桨到利比里亚的案件中，运送日期是2000年7月，而 Alexander Islamov 给吉尔吉斯斯坦国防部的最终用户证书是1998年9月25日。虽然最终用户证书永远有效，但签署文件的几内亚官员已经离开政府多年。似乎所有出口国的出口管制人员都不知道，只信赖文件和经纪来保证武器的安全运送。

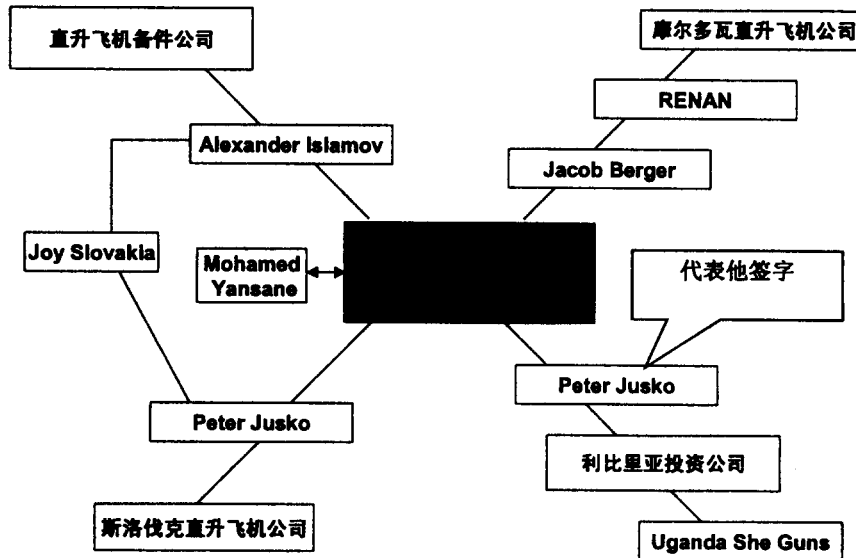
263. 同时，如果武器出口国将它们出售的武器向一个集中的数据库（譬如联合国常规军备登记册）报告，“几内亚武器采购”这样大规模的买卖理应引起一些武器出口机构的注意。

264. 涉及与 Joy Slovakia 和 Pecos 公司一起违反对利比里亚的武器禁运的个人的行为是深谋远虑的。虽然这些经纪公司被用来进行向被禁运国家或非国家行动者的武器交易活动，但与公司有关的个人在出售武器给利比里亚和塞拉利昂方面起了非常重要的作用。Perter Jusko、Alexander Isamov 和 Jakob Berger 的名字被一些国家的武器出口管制官员所提到。

265. 这些名字也出现在小组收集的文件中。由于在这些案件中，所有武器都运到利比里亚，所有这些个人都涉及伪造最终用户证书和非法向联合国制裁的国家贩卖武器。小组请一些国家当局和执法机关提供合作，追查这些人的下落，最大限度给予一些线索。经过长期搜索，在几内亚首都被最终用户证书中的一些印章提到的的一个区 Ratoma 的 Kipe 中发现了 Mohamed Yansane。小组最后发现一个公证人原来是 Yansane 的妻子，并且能够一并查问他们两个人。

266. 小组也要就有关的证据查问 Perter Jusko、Alexander Isamov 和 Jakob Berger，但只能够找到 Perter Jusko，后者本人在2001年10月和小组联系。Jusko 声称对所有这些最终用户证书一无所知，并将不当行为的责任推在在莫斯科的曾经是他的同事的 Alexander Isamov 和 Victor Bout 的网络身上。他不要解释为什么当时他采取主动和小组联系。当小组问他 Isamov 的电话号码和地址时，Jusko 说 Isamov 的电话号码常常改变，很难和他联系。这是小组在寻找其他军火商人和经纪的时候常常听到的说法。

267. 2001年9月，开列小组询问 Sanjivan Ruprah 的时候，后者解释说，Juskin 是向他的组织提供最终用户证明的主要来源。Isamov 向 Bout 公司提供了许多武器和备件。Ruprah 是利比里亚钻石矿床的主人和军火商人，与 Victor Bout 密切合作。1999年到2001年1月，Ruprah 住在利比里亚蒙罗维亚。他向小组出示最近利比里亚希望得到的武器的清单，其中开列各种武器和军火以及价格。在清单上，最终用户证明的价格是5万美元。文件中写上：“需要24小时才能找到最终用户”。



Pecos, 是最终用户证书伪造者—显示 Pecos 网络的流程图

个案研究: Centrafican Airlines

268. 一架 Ilyushin 76 (登记编号 TL-ACU) 成为小组讨论的主要重点。小组分析的几个案例表明这架飞机被用来运输违反联合国禁运规定的武器。这架飞机不飞行时, 停在阿拉伯联合酋长国的两个机场, 沙迦 或哈伊马角。小组成员在访问阿拉伯联合酋长国时看到这架飞机停在的哈伊马角机场。这架飞机属于 Centrafican Airlines, 这家航空公司在沙迦机场自由区设有办事处。2001 年初, 这家公司的办事处迁至阿治曼 2190 号邮政信箱的, 这是阿拉伯联合酋长国的另一个酋长国。

269. 这家公司属于 Victor Bout 所有, 只是 Bout 本人不参与日常管理。这家公司的商务经理是一个俄国人, Serguei Denissenko, , 住在阿拉伯联合酋长国, 曾经是 Victor Bout 的雇员, 但是现在他经管着自己的公司, San Air General Trading.

270. Denissenko 先生在与小组面谈的时候称, 他已经不再为 Victor Bout 工作了, 但是他的公司 San Air 在阿拉伯联合酋长国与 Centrafican Airlines 合用一个营业地址和电话号码。Victor Bout 的主要营业机构 Transavia 旅行社也合用这个地址, 但是, 据 Denissenko 先生称, 这家旅行社 2001 年初就停止了营业。

271. Centrafrikan Airlines 仍有业务活动，其商务和营业机构为 San Air General Trading。2001 年 3 月，San Air 和 Centrafrikan Airlines 迁往设在阿治曼自由区的新办公室。拨打这两家公司的总机发现，似乎这两家公司现在都属于一个名为 CET 航空企业的实体的一部分。使情况变得更为复杂的是，赤道几内亚的马拉博也有一个 CET 航空公司。这家公司是由一个名叫 Valerii Naido 的人管理的，过去也是 Victor Bout 的雇员，现在协助赤道几内亚一家负责飞机注册的机构。Serguei Bout 的大多数飞机都是在这家公司注册的，小组编写这份报告时，Centrafrikan Airlines 的一些飞机也正在办理的改在这家公司注册的过程中。在卢旺达还有一家相关的公司，名为 Central African Airways。

Centrafrikan Airlines

272. 小组掌握的文件表明 Victor Bout 作为 Centrafrikan Airlines 的所有者签署了文件。出售飞机的合同以及银行文件均由其签署。正如其名称所表明的那样，Centrafrikan Airlines 起家地址并不在阿拉伯联合酋长国，而在中非共和国的班吉。该公司是 Victor Bout 于 1998 年 5 月 28 日在那里注册的。主要股东是由 Victor Bout 控制的一家公司，SouthBound 股份有限公司，398 号邮政信箱，地址为：Suite 52 和 553 Monrovia House, 26 Main Street, Gibraltar。Victor Bout 的另一家公司 ATC 股份有限公司和地址为 399 号信箱，26 Main Street, Gibraltar 的 WestBound 股份有限公司也是该公司的股东。后一家公司，WestBound 为一名比利时飞行员 Ronal De Smet 所有。De Smet 自 1995 年就是布特的合伙人。

273. 1998 年 7 月 25 日，根据交通部为了方便公司的注册而分布的特别指示，Centrafrikan Airlines 得到中非共和国民航管理局的空运营业者许可证，批准该公司经营国内空运业务。这就是说，Centrafrikan Airlines 没有获准经营国际或洲际空运业务。根据注册簿的记录，该公司总共有三架飞机，一架为图波列夫-154 型，两架为更小的安东诺夫-24 型。

274. 该公司在中非共和国注册过的全部飞机就是这几架，但是，2000 年初，中非民航局在其注册簿中发现一起严重的欺骗行为。民航局的一名司长与 Victor Bout 及其同伙密切勾结，瞒着中非共和国当局，为 Centrafrikan Airlines 提供了许多伪造的许可证。大约 20 架飞机，或许更多的飞机，其中许多是大型运输机，都挂着中非共和国的国旗在世界各地飞行。这些飞机均未经过合法注册。以 TL-ACU 编号注册的飞机就是非法注册的飞机之一（附件五）。这架飞机在 Willis 公司投保，保险期至 9 月中旬，这是联合王国一个有名的保险中介公司。小组访问阿拉伯联合酋长国时，Serguei Denissenko 告诉该小组说，他在 Willis 公司有非常可靠的关系，他的公司 San Air 负责 Victor Bout 的飞机的保险事宜。Ilyushin 的保险文件表明飞机如何为不同的公司飞行，包括 Centrafrikan Airlines、San Air 和摩尔多瓦的 MoldTransavia。

275. Centrafrikan Airlines 和 San Air 显然是同一家公司的两个机构。MoldTransavia 则是又一个掩护公司，只经营一架客机。但是，公司利用它的三个字母的标记“MLT”经营 Centrafrikan Airlines 的 Ilyushin 的货运业务。San Air 和摩尔多瓦的 MoldTransavia 的总经理都是 Victor Bout 的公司 Transavia 旅行社的前雇员，这是在小组与他们面谈时，他们自己承认的。

276. 小组得到几份 Ilyushin 的最近的保险文件。这些文件表明 San Air、MoldTransavia 或 Centrafrikan Airlines 几个名称是可以随便相互替换的。银行转帐也表明 San Air 与 Centrafrikan Airlines 的帐户相互为对方付款，再次表明 VICTOR BOUT 和他的同伙如何采用不同的公司名称来掩盖他们的活动。例如，飞机是以 Centrafrikan Airlines 在班吉注册的，但是飞行保险却是阿拉伯联合酋长国的 San Air 上的。着陆和飞越要求是 MoldTransavia 从摩尔多瓦的办事处发出的，航班号为三个字母的标记 CET，而这是 Centrafrikan Airlines 的标记。飞行费用帐单的收信地址是 Transavis 旅行社或 San Air 的地址。

277. VICTOR BOUT 的兄弟 Serguei 的公司 Air Cess 的营业处也在阿拉伯联合酋长国，但是该公司的注册地址却在赤道几内亚。Serguei Bout 否认他的公司与他兄弟的公司有任何联系。小组拿着 Serguei Bout 的亲笔签名和 VICTOR BOUT 的帐户向他的公司 Air Cess 的帐户支付一笔 100 万美元的款项的证据当面提出质疑时，他才承认他确实与他的兄弟一直有业务关系。

278. Denissenko 先生也声称断绝了与他的前雇主 VICTOR BOUT 的所有联系。据他的自我介绍，他是 San Air 的总经理，与 Centrafrikan Airlines 只有些微联系。但是，一份银行文件表明，Denissenko 的公司 San Air 为斯洛伐克共和国的一家公司与 VICTOR BOUT 的公司 Centrafrikan AirlinesCA 之间的一份合同支付了 20000 美元。小组后来发现，2000 年和 2001 年通过 VICTOR BOUT 和 Sanjivan Ruprah 的网络运往利比里亚的许多武器的货款都划入 San Air 在沙迦标准渣打银行的银行帐号 01-01-5712572-01。

279. MoldTransavia 的总经理 Pavel Igorevich Popov 告诉小组说，他作为负责 Mout 先生的公司的飞行业务的经纪人为 VICTOR BOUT 工作多年。当小组要求他提供其中某些飞行作业的文件时，Popov 先生说 he 从来不保存任何文件。他作为 Bout 的经纪人时也没有营业地址。有一部手机就够了。Popov 先生还拒绝讲明他的公司 MoldTransavia 的所有者结构。但是，小组从摩尔多瓦民航局得到的文件表明 Popov 先生的公司实际上是为 VICTOR BOUT 的利益服务的一个掩护公司。

280. San Air 是 Popov 先生经营的 MoldTransavia 飞机的所有者。小组还在摩尔多瓦、斯洛伐克共和国和乌干达收集到文件，这些文件表明，2000 年 11 月，Popov 先生本人参与了向利比里亚运送武器的活动（见关于向利比里亚出售直升飞机和机关枪的部分）。

281. 这些公司的活动中也包括一些合法的客运和货运飞行业务，但是这些公司及形形色色有关的公司经营的许多飞机都用于向战争地区和处于联合国制裁下的国家运送武器或有关设备。另外，这些公司经营的许多飞机都有非法注册和伪造文件的劣迹。

冈比亚新千年航空公司事件

282. 2000年1月，中非共和国总统前往加蓬的利伯维尔参加非洲国家元首2000年议程首脑会议。总统代表团抵达利伯维尔时，人们为中非共和国拥有停在机场那架漂亮的飞机向他们表示祝贺。那是一架 ILYUSHIN-62 型飞机，注册号为 TL-ACL。

283. 这架飞机还挂着中非共和国的国旗，机身上有赫然醒目的“Centrafican Airlines”字样。加蓬当局以为是中非共和国总统新购置的飞机。而实际上总统根本没听说过这么一架飞机，经查乘坐这架飞机抵达的是冈比亚的一个官方代表团。由于所发生的尴尬场面，中非共和国交通部和检察院与名为非洲和马达加斯加航空安全机构的非洲航空安全组织合作展开了调查工作。

284. 通过调查发现了使这架飞机得以运营的两份文件，一份“临时”注册证明，一份适航证明。这两份文件均系伪造，是由中非共和国民航局长 Armand Fullbert Doungovo 签发的。2000年1月24日，调查当局下令立即逮捕 Doungovo 先生、Bout 先生和 Centrafican Airlines 的当地主管 Mouroukine 先生。民航总干事受命进行更彻底的调查，2000年2月14日，根据一份部一级的法令停止 Centrafican Airlines 公司在中非共和国的所有活动。小组已核实 Centrafican 在班吉的办事处确实关闭，原来的办公室现在由苏丹航空公司使用。现在仍然没搞清楚的是，为什么 Centrafican 的另一个股东，VICTOR BOUT 的长期合作伙伴比利时飞行员 Ronald De Smet 没有被编入本案的索引表。

285. 民航总干事早先曾试图向局长 Doungovo 了解关于他与 Centrafican Airlines 的关系的情况。1999年6月22日致 Doungovo 的信表明，局长代表 Centrafican Airlines 公司出国谈判交通权利问题一事引起了总干事的怀疑。不过，在加蓬发生的事情起到了加速器的作用。

严重欺骗行为

286. 这次调查发现，Doungovo 和 VICTOR BOUT 为许多飞机伪造适航证明、航空营业者许可证和注册证明。其中大多数飞机过去都在斯威士兰王国被撤销注册，VICTOR BOUT 和他的合伙人在那里采用过类似的做法。在那之前，Bout 先生的飞机是在利比里亚注册的。

287. 冈比亚新千年航空公司的这架飞机是在加蓬事件发生前几周由一名冈比亚人购买的。买卖协议的副本表明卖方为 VICTOR BOUT，Centrafican Airlines

的总经理。买方为冈比亚新千年航空公司，代表为 Baba Jobe 先生。银行提供的细节表明这笔交易最后受益人是标准渣打银行沙迦分行的一个帐户的持有者。帐户号码为 01-5624312-01，是 Transavia 旅行社的，是 VICTOR BOUT 的又一家公司。

288. 2001 年 9 月，小组得以与 Baba 先生在冈比亚的班珠尔面谈。此间，这架飞机的注册情况发生了变化，现已在冈比亚合法注册。Jobe 先生是一名公务员，是加蓬总统的身边的顾问，他否认他与 VICTOR BOUT 相识。他说，他从来没有听说过此人，他是与一位 Hajazi 先生打交道的，这位先生是一名代表利比亚的黎巴嫩人。这架飞机是赠给冈比亚总统的礼物，不是给 Baba Jobe 的，冈比亚当局不知道这架飞机卷入了中非共和国的一件欺骗案。Baba Jobe 先生的活动令人生疑，首先，小组没有一份载有他和 Bout 的签字的买卖协议副本。另外，Jobe 先生的熟人中包括 Ibrahim Bah，联阵叛乱分子之一，在钻石贸易中极为活跃。Jobe 先生承认说，从他在利比亚作学生的时候就认识 Bah，在利比里亚以及后来的塞拉利昂战事爆发之前，许多联阵人员都在那里接受训练。Jobe 先生说，已经多年没有见过 Ibrahim Bah 或与他讲过话了。

289. 中非共和国民航管理局发现了与 Centrafrican Airlines 飞机以欺骗手段注册有关的更多的情况。在一例中，这家公司发出了一份假的飞行计划。经查获还发现所有批准该飞机飞行的文件全部是假的。另外，属于这家公司的两架直升飞机曾由于技术问题紧急迫降。这两架直升飞机也是凭伪造文件运营。2001 年，这些飞机在刚果民主共和国的叛乱地区运营。乌干达民航管理局的飞行日志表明 11 月一架在利比里亚注册的编号为 EL-MLC 的 Let 410 型飞机曾在乌干达着陆。经营者也是 Centrafrican Airlines；塞拉利昂问题小组搞到了 2000 年 11 月在利比里亚注册的所有飞机的清单。但是，清单上所列的飞机中并没有这架直升飞机，表明这是又一次欺骗性使用注册编号的事件。

VICTOR BOUT 逍遥法外

290. 当班吉当局发出对民航局长、Centrafrican 在班吉的俄罗斯籍主管和 VICTOR BOUT 的逮捕证时，Bout 仍在该国，但是他得以潜逃。2000 年 6 月 16 日，民航局长被判犯有欺骗和伪造罪，判处监禁一年。VICTOR BOUT 也被起诉并被缺席判刑两年。班吉法院还发出一份对他的国际逮捕证。但是，后来，2000 年 6 月 28 日，又宣告 Bout 无罪。小组没有得到任何有关在何种情况下宣布其无罪的信息。

291. 中非共和国民航管理局指出，尽管 Centrafrican Airlines 公司于 2000 年 2 月解散，但是在非洲及其他地方的许多机场还看得见那些假冒注册的飞机。当调查工作在班吉开始以后，民航管理局办公室被盗。公章和文件不翼而飞。民航总干事向非洲区域的所有同事发出信息，提醒他们注意 Centrafrican Airlines 的身份和该公司的飞机，但是小组在其与 30 多个国家的民航管理局会晤时发现，

