



Consejo de Seguridad

Distr. general
20 de diciembre de 2000
Español
Original: inglés

Nota del Presidente del Consejo de Seguridad

El informe adjunto del Grupo de Expertos constituido en cumplimiento de la resolución 1306 (2000) se presentó al Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1132 (1997) sobre Sierra Leona, de conformidad con el párrafo 19 de la sección B de la resolución 1306 (2000). El informe se distribuye para información de los Miembros de las Naciones Unidas. En el Comité de Sanciones establecido en virtud de la resolución 1132 (1997) se está iniciando el examen del informe, tras lo cual el Comité lo presentará oficialmente al Consejo de Seguridad.

Anexo

Carta de fecha 19 de diciembre de 2000 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1132 (1997) sobre Sierra Leona

En nombre del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1132 (1997) sobre Sierra Leona, y de conformidad con el párrafo 19 de la sección B de la resolución 1306 (2000), tengo el honor de presentar, conforme a lo acordado en la 19ª sesión del Comité, celebrada hoy, el informe del Grupo de Expertos acerca de la reunión de información sobre posibles violaciones de las medidas impuestas en el párrafo 2 de la resolución 1171 (1998) y la relación entre el comercio de diamantes y el comercio de armas y pertrechos conexos y también sobre la capacidad de los sistemas de control del tráfico aéreo de la región.

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

(Firmado) Anwarul Karim **Chowdhury**
Presidente

Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud
de la resolución 1132 (1997) sobre Sierra Leona

Apéndice

Carta de fecha 14 de diciembre de 2000 dirigida al Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1132 (1997) sobre Sierra Leona por el Presidente y los miembros del Grupo de Expertos sobre Diamantes y Armas en Sierra Leona, nombrado de conformidad con la resolución 1306 (2000) del Consejo de Seguridad

En nombre de los miembros del Grupo de Expertos sobre Diamantes y Armas en Sierra Leona, tengo el honor de adjuntar el informe solicitado en el párrafo 19 de la sección B de la resolución 1306 (2000) del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Martin **Chungong Ayakor**

Presidente

Grupo de Expertos sobre Diamantes y Armas en Sierra Leona
Resolución 1306 (2000) del Consejo de Seguridad

(Firmado) Atabou **Bodian**

(Firmado) Johan **Peleman**

(Firmado) Harjit Singh **Sandhu**

(Firmado) Ian **Smillie**

Informe del Grupo de Expertos nombrado de conformidad con el párrafo 19 de la resolución 1306 (2000) del Consejo de Seguridad sobre Sierra Leona

Diciembre de 2000

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Siglas		6
Resumen ejecutivo	1–50	7
Introducción	51–64	14
A. Generalidades	51–57	14
B. La labor del Grupo de Expertos	58–62	14
C. Normas de verificación	63	15
D. Recordatorio	64	16
Primera parte: Diamantes		
I. Los diamantes de Sierra Leona	65–111	17
A. Antecedentes	65–66	17
B. Los diamantes en el Frente Revolucionario Unido	67–77	17
C. Volumen estimado de diamantes extraídos por el FRU	78–80	18
D. Cómo sacó el Frente Revolucionario Unido los diamantes de Sierra Leona	81–89	19
E. El negocio de diamantes de Foday Sankoh con posterioridad al Acuerdo de Lomé	90–98	20
F. Nuevo sistema de certificación de los diamantes de Sierra Leona	99–109	22
G. Conclusiones sobre los diamantes de Sierra Leona	110–111	24
II. Estadísticas del comercio internacional de diamantes y los países de tránsito	112–143	24
A. Generalidades	112–114	24
B. Procedencia y origen	115–121	25
C. Estudios de casos: Liberia, Gambia, Guinea y Côte d'Ivoire	122–140	26
D. Conclusiones sobre las estadísticas y los países de tránsito	141–143	29
III. “Diamantes de zonas de conflicto” y “diamantes ilegales”	144–150	29
A. Exposición del asunto	144–149	29
B. Conclusión sobre la distinción entre diamantes de zonas de conflicto y diamantes ilegales	150	30

IV.	Observación final sobre los diamantes	151–154	30
A.	Recomendaciones de Sierra Leona	151–152	30
B.	Necesidad de nuevas investigaciones	153–154	31
V.	Recomendaciones sobre los diamantes	155–166	31
Segunda parte: Las armas			
I.	Las armas y el Frente Revolucionario Unido	167–179	34
A.	Antecedentes	167–176	34
B.	Fuentes del suministro de armas al FRU en Sierra Leona	177–179	35
II.	Apoyo de Liberia al FRU	180–193	36
A.	Generalidades	180–182	36
B.	Adiestramiento	183–191	36
C.	Refugio seguro	192	37
D.	Armas y pertrechos conexos.	193	38
III.	La función desempeñada por otros países	194–197	38
IV.	La función de los aviones en la cadena de suministro al FRU.	198–217	38
A.	Vuelos directos al territorio del FRU.	198–201	38
B.	Transporte de armas a Liberia	202–211	39
C.	La camarilla del régimen de Taylor	212–217	40
V.	Liberia y las redes internacionales de transporte	218–236	41
A.	Aspectos generales	218–220	41
B.	Aviones matriculados en Liberia	221–223	41
C.	Personas clave en el registro de aviación de Liberia	224–234	42
D.	Oficinas en los Emiratos Árabes Unidos.	235–236	44
VI.	Otros asuntos	237–251	44
A.	Papel de las aduanas en los países de exportación y tránsito.	237–239	44
B.	Papel de las autoridades e inspectores aeroportuarios	240–242	44
C.	Inobservancia de moratorias y embargos	243–245	45
D.	Nuevas investigaciones.	246–251	45
VII.	Conclusiones respecto de las armas y el Frente Revolucionario Unido	252–254	46
VIII.	Recomendaciones sobre control de tráfico aéreo, transporte y armamentos.	255–269	47
IX.	Recomendaciones finales	270–273	49

Tercera parte: Nota técnica sobre los sistemas de control del tráfico aéreo en África occidental

I.	Antecedentes	274–277	50
II.	Sistemas de control del tráfico aéreo en África occidental	278–294	50
	A. Organización del tráfico aéreo	278–280	50
	B. Comunicaciones	281–285	50
	C. Navegación	286–287	51
	D. Vigilancia	288–294	51
III.	La región de información de vuelo de Roberts	295–313	52
	A. Información general	295–303	52
	B. Guinea	304–308	53
	C. Sierra Leona	309–310	53
	D. Liberia	311–313	53
IV.	Conclusiones	314–315	54
Anexos			
1.	Carta de fecha 2 de agosto de 2000 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Secretario General		55
2.	Reuniones y consultas		56
3.	Figuras destacadas del Frente Revolucionario Unido		65
4.	Sample Communication on aircraft from Guinea		66
5.	Lista de problemas y recomendaciones facilitada por la Dirección de Aeropuertos de Sierra Leona		68