没有几个国家知道中非共和国案。附件三表明大约有 25 架民机曾经或依然非法飞行，但是在班吉的调查正在继续进行，很可能会查明更多的飞机的身份和下落。²

赤道几内亚

292. 赤道几内亚多年来一直是飞机行业的开放注册处。利用开放注册，也称为飞机方便注册，是出于商业和税收原因。在军火生意中，这些方便注册处很有用，因为飞机注册所在的国家对飞机和经营者监督不严。大多数开放式方便注册处都在监测能力有限而且飞机飞行活动极少的小国家。小组与赤道几内亚的当局讨论了开放式注册的问题。民航管理局意识到假冒注册和滥用注册的问题，指定一个私人公司管理新的飞机注册并查明旧的注册登记中的异常情况。

293. 许多国家只给那些经常使用其领土的飞机注册。在方便国注册的飞机极少出现在其注册所在国家，因为他们的维修设施和主要业务办事处都在其他地方。这种情况还导致出现了某些“方便机场”，许多悬挂外国方便旗的飞机在这些机场起落。注册国常常对这些飞机的运营情况或下落一无所知。

294. Victor Bout 的兄弟的主要公司 Air Cess 在赤道几内亚的 Malabo 注册。Victor Bout 的业务机构以及他的合伙人的业务机构显然还是倾向于使用阿拉伯联合酋长国的机场。阿拉伯联合酋长国的民航总局配合小组的调查工作，使小组得以与 Victor Bout 的兄弟 Serguei Bout 见面并与 Centrafrican Airlines 的商业总管 Serguei Denissenko 见面。Denissenko 还是 San Air 的总经理。³

295. 2001 年 1 月，阿拉伯联合酋长国当局颁布了新的航空立法，将从阿拉伯联合酋长国空中营业证书名单上删除所有经营在方便国注册的飞机的外国商业空运经营人。凡利用阿联酋进行商业空中运输活动的飞机必须在阿联酋注册。只有那些利用阿联酋机场的时间有限（期限不超过一年）的那些飞机才可作为例外情况处理。这些规定于 2001 年 1 月 1 日生效，但是给了航空公司一年的过渡期。因此，2002 年 1 月 1 日起，没有在阿联酋注册的航空业务机构将不再获准利用阿联酋进行业务活动。这项措施将适用于 Centrafrican Airlines、San Air 和 Victor Bout 兄弟的 Air Cess 公司的大多数飞机。

² 自从 2000 年 7 月以来，班吉法庭作出裁决之后，在沙托鲁（法国）、坎帕拉（乌干达）、基加利（卢旺达）、斯利亚奈和布拉提斯卡（斯洛伐克共和国）、基什希讷乌（摩尔多瓦）、第比利斯（格鲁吉亚）、比什凯克（吉尔吉斯斯坦）、布拉柴维尔（刚果）、开罗（埃及）、的黎波里（利比亚）、蒙罗维亚（利比里亚）及其在沙迦和哈伊马角都看到注册编号为 TL-ACU 的 Victor Bout 的 Ilyushin 76 型飞机。

³ 小组抵达阿拉伯联合酋长国时，Victor Bout 本人并不在那里，尽管事先与小组的一名成员约定好见面。拨打 Victor Bout 的移动电话，也找不到他。他在阿拉伯联合酋长国及其他地方的合伙人拒绝为小组提供联系号码，尽管 2001 年 6 月至 10 月期间曾几次试图获得 Victor Bout 的联系地址或号码。后来，小组与 Sanjivan Ruprah 见面，他宣称可以代表 Victor Bout 的利益，他得到 Bout 的可以与小组谈话的授权。

296. Centrafrican Airlines 至今仍在阿联酋设有办事处，拥有由 Centrafrican Airlines 经营的一些飞机的 San Air 也是如此。这些公司最近换了办公地点，从沙迦迁往阿拉伯联合酋长国的另一个酋长国阿治曼。但是 Centrafrican Airlines 确实已经不在中非共和国了，尽管它最初就是在这里建立的，而且仍然维持其所宣称的地址中非共和国还认识班吉 2760 号信箱。在小组调查期间，Centrafrican Airlines 正在赤道几内亚重新登记它的一些飞机。2001 年 9 月 10 日，San Air General Trading FZE 在赤道几内亚为 Ilyushin 76 (TL-ACU) 得到一份新的注册证书。这架飞机现在的注册号为 3C-QRA。

297. 小组汇编了一份飞机名单（附件 3），这些飞机的尾号或注册编号都表明是在中非共和国注册的（TL-XXX 型），只有三架是经过合法登记的。列入该一览表的还有 Victor Bout 的公司的最近改在赤道几内亚注册的飞机（3C-XXX 型）。该表还列入了所有那些可查明曾为 West Africa Air Services 飞行过的飞机（见神秘飞机 EL-ALY 案）。该表还表明 San Air 和 Centrafrican Airlines 之间的关系密切。

D. 陆运和海运武器

298. 在小组调查期间，不断有报告说有船只停靠哈珀、格林维尔、布坎南和蒙罗里亚卸下武器。2000 年和 2001 年，小组对运往蒙罗里亚自由港和布坎南的 105 次船运货物动向进行了调查，但是没有得到确凿的证据。报告源源不断，表明海运武器的情况是完全可能存在的，因此应继续保持该领域的警惕性。

299. 同样，2000 年和 2001 年期间，还发生数起装载着武器的卡车从科特迪瓦驶入利比里亚的事情。据目击者称，这些卡车运载的武器不是来自圣佩德罗、阿比让、就是来自布基纳法索。来自洛法郡的难民报告说，两辆装载着武器的布基纳卡车 4 月份在沃因贾马遭到利比里亚持不同意见者的突袭。

有关运输和武器的建议

300. 小组认为利比里亚民航管理局到目前为止采取的措施是适当的，安全理事会可考虑解除根据第 1343 号决定发出的停飞禁令，允许利比亚根据民航组织的规定重新开放一个飞机登记处。那些实际上被停飞的飞机如果能够向民航组织和安全理事会利比里亚问题委员会提供文件表明他们在利比里亚的注册是根据国际章程进行的，则应准许这些飞机恢复运营。

301. 但是，利比里亚民航管理局应当随时向安全理事会利比里亚问题委员会和国际民用航空组织通报有关调查工作的后续行动以及在利比里亚新的登记处登记的每一架新的飞机的情况。

302. 鉴于中非共和国飞机注册方面发生的严重的欺骗行为，小组建议该国的民航管理局：

- 将有关 Centrafrican Airlines 的法院文件递交给国际刑警组织；
- 在政府网页上公布这些法院文件；
- 立即与赤道几内亚和阿拉伯联合酋长国就 Centrafrican Airlines 使用违造文件事宜进行协调。

303. 小组还建议中非共和国、赤道几内亚及受到这类欺诈行为影响的其他非洲国家与非洲民航委员会协调，将假冒注册问题作为今后会议的一个议程项目。

小组向国际民用航空组织建议：

- 对其成员进行有关非法注册的危险性方面的预防性教育；
- 民航组织的成员国实行注册名单计算机化，并将这些名单公布在民航组织网页上，进行集中管理，使用户能够核查每架飞机的状况和身份；
- 民航组织的监督安全方案对飞机注册给予更多的重视。

304. 小组建议联合国安全理事会：

- San Air、Centrafrican Airlines 和 West Africa Air Services 所拥有、运营或保险的所有飞机应立即停飞。然后，逐步解除对每架飞机的停飞令，但条件是所有记录（飞机的所有权、经营者、营业执照、保险、试航证书、注册证书和飞机所在地）都经过注册国及飞机维修基地所在国民航管理局的检查。
- 有关公司应通过安全理事会利比里亚问题委员会向理事会提供每架飞机的确切身份和所在地情况。这些飞机的名单见报告附件 3。

关于武器问题的建议

305. 小组建议：

- 延续对利比里亚的武器禁运令期限；
- 联合国所有会员国不得向马诺河联盟国家提供武器；
- 对三个马诺河联盟国家的武装的非国家参与者（即利比里亚人促进和解与民主团结会和 Ulimo 派、联阵和几内亚不同政见者武装团体）实行武器禁运。

306. 小组还建议，出于透明度和建立信任的原因，西非经共体的《暂停小武器声明》的范围应当扩大，包括一个为西非经共同体成员国采购的所有型号的武器建立的信息交流系统。可进一步发展现有的安全和发展协调援助方案，以改善西非国家现有武器和今后武器采购方面的信息交流情况。小组建议，关于进行这种信息交流的要求应具有法律约束力，供应国和接受国均有义务向新建立的机制报告每笔军火交易的情况，包括关于军火交易的所有当事方的数据，包括所涉中间商和运输代理人的姓名和公司。

关于最终用户证明的建议

307. 小组建议, 凡根据提及以下公司和个人的最终用户证明采购过或供应过武器的每个国家对武器的实际运输和最终用途进行彻底的调查: Pecos、Joy Slovakia、Morse; 以下为个人: Peter Jusko、Alexander Islamov、Jacob Berger、Andrei Izdebski 或 Schwabenland。小组建议卷入任何这类交易的会员国将它们的结果通知另一国, 这些交易的当事方, 并通知安全理事会塞拉利昂问题委员会和利比里亚问题委员会。

308. 小组迫切建议成立一个联合国工作组, 制定标准化最终用户证明的方法, 该证明将包括签发证当局名称、地址和电话号码, 以及所涉中间商的、地址、电话号码和军火贸易许可证。

第三部分

收入来源和政府支出

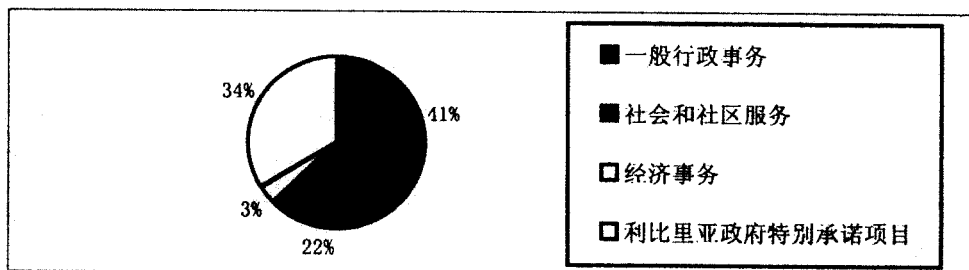
政府支出

309. 专家小组审查了政府资金的来源和管理, 力图确定冲破制裁的幕后资金筹措情况。1999 年至 2001 年期间, 用于这些活动的主要收入来源是未列入政府经常性支出的预算外开支。这也是为洛法的战争提供资金的较理想方式。

310. 根据泰勒总统提供的资料, 在 2000 年 12 月为了支付洛法战争的费用, 从 2000/2001 年财政年度 (7 月至 6 月) 7 300 万美元的预算中挪用了 1 500 万美元。这笔费用已被从指定用于政府特别承诺项目的经费 (行政官邸控制项下) 中扣除, 该费用在 2000 年下半年里大幅度增加, 从该年上半年的 910 万美元增至 1 683 万美元, 即增长 84.5%。这笔增加的支出中多数被用于国防。这种预算外的开支极大地扰乱了政府的中期经济战略。

311. 政府 2000 年的财政收入总额约为 8 580 万美元。2000-2001 年预算的主要预算分配款项 (图 1) 为一般行政事务 (41.0%), 其次为政府的特别承诺项目 (34.0%), 以及社会和社区服务 (22.0%)。但是, 据《经济学家》资料处报告, 2000 年 12 月有大约 73 000 美元的预算外支出用于总统家属及友人的直升机修理和圣诞礼物。财政部通知专家小组, 2001-2002 年度的国家预算与前一年大约相同。

图 1: 2000/2001 年度国家预算的百分比分布



312. 政府在 2000 年的开支比 1999 年增加大约 2 400 万美元，从 6 650 万美元（1999 年）增加到 9 053 万美元（2000 年）。但是，根据中央银行的数字，支出比收入多 6.1%（523 万美元）。

313. 2001 年第一季度的支出总额比 2000 年同时期增加了 12.2%。这一增加的主要原因是洛法州的战争引起的国防开支。

314. 国际货币基金组织在其 2000 年 1 月至 6 月的工作人员监测下的方案评估报告中对预算外的支出表示了严重关切。据货币基金组织记录，2000 年上半年的预算外支出为 930 万美元，并且“总统办公室的支出在该笔总额中占 28%”。采购商品和服务的款项占支出总额的 21%（占现支出总额的 25%）。有关当局没有向货币基金组织提供详细的数据，但表示这些支出多数用于总统和安全方面的优先事务。这些支出还包括木材特许经营企业代表政府支付的公路修复款（2000 年上半年达 300 万美元）。

315. 这些支出都是通过收入来源处而不经中央银行分配款项的方式在预算程序之外发生的。货币基金组织认为，“某些木材特许经营企业、政府的半国营企业、以及财政收入收缴机构代表政府承诺支付了这些支出，这些款项以后被记录为‘非现金’收入，同时被商品和服务的开支款所抵销”。这显然就是冲破制裁的活动——即购买武器和弹药的活动——的筹款方式，本报告将在下文进一步说明。

利比里亚元的贬值

316. 今年，利比里亚元对美元的汇率表现不佳。根据中央银行的统计数字，2001 年第一季度的平均汇率为 44.64 利比里亚元兑 1 美元。至 9 月份，该汇率进一步下跌，至大约 52 利比里亚元兑 1 美元。自从利比里亚元于 1998 年丧失其兑美元的固定官方汇兑平价以来，它的每季度平均汇率价值从未跌至超过 44 利比里亚元兑 1 美元（只有 1998 年 9 月和 10 月的月平均汇率达到该汇率值）。

317. 中央银行认为，联合国制裁是造成人们对利比里亚元的信心丧失以及促使货币贬值的唯一原因。一些独立的评估报告，例如《经济学家》资料处的报告则表明，也有一些其他的促成因素，例如“当地贸易商（主要为黎巴嫩人）的行为大概导致了该国的部分经济美元化，据报告说这些贸易商都在积聚美元，他们拒绝用当地货币进行交易。”

关于利比里亚政府支出的建议

318. 专家小组建议：应当消除在收入来源处将款项分配用于优先支出的作法。所有的财政收入都应当列入利比里亚中央银行的政府中央帐户，然后才能分配给有关当局用于已核准的支出项目。

收入来源：利比里亚主要经济部门的结构

319. 利比里亚的农业部门（包括林业）构成实际国内生产总值估计数的 72.7%。采伐和橡胶生产是政府外汇收入的主要来源。采矿业在 2001 年贡献了约 2.0% 的国内生产总值，尽管在关闭铁矿石开采公司之后和自内战以来采矿业一直没有恢复。在黄金和钻石采矿领域没有出现持续投资，尽管在 1998 年和 2000 年出现了一些有限的投资。

表 2

利比里亚：按部门分列的国内生产总值（百万利比里亚元）

	1999	2000a	2000b
农业	236.0	241.9	246.7
林业	76.7	79.0	81.4
采矿业	8.6	8.7	8.9
制造业	18.7	21.1	23.2
服务业	72.2	85.2	95.4

来源：规划和经济事务部

a=估计数 b=预测数

自 1999 年以来政府财政收入的主要来源列示于表 3。

表 3

利比里亚：政府财政（百万美元）

年	1999		2000		2001	
	共计	1月至6月	7月至12月	共计	1月至2月	
收入	65.5	40.1	45.3	85.4	9.3	
关税/消费税	20.4	15.1	9.0	24.1	3.3	
直接税	15	7.4	8.3	15.7	1.9	
间接税	7.1	3.5	4.0	7.5	1.7	
林业发展局	1.7	3	3.7	6.7	0.2	
石油销售税	6.1	4.3	2.8	7.1	1.1	
海事	15.2	4.8	13.2	18.0	0.5	
赠款	-	2.0	4.3	6.3	0.6	
支出	66.5	43.9	46.6	90.5	11.0	
赤字	1.0	3.8	1.3	5.1	1.7	
赤字占收入百分比	1.5	9.5	2.9	6.0	18.3	

资料来源：中央银行；财政部；《经济学家》资料处

橡胶

320. 农业部门（包括林业）占实际国内生产总值的 72.2%，仍然是经济增长的主要来源。采伐和橡胶生产是政府外汇收入的主要来源。1999 年，橡胶生产从 1998 年的 48 916 公吨（价值 2 890 万美元）增长到 62 705 公吨（价值 3 330 万美元）。2000 年的橡胶生产增长到 102 412 公吨，价值 5 320 万美元。2001 年第一季度里，生产的橡胶共计 27 567 公吨，与此相比，2000 年的第一季度里只生产了 16 617 公吨。橡胶业通常是在外国投资者——其中最著名的有 Firestone 公司和利比里亚农业公司——的较良好控制之下，这是由种植园的结构以及长期采集/加工投资的需要所决定的。橡胶业不太容易成为“来源处”的预算外支出，尽管利润一旦进入政府帐户，没有人能够保证这些资金会用于何处。

采伐业

321. 利比里亚木材协会估计，利比里亚的森林覆盖大约 480 万公顷的土地。据估计，该森林在 1978 年包含 8 130 万立方米的商用木材，这可以供人们在 25 年的砍伐周期里每年砍伐 320 万立方米。2000 年的原木材生产总量增加到 934 066 立方米，比 1999 年的产量增加了 178.4%。2000 年的原木材出口增至 934 066 立方米，价值 6 090 万美元。2001 年 1 月至 6 月期间，原木材生产达到 679 253 立方米（价值 4 620 万美元）。由于公司的逃税及广泛的腐败行为，这些数字很可能比实际的出口量低估了 50%至 200%。

322. 采伐业长期以来一直是政府财政收入的主要来源之一。在 1989 年至 1996 年的内战期间，木材业为查尔斯·泰勒及其爱国阵线的反叛部队提供了主要和独立的收入来源。今天，采伐业仍然是政府出口收入的主要支柱。

表 4

产量、出口量及其价值

	1999	2000	2001(截至 6 月份)
产量	334 273 立方米	896 586 立方米	659 271 立方米
出口量	188 944 立方米	626 657 立方米	494 478 立方米
离岸价价值(美元)	21 099 959	68 137 065	50 541 617

来源：林业发展局

323. 除了以上数字之外，还必须添加通过科特迪瓦的圣佩德罗出口的有关数字。1999 年，这种原木产量为 27 653 立方米，其中 17 067 立方米被记录为出口量。该数字在 2000 年增至 60 805 立方米，导致 49 218 立方米的出口量。它占利比里亚直接出口量的 7.9%。

324. 由于在过去几年里每立方米原木的离岸价格有所下跌，同时考虑到向中国出口的二级木材，专家小组估计，2001 年的离岸价出口应是大约 7 500 万美元。2000 年上半年的三个主要出口目的地是：中国(46.6%)、法国(17.9%)、以及意大利(9.3%)。

325. 木材生产和出口是政府的主要财政收入来源，根据利比里亚国家银行的数字，2000年的木材生产和出口为政府提供了大约670万美元的政府税收收入。林业发展局在其半年一度的报告中所列的2000年的数字较高，为13 203 514美元。专家小组根据采伐业所提供的数字所作出的估计是，目前利比里亚的木材业为政府提供的税收收入应是略低于2 500万美元（依据是：东方木材公司的出口占总价值的30%（二级木材），其他出口占45%）。

326. 政府对森林活动的征税情况如下：

- 采伐费： 1.50 美元/立方米
- 重新造林费： 3.00 美元/立方米
- 养护费： 1.50 美元/立方米至 3.00 美元/立方米，视木材种类而定
- 森林搜寻费： 0.50 美元/立方米
- 出口税： 0.40 美元/立方米至 30.60 美元/立方米，视木材种类而定
- 工业化奖励费： 1.44 美元/立方米至 58.56 美元/立方米
- 土地租赁费： 0.50 美元/英亩，在木材被砍伐的任何地方

327. 采伐业者所缴交的税款总额约是离岸价价值的30%至45%，取决于木材种类、特许经营的规模以及所砍伐的木材量。为了估计出一年向政府缴交税款的总额（如果这些税款通常都缴交的话），如果按东方木材公司出口占出口总额30%（二级木材）以及其他出口占45%来计算，则结果如下：

- 东方出口公司出口的离岸价值： $30\% \times 38\,471\,329 = 11\,541\,398$ 美元
 - 其他采伐业： $45\% \times 29\,665\,735 = 13\,349\,580$ 美元
- 共计 24 890 978 美元

328. 这只是一个估计数字，因为有些公司不支付税款或无力缴交税款。例如东方木材公司获得了某些税款豁免，如重新造林费和公路建设费。还有一些税款没有列入政府的数字中。例如，东方木材公司因使用布坎南港每年向国家港务局支付100万美元，但这笔付款并未显示于国家港务局的帐户。东方木材公司在2000年本来应当已支付大约1 200万美元的税款，但巧合的是它声称在2000年亏损了1 200万美元。如果将利比里亚中央银行根据每家采伐公司所提交的文件得出的木材业税收最终数字的评估与林业发展局数字作比较，则显示出来自木材业的财政收入有很大一部分被用于预算外活动。

329. 泰勒总统本人对木材砍伐特许权的分配表示出个人兴趣。2000年1月的一项新的国家林业法宣布，所有的森林资源都是政府的财产，但通过人工造林所开

发的社区和私人拥有的森林资源除外。2000年7月1日，利比里亚政府颁布第四号行政命令，“限制财政部只能收缴所有土地租赁费的50%和所有立木费的98%。”林业发展局被授权收缴其余的税费。但是，林业发展局指出，他们只能收缴到他们应当收到的缴费的一小部分。

330. 林业发展局还被授权取消许多采伐特许权和单方面挽回许可证。新的特许权需要共和国总统给予最终批准。在1999年至2000年年度的季节里，许多已获特许的经营者继续采伐，但却得不到他们能否获准保持其特许权的保证。这种不确定性造成快速砍伐和唯利是图，而毫不顾及可持续的林业做法，以便由于担心可能失去特许权而最大限度地赚取利润。

331. 若干西班牙和法国的企业失去了他们的特许权，而由Fawaz先生所管理和由泰勒总统的儿子任董事长的联合采伐公司则获得了这些特许权。泰勒总统还取消了VH木材公司的特许采伐权，将这些采伐权给予了联合采伐公司及穆罕默德集团。泰勒总统正在谋求让少数几个超级大型的特许采伐业者垄断木材业。1999年年初，有一个俄罗斯集团试图取得特许权，但其计划很快就破灭了。Shimmer International公司——马来西亚大公司Rimbunan Hijau公司的子公司——也由于安全担忧，拒绝在洛法州的一个超级特许采伐公司投资。

332. 总统希望，除东方木材公司所经营的特许采伐之外，再建立两个超级特许采伐公司。但是，他一直难以找到有能力开发这种大规模特许采伐经营的投资商。

利比里亚境内的主要采伐作业

东方木材公司

333. 该公司的董事长是荷兰国民Gus Kouwenhoven，他是查尔斯·泰勒的一位密友，曾经在1990年代初期通过反叛部队控制的布坎南地区为他管理采伐作业。1999年7月，东方木材公司在该国东南部获得一片124万公顷的特许采伐权，然后由于该特许地区的木材质量不佳，又在较北边的原始森林里获得一片特许采伐区，使其特许采伐部面积达到160万公顷。根据林业发展局的数字，这些林地约占利比里亚生产性森林总面积的42%。

334. 东方木材公司隶属于总部设于香港的Global Star Holdings控股公司，后者是印度尼西亚Djan Djajanti集团的一部分，在新加坡和香港经营，并在印度尼西亚和中国境内有重大投资。Djan Djajanti集团承担了该片特许采伐区资本投资的70%。Gus Kouwenhoven仍然是董事长，尽管根据他向专家组所显示的文件，他只拥有30%的资本，而Djajanti公司董事长的儿子Joseph Wong Kiia Tai则成为经理。Djajanti集团在该项目中的投资达1.1亿美元。泰勒总统曾公开为东方木材公司辩护，称其为“胡椒灌木”，这是利比里亚人对某种重要和亲近事物的描述。

皇家木材公司

335. 皇家木材公司是利比里亚境内作业的第二大木材公司，它在该国西部有三片单独的特许采伐区，共计 370 000 公顷。该公司也由 Gus Kouwenhoven 经营，并在 2000 年上半年出口了 8 654. 122 立方米（离岸价值 990 785. 08 美元）。

穆罕默德公司集团

336. 该公司集团在 Nimba 和 Grand Gedeh 拥有特许采伐区（Salami Molow Inc(SMI)公司和 Bureaux Ivorian Ngorian(BIN)公司），它们在 2000 年出口了 26 482 立方米。该公司的拥有者为 Mohammed Salami，他是利比里亚的“无任所大使”，住在科特迪瓦，参与了协助向利比里亚运输军火的冲破制裁活动。BIN 公司的大多数产品都是通过科特迪瓦的圣佩德罗港出口的。

内陆集团

337. 内陆采伐公司的经营者为 Maurice 和 Oscar Cooper，他们都是泰勒总统的长期支持者。同 Kouwenhoven 一样，该公司的渊源可追溯到 1990 年代，他们在战争期间为爱国阵线的反叛部队采伐和出口木材。该公司在该国东南部拥有一片 300 000 英亩的特许采伐区。其原木产品完全通过一家瑞士公司出售给法国和土耳其。据该公司报告，它在 2000 年出口了 19 815 立方米的原木，但有迹象表明该数字应当高得多，应当大约在 50 000 立方米。内陆采伐公司还在锡诺埃州保持一支私人民兵队伍，并管理着 Greenville 港口。

Forest Hill 公司

338. 该公司在洛法州拥有 300 000 英亩的特许砍伐区，其中它只采伐 Niangon 木材，并通过 Interwood 完全出售给法国。该公司的董事长为 Victor Haikal，其商业经营因洛法州的战争而受到了很大的不利影响。

VH 木材公司集团

339. 该集团为 Victor Hanning 拥有，在洛法和大角山州拥有 163 200 公顷特许采伐区。它也在蒙罗维亚的一家锯木厂投资了 80 多万美元，该工厂目前每天两班制生产大约 70 立方米的 Nianjon 木材。它在 2000 年出口了 10 000 立方米的原木材。

利比里亚木料管理公司：

340. 该公司在蒙罗维亚以北大约 100 公里处经营一片特许采伐区。该公司从事采伐和锯木，由 Rudolph J. Merab 和 Victor Hanning 拥有。该公司在 2000 年出口大约 13 000 立方米。2001 年的货物出口量表明今年的出口量将与去年类似。8 月底，反叛分子袭击了特许采伐区基地，严重地摧毁了该地的财产和资产，包括伐木

工人的住房和一所学校。利比里亚人和解与民主联盟的反叛部队声称进行了该次袭击，该组织的发言人表示，他们袭击该公司是为了阻止它与泰勒总统做生意。

马里兰木料加工工业公司和联合采伐公司

341. 它在 2000 年是第二大木材出口商。该公司的拥有者为 Fawaz 先生，他同时也拥有联合采伐公司。他在大吉德州和 Gee 河的东北部拥有几片特许采伐区。2000 年，这两家公司出口了 83 781 立方米的木材，占利比里亚出口总量的 13.4%。

342. 若干木材公司都向专家小组抱怨说，目前在利比里亚境内赚取利润非常难，只有几家从事不受限制砍伐和加工大量原木材的超级大型特许经营者除外。造成这些困难的原因包括木材加工能力有限、法国境内锯木厂大量原木材的堆积、以及难以吸引新的投资商来利比里亚投资。他们抱怨政府过分征税以及经营条件艰巨，以至甚至不可能采伐和出售达到林业发展局给他们的 4%配额的木材。总统的支持与否是减少经营成本的重要因素。人们都知道，东方木材公司、皇家木材公司和内陆集团由于同总统有着密切关系，因此都获得燃料采购方面的免税待遇。

木料加工

343. 根据林业发展局的规定，应有 25%的所采伐原木在该国境内锯木加工。但这一规则并未得到尊重，因为有大量的原木材被东方木材公司出口到中国，并由于利比里亚境内的锯木厂数量有限。

344. 1989-1996 年战争之前，该国有 18 家锯木厂、3 家饰面材料厂和胶合板厂，6 家烘干窑和 3 家木材加工厂，国内的木材生产超过原木的出口量。如今，该国只有 12 家仍在经营的锯木厂，这些工厂都没有能力加工所砍伐的原木量。东方木材公司的胶合板厂定于 2001 年年底或 2002 年年初开始生产。锯木材的生产正在增加。1999 年，锯木材生产增加到 22 746 立方米，比 1998 年的产量增加了 1802.4%。2000 年，该产量再次增加到 224 824 立方米。但是，由于林业发展局取缔双人竖拉锯木作业以及洛法州伐木单位所受的影响，2001 年第一季度里锯木材的产量比前一年同期下降了 25.8%。

345. 目前，世界贸易组织（世贸组织）建议所有国家在 2000 年年底之后禁止输出未加工的原木。利比里亚急需分阶段消除这种贸易，并在木料加工设施方面投资。这将增加利比里亚出口木材的价值，减缓砍伐的速度，并提供更多的就业。这也将使生产和出口活动更容易监测。泰勒政府自 1998 年以来就已宣布要逐渐禁止出口圆材原木，并将其作为政策指南，但至今没有就此问题颁布任何立法。

木材业和违反制裁行为

346. 一些木材公司违反针对利比里亚的制裁。这种行为的显著事例之一是 Exotic Tropical and Timber 企业公司（ETTE 公司），该公司由 Leonid Minin 及其伙伴 Vadim Semov 和 Fernando Robleda 建立。S/2000/1195 号文件曾描述 Minin 的私人飞机于 1999 年 3 月从尼日尔和布基纳法索向利比里亚运送武器的情

况。就在 Minin 被捕之前，他还参与了为利比里亚安排其他军火交易。Minin 于 2000 年 8 月 5 日在意大利被捕。他携带的大量文件表明，他不仅从事木材贸易，也从事向利比里亚运送军火。

347. 专家小组有机会查阅这些文件。在从 Minin 手中缴获的 1 500 多份文件中，有若干地图显示，他正在谈判在利比里亚的西北部——包含洛法战争区——争取一片超级大型特许采伐区的机会。专家小组并无兴趣了解 Minin 在利比里亚境内木材生意的失败细节——他最终不得不将他的设备和资产出售给他的一个伙伴的公司，即 Forum Liberia 公司，一家西班牙人拥有的公司。该案例引起专家小组的关切，只是因为它涉及到违反武器禁运的行为。

348. 在 Minin 被捕之前的几个星期，他正计划经由科特迪瓦向利比里亚运送大量的小型武器和弹药。第一批货于 2000 年 7 月运抵科特迪瓦，然后通过“Ilyushin 18”号船被转运到利比里亚，该艘船是利比里亚政府官员通过与摩尔多瓦的一家公司和军火商 Sanjivan Ruprah 达成的交易而租赁的。据 Minin 在与专家组面谈时声称，利比里亚的无任所大使 Mohammed Salamé 和他的兄弟 Yussuf 是科特迪瓦方面该项作业的关键。专家组曾几次试图就这些指控向在阿比让的 Salamé 大使质疑。最后在专家组离开科特迪瓦之后才电话与他取得联系，但他否认参与了此事。他说他只作木材生意。但是，为这些武器签署最终用户证书的 Guei 将军、组织该笔交易并为其供资的 Minin、以及 Sanjivan Ruprah 都证实：Mohammed Salamé 在向利比里亚转运武器方面起了关键作用。本报告关于违反武器禁运行为的一节中详细地叙述了此案。

349. 专家小组收到的一份银行文件显示，有一笔武器业务的付款是由东方木材公司的母公司 Borneo Jaya Pte 有限公司在新加坡的帐户中直接汇出的。该文件显示，1999 年 8 月 26 日根据 Dato Seri Bong Uray 的付款指令，由 Sanjivan Ruprah 通过纽约曼哈顿大通银行向军火贩运公司 San Air 公司(Victor Bout 所拥有的公司之一)汇出了 50 万美元。

关于采伐业和木料加工业的建议

350. 政府应当与国际货币基金组织达成协议，以便委托编写一份独立和详细的报告，说明 2001 年 1 月至 2002 年 7 月期间从各木材特许经营者取得的税收情况，包括这一期间与政府有关的支出方面的免税和税款抵销情况；联合国应当作出禁止规定，不准利比里亚在 2002 年 7 月之后出口任何圆材原木，并强烈鼓励当地的经营者在该日期之前增加经营范围，添加木料加工业务。

钻石

351. 小组审查了利比里亚钻石业的情况。钻石业是利比里亚政府自然资源收入的另一个重要来源。据说，利比里亚官方出口的钻石 1999 年只有 8 500 克拉、价值为 900 000 美元。利比里亚土地、矿业和能源部长估计，这个数字只是实际离开该国的钻石量的 10 到 15%。这比 1970 年代差远了。那时利比里亚的生产和

出口量平均为 50 万克拉，其中 70% 是宝石。利比里亚目前都采用冲砂的办法，而且全部是个体生产，加拿大的一家公司 Mano River Resources Inc. 正在利比里亚西部开采金伯利钻石。

352. 2000 年，钻石生产增加为 22 112 克拉，比 1999 年增长了 162.1%。2001 年第一季度的钻石产量增加了 78.5%，为 3 885 克拉。而 2000 年同一个季度的产量为 2 177 克拉。与 2000 年最后一个季度相比仍减少了 27.5 克拉，这种情况完全是由于对钻石业实施制裁造成的。2001 年 5 月开始对利比里亚的钻石实施制裁。自那时以来，利比里亚官方没有出口过钻石。中央银行的统计数字也说明没有进行过任何交易。

353. 对利比里亚粗金刚石出口的制裁是在 S/2000/1195 号报告之后实施的。该报告说明比利时如何进口了远远超过利比里亚现有质量或数量的钻石。比利时进口许可证附带有“利比里亚”公司的发票，利比里亚政府提供的许可证清单上没有这些发票。1999 年，利比里亚官方出口略有增长，为 8 500 克拉，平均为每克拉 105 美元。“利比里亚”进口到比利时的数量下降为 175 万克拉，但固定价值增加为 2.47 亿美元，或每克拉 140 美元。

354. 这些钻石中大部分是来自其他国家的非法钻石，他们利用利比里亚参与非法钻石交易、利比里亚不能或不愿意监测国际上使用其名称的情况，并能利用公司注册为掩护。较大规模的非法交易为利比里亚从塞拉利昂出口冲突钻石提供了很方便的掩护。尽管许多所谓的“利比里亚”产品来自其他来源（主要是俄国），这些产品为报税目的都假称是“利比里亚”产品。