Siglas

ASECNA	Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar
CEDEAO	Comunidad Económica de los Estados del África Occidental
CMRRD	Comisión de Gestión de Recursos Minerales Estratégicos (Sierra Leona)
CRFA	Consejo Revolucionario de las Fuerzas Armadas (Sierra Leona)
DAT	Dependencia Antiterrorista (Liberia)
DDR	Programa de Desarme, Desmovilización y Rehabilitación (Sierra Leona)
ECOMOG	Grupo de Verificación de la CEDEAO
ESL	Ejército de Sierra Leona
FRU	Frente Revolucionario Unido
GC	granada de cohete
GGDO	Oficina de Oro y Diamantes (Gobierno de Sierra Leona)
IATA	Asociación de Transporte Aéreo Internacional
IWETS	Sistema Internacional de Rastreo de Armas y Explosivos
LISCR	Registro Internacional de Buques y Compañías de Liberia
LKI	Lazare Kaplan International
NPFL	Frente Patriótico Nacional de Liberia
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OMA	Organización Mundial de Aduanas
PCASED	Programa de Coordinación y Asistencia para la Seguridad y el Desarrollo
PFRU	Partido del FRU
RDC	República Democrática del Congo
RIV	región de información de vuelo
SITA	Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas
UNAMSIL	Misión de las Naciones Unidas en Sierra Leona
UNITA	Unión Nacional para la Independencia Total de Angola

Resumen ejecutivo

A. Diamantes

1. Los diamantes se han vuelto un recurso importante para el sostén y la promoción de las ambiciones militares del Frente Revolucionario Unido (FRU) de Sierra Leona. Se han hecho estimaciones muy diferentes del volumen de los diamantes del FRU, desde 25 millones de dólares hasta 125 millones. En todo caso, representa una de las principales fuentes de ingresos del FRU y es más que suficiente para sostener sus actividades militares.

2. Cierta volumen de diamantes del FRU se comercia en Kenema y en otras partes de Sierra Leona. Muy probablemente salen del país de contrabando. Algunos diamantes del FRU también se han comerciado informalmente en Guinea. Pero el grueso de los diamantes del FRU salen de Sierra Leona por Liberia. Los diamantes son llevados por comandantes del FRU y correos liberianos dignos de confianza a Foya-Kama o a Voinjama, y de ahí a Monrovia. Tal comercio no puede hacerse sin el permiso y la participación de funcionarios gubernamentales de Liberia de nivel máximo. De hecho, es muy poco el comercio liberiano, formal o informal, que se hace sin el conocimiento y la participación de altos funcionarios gubernamentales. Esto vale para todas las importaciones y, en el caso de las exportaciones, particularmente para los diamantes.

3. El Acuerdo de Paz de Lomé nombró a Foday Sankoh Presidente de la Comisión para la Gestión de Recursos Minerales Estratégicos (CMRRD). Entre el momento de su regreso a Sierra Leona en 1999 y la reanudación de las hostilidades en mayo de 2000, la Comisión no funcionó efectivamente, pero Foday Sankoh gastó mucho dinero, sin tener una fuente de ingresos evidente. De hecho, Sankoh estaba alentando a muy diversos posibles inversores extranjeros, muchos de los cuales pensaban que obtendrían beneficios exclusivos de las mismas cosas. Surge un cuadro de un líder falso, que aprovecha oportunidades financieras para sacar provecho personal y político, fuera del marco gubernamental en que aparentemente actúa. La mayor parte de esta actividad está relacionada con el tráfico de diamantes.

4. En el informe se hacen observaciones sobre el nuevo sistema de certificación de Sierra Leona. Para los diamantes que vende el FRU, el sistema de exportación legítimo tiene poca importancia. Mientras no haya

controles en países vecinos, el FRU seguirá exportando sus diamantes con impunidad. Por esta razón, es imperativo establecer lo antes posible un sistema mundial uniforme de certificación.

5. Una dificultad grave para seguir el rastro de los diamantes en bruto, procedan de zonas de conflicto o de otras, es que los gobiernos de los principales centros de comercio registran las importaciones y exportaciones de diamantes de maneras diferentes. Una cuestión tiene que ver con la existencia de estadísticas en general. Otra tiene que ver con la distinción entre el "país de origen" y el "país de procedencia". Por país de procedencia se entiende el país de que se han importado inmediatamente los diamantes; por país de origen el país donde fueron extraídos. Hasta hace poco se prestaba poca atención a la cuestión del lugar de extracción de los diamantes. El resultado es una amplia gama de anomalías. Por ejemplo, se dice que el 41% de las importaciones británicas de diamantes en bruto de 1999 procedían de Suiza, pero Suiza oficialmente importa muy pocos diamantes en bruto. Esto se debe a que hasta hace poco los diamantes pasaban por los puertos francos suizos sin registro ni supervisión gubernamental seria.

6. Buscando diamantes de zonas de conflicto procedentes de Sierra Leona, el Grupo descubrió que hay un volumen mucho mayor de diamantes "ilícitos", y que la distinción entre los dos tipos es sumamente difícil. Gran parte de los diamantes que entran en Europa se disfrazan como liberianos, guineanos y gambianos a fin de evadir impuestos y blanquear dinero. En el informe se describen ejemplos flagrantes encontrados en Bélgica de certificados comerciales fraudulentos. Un país como Liberia, cuyo nombre ha sido usado, con su conocimiento o sin él, por traficantes ilícitos, puede así ocultar su propio tráfico muy real de diamantes ilícitos y diamantes de zonas de conflicto detrás del tráfico ilícito mayor que perpetran otros.

B. Recomendaciones sobre los diamantes

7. A fin de regular mejor la corriente de diamantes en bruto desde los países productores, es imperativo establecer un sistema mundial de certificación basado en el sistema que se ha adoptado ahora en Sierra Leona. El Consejo de Seguridad puede dar más impulso a las conversaciones actuales sobre este asunto apoyando el concepto de un sistema mundial.

8. A corto plazo, y a falta de un sistema mundial, se recomienda requerir sistemas de certificación parecidos al adoptado por Sierra Leona a todos los países exportadores de diamantes del África occidental, con atención especial e inmediata a Guinea y Côte d'Ivoire, como medida de protección de su sector indígena y para evitar exponer estos países a los diamantes de zonas de conflicto. Si esto no se ha hecho dentro de un período de seis meses, el Consejo de Seguridad debe imponer un embargo internacional de los diamantes procedentes de estos países.

9. El Grupo recomienda además un embargo total de los diamantes procedentes de Liberia hasta que este país demuestre de manera convincente que ha dejado de participar en la venta de armas a Sierra Leona y en el tráfico de diamantes de Sierra Leona. La prohibición no debe levantarse hasta que se haya cumplido esta condición y hasta que Liberia se haya incorporado al sistema uniforme de certificación propuesto.

10. El Consejo de Seguridad debe imponer un embargo inmediato de todo el tráfico de los diamantes llamados gambianos hasta que las exportaciones de diamantes de este país puedan conciliarse con las importaciones.

11. Otros países exportadores de diamantes de la región han sido designados por el Gobierno de Bélgica "países delicados", cuyas exportaciones requieren especial atención. Además de los tres países que están afectados directamente por los diamantes de zonas de conflicto y los mencionados antes, figuran en este grupo Uganda, la República Centroafricana, Ghana, Namibia, Congo (Brazzaville), Malí, Zambia y Burkina Faso. Esta lista se recomienda a otros países importadores importantes, entre ellos Suiza, Sudáfrica, la India, Israel, el Reino Unido y los Estados Unidos. Las facturas de estos países deben verificarse atentamente, y cuando haya duda de la procedencia o del origen, los paquetes deben decomisarse hasta que las autoridades hayan verificado los datos. Las demoras de la tramitación aumentarán el costo del tráfico y así alentarán la presentación de papeles en regla. La confiscación de los envíos mal documentados desalentará el hábito decisivamente¹.

¹ Nota: el término "país delicado" no se usa en el presente informe para sugerir acto ilícito. Se toma del informe del Gobierno de Bélgica, que trata de proteger a estos países, a Bélgica y al sector de los problemas a que todos están claramente expuestos. Por ejemplo, Namibia es uno de los líderes en la lucha contra los diamantes de zonas de conflicto.

12. Debe considerarse urgentemente la posibilidad de extender a estos países lo antes posible un sistema de certificación como el de Sierra Leona.

13. Las Naciones Unidas, el Consejo Mundial del Diamante y las autoridades de control de las importaciones de todos los países que importan diamantes en bruto deben vigilar las exportaciones actuales o futuras de otros países en los cuales el comercio de diamantes tiene poco que ver con la producción interna o el comercio legítimo.

14. Es indispensable y urgente que los principales centros de comercio (Bélgica, el Reino Unido, Suiza, Sudáfrica, la India, los Estados Unidos e Israel) lleguen a un acuerdo sobre un sistema de registro y documentación pública de las importaciones de diamantes en bruto que sea uniforme de un país a otro y que indique claramente el país de origen además del país de procedencia.

15. Todos los países exportadores deben recopilar informes estadísticos anuales de producción y éstos reunirse en un informe anual central recopilado por el Consejo Mundial del Diamante y/o por el órgano de certificación que se prevé que surgirá del "proceso de Kimberly" de negociación intergubernamental. Los países de origen deben distinguirse de los países de procedencia.

16. Si los diamantes se mezclan y/o se refacturan en un puerto franco, es imperativo que el gobierno del país respectivo asuma la responsabilidad de verificar la legitimidad de los diamantes antes que se reexporten. Esto es especialmente importante en el caso de Suiza, en vista de los grandes volúmenes que pasan por sus *Freiläger* (depósitos francos) y pierden su identidad en el proceso. Lo mismo vale para los Emiratos Árabes Unidos. En otras palabras, todos los países que importan diamantes en bruto deben ser parte del sistema previsto de "controles del diamante en bruto".

17. Durante su labor, el Grupo observó impresionado la frecuencia con que se infringen las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas al tráfico de armas y diamantes. Para que las sanciones actuales y futuras sean eficaces, el Consejo de Seguridad necesitará una capacidad permanente de vigilar su observancia y de hacer investigaciones. En relación con los diamantes, ha habido tres grupos de expertos que han examinado unas mismas cuestiones simultáneamente. Ha habido colaboración útil, pero también superposición y duplicación de actividades. En vista de la complejidad y del cambio continuo de la cuestión de los diamantes de zonas de conflicto, el Grupo recomienda que el Consejo

de Seguridad nombre un coordinador permanente dentro de las Naciones Unidas encargado de vigilar el cumplimiento de las sanciones y los progresos hacia las metas enunciadas en la resolución de la Asamblea General de 1º de diciembre de 2000 sobre los diamantes de zonas de conflicto.

18. Se señalan a la atención del Consejo de Seguridad, del Gobierno de Sierra Leona, de los organismos donantes y de otras partes interesadas las observaciones que figuran en el informe acerca de la necesidad de probidad y transparencia. Sin una reforma seria y la debida diligencia dentro del Gobierno y los organismos gubernamentales de Sierra Leona, los esfuerzos internacionales de prestar asistencia serán inútiles.

C. Armas y control del tráfico aéreo

19. A pesar de la moratoria de la CEDEAO sobre los envíos de armas al África occidental, la región está llena de armas pequeñas. Los ejércitos guerrilleros reciben armas mediante redes interconectadas de traficantes, delincuentes e insurgentes que se mueven a través de las fronteras. No hay información sistemática sobre el contrabando de armas en la región, y la información que podría usarse para combatir el problema en escala regional —mediante la CEDEAO o mediante intercambios bilaterales— en general no está disponible. Pocos Estados de la región tienen los recursos o la infraestructura necesarios para hacer frente al contrabando.

20. En Sierra Leona el FRU depende casi exclusivamente de las armas ligeras, aunque también tiene acceso a equipo más refinado. Ha capturado muchas armas en enfrentamientos con el Ejército de Sierra Leona y con fuerzas del ECOMOG y la UNAMSIL. Sin embargo, el Grupo encontró indicios inequívocos y abrumadores de que Liberia ha apoyado activamente al FRU en todos los niveles, aportando entrenamiento, armas y material conexo, apoyo logístico, una zona de estacionamiento para ataques y un puerto seguro de retirada y recuperación y para actividades de relaciones públicas.

21. También hay pruebas concluyentes de la existencia de líneas de suministro que llegan a Liberia a través de Burkina Faso. Las armas suministradas a Burkina Faso por gobiernos o por comerciantes privados se han desviado sistemáticamente para uso en el conflicto de Sierra Leona. Por ejemplo, una remesa de 68 toneladas de armas llegó a Uagadugú el 13 de marzo de 1999. Se descargaron temporariamente en Uagadugú y algunas

se transportaron por camión a Bobo Dioulasso. El grueso de la remesa se reexpidió en unos días a Liberia. La mayor parte se transportó por aire en un avión BAC-111 de propiedad de un hombre de negocios israelí de origen ucranio, Leonid Minin. En el informe se dan detalles de vuelos y fechas.

22. El papel de las aeronaves en la cadena de suministro del FRU es vital, especialmente en los dos últimos años, con la ampliación de su esfera de influencia en Sierra Leona. Es sabido que el FRU recibió suministros por helicóptero de manera esporádica antes de 1997 y que los ha recibido con regularidad desde entonces. Los helicópteros procedentes de Liberia aterrizan en Buedu, Kailahun, Makeni, Yengema, Tumbudu y en otras partes del distrito de Kono.

23. El Presidente Charles Taylor participa activamente en la alimentación de la violencia en Sierra Leona y muchos hombres de negocios próximos a su círculo íntimo operan en escala internacional y obtienen sus armas principalmente de Europa oriental. Un individuo clave es un hombre de negocios libanés acaudalado llamado Talal El-Ndine. El-Ndine es el pagador del círculo íntimo, y paga personalmente a los liberianos que pelean en Sierra Leona junto al FRU y a los que sacan diamantes de Sierra Leona. El-Ndine también paga a los pilotos y a la tripulación de las aeronaves que se usan para hacer envíos clandestinos a Liberia o de Liberia a otros países.

24. La capacidad regional de vigilancia del tráfico aéreo es débil o completamente insuficiente para detectar o disuadir a los traficantes de armas que proveen a Liberia y al FRU. La debilidad de la vigilancia del espacio aéreo en la región en general y los abusos en la matriculación de aeronaves crean un clima en que los traficantes de armas actúan con impunidad.

25. Gracias a la laxitud de su legislación sobre licencias e impuestos, Liberia ha sido durante muchos años una bandera de conveniencia para el sector marginal de transporte aéreo de carga. Liberia también tiene leyes laxas sobre transporte marítimo y aéreo que dan máxima discreción y cobertura a los propietarios de buques y aeronaves, con intervención regulatoria mínima. Una lista de aeronaves matriculadas en Liberia suministrada al Grupo por el Gobierno enumeraba sólo siete aviones. No había documentación sobre más de 15 aeronaves identificadas por el Grupo. Por tanto, muchas aeronaves que vuelan bajo el pabellón liberiano son

aparentemente desconocidas para las autoridades de Liberia y no son inspeccionadas ni vistas en el país.