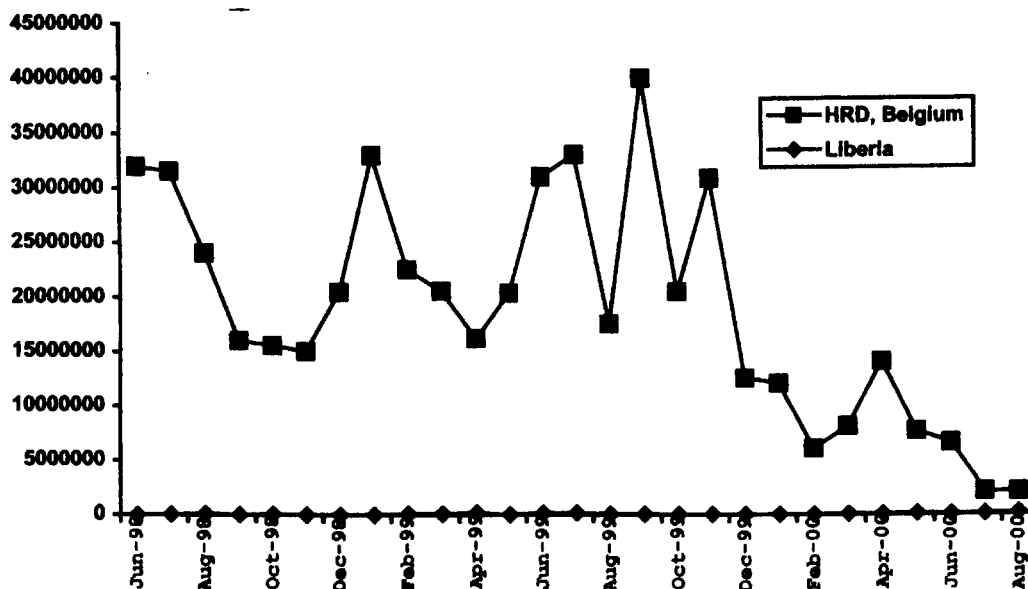


图 2：钻石出口统计数字（1998 年 6 月—2000 年 8 月），显示利比里亚的实际钻石出口量与比利时高级钻石理事会报告的钻石出口量对比的情况。

355. 随着安全理事会第 1343 号决议的生效，利比里亚政府表示它将遵守这项禁令。2001 年 3 月 22 日，泰勒总统致函秘书长，信中说“停止来自实施原产地证书制度国家的所有未经证实的未加工钻石进入利比里亚；在利比里亚建立国际接受的透明的原产地证书制度之前，也禁止从利比里亚输出所有未加工的钻石，为期 120 天。”5 月 10 日，代理矿产部长致函蒙罗维亚的 3 名官方钻石出口商。信中强调说，“我们希望告诉你们，在制裁期间，绝对不允许利比里亚出口钻石，除非联合国做出其他决定。”政府还在蒙罗维亚采购办公室内安排了几名矿产检查员，对每天在国内市场上出售的钻石进行监测和记录。这些检查员还要确保只能从合法的钻石开采商或中间商那里采购钻石，他们的任务是，证明矿产部向交易商提供的报告表格每日都得到正确的填写。

356. 2001 年，利比里亚现有三个钻石交易商/出口商：

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

除这些出口商外，还有 12 个得到认可的钻石经纪人和钻石经纪人代理。利比里亚共有 20 个钻石开采区，其中 12 个位于利比里亚西部，与塞拉利昂为邻。⁴

357. 出口商向小组报告，这些检查员把他们的买卖都被吓跑了，这些买卖都是自行决定的。当检查员在附近时，很多客户不敢进入他们的办公室。制裁还造成现金流动危机，因为他们不能出口钻石、他们无法得到现金，为正在进行的开采活动进行再投资。钻石开采商和经纪人也向小组抱怨说，他们再也得不到赞助商、出口商或经纪人支助的大米和设备。毫无疑问，粗钻石的手工交易受到禁运的影响，使以此为生的那些人的境况更为艰难。一些采矿者和经纪人想使冲积砂金多样化，但世界黄金价格偏低，甚至在美国发生 9 月 11 日事件后也是如此，结果使这种做法毫无吸引力。在利比里亚，个体交易是个很大的雇主，农村地区大约 20 000 至 30 000 人依赖这个行业。

358. 对利比里亚粗钻石出口实施禁运、塞拉利昂和平进程的进展，使国际市场上标有“利比里亚”标志的钻石明显减少。自实施制裁以来，安特卫普没有从利比里亚进口钻石的记录。

⁴ 1. Gondorjah 矿区；2. Kungbor 矿区；3. Gbarma 矿区；4. Weasua 矿区；5. Camp Freeman 矿区；6. Bongoma 矿区；7. Mecca 矿区；8. Camp Alpha 矿区；9. Boakai Camp 矿区；10. Camp Freeman 矿区；11. Lower Cape Mount 矿区；12. Smith Camp 矿区；13. Tiapa 矿区；14. Monsterrado 矿区；15. Kolahun 矿区；16. Monsterrado 县；17. Gibi/Kakata 矿区；18. Sanniquellie 矿区；19. Bahn 矿区；20. Butuo 矿区。

表 5
比利时钻石高级理事会记录的从西非国家进口粗金刚石的情况

	2000 年		2001 年 (直到 8 月)	
	1000 克拉	比利时法郎 (以百万计)	1000 克拉	比利时法郎 (以百万计)
塞拉利昂	82	560	121	665
科特迪瓦	398	2 514	349	1 359
几内亚	796	6 514	567	4 344
冈比亚	140	863	34	280
利比里亚	413	2 904	8.7	61

资料来源：比利时经济事务部

359. 制裁造成了另一个问题。由于不可能公开出售利比里亚的粗金刚石，交易商和经纪人就想方设法伪装利比里亚的钻石，把它们伪装成来自邻国市场的钻石。利比里亚钻石交易商主席承认，他曾想方设法在弗里敦出售利比里亚钻石，但被一个评估员拒绝。尽管如此，他仍然承认，走私利比里亚粗钻石的情况时有发生，有人把可以被当作塞拉利昂或科特迪瓦的钻石混放在一起，然后放在一个袋子里，企图逃避检查；那些明显不同的钻石在出口到欧洲之前，就被走私到其他西非国家。

360. 毫无疑问，尽管利比里亚政府官员做出各种努力，从利比里亚走私的活动持续不断，官方有时知道有时不知道。邻国对于走私也很有吸引力，因为他们每克拉的价格更好，受到的官方骚扰也比较少，被官员瓜分部分利润的机会也少。

361. 小组对向塞拉利昂和科特迪瓦走私利比里亚粗金刚石的情况进行了核实。在塞拉利昂博城，接受小组采访的一位交易商专门购买利比里亚粗金刚石。这位交易商是塞拉利昂的国民，在利比里亚居住了多年。他的利比里亚经纪人从利比里亚经济米到博城来和他做买卖。他声称，塞拉利昂的原产地证书制度使他很容易洗刷利比里亚的粗金刚石，用不着通过复杂的经由其他西非国家走私的办法。据这位交易商说，自 2001 年 9 月初塞拉利昂在济米部署部队以来，他收到的来自利比里亚的粗金刚石明显减少。

362. 利比里亚宁巴州的钻石经过达纳内走私到科特迪瓦阿布扎比。小组获悉，自五月份钻石禁运生效以来，阿布扎比的 3 名交易商已成为掩饰利比里亚非法粗金刚石的专家。小组的调查证实，通过阿布扎比科特迪瓦旅馆经营钻石的 2 名交易商，利用一位黎巴嫩中间商，把包裹从蒙罗维亚运过去。

363. 利比里亚的粗金刚石似乎也被从洛法州走私到几内亚。利比里亚人和解和民主团结会叛乱分子的支持者向小组承认，他们在洛法州活动时缴获了一些钻石，然后把这些钻石卖给了科纳克里的几内亚经纪人。

364. 所谓的“冈比亚”钻石问题仍令人关注。冈比亚本不是生产钻石的国家，但在像安特卫普这样的市场上，冈比亚仍被视为是钻石的一个来源。小组的调查发现，利比里亚和塞拉利昂的交易商定期到斑珠尔去。尽管有这种交易，但冈比亚当局坚持说，他们从没有任何经过冈比亚进行官方钻石交易的记录，在它的领土上也没有发生过走私事件。

365. 在利比里亚，无法证实的传说提到高级中间人、政府高级官员及其代表泰勒总统进行的金融交易。与钻石贸易有关的几个人抱怨说，由于禁运，个体交易受到影响，但泰勒总统和他的高级官员支持正在进行的钻石生产，并为出口高级宝石做出特别安排。一名黎巴嫩商人多年来一直在中非从事钻石贸易，他说，他没有办法进入利比里亚的钻石业，因为任何高质量的经营都是由泰勒总统控制的。后来，他进入了木材业、他说，总统府对这个行业的控制比较松。

366. 很明显，与海洋事务局有关的人都对钻石很感兴趣。在“海洋和公司注册”节下将详细讨论这个问题。

367. S/2000/1195 号报告中提到，Sanjivan Ruprah 通过海洋管理局破坏对利比里亚的制裁及其作用。Ruprah 还参与钻石经营业，他告诉小组，他在利比里亚的一个钻石矿区、利比里亚钻石开采公司中有股份。Sanjivan Ruprah 的一名葡萄牙籍助手 Carlos Alberto La Plaine 多次协助飞往蒙罗维亚，破坏制裁。在他的乌干达的移民卡上，他自称自己的职业为“钻石交易商”。有一辆贩卖军火的飞机就是在乌干达被截住的。

368. 当 Leonid Minin 在意大利被逮捕时，他持有大量的经过加工的粗金刚石，价值约为 50 万美元。在逮捕他时，警察从 Minin 那里缴获的文件中发现了一家名叫 Black Stella 的毛里塔尼亚钻石公司的文件和信件。这些文件表明，Minin 试图通过毛里求斯的一家磨光厂、建立通往俄罗斯和中国钻石出口链。Minin 在利比里亚的办事处内有称钻石重量的设备。

369. 联阵前战斗人员提到曾为泰勒总统购买钻石，但承认说，这种做法已经减少了。有几名联阵官员说，在布基纳法索工作的 Ibrahim Bah 继续从联阵高级官员那里得到钻石，包括 Sesay 将军，然后通过利比里亚或科特迪瓦将这些钻石走私到欧洲。

钻石和联阵

370. 小组还注意到，联阵通过弗里敦交易的钻石量明显增加。很多钻石来自科诺，通过马克尼到弗里敦。在进入官方系统之前，到达克纳马和博城交易商手中时，数量就少了一些。塞拉利昂生产的钻石，大约一半来自科诺/科伊杜。弗里

敦交易商主要感兴趣的地方是科伊杜，这是科诺钻石开采地的首都。这个城市已成废墟，但到处仍在拼命挖钻石，甚至已经危及了城市中危楼的地基。交易商们带来了柴油、汽油、肥皂、大米、旧衣服和其他消费品，用来换取钻石、木薯和芒果。联阵严格控制所有有很高价值的宝石，所有发掘者都要向前叛乱分子纳税。交易商们把这些购买来的石头卖给塞拉利昂有许可证的交易商，或把这些石头走私到西非其他地方。很多交易商来自马里或冈比亚。有迹象表明，联阵每年通过钻石贸易和向钻石走私商直接销售征税获得上百万美元。尽管他们常常以低价向这些走私者出售钻石。

371. 2001年7月初，在由政府、联阵和联塞特派团参加的第三次三方会议上，联阵和国家支持的民兵民防部队商定，在联塞特派团的监督下，暂停在科诺开采钻石。但这个禁令立刻失效，因为各方都无视这项禁令。当联塞特派团试图在科伊杜实施禁令时，当地居民群起抗议，他们要求知道在没有钻石收入的情况下如何谋生，没有试图在科伊杜实施协定。

372. 2000年8月，当警察对一名涉嫌从事非法钻石交易的黎巴嫩商人的住宅进行突袭时，他们惊讶地发现，联阵发言人 Gibril Massaquoi 也在场，还带有一个至少装有 1.5 万美元的口袋。从这个房子里缴获的文件表明，被联阵代号为“鲨鱼”的 Bassem Mohamed 一直都在组织钻石交易。一份文件表明，他负责向比利时的 Emmanuel Shallop/Mirib Shallop 支付清洗植物和电池的款项。根据这些文件，他们是通过瑞士日内瓦的一家银行向 Shallop 付款。在 2001 年 7 月的另一个事件中，Massaquoi 在向警察投诉时证明，为了给联阵购买 69 辆车，他向一个人支付现金 11 万美元和 2600 克拉的金子，结果被人欺骗。这两次事件说明，联阵手头并不缺少现金，这些现金大部分来自钻石交易。

373. 继对利比里亚实行钻石禁运、直到 2001 年 9 月一直关闭边境和洛法州的战争之后，现在从塞拉利昂运到利比里亚的钻石交易量现在几乎没有了。交易方式的变化也反映在进入像安特卫普这种市场中的所谓“利比里亚”粗金刚石的数量减少了，通过蒙罗维亚的钻石的数量也明显下降。利比里亚执行大厦预算外支出对其他收入来源的压力再次说明，钻石在过去几年中对泰勒总统的重要性。由于泰勒总统放松了对科诺/科伊诺钻石交易的控制，联阵的轴心已转向通过塞拉利昂增加贸易量。

原产地证书制度

塞拉利昂

374. 安全理事会于 2000 年 7 月 5 日通过了第 1306(2000)号决议，开始禁止从塞拉利昂进口粗金刚石，但得到塞拉利昂政府原产地证书核准的那些粗金刚石除外。

375. 2000 年 7 月，联合王国、美国和比利时进行了三方视察。此后，根据安全理事会第 1306(2000)号决议的规定，对从塞拉利昂进口粗金刚石实行原产地证

书监测制度。2000年10月6日，证书制度得到安全理事会的核准，并于2000年10月27日开始实行。

376. 原产地证书制度包括一个专门设计的防伪印制的原产地证书，还有一整套进出口程序的规定。据政府说，“根据这个制度，只有合法开采的钻石才能出口。合法开采指的是，在塞拉利昂政府控制下的地区开采的钻石，通过一系列经过核准的合法交易程序，包括从土地使用、允许开采、由核准的交易商和代理购买并由有许可证的出口商出口的产品”。塞拉利昂政府成立了一个内阁小组委员会，监测所有钻石出口、监督实施安全理事会第1306(2000)号决议的情况，并定期向内阁报告。

377. 政府报告说，这个制度运转得相当好。出口量、特别是进入这个系统的钻石的质量有所改善，给中央政府带来了大量的税收。

表 6
实行证书制度后钻石出口的数字

月份	克拉共计	价值(美元)
2000年10月	28 450.60	4 470 424.41
2000年11月	12 128.75	1 079 695.58
2000年12月	9 702.16	938 014.60
2001年1月	13 486.10	1 991 773.84
2001年2月	15 384.67	1 909 276.29
2001年3月	20 055.63	2 685 334.87
2001年4月	14 440.58	1 821 237.48
2000年5月	16 996.96	2 156 765.00
2000年6月	15 652.29	2 154 917.36
2000年7月	18 161.11	2 154 668.90
2000年8月	16 509.67	2 280 402.42
9月(到10月)	6 397.27	827 898.47
共计	187 335.79	24 470 405

资料来源：政府金矿和钻石办公室，塞拉利昂银行，弗里敦

378. 在塞拉利昂进行调查期间，小组注意到，尽管这个制度在运转，但毫无疑问，从利比里亚走私的钻石通过这个制度得到掩护。政府黄金和钻石办公室评价员拒收一些钻石，一名利比里亚交易商承认，他的钻石在弗里敦被拒收，但其他钻石、特别是沿利比里亚边界、洛法州和 Weasua 的钻石已进入官方系统。由联阵管理的冲积砂生产的大量钻石也是如此。这并不一定是政府金矿和钻石办公室

评价员的错误，相反，它反映了在一些钻石采购中心、例如博城和 Kenema 的政府机构监测不利的情况。

379. 只要塞拉利昂的钻石矿区没有被政府购买由政府控制，这些缺陷就会继续存在。弗里敦只能调查比较大的钻石原产地，而不是所有带到首都的钻石。此外，政府担心，如果控制机制实施得过于严格，买主可能会愿意到该区域尚未实行原产地证书的那些国家购买钻石，在这些地方，只要信纸上印有某国的抬头，海关就认为这钻石可以进口，这种担心不是没有道理的。发送国发票上的国家地址就被记录为“原产国”。

塞拉利昂的钻石收入用于为农村发展筹措资金

对冲积金刚石交易征税困难重重。几年前，由捐助国指定的顾问建议，对钻石实际价值征收 2.5 至 3% 的税会使钻石交易走入地下。世界银行最近的一项研究估计，1999 年，塞拉利昂出口了价值为 1.38 亿美元的钻石，其中只有 120 万美元是合法的。政府目前对交易商的出口征收 3% 的税。政府在 8 月份宣布，这笔收入的 1/4 将分配给冲积采矿业集中地区的农村酋长们。这些资金将用来改善当地学校、诊所和社区项目，并将根据各酋长所得到的采矿许可证的数量分配。这将鼓励地方当局对非法开采活动采取严厉措施。这是政府第一次把钻石开采活动分配给社区发展计划，因为自 1956 年开始采矿以来，一直都是采用冲积金刚砂的方式采矿的。

几内亚

380. 几内亚一直仿照塞拉利昂的做法。2001 年 6 月，几内亚实行了原产地证书制度，由中央国家钻石和宝石专家局控制。位于科纳克里的国家钻石和宝石专家局钻石评价办公室位于“几内亚共和国中央银行”的建筑物内。第二个办公室设在康康，这是几内亚第二个专门的钻石购买中心。据国家矿产、地质和环境部说，证书制度运作得很好。根据国家钻石和宝石专家局的统计数字，几内亚 2000 年出口大约 369 263 克拉，截至 2001 年 7 月，共出口大约 264 140 克拉的钻石。经过正式系统的年产量的价值约为 4 千万美元。原产地证书确实改善了几内亚的钻石业，但走私仍是一个主要问题。几内亚矿产部强调说，几年前，根本没有任何钻石是通过官方系统出口的。根据官方估计，在生产的所有钻石中，大约 65% 的钻石仍然是通过非法途径运出几内亚的。从设备，训练海关人员，边境控制方面来说，控制当局缺乏足够的力量，这些地方的边境管制非常松散。

利比里亚

381. 土地、矿产和能源部拟定一个原产证书草稿，希望得到联合国和钻石高级理事会的技术援助，协助它们印制。原产证书草稿依据的是得到金伯利进程鼓励的一个范本。该部与利比里亚中央银行协作，计划在银行设立一个中央评估办公室。这个办公室负责对出口的钻石进行评估、认证，然后装入密封的口袋准备出口。

382. 土地、矿产和能源部长非常了解金伯利进程的进展情况，他得到安全理事会委员会的旅行豁免，前往参加 2001 年 9 月在伦敦举行的会议，并随后与设在安特卫普的比利时钻石高级理事会进行协商。

科特迪瓦

383. 科特迪瓦还参与了金伯利进程中的一些会议，对建立区域证书制度表示感兴趣。目前，科特迪瓦共有九个有许可证的钻石出口交易商，但小组发现一些证据，一些出口钻石的交易商把利比里亚出产的粗金刚石说成是科特迪瓦钻石。2000 年，科特迪瓦共出口 320207 克拉的钻石。到 2001 年 9 月时，共出口了 290 407 克拉的钻石。

冲积金刚砂的挑战

384. 塞拉利昂、几内亚、利比里亚和科特迪瓦的经验表明，把冲突钻石与其他冲积钻石分开是很困难的。加强监测、对被逮住加倍罚款，要求说明宝石的来源（原产地），而不是出处（国家）对这个进程会有帮助。对原产地规定比较准确的定义有助于监测工作。但正如塞拉利昂的情况显示，如果国内和平进程没有稳步发展，就很难有效区分政府和联军的钻石。