26. En noviembre de 1999 un nacional de Kenya llamado Sanjivan Ruprah fue autorizado por el Ministro de Transporte de Liberia para actuar como “agente mundial de aviación civil” de la Dirección de Aviación Civil de Liberia y para “investigar y regularizar la matrícula de aviación civil de Liberia”. Durante su visita a Liberia, el Grupo preguntó al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Justicia y a las autoridades policiales por Ruprah y su labor, pero le dijeron que no lo conocían. De hecho Ruprah es un traficante de armas conocido. Viaja con pasaporte diplomático liberiano con el nombre de Samir N. Nasr y lleva autorización adicional del Registro Internacional de Buques y Compañías de Liberia.

27. Victor Bout es un proveedor conocido de actores no estatales sometidos a embargo, en Angola, en la República Democrática del Congo y en otras partes. Bout supervisa una red compleja de más de 50 aviones y de compañías de fletamento y expedición de carga múltiple, muchas de las cuales participan en el transporte de carga ilícita. Bout ha usado el registro de aviación liberiano ampliamente, operando principalmente desde los Emiratos Árabes Unidos. El aeropuerto de Sharjah se usa como “aeropuerto de conveniencia” para aviones matriculados en muchos otros países. Uno de los aviones de Bout, un Ilyushin 76, se usó en julio y agosto de 2000 para hacer entregas de armas procedentes de Europa oriental a Liberia. Este avión y un Antonov hicieron cuatro entregas, el 4 y el 27 de julio y el 1º y el 23 de agosto de 2000. La carga incluía helicópteros militares, rotores de repuesto, sistemas antitanque y antiaéreos, proyectiles, vehículos blindados, ametralladoras y municiones.

28. Es difícil ocultar una cosa del tamaño de un helicóptero militar Mi-17, y el suministro de tales artículos a Liberia no puede dejar de ser detectado por las autoridades aduaneras de los países de origen a menos que haya planes de vuelo y certificados de usuario final falsos, o a menos que se soborne a los aduaneros en el punto de partida para que hagan la vista gorda. La participación constante de los aviones de Bout en envíos de armas de Europa oriental a las zonas de guerra de África sugiere lo segundo.

29. Además, ha habido pocos casos importantes de aeronaves con carga de armas que hayan sido obligadas a permanecer en tierra en puntos de toma de combusti-

ble importantes como El Cairo, Nairobi o Entebbe, o en cualquier otra parte del África occidental. Algunos países han impedido temporarily o permanentemente la entrada en su espacio aéreo de aviones matriculados en Liberia, pero se sigue haciendo uso fraudulento de la matrícula liberiana. La práctica evidentemente ha sido organizada desde Liberia en cooperación con hombres de negocios hábiles del extranjero, y los aviones matriculados en Liberia siguen siendo muy visibles en muchos países africanos, particularmente en los países en guerra.

30. En una palabra, Liberia infringe activamente los embargos impuestos por el Consejo de Seguridad a la importación de armas a su propio territorio y a Sierra Leona. Liberia recibe la asistencia activa de Burkina Faso y la asistencia tácita de los países que permiten el paso de las armas por o sobre su territorio sin dificultad y de los países que conceden una base para las aeronaves empleadas en tales operaciones.

31. El informe termina con un informe técnico completo sobre la capacidad de los sistemas de control y vigilancia del tráfico aéreo de la región.

D. Recomendaciones sobre las armas y el control del tráfico aéreo

32. El Grupo recomienda encarecidamente que todos los aviones que operen con un número de matrícula EL y tengan su base en aeropuertos fuera de Liberia sean puestos fuera de servicio de inmediato hasta que se cumplan las disposiciones que figuran en la recomendación siguiente. Esta medida afecta a los aviones con base en Sharjah y otros aeropuertos de los Emiratos Árabes Unidos, en Congo Brazzaville, en la República Democrática del Congo, el Gabón, Angola, Rwanda y Kenya. Habría que aconsejar a las autoridades aeroportuarias y a los operadores de los aviones matriculados en Liberia en los últimos cinco años que guardasen toda la documentación, libros de vuelo, licencias de explotación, conocimientos de embarque y manifiestos de carga para su inspección.

33. Además, se recomienda que se exija a todos los operadores de aviones inscritos en el registro de Liberia, con independencia de dónde tengan su base, que presenten sus licencias de aeronavegabilidad y explotación y sus documentos de seguros en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal (Canadá), así como la documentación sobre las

inspecciones realizadas en los cinco últimos años. Los aviones de los operadores que incumplan esta recomendación serán puestos fuera de servicio de forma permanente. Los aviones que no cumplan las normas de la OACI serán puestos fuera de servicio de forma permanente.

34. El Consejo de Seguridad, por conducto de la OACI, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional y la OMA, debería preparar un boletín informativo centralizado a fin de poner a disposición de todos los aeropuertos del mundo la lista de los aviones de Liberia puestos fuera de servicio.

35. Burkina Faso ha recomendado recientemente que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas examine la propuesta de establecer un mecanismo encargado de supervisar todas las importaciones de armas a su territorio, así como su uso, durante un período de tres años. El Grupo hace suya esa propuesta. Además, el Grupo recomienda que, en el marco de ese mecanismo, se investiguen todas las importaciones de armas y material conexo que hayan entrado en Burkina Faso en los cinco últimos años. Asimismo, el Grupo recomienda que todos los Estados que hayan exportado armas a Burkina Faso durante ese período investiguen el destino final real de esas armas y comuniquen los resultados de sus investigaciones al Consejo de Seguridad y al Programa de Coordinación y Asistencia para la Seguridad y el Desarrollo establecido en virtud de la Moratoria de la CEDEAO.

36. Habida cuenta de los casos de incumplimiento de las sanciones investigados por el Grupo y de la información reunida en la región, se recomienda que el Consejo de Seguridad aliente el fortalecimiento del Programa de Coordinación y Asistencia para la Seguridad y el Desarrollo de la CEDEAO con el apoyo de la Interpol y la Organización Mundial de Aduanas. El Programa debe tener capacidad activa para supervisar el cumplimiento de los embargos de armas y la circulación de armas ilícitas en la región.

37. El Consejo de Seguridad debe alentar a los Estados miembros de la CEDEAO a que establezcan acuerdos bilaterales vinculantes entre los Estados con zonas fronterizas comunes, a fin de poner en marcha un sistema de control común, eficaz y acordado a nivel internacional, en el que figuren el registro, la concesión de licencias, la recogida y la destrucción de las armas pequeñas y las armas ligeras. La CEDEAO y el Programa de Coordinación y Asistencia para la Seguridad y el

Desarrollo pueden fomentar y facilitar el establecimiento de esos acuerdos bilaterales. La Interpol podría elaborar normas comunes y gestionar una base de datos sobre los casos importantes de contrabando y de violación de las sanciones registrados en la región. Todos los Estados y las Naciones Unidas podrían utilizar el Sistema Internacional de Rastreo de Armas y Explosivos de la Interpol para rastrear el origen de las armas.

38. En el presente informe, el Grupo ha identificado a ciertos comerciantes e intermediarios de armas responsables de suministrar armas al FRU. Habría que establecer un proyecto para preparar, con la cooperación de la Interpol, un perfil de esos comerciantes de armas. Igualmente, habida cuenta de la importancia del transporte aéreo en la violación de las sanciones, deben identificarse las principales empresas de carga que participan en dichas prácticas, a fin de encontrar la manera de hacer más estricta la aplicación de las sanciones.

39. La responsabilidad por la afluencia de armas a África occidental recae en los países productores, así como en los países que sirven de intermediarios para su envío y que las utilizan. El Consejo de Seguridad debería encontrar la forma de limitar las exportaciones de armas, especialmente las procedentes de Europa oriental, a las zonas en conflicto sujetas a embargos regionales o de las Naciones Unidas. La medida de hacer públicos los nombres de los países y las personas involucrados en esas actividades constituye un primer paso, pero habría que estudiar la posibilidad de establecer un embargo sobre las exportaciones de armas procedentes de determinados países productores, al igual que se han embargado los diamantes procedentes de los países productores, hasta que se hubiesen establecido programas de certificación aceptables a nivel internacional.

40. Habría que realizar, en cooperación con la Interpol y su Sistema Internacional de Rastreo de Armas y Explosivos, un análisis de las armas de fuego interceptadas a los rebeldes, a fin de seguir avanzando en la identificación de las personas que participan en la línea de suministro del FRU.

41. Habría que pedir a la Organización Mundial de Aduanas que diera su opinión al Consejo de Seguridad respecto del establecimiento de medidas adecuadas para mejorar la supervisión y la detección de armas o material conexo con destino a agentes no estatales o a países sometidos a un embargo de armas.

42. Habría que modificar los actuales embargos de armas impuesto por el Consejo de Seguridad a fin de prohibir expresamente la prestación de servicios de adiestramiento militar y paramilitar.

43. Hay que alentar a los países de África occidental que no hayan firmado la Convención de 1989 de las Naciones Unidas contra el reclutamiento, la utilización, la financiación y el entrenamiento de mercenarios a que lo hagan.

44. Habría que estudiar la posibilidad de crear programas especiales de capacitación en materia de supervisión de las sanciones destinados a los organismos nacionales de seguridad y encargados de hacer cumplir la ley, así como al personal de aeropuertos y aduanas de África occidental, y de elaborar uno o varios manuales sobre la supervisión de las sanciones en los aeropuertos para su utilización a nivel mundial por parte de las autoridades aeroportuarias y los servicios encargados de hacer cumplir la ley.

45. Habría que estudiar la posibilidad de destacar a supervisores especializados de las Naciones Unidas en los aeropuertos principales de la región (y quizá de otros lugares), especialmente en las zonas más delicadas, y de que coordinen su labor con otros aeropuertos. Esta medida facilitaría la identificación de los aviones sospechosos y frenaría el tráfico ilícito; además, permitiría obtener la información necesaria para identificar a los aviones, los propietarios y los operadores que violan las sanciones y los embargos de armas impuestos por las Naciones Unidas.

46. El Consejo de Seguridad debería estudiar las formas de mejorar el control y la vigilancia del tráfico aéreo en África occidental, a fin de reducir la circulación ilícita de armas. Entre las posibles medidas que podrían adoptarse cabe mencionar las siguientes:

- Fomentar la instalación de un radar primario en todos los aeropuertos principales de África occidental y encontrar el apoyo financiero para hacerlo. El radar primario es el único instrumento que permite detectar de forma independiente el movimiento de los aviones;
- Establecer, como alternativa, un sistema de “pseudoradar”, que crearía un entorno de radar mediante el uso de poderosos medios de transmisión de datos “aire a tierra” por conducto de satélites;

- Exigir que en la región se utilice un sistema mundial de determinación de posición y que los aviones dispongan de equipos electrónicos aeronáuticos adecuados, así como que se instalen los equipos correspondientes en tierra. Con esta medida, los aviones que operen en África occidental deberían tener a bordo un equipo electrónico aeronáutico que permita a los controladores en tierra identificar el tráfico que haya, en cualquier momento y en cualquier lugar, en su sector;
- Alentar a la OACI y a otros organismos interesados a que presten asistencia a los Estados para dar mayor autonomía financiera a los órganos establecidos a fin de administrar los servicios de navegación aérea.

Otras recomendaciones

47. En el presente informe, el Grupo formula diversas recomendaciones concretas relativas a los diamantes, las armas y el empleo de aviones para violar las sanciones y transportar armas ilícitas. Muchas de esas recomendaciones y los problemas a que se refieren están relacionados con el principal apoyo del FRU, Liberia, y su Presidente, su Gobierno y las personas y empresas con las que hace negocios. El Grupo observa con preocupación que las resoluciones del Consejo de Seguridad relativas a diamantes y armas se violan de manera impune. Además de lo expuesto, el Grupo ofrece las siguientes recomendaciones para dejar más claro el objetivo del presente informe y para velar por un mejor seguimiento de las decisiones del Consejo de Seguridad en el futuro.

48. Debe estudiarse la posibilidad de que todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas impongan prohibiciones a los viajes como la impuesta a los diplomáticos y altos funcionarios de Liberia por los Estados Unidos, hasta que Liberia deje de apoyar al FRU y de violar otras sanciones de las Naciones Unidas.

49. Los ejecutivos de la industria maderera de Liberia participan en diversas actividades ilícitas y una gran parte de los fondos obtenidos se emplean para sufragar actividades extrapresupuestarias, como la adquisición de armas. Debe estudiarse la posibilidad de imponer un embargo temporal a las exportaciones de madera de Liberia, hasta que el país demuestre de forma convincente que ya no participa en el tráfico de armas con

destino a Sierra Leona ni en el tráfico de diamantes procedentes de este último país.

50. Debe estudiarse la posibilidad de dotar de medios a la Secretaría de las Naciones Unidas para que supervise de manera constante las sanciones y los embargos impuestos por el Consejo de Seguridad. Esta medida es imprescindible para la creación de una base interna de información sobre cuestiones de actualidad como los diamantes de zonas de conflicto, mencionada en el párrafo 17 *supra*, y aún más importante para fomentar la toma de conciencia y poder hacer frente a algunos problemas cuya solución en el futuro inmediato es poco probable, como el comercio ilícito de armas y material conexo.

Introducción

A. Generalidades

51. El 2 de agosto de 2000, en cumplimiento de la resolución 1306 (2000) del Consejo de Seguridad relativa a Sierra Leona, aprobada el 5 de julio de 2000, el Secretario General de las Naciones Unidas estableció un Grupo de Expertos para recoger información sobre posibles violaciones de las medidas impuestas en virtud del párrafo 2 de la resolución 1171 (1998), y sobre la relación entre el comercio de diamantes y el comercio de armas y pertrechos conexos, y para determinar si los sistemas de control del tráfico aéreo en la región eran adecuados.

52. En el párrafo 2 de la resolución 1171 (1998), se establece que:

El Consejo de Seguridad ... decide ..., con miras a prohibir la venta y el suministro de armamentos y material conexo a las fuerzas no gubernamentales de Sierra Leona, que todos los Estados impidan la venta o el suministro, por sus nacionales o a partir de su territorio, o empleando para ello buques o aeronaves de su pabellón, de armamentos y material conexo de todo tipo, inclusive armas y municiones, vehículos y equipo militares, equipo paramilitar y piezas de repuesto para esos vehículos, a cualquier entidad distinta del Gobierno de Sierra Leona por los puntos de entrada designados en una lista que ese Gobierno suministrará al Secretario General, quien transmitirá sin tardanza esa lista a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas.

53. En conexión con esta resolución, el Grupo de Expertos tomó nota del párrafo 8 de la resolución 788 (1992) del Consejo de Seguridad, que sigue en vigor:

El Consejo de Seguridad ... decide, con arreglo al Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, que, a los efectos de restablecer la paz y la estabilidad en Liberia, todos los Estados pongan en práctica de inmediato un embargo general y completo de todos los envíos de armas y equipo militar a ese país hasta que el Consejo de Seguridad decida otra cosa.