关于钻石的建议

385. 小组鼓励利比里亚政府实行可靠透明的证书制度，由得到国际承认的审计公司对这种办法进行独立的审计。应对这个办法进行独立的评估，它应当可靠有效，以便协助审议暂停安全理事会实行的钻石禁运。这将有助于减轻个体采矿者、经纪人和代理商目前遇到的各种实际困难。

其他措施

386. 定期准确公布官方粗金刚石年进口/出口统计数字非常重要。目前，只有比利时公布详细的清单。国际上汇编各种类型的钻石、来自各个区域的钻石、详细记录冲突地区经营矿区冲积取样的资料，是该区域向前迈出的重要一步。尽管各国各自颁发自己的原产地证书，这些证书必须与完全综合证书系统一致。但最后，解决冲突钻石问题的最有保障的办法是，在一个国家中创造条件，使“冲突钻石”的标志变为多余。在这种条件下，西非冲积金刚砂交易的主要挑战是控制为逃税而大肆走私。塞拉利昂试图把钻石收入重新分配给社区，这也是解决办法的一部分。

利比里亚海事和公司注册处

注册来源

387. 利比里亚的海事和公司注册处在国际上是有名的。它也是利比里亚政府的一个稳定的收入来源。从 1949 年到 1999 年，注册处汇给政府 7 亿美元左右。在 1990-1996 年内战和过渡期间，船舶注册的收入在国家总预算中占 90%。以前曾

占 10-15%。今天，根据海运事务局的数字，这项收入占国家官方预算的 50%，但财政部提供的数字表明它占近 25%。

388. 1948 年，成立了设于蒙罗维亚的国际信托公司。1949 年 3 月 11 日，开办了设在美国的境外海运事务注册处，并对第一艘商业船舶进行了登记注册。该注册处后来成为弗吉尼亚国际注册公司，负责对注册处进行管理，直到 1999 年为止。

389. 1970 年代，由利比里亚国际信托公司负责经管的利比里亚注册处，加上蒙罗维亚的一家银行，发展成为注册了约 7 500 万吨的机构。在注册船舶运输吨位方面，注册悬挂利比里亚国旗的船舶吨位占第一位，直到 1994 年为止。

390. 1990 年，弗吉尼亚国际注册公司开始与马绍尔群岛注册处有交易。1991 年，马绍尔群岛注册了 28 艘船，420 万载重吨位。截至 1997 年，注册的船舶达 168 艘船载重吨位。国际注册股份公司决定除了维持利比里亚注册处之外采用马绍尔群岛注册处，标志着在利比里亚注册的吨位方面进入走下坡时期。

391. 1997 年 2 月，利比里亚提起诉讼案，指控国际注册股份公司主管人员把船主从利比里亚注册处介绍到马绍尔群岛注册处，而且蒙罗维亚无法掌握注册处财务细节。该国政府要求结束国际注册股份公司/马绍尔群岛的伙伴关系，并开放帐簿供查看。新任命的利比里亚海运事务专员 Benoni Urey 当时指控说，注册处每年创利 6 000 万美元，其中利比里亚收到 1 500-1 800 万美元。国际注册股份公司的财务报表显示 1998 年汇给利比里亚政府 18 596 274.63 美元(盈利的 82%)。该公司保留了剩余的 18% 供作自身费用。

392. 国际注册股份公司对 1999 年公司和海运事务注册处资金情况的预测是，将产生总共 27 465 000 美元的收入，其中 5 100 000 美元作为国际注册股份公司的费用，8 370 000 美元作为供副专员费用和开支之用的支出。根据利比里亚中央银行的数字，1999 年海运事务注册处提供给政府 1 520 万美元。

393. Urey 专员 1997 年还宣布，国际注册股份公司在 2006 年之前一直负责经管注册处的合同是无效的，原因是这项合同不是与合法政府签署的，而是与该国七年内战期间的一个派别签署的，因此对在该年度早些时候选举产生的泰勒政府没有约束力。

394. 1998 年 6 月，弗吉尼亚的一家法院驳回了国际注册股份公司试图阻止利比里亚政府提出反对的要求，9 月国际注册股份公司将利比里亚起诉，称海运事务调查与国际参与基金自 1998 年移交给利比里亚管理以来一直被滥用。这一持有 700 到 800 万美元的基金是用来支付海事组织会费、事故伤亡调查、以及利比里亚海运事务局的费用的。国际注册股份公司还坚持说，它从 1986 年以来已向利比里亚提交了审定决算。

395. 随着法律战的展开，特别是敌意日深，悬挂利比里亚旗的船东开始对注册处今后的稳定表示严重关注。作为争端的直接后果，谢弗龙公司将四艘油轮撤出注册处。

396. 最后，1999年4月，争端双方宣布休战，并于5月最后达成了三方庭外和解协议。蒙罗维亚同意放弃对国际注册股份公司提出的6000万美元的权利要求。1999年5月7日，利比里亚政府、国际注册股份公司及其附属公司和利比里亚国际船舶和公司注册处签署了一项和解协议，宣称业已解决了所有悬而未决的争议。协议具体规定，利比里亚国际船舶和公司注册处将从2000年1月1日起承担利比里亚海运事务注册处和公司方案的总体管理，国际注册股份公司将在在此之前向利比里亚履行其全部合约义务。国际注册股份公司将继续负责管理马绍尔群岛的海运事务和公司方案。协议从2000年1月1日起生效，但要求该公司在1999年6月1月起的过渡期间开始运作。

397. 休战期是短暂的。2001年5月，国际注册股份公司在长达25页的令状中对利比里亚国际船舶和公司注册公司提出指控，要求它给予1000万美元未具体说明理由的赔偿。国际注册股份公司称，利比里亚国际船舶和公司注册公司没有履行1999年5月的和解协议义务；根据这项协议，利比里亚国际船舶和公司注册公司同意一次性付清一笔款项，之后按产生的收入百分比定期付款。2001年6月利比里亚国际船舶和公司注册公司作出答复，否认违反和解协议的指控，并提出了内容详细的反诉。

398. 1996年，查尔斯·泰勒只是所设立的负责根据《阿布贾协定》对利比里亚进行管理的六人国务委员会中的一员，当时他就开始找公司取代国际注册股份公司。在内战期间泰勒未能从国际注册股份公司筹出款项，因此希望将其换掉。他开始寻求一位密友、美国律师Lester Hyman提供帮助，以协助建立一家新的公司管理注册处。1998年12月18日，利比里亚政府与Lester Hyman签署协议设立利比里亚国际船舶和公司注册公司。1999年3月18日，利比亚众议院和参议院立法进一步批准了这一行动。

399. Lester Hyman与查尔斯泰勒的关系几次时好时坏。Hyman曾在漫长的阿布贾和平谈判中帮助过泰勒。他还成功地使美国有关泰勒从马萨诸塞监狱越狱的记录被注销。Hyman先生和他的法律事务所Swidler Shereff Friedmann是根据美国国外代理人注册法以利比里亚共和国的名义注册的。他还是利比里亚国际船舶和公司注册公司的股东，并且在2001年1月之前一直是利比里亚国际船舶和公司注册公司董事会的名义董事长。利比里亚国际船舶和公司注册公司的首席执行官Yoram Cohen以前曾为Hyman工作过，并且是由他聘用来管理利比里亚国际船舶和公司注册公司的。

利比里亚国际船舶和公司注册公司的作用

400. 利比里亚政府从 2000 年 1 月 1 日起任命利比里亚国际船舶和公司注册公司作为负责管理公司和海运事务注册的独家代理人,但要求该公司在从 1999 年 1 月 1 日起的过渡期间就开始运作。

401. 从 2000 年 1 月起,利比里亚国际船舶和公司注册公司独资的附属公司,利比里亚国际船舶和公司注册公司信托公司 LLC 拥有法定权限,作为利比里亚注册公司的唯一注册代理人,但业务地点未设在利比里亚。利比里亚国际船舶和公司注册公司与利比里亚政府之间的合同期为十年,规定可以延续。合同与任命利比里亚国际船舶和公司注册公司前使用的合同大体相同。

402. 根据海运事务局,船舶登记属于总统任命的海运事务局专员的政治责任。公司注册属于外交部长的政治责任。

403. 利比里亚国际船舶和公司注册公司设于美国弗吉尼亚的维也纳,在那里经办船舶安全、检验、遵守、人员配置以及事故和意外情况调查事宜。利比里亚国际船舶和公司注册公司在纽约设有办事处,传统上该办事处经办利比里亚的船舶登记和船舶抵押借款的记录。利比里亚国际船舶和公司注册公司在美国境外还设有若干代表处。

404. 计划由利比里亚国际船舶和公司注册公司从公司注册收入中留取约 66%,作为支付营业开支的费用和盈利,剩余部分缴给利比里亚政府国库。利比里亚国际船舶和公司注册公司留取吨位费的 20%,并将 80%缴给国库。虽然利比里亚国际船舶和公司注册公司留取注册处产生的总收入的 60%,但 5%家作为会费付给国际海事组织,35%付给国库。

405. 利比里亚是联合国国际海事组织的积极成员。目前利比里亚缴给海事组织的会费占该联合国机构收入的 8.23%,这是由管理公司从船舶注册收费中直接支付的。利比里亚已将分摊的会费全额付到 2000 年(含 2000 年)并支付了目前该缴的 2001 年摊款中的 819.34 英镑(它现在欠 1 494 271.66 英镑)。利比里亚国际船舶和公司注册公司负责支付会费,并于 2000 年将分配给海事调查与国际参与基金的资金转用来支付海事组织会费。

具有较高技术水准的世界第二大海洋船队

406. 截至 2001 年 10 月,利比里亚的毛吨位达 5 580 万吨。净吨位为 3 000 万吨。2001 年迄今已办理 157 项新的注册,154 项注销(其中 22 艘船已报废)。由于 1 734 艘船舶注册悬挂利比里亚旗,利比里亚现拥有全世界第二大海洋船队。注册处中油轮吨位一向占有较高比例。2001 年 1 月,在全世界所有油轮中,利比里亚拥有 35%的吨位。还有大量的集装箱船舶和注册的游船。新注册船舶的平均船龄为 6.0 年,注销船舶的平均船龄为 15.7 年。

407. 该注册处一般被视为高质量的开放注册处（一些人将称为方便旗）之一，船队平均船龄相对较低，PSC 扣押率也低于平均水平。伤亡人数也较低。利比里亚队被列于所有的白名单上，包括海事组织以及所有全世界所有港口国家的港务机关的名单。

说明利比里亚国际船舶和公司注册公司的收入情况

408. 外国船舶公司要付较低费用就能在利比里亚注册。非驻地公司不用交税。注册一家利比里亚公司的费用约为 4 200 美元。在注册处的管理从国际注册股份公司移交给利比里亚国际船舶和公司注册公司后，其他注册处之间发生价格大战。2000 年 7 月 1 日，利比里亚国际船舶和公司注册公司实行了新的收费标准，所有初始注册费全部免缴，直到 2001 年底为止。官方认为，2000 年利比里亚的注册和公司费方案创利 2 572 万美元，据海运事务局认为，为政府创造了净收入 1 800 万美元。

409. 利比里亚国际船舶和公司注册公司单独处理从海运事务和公司注册中创造的收入。它们的审议每年由一家具有国际声誉的审计公司 Arthur Andersen LLP 审计，这些账目可开放供小组审核。注册收入以及政府税费的收取，以及随后把归政府应得的资金分给政府，是根据利比里亚国际船舶和公司注册公司与利比里亚政府之间的协议进行的。

410. 实收款视收费的性质并遵照协议中的规定，最初存于注册处的若干银行账户之一。注册处接受实收款的所有银行账户均开在 Branch Banking & Trust Company (BB&T)。所有的实收款均存于 Branch Banking & Trust Company 的华盛顿市帐户，但直接付给北卡罗来纳 BB&T 的保险箱业务的公司缴费除外。

411. 利比里亚国际船舶和公司注册公司的会计部门将收费记作注册处的收入（保留收费以抵充业务费用）、利比里亚国际船舶和公司注册公司资金（注册的代理人和海事费）和政府资金（包含吨位税和海事调查与国际参与基金的一个百分比、以及根据法律行为向客户收取的年费和特定收费）。应由政府所得的款项每周划拨给利比里亚使馆海事财务处在华盛顿市 Riggs Bank 的帐户，之后通过花旗银行系统转到蒙罗维亚经济银行中的帐户。海事调查与国际参与基金的款项则存到设在美国马里兰州 Chevy Chase Bank 的海运事务局帐户。利比里亚国际船舶和公司注册公司同海运事务局在美国有两个联合保险箱帐户，因订有复杂的分享安排，其中之一用于海事方案间接费用，第二个用于收取吨位税。

412. 以上所述只是例行程序。但是，小组得到了利比里亚国际船舶和公司注册公司款项被转到阿拉伯联合酋长国沙迦渣打银行 San Air General Trading 帐号 01-01-5712572-01 的两笔银行转账详细帐目，数额分别是 2000 年 6 月 21 日 525 000 美元，2000 年 7 月 7 日 400 000 美元（见附件 10）。这些款项是从利比里亚国际

船舶和公司注册公司纽约办事处在 BB&T 的账号 (5162058071) 开出的。这两笔付款违背安全理事会决议, 用于购置军火及其运输。San Air General Trading 违反制裁的活动清楚地载于军火与运输一节。

413. 利比里亚国际船舶和公司注册公司向小组承认它于 2000 年向非政府组织账户支付了四笔款项。这些付款是海运事务专员通过他的财务副专员作出四项不同的书面指示, 要利比里亚国际船舶和公司注册公司将注册处收取费用中待分的属于政府的份额转到一个非政府账户。除了付给阿拉伯联合酋长国的两笔款项外, 还向蒙罗维亚的经济银行以及华盛顿市 Riggs Bank 未透露的账户付了款。

414. 每笔转账都被适当记作分给政府的应归政府所得的税收份额, 并得到海运事务局确认。这些付款在 Arthur Anderson 的审计中记作“给财务副专员的缴费”1 175 569 美元, 并从海事调查与国际参与基金款项中政府应得的份额中扣除。利比里亚国际船舶和公司注册公司当时在将这些款项付给谁以及用于何种目的方面没有像本该做到的那样慎重行事。

415. 利比里亚国际船舶和公司注册公司在 2000 年底对于提出背离正常程序的越来越多的转账要求日益难以忍受。在 2000 年 8 月 17 日提出新的付款要求后, 利比里亚国际船舶和公司注册公司通知海运事务专员, 它将不再执行这些要求。

416. Urey 专员受到利比里亚国际船舶和公司注册公司抵制后, 改变战略, 于 9 月 13 日写信给他的财务副专员, 授权 2000 年 9 月 13 日支付 200 000 美元; 2000 年 9 月 20 日支付 174 000 美元; 2000 年 9 月 27 日支付 174 000 美元。根据小组得到的 Urey 的信件副本, 这些款项被转到海运事务局在蒙罗维亚的经济银行海运事务局账户, 之后“经 S. Ruprah 帐号”转到沙迦 San Air General Trading 帐号 (附件 9)。

417. 在从海运事务局账户转帐的同时, 从蒙罗维亚海运事务局经济银行账户 (账号 10610001812018) 签出一张 200 000 美元的支票 (支票号码 0019119)。这张支票开给“Sanjivan Ruprah”, 日期是“2000 年 9 月 13 日”, 由海运事务专员 Benoni Urey 签字。

418. Ruprah 2000 年 9 月 16 日将 179 980 美元转到沙迦 San Air 帐号 00-01-5712572-01。Ruprah 还让一名员工 Jacques Gakali 随后分三次从蒙罗维亚付款给 San Air。最后的一笔款项 74 965 美元是 2001 年 1 月 2 日支付的。

419. 11 月 16 日, 利比里亚国际船舶和公司注册公司收到财务副专员的另外一项要求, 要求把款项划到一个非政府账户。遭利比里亚国际船舶和公司注册公司拒绝后, 财务副专员在后来的十天里连续写信, 要求予以执行, 蒙罗维亚也施加政治压力要求遵守。利比里亚国际船舶和公司注册公司最终决定将有关款项划到

已经确认的由政府控制的三个银行账户，并且自 2000 年 12 月以来，迄今再也没出现海运事务局干涉利比里亚国际船舶和公司注册公司划拨给政府的款项的情况。

说明蒙罗维亚的收入情况

420. 根据海运事务局的官方文件，利比里亚国际船舶和公司注册公司方案直接收费中政府所得部分直接存入完全由财政部、而不是专员控制的一个政府账户。假定之后海运事务局划拨款项中的 10% 用来维持其业务预算，外交部拿 6%，4% 归新闻部。海运事务专员还谈到了利比里亚国际船舶和公司注册公司和蒙罗维亚的海运事务局共同控制的“保险箱”账户。

421. 经进一步调查发现，所说的这些都是不实之词。钱款直接汇给蒙罗维亚经济银行的一个三方账户，其中海运事务专员和财政部长可以签字，第三个签字方为可以任意确定的签字方，由行政官邸控制。行政官邸能随意动用这些资金。财政部承认，2001 年由于国防开支增加，将海运事务经费大量转移供行政官邸在预算外使用。这样可以部分说明为什么海运事务局的亏损越来越多以及为什么在利比里亚国际船舶和公司注册公司注册的运输毛吨位继续增长的同时中央银行核算收到的海运事务收入却出现下降。

422. 根据利比里亚中央银行 2000 年的年度报告，海运事务收入 1999 年为 6.0903 亿利比里亚元（1 520 万美元）。截止 2001 年 6 月 30 日，它收进 1.9025 亿利比里亚元（480 万美元），与 1999 年同期相比，减少了 1.3964 亿利比里亚元，即 42.3%。根据中央银行的数字，在本年度下半年，这一数字是 5.2746 亿利比里亚元（1 320 万美元），上升了 12.6%（总共 1 800 万美元）。2001 年 1 月—2 月，它创利 2 131 万利比里亚元（50 万美元）；3 月—4 月创利 2 373 万利比里亚元（51 万美元）；5 月—6 月创利 6 581 万利比里亚元（137 万美元）—与 2000 年同期相比，减少了 7 200 万利比里亚元（162 万美元）。财政部 2001 年的数字比利比里亚中央银行记录的实际汇款数字高出许多。汇款数额与中央银行记录的数字之间差距很大，主要是行政官邸要求在预算外大量使用这些资金。