54. El Grupo de Expertos tomó nota también de los párrafos 1 a 7 de la resolución 1306 (2000) del Consejo de Seguridad, relativa a la cuestión de los diamantes de

Sierra Leona, en la que el Consejo decidió que “todos los Estados adopten las medidas necesarias para prohibir la importación directa o indirecta de cualesquiera diamantes en bruto de Sierra Leona a su territorio”.

55. El 6 de octubre de 2000, el Presidente del Comité de Sanciones de Sierra Leona informó al Presidente del Consejo de Seguridad de que el Comité había convenido en exceptuar la importación de diamantes controlada por el Gobierno de Sierra Leona a través de un nuevo régimen de certificados de origen de las medidas impuestas en el párrafo 1 de la resolución.

56. El Grupo de Expertos estaba integrado por el Sr. Martin Chungong Ayafor (Camerún - Presidente), el Sr. Atabou Bodian (Senegal - Experto de la Organización de Aviación Civil Internacional), el Sr. Johan Peleman (Bélgica - Experto en armas y transporte), el Sr. Harjit S. Sandhu (India - Experto de la INTERPOL), y el Sr. Ian Smillie (Canadá - Experto en diamantes). La carta de nombramiento del Grupo de Expertos figura en el anexo 1.

57. El Grupo de Expertos se reunió por primera vez en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York el 21 de agosto, y se convino posteriormente con el Comité del Consejo de Seguridad encargado de las sanciones contra Sierra Leona en que su informe se presentaría el 8 de diciembre de 2000. La fecha se aplazó posteriormente hasta mediados de diciembre de 2000.

B. La labor del Grupo de Expertos

58. El Grupo recibió un importante apoyo logístico y moral de la Secretaría de las Naciones Unidas, de los Coordinadores Residentes de las Naciones Unidas y de los funcionarios del PNUD en casi todos los países que visitó. Muchos gobiernos aportaron información detallada y asesoramiento, y muchas personas y empresas de la industria de diamantes le proporcionaron información útil. Las audiencias preliminares del Consejo de Seguridad sobre los diamantes de Sierra Leona realizadas en Nueva York los días 31 de julio y 1º de agosto de 2000 fueron también muy útiles para los trabajos preparatorios del Grupo.

59. El Grupo pudo coordinar parte de su labor con el Grupo de Expertos sobre Angola. Además, los miembros del Grupo tuvieron oportunidad de asistir a una

importante conferencia intergubernamental sobre los conflictos relacionados con los diamantes celebrada en Pretoria en septiembre de 2000.

60. El Grupo viajó extensamente en los países que participan en el comercio de diamantes, y en los países implicados, o presuntamente implicados, en el tráfico de armas y material conexo a Sierra Leona, en contravención de los embargos impuestos por el Consejo de Seguridad. El Grupo completo visitó Sierra Leona dos veces, y algunos de sus miembros tres veces. Además de las visitas a Freetown, se hicieron viajes a Daru y al centro de comercio de diamantes de Kenema. En Guinea, los miembros del Grupo visitaron Conakry y Nzerekore. Todo el Grupo visitó también Liberia, Sudáfrica y la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York. Uno o varios miembros del Grupo hicieron viajes a Bélgica, Burkina Faso, el Canadá, los Emiratos Árabes Unidos, España, los Estados Unidos, Francia, Ghana, India, Israel, Malí, Níger, Nigeria, el Reino Unido, Suiza y Ucrania. Se hicieron escalas en Abidján, pero a causa de las elecciones y los disturbios civiles posteriores, sólo fue posible mantener algunas conversaciones telefónicas.

61. En cada uno de los países, los miembros del Grupo se entrevistaron con autoridades gubernamentales y, según las necesidades, con misiones diplomáticas, organizaciones de la sociedad civil, organismos de ayuda, empresas del sector privado y periodistas. El Grupo tuvo acceso a una amplia gama de información pública y confidencial suministrada por fuentes oficiales, incluidos organismos encargados de hacer cumplir la ley y de inteligencia. El Grupo estableció también contacto con varias personas e informantes clave cuyos nombres han sido objeto de interés y controversia en los últimos meses en conexión con la crisis de Sierra Leona. En el anexo 2 figura una lista completa de las personas entrevistadas. Sin embargo, dado el carácter muy delicado de las cuestiones investigadas por el Grupo, es preciso señalar que muchas personas hablaron solamente a condición de que se mantuvieran en confidencia sus comunicaciones. No se han mencionado por eso varias reuniones celebradas en distintos países.

62. En agosto de 2000, el Grupo solicitó estadísticas detalladas a partir de 1987 sobre las exportaciones de diamantes de los principales países productores, y de las importaciones a países con industrias importantes de comercialización, corte y pulido. La razón para remontarse a 1987 era la necesidad de determinar las tendencias que podían haber imperado antes de la guerra en Sierra Leona y en Liberia. En septiembre, el Grupo envió recordatorios a todos los gobiernos que no

habían proporcionado aún las estadísticas solicitadas. La mayoría de los gobiernos suministraron finalmente la información solicitada. Es preciso señalar tres excepciones; pese a los recordatorios, no se recibieron estadísticas de Gambia, Côte d'Ivoire y los Emiratos Árabes Unidos.

C. Normas de verificación

63. El Grupo convino desde el comienzo en que utilizaría las normas de prueba más estrictas en sus investigaciones. Esto exigía por lo menos dos fuentes de información fidedignas e independientes para sustanciar una conclusión. Siempre que fue posible, el Grupo convino también en comunicar las denuncias a los interesados a fin de que pudieran ejercer su derecho de respuesta. En el pasado, las acusaciones formuladas contra varias partes en el conflicto de Sierra Leona se desmintieron preguntando: "¿Dónde están las pruebas?" Un ejemplo es la respuesta estándar a las acusaciones de envíos de armas a Liberia a través de Burkina Faso. En el informe que se presenta a continuación nos hemos ocupado en detalle de esta denuncia particular. Cabría preguntar todavía "¿Dónde están las pruebas?". Con respecto a esta y a otras denuncias, aunque no se comunicarán detalles completos sobre las fuentes, las pruebas son incontrovertibles. El Grupo examinó los registros de vuelo mantenidos en las oficinas de la Región de Información de Vuelo Roberts de Conakry sobre todos los movimientos de aeronaves en el África occidental durante el período de que se trata. Vio fotografías de aeronaves que se estaban cargando en Burkina Faso. Examinó los planes de vuelo. Habló con testigos oculares del movimiento de aeronaves en Burkina Faso y Liberia y con personas que habían estado a bordo de las aeronaves en cuestión. Además de su propia verificación detallada, el Grupo recibió información corroborativa de organismos internacionales de inteligencia y fuentes policiales que actúan a nivel internacional y nacional. Se obtuvo también la asistencia de especialistas de la INTERPOL en los casos necesarios. Este es un ejemplo de una de las cuestiones más difíciles examinadas por el Grupo. Todas las cuestiones se han juzgado y comunicado utilizando la misma norma.

D. Recordatorio

64. El mandato del Grupo de Trabajo se describe en la sección A, *supra*. Sin embargo, los fundamentos del mandato del Grupo quedaron muy claramente de relieve durante sus visitas a Sierra Leona. En ese país, miles de civiles, muchos de ellos niños víctimas de una brutalidad indescriptible, hacen frente al futuro sin manos o sin pies. Decenas de miles de ciudadanos de Sierra Leona han perdido la vida, medio millón se han convertido en refugiados y muchísimos más han resultado desplazados. Conforme lo indicado en el informe del Grupo, gran parte de Sierra Leona seguía en manos de los rebeldes, y en esas zonas la población vivía sin acceso a asistencia médica, educación, o medios de vida decentes. El Grupo tuvo presentes en todo momento durante su trabajo su función y su responsabilidad de poner fin a los sufrimientos de la población de Sierra Leona en esta tragedia que lleva ya más de un decenio.