423. 货币基金组织派工作人员前往访问，以审查 2000 年 1 月—6 月工作人员监测的方案，之后于 2000 年 9 月发表结论声明，对海事收入出现短缺表示关注。它报告说，“海事收入额持续下降，令人不安，应密切予以审查，以便视必要采取补救措施。2000 年 1 月 1 日将海业务转给新的代理人，导致收取公司注册费出现延误，部分说明下降的原因。”货币基金组织的怀疑是正确的。2000 年 8 月到 10 月的汇款数额与 1999 年同时期的几个月份相比出现大幅下降：下降的原因是 Benoni Urey 授权将钱款转给 Sanjivan Ruprah，以支付 San Air General Trading。

表 7
1998-2001 年收取的海事收入 (美元)

月份	1998 年	1999 年	2000 年	2001 年
1 月	1 695 958.04	563 431.67	648 326.02	2 312 540.00
2 月	1 165 156.24	1 706 231.24	448 500.00	929 550.00
3 月	633 269.76	766 119.41	759 500.00	672 050.00
4 月	714 022.22	1 032 869.91	850 000.00	858 161.00
5 月	1 100 920.00	852 298.00	550 000.00	569 408.00
6 月	2 695 718.33	3 326 278.47	1 500 000.00	1 975 829.00
7 月	1 596 851.19	1 330 600.79	4 500 000.00	581 822.00
8 月	512 071.35	666 244.29	200 000.00	579 676.00
9 月	629 210.84	537 668.19	0	
10 月	516 106.78	417 864.32	200 000.00	
11 月	810 934.16	545 042.04	430 794.44	
12 月	5 270 979.50	3 481 025.29	11 905 672.54	
共计	17 341 199.39	15 225 674.54	17 942 793.00	8 479 036.20

来源：蒙罗维亚，财政部，收入帐目司

海运事务局的作用

424. 海运事务局原先在财政部下运作，但自成立交通部以来，海运事务局划归交通部。1989年6月20日，立法部门颁布法令，给予海运事务局自治地位。根据海运事务局提供的文件，名义上专员是总统任命的唯一高级官员。但是，很明显的是，任命总统前妻阿格尼丝·泰勒女士在伦敦担任常驻国际海事组织代表兼海运事务副专员并不是一项专业任命，而是一项政治任命。

425. 利比里亚国际船舶和公司注册公司是海运事务副专员办公室的代理人，因此与海运事务局有着密切关系。全权公使、高级副专员 John Morlu 以及主管商业海洋人事以及电台和海员身份证的副专员 George Arku 在弗吉尼亚利比里亚国际船舶和公司注册公司的总部与利比里亚国际船舶和公司注册公司合用办公室，并列在正式雇员名单上。纽约办事处还设有副专员 Victor Douba 和助理专员 Alfred Mensah 的办公室。利比里亚国际船舶和公司注册公司还与伦敦的利比里亚常驻海事组织代表团合用办公地。

426. 近年来，海运事务局的业务预算似已出现亏空。例如在 2001 财政年度，海运事务局预期其蒙罗维亚业务将产生总收入 1 900 000 美元，支出总额则为 2 025 880.63 美元。在 2000 财政年度，利比里亚国际船舶和公司注册公司另外提供了 2 125 372 美元的额外收入，用以支付副专员办公室的开支。

427. Benoni Urey 2000 年 6 月、7 月和 9 月命令利比里亚国际船舶和公司注册公司付款给 San Air。小组还掌握了详细的银行账目，显示 2000 年 10 月 5 日蒙罗维亚海运事务局把 149 980 美元从蒙罗维亚的经济银行账户转到迪拜的 San Air 一进一步表明蒙罗维亚海运事务局的资金被用来为破坏制裁付帐。

关于 Gerald Cooper 的情况

428. Gerald Cooper 的情况表明海运事务局以前就曾参与了破坏制裁活动。Gerald Cooper 曾在伦敦担任常驻海事组织代表兼海运事务副专员。1998 年 2 月 5 日，美国海关在佐治亚萨凡纳扣住了一辆 Hummer 装甲车，车上有一硬点，可以配放武器，价值为 146 260 美元。这辆车当时正要经过科特迪瓦出口到利比里亚，但没有出口许可，因此不符合美国的法律法规，也违反了联合国对利比里亚的武器制裁。

429. 在美国经调查发现，这笔交易的联合王国中间商将是 Liberian Purchasing Agency Europe (LIPAE) Inc，它的业务地点是伦敦的一个地址，唯一的一名主任是尼日利亚国民，名叫 Liam Ge，此人还兼任 Liberian Purchasing Agency Europe (LIPAE) Ltd 主任。一位名叫 Aikhuele 先生的美国中间商利用名为 IMIOTA 的公司也参与其中。进一步调查显示，钱款是从苏格兰银行中的利比里亚共和国常驻海事组织代表团账户以及巴克莱银行广场的 LIPAE Ltd 开给 Aikhuele 和作为 Hummer 车经销商的佐治亚士麦那的 Boomershine Pontiac 的。英国警察经调查，提供了有关 Gerald Cooper 参与交易的文件，并且有进一步证据表明，Cooper 1998 年 1 月访问过亚特兰大，以便与 Aikhuele 先生讨论车辆的目的地以及能否再订三辆带有硬点的车辆。

430. 1999 年 2 月 12 日，英国外交和联邦事务部要求利比里亚政府放弃 Cooper 的外交豁免，以便就这些交易情况对他问话。1999 年 4 月 27 日，利比里亚驻伦敦使馆拒绝放弃豁免，并声称 Cooper 是以“官方身份”代表利比里亚政府行事的；利比里亚使馆具体不了解颁布联合国对利比里亚实施的武器制裁的联合王国 1993 年法令第 3 (1) (c) 条的规定。

431. 7 月 8 日，Cooper 先生即刻起被宣布为不受欢迎的人。Cooper 和他全家人离开联合王国。他现在居住在美国。根据与海运事务局的约谈以及官方通信，Gerald Cooper 是“利比里亚国际船舶和公司注册处的一名高级副总裁。”利比里亚国际船舶和公司注册公司 8 月告诉小组说，“Gerald 是独立的承包商，他并不代表利比里亚国际船舶和公司注册公司，利比里亚国际船舶和公司注册公司也不代表他，”而且他的名字既没有出现在该公司 2001 年正式雇员名册上，也没有出

现在该公司的薪给单中，再次表明海运事务局所称的是不可靠的。利比里亚国际船舶和公司注册公司在雇用 Cooper 作顾问前并没有调查他的过去，但承认他们“意识到他是在阴云下不得不离开联合王国的，但确切不知道为什么。”

关于 Sanjivan Ruprah 和 Benoni Urey 的情况

432. 除了 Gerald Cooper 曾于 1998 年和 1999 年试图打破武器禁运外，小组发现 Sanjivan Ruprah，一名“海运事务副专员”兼海运事务局顾问，在违犯武器禁运方面也发挥了很大作用。

433. 公开的情况是，利比里亚有几个人知道 Ruprah 是海运事务局的一名顾问，而且已知他以海运事务副专员的身份用利比里亚外交护照在若干欧洲国家旅行过。值得注意的是，Ruprah 使用两本不同的外交护照，一本是 2000 年 3 月 24 日在利比里亚签发的，使用的姓名是 Sanjivan Ruprah，另一本是 2000 年 8 月 23 日签发的，使用的姓名是 Samir Nasr。

434. 利比里亚海运事务专员 Benoni Urey 否认他认识 Ruprah 先生。但是，Sanjivan Ruprah 在利比里亚蒙罗维亚一直呆到 2001 年 1 月专家小组的塞拉利昂报告问世时。Ruprah 告诉小组说，他住在前警察局长家里。这一点得到利比里亚若干官员证实。这座房子位于蒙罗维亚一个安静、但相当漂亮的住宅区中的 Old Congo Town By-pass。Urey 先生差不多就是 Ruprah 先生的邻居。

435. 有更多的证据将 Ruprah 同 Benoni Urey 联系在一起。Ruprah 是利比里亚交通部任命的全球民航代理人之一。这些代理人有权签发飞机注册证书，这种局面导致利比里亚航空注册业的全面腐败。该小组得到更多的文件，显示 Ruprah 在这方面有正式文件，其中一份文件是 Ruprah 本人提供的，表明交通部将他任命为利比里亚民航管理局代理人与国外的商业伙伴打交道。文件显示它是 1999 年 12 月 7 日从蒙罗维亚的传真机发出的，传真标为利比里亚“海运事务局”海运事务专员 Urey 先生办公室。收件人的地址是 Old Congo Town By-pass，利比里亚民航管理局的 Sanjivan Ruprah。这又是几乎与 Benoni Urey 对门的房子。该小组还被告知，在 2000 年 Benoni Urey 母亲的丧礼上，Ruprah 是一位重要客人。

436. Ruprah 先生还是 Victor Bout 密切的商业伙伴。他本人在与小组谈话对此表示承认，而且小组有文件证明这一密切关系。Ruprah 利用这一身份还设立了本报告关于违反武器禁运一节所述的有名无实的西非空中服务航空公司。小组得到西非空中服务公司与蒙罗维亚 Renan 航空公司租赁一架货运飞机的合同副本。正如本报告所述，这架飞机是用来运送武器的。Ruprah 和飞机驾驶员也承认这一点。合同显示，租赁合同是 LeRoy Urey 先生代表西非空中服务公司签署的。LeRoy Urey 是 Benoni Urey 的兄长。

437. 西非空中服务公司的业务是 Ruprah 通过阿拉伯联合酋长国的 San Air 经营的。我们已经知道，Urey 坚持一定要利比里亚国际船舶和公司注册公司于 2000

年6月和7月付款给它们的账户，而且于2000年9月10日授权海运事务局直接付款给 San Air。这些款项用于运送从乌干达走私到利比里亚的包括1 000支冲锋枪在内的武器。

438. Urey 专员9月13日还授权他的财务副专员，批准于2000年9月分三次付款给蒙罗维亚经济银行的海运事务局账户，以便“通过 S. Ruprah 的账户”再转到沙迦的 San Air General Trading 账户。从海运事务局账户转移的这些款额与2000年9月16日 Sanjivan Ruprah 付到 San Air 账户的179 980美元的款额相符（附件9）。

钻石与海运事务

439. Urey 专员还拥有其他若干商业利益，包括农田、移动电话和钻石。他是包括 Smith Camp 和 Cape Mount 在内的若干钻石矿开采特许权的倡导者。该小组在蒙罗维亚海运事务局档案中看到许多有关冲突钻石的文章，而 Urey 则承认他喜欢钻石，但他否认违反了钻石禁运规定。钻石与海运业务联系在一起并不鲜见。美国两位与海运代理人有联系的退休将军就已涉入非正式的钻石交易。这些退休的将军中有一位在为国际注册股份公司工作时就支持过一位钻石经纪人的活动，他1997年在罗伯茨国际机场被当局发现带有未经申报的粗金刚石。

受禁止旅行限制的海事官员

440. 阿格尼丝·里夫斯·泰勒、Gerald Cooper、海运事务专员 Benoni Urey、商人兼海运事务副专员 Sanjivan Ruprah 以及海运事务局公共事务副专员 Wessa Dennis 女士都被安全理事会所设委员会列为受关于利比里亚问题的第1343（2001）号决议影响的人士，并都列在联合国禁止旅行名单上。已知列于名单上的两位人士违反禁止旅行规定，在安全理事会所设委员会未给予豁免的情况下就擅自旅行。自2001年初以来一直以布鲁塞尔为基地的 Sanjivan Ruprah 经常旅行，包括前往华盛顿市和阿比让。海运事务专员 Benoni Urey 在安全理事会所设委员会未给予豁免的情况下，2001年8月29日乘坐加纳航空公司第533号航班前往阿比让。

利比里亚的公司注册处

441. 利比里亚公司注册处由国际注册股份公司负责管理，从2000年以来则由利比里亚国际船舶和公司注册公司管理，它也被用于钻石交易。关于塞拉利昂问题的专家组记录了大量非驻地公司用该离岸注册处的蒙罗维亚 80 Broad St. 这一邮政地址，作为走私钻石交易来源的方便标签。在联合国对利比里亚实行钻石禁运后，这种做法有所减少，但小组发现该地址仍被用于其它类别的非法活动。在本报告中，曾说明从乌干达向利比里亚走私1 000多支冲锋枪的情况。该案中的经纪人是通过 Culworth Investment Corporation 开展业务的，公司的地址就是利比里亚蒙罗维亚 80 Broad Street。Culworth 于1992年在注册处注册，一直

缴纳年费，直到 1997 年为止。它在 2000 年西非空中服务公司进行运作时又开展业务。它似乎是随时可利用的现成公司，在特定时间用来为一些敏感业务打掩护。

442. 蒙罗维亚 80 Broad Street 这一邮政地址一直由利比里亚国际银行（有限）（为国际注册股份公司所拥有）使用，直到 2000 年 4 月为止（之后它移至 62 Broad St.），当时为了该离岸注册处业务保持连续性的目的被移交给利比里亚国际船舶和公司注册公司。利比里亚国际船舶和公司注册公司是利比里亚负责管理非驻地公司的法律文件或其他通知的唯一注册代理人，不管这些公司的管理层设在何处。

443. 对一个穷国来说，利比里亚的公司和海运事务注册处是一个重要的收入来源。海运事务注册处具有国际声誉，同时也非常脆弱，原因是将它所创收的资金用于模糊不清的预算外开支，包括用来破坏制裁。

关于利比里亚的公司和海运事务注册处的建议

444. 应由安全理事会所设委员会设立一个代管帐户，作为船舶和公司注册处创造的一切收入的最终存放户头。小组认为，利比里亚政府和货币基金组织应达成一项有关审计这一帐户的协议，以便确定船舶和公司注册处创造的一切收入，同时决定这一帐户中收入的使用情况。该账户中的资金应指定用于发展目的。

第四部分

旅行禁令和各国遵守安全理事会第 1343 号决议的情况

旅行禁令

445. 第 1343（2001）号决议第 7 段指出：

“安全理事会……

7. (a) 又决定所有国家应采取必要措施阻止利比里亚政府和武装部队高级官员及其配偶和经下文第 14 段所设委员会认定向利比里亚邻国的武装叛乱集团、特别是塞拉利昂联阵提供财政和军事支持的其他个人在本国入境或过境，但本段的规定绝不迫使一国拒绝本国国民入境，并且本段的规定也绝不妨碍利比里亚政府代表过境前往联合国总部处理联合国事务或利比里亚政府参加马诺河联盟、西非经共体和非洲统一组织的正式会议；

(b) 决定上文(a)分段所规定的措施不适用于下列情况，即下文第 14 段所设委员会确定此类旅行具有包括宗教义务在内的人道主义需要的正当理由，或委员会认定给予豁免将推动利比里亚遵守安理会各项要求或有助于和平解决该分区域的冲突；”

446. 2001 年 6 月 4 日，第 1343（2001）号决议第 14 段所设委员会公布了受这项旅行禁令影响的人员名单（第 SC/7068 号文件）。小组认为，这项旅行禁令是

最有效的制裁。作为 2000 年 1 月至 6 月工作人员监测下的方案的一部分，政府确已同意货币基金组织要求在 1999 年 12 月底之前“冻结一切非必需国外旅行”。货币基金组织在 2000 年 1 月的报告中指出，这只能产生“有限的效果”。蒙罗维亚财政部尽管不愿向小组提供 2000 年的旅行数额以供比较，但是承认由于旅行禁令政府的旅行收入省了一大笔钱。不过，小组却掌握了政府官员在国外时的每日津贴官方费率。其中包括总统（每天 600 美元）；副总统（每天 500 美元）；内阁部长和部级机构主管、特命全权大使、陆军参谋长（400 美元）；所有副部长、非特命全权大使、司局级机构主管（每天 250 美元）；所有助理部长、司局级机构副主管（每天 200 美元）。

447. 小组收到数目最多的申诉都是针对旅行限制提出的。名单上的个人要求了解将他们列入名单的理由及如何提出申诉。小组每次都让他们去找作为负责起草这一名单的适当机构的安全理事会委员会。小组认为，这份名单不应一成不变，出于人道主义理由，应将有些名字删除。小组还认为，委员会应当审议新的名字，并且适当公布。还应设立一个有效制度，审议在旅行禁令实施期间提出的关于免除旅行管制的申请。

448. 小组积极寻求监督对旅行禁令的执行情况。小组审查了从罗伯茨国际机场起飞的所有商业航班的旅客名单，不过，尽管与斯普里格斯派恩机场主管举行了两次会晤，对于在斯普里格斯派恩机场以同样方式获取它们旅客名单记录的要求仍未得到满足。表 8 列有小组认为违反禁令的个人名单。其中一些人，例如 George Haddad（持有黎巴嫩护照）和 Simon Roseblum（为科特迪瓦居民）可以进行返回家园的旅行。Mohammed Salame 也经常进行往返阿比让和蒙罗维亚的旅行。

表 8

受第 1343 号决议影响但进行飞离利比里亚的旅行从而违反 2001 年 6 月 7 日至 10 月 1 日禁令的人

日期	航班号	人名	上/下飞机港口	座位号	注
		Taylor E. 女士	ROB-AMS	31-A	
10 月 1 日	Sabena SN 678	F.M. Carbah	Rob-YUL	4-H	
		K. Wong 先生	ROB-BEY	5-G	Kiia Tai Joseph Wong
9 月 24 日	Sabena SN 678	V Reffell 女士	ROB-TLV	7-H	
8 月 29 日	Ghana GH 571	B Urey 先生	ROB-ABJ		
8 月 14 日	加纳航空公司 GH521	C Allen	ROB-Accra		
8 月 11 日	Weasua 005	M. Salame	ROB-ABJ		
8 月 7 日	Weasua 005	E. Taylor	ROB-ABJ		
8 月 6 日	Sabena SN 678	C. DeShield	ROB-IAD	10-K	同意豁免
		M. Gibson	ROB-FNA		
8 月 5 日	Weasua 003	BG Minor	ROB-FNA		
		A Ward	ROB-FNA		
8 月 5 日	Weasua 005	J. Dennis 先生	ROB-ABJ		

日期	航班号	人名	上/下飞机港口	座位号	注
7月26日	加纳航空公司 GH-533	J. Basma	ROB-ABJ		
7月24日	Weasua 005	A. Gaye	ROB-ABJ		
7月23日	Weasua 003	A. Ward	ROB-FNA		
7月22日	Weasua 005	M. Kafel	ROB-ABJ		
		S. Rosenblum	ROB-ABJ		
7月16日	Sabena SN 678	G. Haddad 先生	ROB-BEY	4-C	
7月2日	Sabena SN 678	M. Gibson 女士	ROB-BOS	34-K	
6月27日	加纳航空公司	A. Gaye	ROB-Accra		
6月11日	Sabena SN 678	J. M. Neal	ROB-BRU	5-H	
6月7日	Weasua 005	M. Salame	ROB-ABJ		

Alphonso Gaye 案

449. 6月27日, 国家港务局长 Alphonso Gaye 从蒙罗维亚乘坐加纳航空公司飞机抵达阿克拉国际机场。当他试图持利比里亚外交护照 (D. 0073000-00) 进入加纳时, 在机场被移民当局扣留了 24 小时。Gaye 争辩说, 他是去多哥开会途经加纳。他最后被释放并返回蒙罗维亚。在阿克拉机场的加纳当局对从蒙罗维亚来的旅行者, 特别是持利比里亚外交护照的旅行者仍然十分警惕。

Jamal Basma 案

450. Jamal Basma 是泰勒总统的一位黎巴嫩籍的非正式顾问。7月26日, 他持利比里亚外交护照前往阿比让举行一些会晤, 其中有与他有长期业务关系的 TotalFinalElf。后来, 他在 7月27日在阿比让 Sofitel 旅馆被本土警戒局逮捕。他被关押了几天, 并就关于他企图支持科特迪瓦不同政见团体的指控, 对他进行了盘问。最后, 经 TotalFinalElf 协助、利比里亚政府干预和科特迪瓦领事 Porsper Kotchi 协助后, Basma 终于在 8月3日被释放并被护送到机场。据科特迪瓦官员说, 他被拘留是因为他违反了联合国的旅行禁令, 但是这并不能解释为什么最初容许他进入这个国家。

Gud Kouwenhoven 案

451. Gud Kouwenhoven 是非洲旅馆和皇家木材公司的经理及东方木材公司 (利比里亚) 的合伙人。他持有荷兰护照, 但是也持有其他一些国家的护照, 包括一本利比里亚外交护照。尽管他的名字列入了旅行禁令, 但是他经常进行往返利比里亚的旅行。他并没有向小组否认这一旅行, 承认他在刚果布拉柴维尔有重要业务, 他在那里开了一家旅馆。尽管有人看见他乘坐国际航班, 但是他的名字并没出现在罗伯茨国际机场航空公司旅客名单中。这使小组相信他在旅行时使用的是另一个名字。

452. 在旅行禁令生效之后, Kouwenhoven 曾多次访问阿比让。小组证实并获得文件证明 Kouwenhoven 曾在 6 月份为处理政府官方事务访问了阿比让。从 Sofitel

旅馆打印出来的他的旅馆账单表明，他的旅馆房间是利比里亚驻阿比让大使馆替他预定的（附件二）。他在这家旅馆住过之后，又搬到 Ivoire 旅馆住了几天。8月初，Kouwenhoven 在前往布拉柴维尔之前，曾停留阿比让访问。几天前，在 Jamal Basma 遭驱逐时帮助过他的同一位科特迪瓦官员在飞机前迎接 Kouwenhoven 并陪同他办理机场抵达手续。

科特迪瓦的漏洞

453. 无法执行旅行禁令的主要漏洞出在阿比让机场。在小组调查期间，小组成员五次访问阿比让。他们发现当局没有将旅行禁令通知国际机场的移民局和安全人员。是小组自己在八月份将被禁人名单交给机场和政府官员。机场当局说，只有中央政府下达指示，他们才会对名单采取行动。任凭小组多次请求，中央政府就是不协助小组以文件形式公布和监督在阿比让违反禁令的情况。小组发现，尽管频频访问和要求协助，科特迪瓦却故意不合作。

454. 科特迪瓦当局必须协助联合国在阿比让机场建立一项制度，以检查从蒙罗维亚来的入境旅客不在旅行禁令名单上或持有联合国旅行管制豁免证书。

更广泛的执行

455. 小组知道，很多国家收紧了对提出签证申请的利比里亚国民进行彻底审查的过程。瑞士和联合王国报告了拒绝名单上的个人提出的签证申请。一位大使报告说，有人代表名单上的个人要送给他未加工钻石，以换取签证。塞拉利昂曾两次在利比里亚代表团没有联合国官方旅行管制豁免证书而企图前往弗里敦时，拒绝其入境。在菲律宾，Maxwell Poe 在 7 月 23 日至 8 月 31 日期间参加了奎松市 Trinity 学院的一个夏季课程，导致了该学院与移民和驱逐局之间的信件往来。

有关旅行禁令的建议

456. 小组鼓励安全理事会委员会及时和加快答复个人对禁令提出的要求。小组还建议委员会设一个利比里亚旅行禁令网页，介绍委员会将人名列入名单的标准。该网页还应提供关于如何申请旅行管制豁免证书的资料，并有一节说明目前有哪些人被豁免而不受旅行管制。应当公开这一网址，作为移民和执法机关追踪谁被列入旅行禁令名单和谁得到豁免的一个资源。

457. 联合国秘书处制裁司在与委员会协商后，也应编纂一个有关禁令名单上的关键个人的照片数据库，以挫败名单上的一些个人企图以不同的名字旅行。可将这些照片放在网址上。

458. 小组认为，名单不应一成不变。出于人道主义理由，有几个人名可以删除；委员会还应考虑列入新的人名。

459. 必须紧急注意阿比让机场的漏洞。安理会应当竭力鼓励科特迪瓦当局不要对执行旅行禁令采取如此消极的态度。应当在阿比让机场建立一个可核查的制

度，以检查从蒙罗维亚来的旅客不在名单上，如果被列入名单，则应取得联合国旅行管制豁免证书。

安全理事会第 1343 号决议的遵守情况

利比里亚对第 1343 (2001) 号决议的遵守情况

460. 利比亚总统通过 3 月 22 日利比里亚常驻联合国代表的信告知收到了第 1343 (2001) 号决议。总统在信中宣称，已采取了符合安全理事会要求的主动行动如下：

(a) 将联阵的所有成员驱逐出利比里亚领土、关闭联阵联络处及禁止联阵在利比里亚的一切活动

(b) 关闭塞拉利昂与利比里亚接壤的边境

(c) 禁止订有证书制度国家的所有没有证书的未加工钻石进入利比里亚。在利比里亚建立国际公认和具有透明度的证书制度之前，禁止从利比里亚出口一切未加工钻石

(d) 冻结联阵及其成员的资产

(e) 命令所有利比里亚登记的飞机停飞，并取消所有这些登记。

461. 小组在上文的这一节中表明在钻石和利比里亚登记的飞机问题上已取得了一些进展。在其他问题上则进展不大。并非所有联阵的人都被驱逐出了利比里亚，尽管“蚊子”萨姆·博卡里并非终日住在利比里亚，目前仍继续受到总统的关照。武器禁运也继续遭到违反。部级高级官员普遍遵守旅行禁令，他们都寻求免除旅行管制。

其他国家有关遵守情况的通知

462. 小组发现很难全面评估在执行安全理事会第 1343 (2001) 号决议时其他国家的遵守情况。执行和遵守至关重要。小组建议今后的决议应载有一项定期报告要求，由各国向安全理事会委员会报告它们为遵守决议作出的努力。

关于继续监督安全理事会第 1343 号决议的构想

463. 联合国秘书处应在政治事务部制裁司内任命一名利比里亚事务干事。这名干事应负责从纽约不断监督第 1343 号决议的遵守情况、建立有关违反报告的数据库、发送请求信函，并就这些报告进行电话问询。这名干事还应充当安全理事会委员会内部研究员、能够为监督旅行禁令的遵守情况和免除旅行管制的请求等提供协助。有这样一位长期自发自动的联合国秘书处工作人员，再加上对委员会协助中的行政支助，就可有效地以讲究成本效益的方式满足这一要求。安哥拉监测机制已有一位政治干事，他有效处理了这样一些任务。

464. 还应在当地不断评估利比里亚遵守第 1343 号决议的情况。若要以既有目标又讲究成本效益的方式实现这一点，就应当在 2002 年将本专家小组的任务期限再延长两个较短的时间，以便与秘书处任命的利比里亚事务干事一起访问西非。任务如下：

- 从 2002 年 4 月起，由小组向利比里亚及其邻国派一个评估团，为期四周，调查遵守情况和编写一份简短报告。这是一份有关各项建议遵守情况的独立审计报告，将于 2002 年 5 月通过委员会提交安理会供审议。
- 2002 年 9 月将向利比里亚派遣第二个为期六周的特派团，最后将于 2002 年 11 月向委员会提出报告。这也是一份独立评估报告，将对一年来执行制裁制度和利比里亚政府遵守决议的整个进展情况进行评估。

465. 这项制度的好处是，它将在一年中提高秘书处监督第 1343 号决议遵守情况的能力。它还将既有目标又讲究成本效益地利用小组的专门技能，并确保不使小组 2001 年的工作失去动力。

附件一

2001 年 3 月 23 日秘书长给安全理事会主席的信

我谨提及安全理事会 2001 年 3 月 7 日通过的关于利比里亚问题的第 1343(2001)号决议。安理会在该决议第 19 段中请我同第 1343(2001)号决议所设安全理事会委员会协商，在该决议通过之日起一个月内设立一个专家小组，为期六个月，以便除其他外，调查违反决议第 5 至第 7 段所定措施的任何行为；收集关于利比里亚政府对决议第 2 段的要求遵守情况的任何资料；进一步调查利比里亚开采自然资源及其他形式的经济活动与助长塞拉利昂和邻国、尤其是第 1306(2000)号决议所设专家小组报告所强调地区的冲突之间的可能联系（见 S/2000/1195）。

因此，我与委员会协商后，并考虑到上述决议规定的要求，包括该小组酌情尽可能利用第 1306(2000)号决议所设专家小组成员的专门知识，谨通知你，已任命下列五名专家：

Martin Chungong Ayafor 先生（喀麦隆）

Atabou Bodian 先生（塞内加尔，民航组织专家）

Johan Peleman 先生（比利时，武器和运输专家）

Harjit Singh Sandhu 先生（印度，国际刑警专家）

Alex Vines 先生（联合王国，钻石专家）

我还选派 Martin Chungong Ayafor 先生担任专家小组主席。

科菲·安南（签名）

附件二

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, Cote 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 Cote 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. Elizabetha 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

Cote 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 Advisor

Sierra Leone Army

Sierra Leone Police (Police Headquarters, CID, Special Branch and several other departments of Police)

Sierra Leone Defence Headquarters

Private sector

Paramount Airlines

Rex Diamonds

Several diamond dealers in Bo and Kenema

Diplomatic, bilateral and multilateral agencies

Commonwealth Community Safety and Security Project for Sierra Leone(CCSSP)

NCDDR

UNDP

United Nations Special Representative of the Secretary-General

UNAMSIL

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

United Kingdom

United States

Sierra Leone Ambassador to Liberia

Civil society

Campaign for Good Governance

CRS (Catholic Relief Services)

Chiefs and Elders from Kono District

Human Rights Watch

International Crisis Group

International Human Rights Law Group

International Medical Group??

Media

BBC

Independent

PBS Frontline

Radio UNAMSIL

Reuters

Wall Street Journal

Others

Chief Tony Chenyere, Diamond Airlinesm Freetown

Gibril Massaquoi, spokesman for RUF

Omrle 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

Note:

- 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.

附件三

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

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

	<i>Operating Agency</i>	<i>Registration*</i>	<i>Type</i>	<i>Serial number</i>	<i>Former Registration</i>	<i>Status/Airport</i>
11.	Centrafrican Airlines	TL-ACV	An-72	7(or 3)6572080777	3D-RTV	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
12.	Centrafrican Airlines	TL-ACD	Mi-8PS	8169	3D-MOI	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
13.	Centrafrican Airlines	TL-ACG	Mi-8PS	5960	3D-MIA	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
14.	Centrafrican Airlines	TL-ACI	L. 410	892302	3D-LEC	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
15.	Centrafrican Airlines	TL-ACK	L. 410	892225	3D-LEA	TL-Illegal registration in Central African Republic//Former owner Air Cess (Swaziland) Ltd
16.	Centrafrican Airlines	3C-UAQ (under the name Umm Al Quwain Aeroclub, UAE since 5 March 2001)	Il-62M	3036142	3D-RTI 第二章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 第三章ER-TAG 第四章(deregistered in Moldova, June 2001)	TL-Legal registration registration in Central African Republic /Transavia Travel Agency "temporary registration" as TL-ACF/ <u>The call sign of MoldTransavia was used for illegal arms flights to Liberia in November 2000 and February and March 2001</u>
18.	Centrafrican Airlines/West Africa Air Services (Liberia)/Trans African Airline (Burkina Faso)	3C-QQR (under the name Trans African Airline since 14 May 2001)		4648414	EL-ALM (was registered in Liberia on 23 October 2000, Documents for registration and deregistration were signed by Sanjivan Ruprah)	Registered as VIP in Liberia since 23 October 2000

	<i>Operating Agency</i>	<i>Registration*</i>	<i>Type</i>	<i>Serial number</i>	<i>Former Registration</i>	<i>Status/Airport</i>
19.	Joint Venture Company Avirciti (Renan & Centrafican Airlines)	ER-ADD (Moldova)	An-12	2340403		Joint insurance Victor Bout and Andrei Grosul
20.	San Air	TL-ACR	An-12			Illegal TL-Registration/Currently on ground, no engines
21.	Centrafican Airlines	EL-MLC	L. 410			Liberian Registration. Landings in Uganda in November 2000
22.	Centrafican Airlines (owned San Air)	3C-QQZ TransAfrican Airline, Burkina Faso, since 23 August 2001	Il-62	3052657	EL-ALZ Liberian registration	The plane was deregistered in Liberia by the new Civil Aviation Authority
23.	CET Aviation Enterprise	3C-QQM	Mi-8	9904794	The plane was not owned by a company of Victor Bout before	Registered in Equatorial Guinea since 16 January 2001
24.	San Air	3C-QQO	An-72	36572096914		Registered in Equatorial Guinea since 23 April 2001
25.	West Africa Air Services/owned by SinSad	3C-QQS (Jetline Inc. since 14 May 2001)	An-72	36572080789	EL-ALL (deregistered in Liberia since 3 May 2001 by the new Civil Aviation Authority)	
26.	Renan/West Africa Air Services	ER-ICJ	Il-18	186009102	EL-ALY Fraudulent registraton. Never legally registered in Liberia.	Arms trafficking operations to Liberia in July, August 2000

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

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

附件四

Union - Discipline - Travail

Le Président

Abidjan, le 26 Mai 2000

N°22 /PR

CERTIFICAT D'ACHAT

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

N° D'ORDRE	LIBELLES	QUANTITES
1 a	Ammunition 76 2x39 mm Ball	5 000 000
1 b	Grenade Launcher M93 30 mm	50
2	30 mm Bombs for M93 Launcher	10 000
3	Thermal Image Binoculars	20
4	Thermal Image Weapon Sights	20
5	RPG-26 Launcher or M80 launcher	50
6	Grenade for RPG - 26 or M80	5000
7	PG-007 Grenades	1000
7	AK-47 Assault Rifle	1000
	End of list-Total 21 items (Twenty-one)	
8	PK/ms	200
9	Ammunition PK/Ms	2 000 000
10	Pallard	2 000
11	40 mm Grenade for Pallard	10 000
12	60 mm	50
13	Rounds for 60 mm	1000

5 million rounds

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

Vu pour la légalisation de la signature

apposée ci-dessous de Ma. Le Général
Robert GUEI, Ministre de la Défense, Président de
la République de Côte d'Ivoire

N° 019/2000

02 Juin 2000



L'Ambassadeur

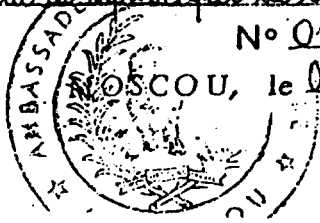
Dieudonné ESSIENNE



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

I. N. U.



Président de la République

Robert Guei

Général Robert GUEI

附件五

**MINISTRE DES TRANSPORTS
ET DE L'AVIATION CIVILE**

CABINET

SECRETARIAT GENERAL

**DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION
CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE**

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

N° 123 /MT/ACCAS/DC/AC/MDAC-

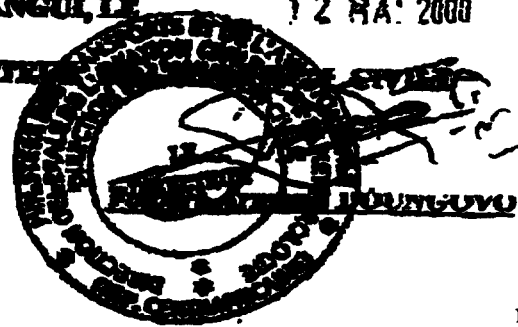
REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
Union - Egalite - Travail

AUTORISATION D'IMMATRICULATION

- 1 - NATIONALITE ET MARQUE D'IMMATRICULATION: TL-ACU
- 2 - CONSTRUCTEUR: ILLUSHIN AVIATION *IL-76*
- 3 - NUMERO DE SERIE: 0110
- 4 - CATEGORIE ET POIDS MAXIMUM AU DECOLAGE: T * 191.000 kg *
- 5 - NOM DU PROPRIETAIRE: CENTRAFRICAN AIRLINES
R.P. 2760 BANGUI (RCA)
- 6 - CE CERTIFICAT PROVISOIRE EST ETABLI CONFORMEMENT AUX
DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO (1944) ET A LA LOI
N° 6563
RELATIVE A L'AVIATION CIVILE CENTRAFRICAINE (1965).
- 7 - PERIODE DE VALIDITE: 12 MAI 2001

FAIT A BANGUI, LE 12 MAI 2000

LE DIRECTEUR GENERAL DE L'AVIATION CIVILE



附件六



REPUBLIQUE DE GUINEE
TRAVAIL-JUSTICE-SOLIDARITE

Conakry, le 25.09.1998 19.....