Primera parte

Diamantes

I. Los diamantes de Sierra Leona

A. Antecedentes

65. Todos los años se extraen más de 250 millones de quilates de diamantes en todo el mundo. Incluso en sus mejores años de producción, en el decenio de 1960, Sierra Leona nunca produjo más de 2 millones de quilates por año. Pero una gran proporción de los diamantes de Sierra Leona eran piedras muy valiosas, de muy alta calidad y con mucha demanda. Durante los decenios de 1970 y 1980, la industria de diamantes de Sierra Leona estuvo muy mal administrada y sujeta a una corrupción grave, y gran parte de los diamantes del país se exportaron ilegalmente. Entre 1992 y 1996, las exportaciones anuales medias equivalían a menos de 200.000 quilates y el valor por quilate era considerablemente inferior a la media conocida de las minas. No solamente se sacaba en contrabando la mayor parte de los diamantes del país, sino que el contrabando parecía concentrarse en los diamantes de mayor valor.

66. Entre 1997 y 1999, la situación empeoró a causa de la guerra. En esos tres años, sólo se exportó oficialmente un total de 36.384 quilates.

B. Los diamantes en el Frente Revolucionario Unido

67. El Frente Revolucionario Unido (FRU) empezó la guerra en 1991. Hasta 1995, la extracción de diamantes del FRU se hacía probablemente sólo en forma esporádica e individual. Sin embargo, para 1995 era evidente que el FRU y sus sostenedores tenían un interés mucho mayor en las minas de diamantes del distrito de Kono, al punto que la compañía militar privada Executive Outcomes tuvo entonces que expulsarlos por la fuerza. Desde ese momento, los intereses del FRU en los diamantes se hicieron más claros, especialmente tras el apresamiento en 1997 de Foday Sankoh en Nigeria. Durante su apresamiento y posteriormente, las zonas diamantíferas de Kono y Tongo se convirtieron en el principal objetivo militar del FRU, y la extracción de diamantes se convirtió en una importante fuente de recaudación de fondos.

68. Estas conclusiones resultan corroboradas por la tenacidad con que el FRU ha retenido por la vía militar el distrito de Kono y la zona de Tongo, que son las dos zonas diamantíferas más valiosas de Sierra Leona. Sostienen también estas conclusiones las declaraciones escritas y orales de dirigentes actuales y anteriores del FRU y los testimonios de jefes y ancianos del distrito de Kono que están en comunicación diaria con viajeros de esas zonas. Ellas resultan asimismo corroboradas por los informes escritos presentados por comandantes de operaciones del FRU a Foday Sankoh, y por comunicaciones internas actuales entre dirigentes del FRU dentro de Sierra Leona y entre dirigentes del FRU en Sierra Leona y en Liberia.

69. Inicialmente, los combatientes del FRU hacían ellos mismos el trabajo de minería o utilizaban mano de obra sujeta a trabajos forzados. Más recientemente, han desarrollado una forma modificada de trabajo forzoso, en que permiten a los mineros locales que retengan una cierta cantidad de lo que encuentran. Un sistema consiste en hacer que un grupo de mineros trabaje para el FRU durante cuatro días y permitirles trabajar para sí mismos durante dos, con un día libre. Lo más común es lo que se conoce como el “sistema de dos pilas”, en que los mineros producen una pila de grava diamantífera para el Frente y otra para sí. La idea es que pueden conservar lo que encuentran en su propia pila, pero todo el lavado se vigila y el FRU se queda también con todos los diamantes de buen tamaño de la pila del minero.

70. Después de apoderarse de los campos diamantíferos de Kono, el FRU creó una unidad de minería a cargo del “Teniente Coronel Kennedy”. El FRU ha organizado desde entonces una entidad a la que se refiere actualmente con el nombre de “RUF Mining Ltd.”. En octubre de 2000, el “Presidente” era el “Teniente Coronel Abdul Razak” y el Vicepresidente, el “Teniente Coronel Victor”.

71. Además de ser una fuente de ingresos, los diamantes han sido también una fuente de enfrentamiento y confusión dentro del FRU. En 1999, Sam “Mosquito” Bockarie, un antiguo extractor de diamantes que llegó a ser “Comandante de Grupo de Batalla” y “Alto Comandante” del FRU, comunicó a Foday Sankoh que

durante la “alianza” entre el CRFA y el FRU en 1997², Dennis Mingo (“Coronel Superman”) había vendido un diamante a un comerciante libanés. Una parte de las ganancias se había destinado al gobierno del CRFA y el resto, 9 millones de leones, debía entregarse al FRU. Sin embargo, según Bockarie, Superman se había quedado con ese dinero. (En el anexo 3 figura una lista de dirigentes del FRU y sus seudónimos.)

72. A fines de 1998, después de la expulsión del CRFA de Freetown por el ECOMOG, las fuerzas del FRU, encabezadas por Issa Sesay y bajo las órdenes de Sam Bockarie (entonces designado Jefe del Estado Mayor de Defensa del FRU y el CRFA), efectuaron el traslado del ex Presidente del CRFA, Johnny Paul Koroma, a lugar seguro en el cuartel general del FRU en Buedu. En esa oportunidad, Sesay descubrió que Koroma tenía en su poder un paquete de diamantes y estaba planeando escapar a Ghana con su familia. Sesay y el General de Brigada Mike Lamin enfrentaron a Koroma, pues encontraban difícil creer que mientras estaban tratando de reagruparse, Koroma había retenido diamantes para su propio uso y tenía la intención de escapar, dejándoles con un problema que él mismo había creado. Los diamantes se traspasaron posteriormente a la dirección del FRU. Según informes internos del FRU, se pusieron luego en manos de Ibrahim Bah y “Sister Memuna” y se entregaron al Presidente de Liberia, Charles Taylor.

73. El nombre “Ibrahim Bah” surge con frecuencia en relación con los diamantes del FRU. Se dice que es un oficial militar burkinabe. Es conocido también como Ibrahima Baldé y Baldé Ibrahima. Fue un personaje importante en el eje FRU-CRFA y participó activamente en el movimiento de diamantes del FRU de Sierra Leona a Liberia y de ahí a Burkina Faso.

74. Issa Sesay, el actual dirigente del FRU, ha tenido sus propios problemas con diamantes. A fines de 1998, el Capitán Michael Comber de la Unidad de Minería del FRU trajo un paquete de diamantes de Kono al cuartel general del FRU en Buedu. Sam Bockarie en-

tregó los diamantes a Sesay, quien los llevó a Liberia, donde debía encontrarse con Ibrahim Bah. La intención era que los dos se reunieran con un socio comercial de Foday Sankoh para hacer arreglos encaminados a la compra de equipo militar. Sesay perdió los diamantes en algún lugar de Liberia, y adujo que el paquete se le había caído accidentalmente en el barro. Esto llevó a un desacuerdo importante entre Sesay y Bockarie, aunque en última instancia Sesay fue perdonado.