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

MINISTERE DE LA DEFENSE
NATIONALE

N° 232/25/09/98 /PRG/MDN/CAB

Le Ministre
DE LA DEFENSE

A M

REPUBLIC OF KIRGIZSTAN

Objet:

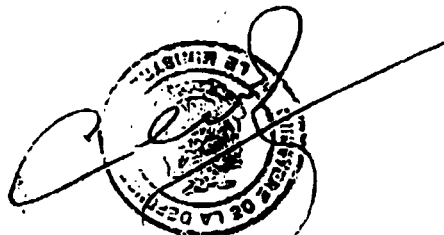
Ref:

Objet: **CERTIFICAT DE DESTINATION FINALE**

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

Aircraft I-39.....	20 PCS
<u>Spare parts for helicopter Mi-24 and Mi-8.....</u>	List
30 mm Nr-30 Aircraft cannon ammunition.....	25000 PCS
23 mm Aircraft cannon ammunition.....	25000 PCS
23 mm GSh - 23L Aircraft cannon.....	30 PCS
23 mm GSh - 23 Aircraft cannon.....	25 PCS
12,7 mm YakB Machine gun.....	30 PCS
7,62 mm GShG Machine gun.....	50 PCS
12,7 mm Ammo B-32/BZT-44.....	300000 PCS
S-5 KPB Unguided rockets.....	5000 PCS
S-5 SB Unguided rockets.....	5000 PCS
S-5 KOM Unguided rockets.....	20000 PCS
Automatic mounted grenade Launcher "PLAMYA".....	50 PCS
ATGM 9 M 114 K.....	200 PCS
9 M 114 P.....	50 PCS
OFAB-250-270, RBK-250-500, ZAB-250, Aviation bombs.....	500 PCS
P-50 T Aviation bombs.....	300 PCS
23mm Ammo BZT.....	5000 PCS
23mm Ammo BP.....	5000 PCS
23mm Ammo FZ.....	5000 PCS
23mm Ammo OFZ.....	15000 PCS
23mm Ammo OFZT.....	15000 PCS

LE DIRECTEUR DE CABINET
MOHAMED MOUNIR CAMARA



附件七

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

Kishinev

June 6, 2000.

Aircompany RENAN hereinafter referred to as RENAN, being registered in Republic of Moldova represented by the general director Mr. A. Grosul, having its official office at Kishinev Airport, 2026 Kishinev, Republic of Moldova and acting in accordance with the Statute from one side, and aircompany WEST AFRICA AIR SERVICES, hereinafter referred to as WEST AFRICA AIR SERVICES INC, being registered in Liberia and having its official office: P.O. Box 3620 Monrovia, 1026 LiberiaWA, and acting in accordance with the Statute, represented by director Mr. LeRoy Urey from the other side, have agreed as follows:

1. SUBJECT of the AGREEMENT

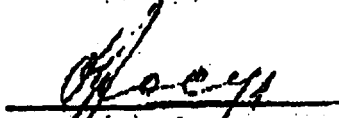
1.1. "RENAN" shall lease to "WEST AFRICA AIR SERVICES" for operations in Liberia (hereinafter referred to as "Base of operation") and third countries one aircraft Iliushin-18 (hereinafter referred to as "Operated aircraft") with one flight crew and technical personnel. Aircraft Registration - BR-JCJ. 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 "

Republic of Moldova, 2026 Kishineu,
Alroport
Bank requisites



Andrei Grosu
General director

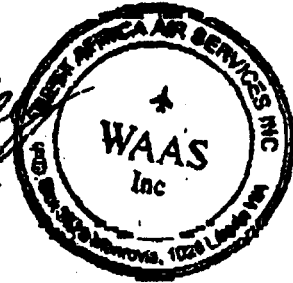


" WEST AFRICA AIR SERVICES "

Monrovia, 1026 Liberia WA
Bank requisites:



Mr. LeRoy Urey
Director



附件八

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

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

Article 1. GENERAL AGREEMENT AND OBLIGATIONS.

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

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

Article 2. DESCRIPTION OF AIRCRAFT, FLIGHT AND LOAD.

2.1	Aircraft	Type	IL-18		Registration Number	ZA 7592B
2.2	Kind of cargo	Name of cargo	Techn. Equip. Non-dangerous	Load (kg)	UP TO 14.5 T	Volume (cubic) 100
2.3	Route	Number of flights	TBA	Departure airport	OMRK-ferry EUEN-loaded	Destination airport GLRY, GLRB
2.4	Schedule	AS AGREED				

Article 3. SPECIAL CONDITIONS OF CARRIAGE.

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

3.2. **Conditions of payment:** advance payment before departure from OMRK as per "AIRLINE" instruction.

3.3. In case of **cessation** 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 transmission, 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 **Int.**

FOR "WAAS":



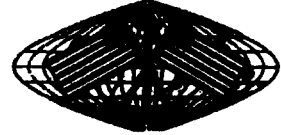
FOR AIRLINE:



附件九



REPUBLIC OF LIBERIA
BUREAU OF MARITIME AFFAIRS
P.O. BOX 10-4042
10111 MONROVIA 10, LIBERIA



Office of the Commissioner

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

BMA/COM/L-0114/'2000

September 13, 2000

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

Mr. Deputy Commissioner:

You are hereby authorized to make the following payments:

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

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

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

Kindest regards,

Sincerely yours,


Benoni W. Urey
COMMISSIONER

附件十

Page: 1 Document Name: untitled

1-21
P.005/005
1-21

COMMAND ---> SCROLL ---> SCREEN PAGE: 2639
REPORT:NYR205 VERSION:20000707 192325 HIERARCHY CODE:
Amount: +000000040000.00 Currency: USD
Ddt bank: 102 A/053101121

Ddt A/CID/5182050071
LIBERIAN INTNTL SHIP & CO
PA GUIDA INTERNATIONAL REG
8619 WESTWOOD CENTER DR STE 300
VIENNA VA 22182-2220
BRK: B/2612201-C
TYISHA BOSWELL
PHONE NUMBER - 202-835-9266
B68291
Cdt bank: 102 Charge party: 0
Ibk: A/026002561
STANDARD CHARTERED BANK LIMITED
NEW YORK, NY
BRK: STANDARD CHARTERED BANK, DUBAI DUBA
I ACCT#1750380 SWIFTSCHLAEADOKK
COT-/02571257201
SAM AIR GENERAL TRADING
SHARJAH BANK ST
SHARJAH
ISRAEL
Ddt charge: N Cable charge: I

OCT-11-2001 08:43:33 246 3202

DEPT WIAN TAPSTEN

06337 P.005

From
11:20am
Oct-12-2001

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

REPUBLIC OF LIBERIA
MINISTRY OF TRANSPORT
CIVIL AVIATION AUTHORITY

AIRCRAFT REGISTRY
As At July 13, 2001

附件十二

ITEM	A/C REGIM	A/C TYPE	S/N	OPERATOR	OWNER	LOCATION	REGISTRATION STATUS		AIRWORTHINESS		
							DATE	CATEGORY	GER. NO.	LAST INSP. CER. NO.	
1	EL-AJO	DC-8-55F	45683	Liberia World Airlines	Liberia World Airlines	Ostende Airport, Belgium	20-May-95	Commercial/Cargo	N/A	17-Oct-90	09/003C/B
2	EL-AJQ	DC-8-55F	45658	Liberia World Airlines	Liberia World Airlines	Ostende Airport, Belgium	10-Jul-87	Commercial/Cargo	05/28/011C/99	30-Mar-01	06/002C/B
3	EL-ZGS	B707-309-C	20281	Jet Cargo Inc.	Jet Cargo Inc.	Sharjah Airport, U.A.E	26-May-98	Commercial/Cargo	280-C	24-Feb-00	260-C
4	EL-ALI	B707-323-C	18669	Transway Air Services	Transway Air Services	Sharjah Airport, U.A.E	15-Apr-99	Commercial/Cargo	04/15/010C/99	28-Nov-96	04/007C/B
5	EL-ACP	B707-323-C	29457	Air Cargo Plus Inc.	African Air Support Ltd.	Ostende Airport, Belgium	09-Dec-98	Commercial/Cargo	12/002C/98	19-Dec-98	12/004C/B
6	EL-JIB	BAC-1-11	111	Liberia Intl Airlines, Inc.	Eagle Aviation	Federal Republic, Nigeria	25-Feb-97	N/A	N/A	18-Mar-00	N/A
7	EL-ALH	SC7 SKY VAN	5H-1854	Rosa Mines Ltd.	Aviation Consultants, Europe	Bulawa Airport, Congo	18-Feb-00	Commercial/Cargo	DCA/004/00	27-Sep-00	N/A
8	EL-RML	Islander BN-2A-8	FSA-534	Weiner Hug	Kenneth A. Ross, Jr.	Sharjah Airport, U.A.E	22-Dec-98	Private	08/18/001/98-P	18-Jun-98	06/001B-8
9	EL-WHS	Scotts Rally 235	13019	Weiner Hug	Weiner Hug	Abidjan	02-Feb-98	Commercial/Cargo	303-P	22-Dec-98	N/A
10	EL-GID	PA-23-250	27-7654106	Weasua Air Transport Co.	Weasua Air Transport Co	Spriggs Payne Airport, Mon.	30-May-91	Passenger	08/07/005C/99	17-Sep-99	09/008C/B
11	EL-LOG	Seneca II	34-7870073	LLWPC	LLWPC	San Pedro, Cote D'Ivoire	22-Jul-97	Commercial/Cargo	N/A	N/A	N/A
12	EL-RDK	AN-8	27-202	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	29-May-96	Commercial/Cargo	328C	22-Jul-97	328C
13	EL-JAT	B707-300C	19350	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	N/A	29-May-96	Commercial/Cargo	328-C	23-Feb-97	328-C
14	EL-ALD	AN-12	1347802	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	12-Nov-94	Commercial/Cargo	308-C	N/A	N/A
15	EL-AKI	B707-336-C	18925	Liberia World Airlines	Liberia World Airlines	South EWD, UK	22-Feb-98	Commercial/Cargo	324-C	21-Feb-97	324-C
16	EL-ALB	AN-12TB	402108	JSA Special Cargo Airlines	Flying Dolphin	Sharjah Airport, U.A.E	11-Nov-97	Commercial/Cargo	323-C	10-Nov-98	472
17	EL-ALA	AN-12	347305	Santa Cruise Imperial	Flying Dolphin	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-99	Commercial/Combi	476	N/A	AW 428-C
18	EL-ALQ	AN-8	00-3470	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	24-May-99	Commercial/Combi	341-C	N/A	AW 428-C
19	EL-ADY	IL-18	4604	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-99	Commercial/Combi	N/A	N/A	AW 412-C
20	EL-ALW	IL-18	4904	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	14-Feb-98	Commercial/Cargo	329-C	N/A	475
21	EL-ALJ	AN-12BK	8346202	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	26-Feb-98	Commercial/Cargo	475	N/A	N/A
22	EL-ARK	IL-18	8603	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	14-Dec-97	Commercial/Cargo	467	N/A	N/A
23	EL-ASA	AN-12	3340909	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	04-Aug-97	Commercial/Cargo	N/A	N/A	N/A
24	EL-ALT	AN-12	1805	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	24-Feb-97	Commercial/Cargo	323-C	N/A	N/A
25	EL-AKZ	AN-8	0E-3240	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	10-Jun-97	Commercial/Cargo	468	N/A	N/A
26	EL-ANZ	AN-26	19808	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	14-Apr-98	Transport	477	N/A	N/A
27	EL-AHO	AN-26	8610	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-99	Commercial	321	21-Jun-98	321C
28	EL-AKY	AN-8	OG-3410	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-99	Commercial/Cargo	N/A	01-Apr-00	AW 418-C
29	EL-ALC	AN-26	7104	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-99	Commercial/Cargo	327-C	01-Apr-00	AW 410-C
30	EL-ALE	AN-12	8345510	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	23-Jun-95	Commercial/Cargo	313	23-Jun-98	N/A
31	EL-AKM	AN-12	133420	Air Cess	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	23-Jun-95	Commercial/Cargo	C-314	23-Jun-98	N/A
32	EL-AKN	AN-12	1901708	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	16-Dec-94	Commercial/PAK	N/A	16-Dec-95	N/A
33	EL-AKK	B707-323-B	20177	LWA/OMEGA	Omega Air	Meatoni, UK	18-Dec-95	Commercial/Cargo	310-C	17-Dec-96	310-C
34	EL-AKV	AN-12	1340107	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	18-Dec-95	Commercial/Cargo	311-C	17-Dec-96	311-C
35	EL-AKW	AN-12BK	8346202	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	31-Jul-96	Commercial/Cargo	307-C	31-Jul-97	N/A
36	EL-AKW	B707-321-C	18375	Liberia World Airlines	Omega Air	Ostende, Belgium	18-Aug-95	Commercial/Cargo	C-316	18-Aug-96	C-316
37	EL-AKJ	B707-347-C	20316	Liberia World Airlines	Omega Air	N/A	09-Apr-95	Commercial/Cargo	309-C	05-Apr-96	309-C
38	EL-AKL	B707-351-C	18922	Liberia World Airlines	Omega Air	Shannon, Ireland					

40	EL-NTM	LESS NA	180-52304	Libertea New Tribe Mission	Libertea New Tribe Mission	N/A	27-Mar-90	309-F	28-Mar-91	N/A
41	EL-AKU	B707-347C	19664	Occidental	Occidental	Maston, UK	07-Feb-86	Commercial	08-Feb-87	C-317
42	EL-AKU	AN-24	5730206	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	08-Sep-86	Commercial	22-Feb-87	C-318
43	EL-AKZ	AN-8	OE-3420	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	22-Feb-86	Commercial	22-Feb-87	N/A
44	EL-ALB	AN-12	402112	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	24-Feb-86	Commercial/Cargo	23-Feb-87	414-C
45	EL-ALB	AN-12	8346010	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Sharjah Airport, U.A.E	01-Apr-86	Commercial/Cargo	01-Apr-87	418
46	EL-AKS	B707-321-B	20029	Libertea World Airlines	Omega Air	N/A	08-Aug-85	Commercial/Cargo	21-Feb-87	C-315
47	EL-ALC	AN-12 BK	5342801	SCA Flying Dolphin	SCA Flying Dolphin	N/A	22-Feb-86	Commercial/Cargo	08-Sep-86	C-319
48	EL-AKP	AN-24 PT	1911803	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	08-Sep-85	Commercial/Cargo	21-Jul-87	330C
49	EL-RDL	AN-12	2340808	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	N/A	N/A	N/A	N/A
50	EL-AKQ	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
51	EL-AKD	B707-023-B	18030	Libertea World Airlines	Omega Air	N/A	28-Mar-91	N/A	28-Mar-92	N/A
52	EL-AKC	B707-323-B	20177	Libertea World Airlines	Libertea World Airlines	N/A	18-Nov-90	Commercial-PAX	19-Nov-91	388B
53	EL-AKQ	IL-18D	187010204	Air Cess	Air Cess	N/A	14-Dec-85	Commercial/Cargo	14-Dec-86	318C
54	EL-AIG	PA-32-300	32-40180	Mid Libertea Baptist Mission	Mid Libertea Baptist Mission	N/A	21-Apr-77	N/A	14-Dec-80	N/A
55	EL-AKE	B727-146	18877	Libertea World Airlines	Libertea World Airlines	N/A	03-Apr-91	N/A	02-Apr-92	N/A
56	EL-ASC	AN-12	3341208	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	N/A	18-Sep-87	Commercial	17-Sep-88	N/A
57	EL-ARL	AN-12 BK	9346801	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	18-Dec-85	Commercial/Cargo	17-Dec-86	318C
58	EL-RDS	B707-302-C	19519	Air Cess	Air Cess	Sharjah Airport, U.A.E	08-Feb-86	Commercial/Cargo	05-Feb-87	320C
59	EL-AKY	AN-12 BK	8346010	Flying Dolphin	Flying Dolphin	Sharjah Airport, U.A.E	22-Feb-86	Commercial/Cargo	23-Feb-87	N/A
60	EL-AKF	B707-351-C	189822	Libertea World Airlines	Libertea World Airlines	Sharjah Airport, U.A.E	08-Oct-92	Commercial/Cargo	08-Jan-93	321-C
61	EL-ALE	AN-8	IU-3460	Santa Cruise Imperial	Santa Cruise Imperial	Shannon, Ireland	31-May-86	Commercial/Cargo	30-May-87	327-C
62	EL-AIW	Caravello SE-210	106	Coastal Airlines	Coastal Airlines	Sharjah Airport, U.A.E	21-Dec-81	N/A	21-Dec-81	N/A
63	EL-ALL	AN-72-100	955720-80789	West Africa Air Service	SINSAD Trans African Aviation Ltd.	N/A	08-Aug-00	Transport	N/A	N/A
64	EL-ALM	IL-92M	4646414	Central African Airlines	Central African Airlines	N/A	23-Oct-00	VIP Passenger	N/A	N/A
65	EL-ALX	AN-72	955720-85808	West Africa Air Service	Air Company Shar Inc.	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
66	EL-CAR	YAK-40	9412030	Inherit Liberty	Inherit Liberty	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
67	EL-RDX	IL-76	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
68	EL-RDT	IL-76T	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	5730206	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
71	EL-ALE	AN-8	143480	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-76	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-76T	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-AWC	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	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
82	EL-SL-LBK	L-410 LVP	831125	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
83	EL-ARK	AN-2P	1G14117	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
84	EL-JNS	B707-323C	19689	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
85	EL-AWB	DC-3	4223548	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
86	EL-AWX	DC-4	22192	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
87	EL-ALG	B707-369-C	20547	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
88	EL-AJB	B707-351C	19210	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
89	EL-AFY	HS-748	R3/748MF/178/101	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
90	EL-AIF	HS-748	1585	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
91	EL-WTZ	B707-328C	19292	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
92	EL-WCP	HS-748	R3/748MF/153558	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
93	EL-WAQ	ANTV 28	6210	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