75. Sin embargo, Denis “Superman” Mingo, todavía resentido por la acusación de que había desfalcado 9 millones de leones de una venta de diamantes en 1997, aprovechó la pérdida de Sesay para fomentar la discordia en las filas del FRU. En octubre de 1999, escribió desde Liberia a Foday Sankoh para advertirle de que no se podía confiar en Sam Bockarie, y la vida de Sankoh corría peligro. Dijo también que Bockarie y sus hombres habían estado dilapidando fondos de las ventas de diamantes y que Bockarie había comprado una casa en Liberia y otra en Francia.

76. Poco después se produjo un enfrentamiento militar entre las fuerzas leales a Foday Sankoh y las leales a Sam Bockarie. Resultaron muertos varios combatientes. Sam Bockarie se exilió posteriormente en Liberia, donde sigue próximo al Presidente Charles Taylor.

77. Los diamantes continúan siendo una causa de conflicto. En septiembre de 2000 surgió una controversia entre el Teniente Coronel Victor, Vicepresidente de RUFP Mining Ltd., y algunos de sus asociados, a saber, el Mayor Bob Vandy, el Capitán Koroma y el Mayor Morry Gebaru. El Presidente de RUFP Mining, Abdul Razak, emprendió una investigación en la que se descubrieron casos de desfalco de diamantes por el “Capitán Prince Khan” y otras personas que estaban en conflicto con el Vicepresidente, entre ellos el “Teniente Coronel Mustafa Sherif”. Esto despertó a su vez la desconfianza de Issa Sesay, que estaba en ese momento llevando a cabo una investigación más amplia de todos los asuntos financieros del FRU en Liberia.

C. Volumen estimado de diamantes extraídos por el FRU

78. Las estimaciones del volumen de diamantes extraídos por el FRU varían considerablemente, de apenas 25 millones hasta 125 millones de dólares por año. De Beers ha calculado que el total estaba probablemente alrededor de los 70 millones de dólares en 1999.

² Tras un golpe en mayo de 1997, el Consejo Revolucionario de las Fuerzas Armadas (CRFA), encabezado por Johnny Paul Koroma subió al poder. El CRFA invitó al FRU a compartir con ellos el poder. Sobrevino a continuación un período de violencia y anarquía. En febrero de 1999, la fuerza de mantenimiento de la paz del África occidental, ECOMOG, destituyó al CRFA y restableció como Presidente a Tejan Kabbah.

Parte de la dificultad para estimar la cantidad de que dispone el FRU surge del hecho de que los años de extracción y exportación ilícitas han reducido todas las cifras históricas oficiales de producción, y no hay estadísticas confiables para los últimos 20 años sobre lo que se ha extraído realmente en Sierra Leona. A fines del decenio de 1960, Sierra Leona exportaba 2 millones de quilates por año. El FRU tiene en su poder las zonas diamantíferas más ricas del país. Si la producción del FRU en 1999 equivalía a un octavo de la producción de Sierra Leona en el mejor año (es decir, 250.000 quilates), el valor ascendería a más de 50 millones de dólares. Si equivalía a la mitad de las exportaciones medias oficiales de comienzos del decenio de 1990 (es decir 100.000 quilates), estaría alrededor de los 20 millones de dólares.

79. Hay argumentos que apuntan a estimaciones más bajas: el FRU no dispone de equipo pesado y está así limitado a la explotación artesanal; muchos excombatientes del FRU viven en la actualidad muy modestamente y dicen que nunca vieron un diamante. Los argumentos a favor de estimaciones más altas incluyen el hecho de que el FRU ha podido mantener entre 3.500 y 5.000 combatientes armados y una cantidad igual de acompañantes durante varios años, y las comunicaciones internas del FRU hacen referencia con regularidad a la importancia de los diamantes. Varios expertos en diamantes creen que una proporción muy alta de los diamantes exportados de Gambia (que no tiene minas de diamantes propias) provienen de Sierra Leona, y una parte llega allí a través de un tercer país, como por ejemplo Liberia. Las importaciones a Bélgica de diamantes en bruto “de Gambia” ascendían en promedio a 100 millones de dólares por año entre 1966 y 1999.

80. Si bien el total generado por el FRU, ya se trate de 25, 70 ó 125 millones de dólares, es muy pequeño en relación con la producción mundial anual de diamantes, constituye con todo una fuente de ingresos muy importante para el FRU, y es más que suficiente para sostener sus actividades militares.

D. Cómo sacó el Frente Revolucionario Unido (FRU) los diamantes de Sierra Leona

81. Los diamantes siempre han sido sacados de contrabando de Sierra Leona, en su mayor parte a través de Liberia. Este hecho histórico no se discute. El contra-

bando ha respondido a diversas razones: evitar los impuestos; evitar el costo elevado de la corrupción en un país con relación a otro; tener acceso a divisas fuertes; y blanquear el dinero. Históricamente Liberia era la ruta principalmente elegida debido a su utilización del dólar estadounidense como moneda oficial. Otros diamantes pasaban a Guinea donde sería más probable que se intercambiaban por arroz y otros alimentos. Y los diamantes también se desplazaban más lejos a otros países de la región, transportados por comerciantes madingo y senegaleses, conocidos como *marakas*.

82. Algunos diamantes del FRU se han vendido en Guinea. Hay informes de transacciones excepcionales en las que comandantes del FRU han intercambiado diamantes por suministros y a veces por armas, negociando con oficiales militares guineanos de nivel intermedio que actuaban por su propia cuenta. Uno de esos arreglos efectuado a mediados de 2000 se dice que se vino abajo dando origen a un ataque del FRU contra la ciudad guineana fronteriza de Pamelap cuando los suministros guineanos prometidos no se aportaron. Sin embargo, no existe prueba alguna de colusión de oficiales guineanos en esa transacción.

83. Cierta volumen de diamantes del FRU se están vendiendo en Kenema y en otras partes de Sierra Leona. Es un secreto a voces que los comerciantes del FRU llevan los diamantes a Kenema desde el campamento de Tongo, situado a sólo 28 millas, con carácter regular y los intercambiaban por alimentos y otros suministros. Esto explicaría la presencia constante en Kenema de más de 40 comerciantes de diamantes, muchos de ellos libaneses, pese a que su principal fuente de suministro no había estado oficialmente a su alcance durante varios años. Es posible que esos diamantes se incorporaran al sistema oficial de exportación si existe una falta de probidad y vigilancia en la Oficina del Gobierno encargada del oro y los diamantes del Ministerio de Recursos Minerales y sus delegaciones.

84. No obstante, es más probable que esos diamantes estén pasando de contrabando a los países vecinos. Muchos de los comerciantes de diamantes de Sierra Leona son también importadores importantes de alimentos y bienes de consumo. El fuerte aumento de los precios de esos productos produce altos beneficios que requieren una moneda fuerte o su equivalente para poder ser repatriados. Los diamantes cumplen este cometido. Muchos exportadores destacados de Sierra Leona son también exportadores de diamantes de Gambia, país que no produce diamantes en absoluto.

85. Con todo como se señala en los párrafos 67 a 77, el grueso del comercio de diamantes del FRU sale de Sierra Leona a través de Liberia. Los diamantes son transportados por comandantes del FRU y encomendados a correos liberios que los transportan a Foya-Kama o a Voinjama y luego a Monrovia.

86. Se dice que un liberio es el representante del Presidente Taylor en Kono, con el mandato de supervisar las operaciones relativas a los diamantes. Del lado del FRU, durante gran parte de 1998, Dennis "Superman" Mingo estuvo a cargo de las transacciones con diamantes en Kono. Trasladó regularmente diamantes a la sede del FRU en Buedu, que desde allí se transfirieron a Liberia. Varias veces los diamantes fueron llevados a Monrovia por Eddie Kaneh, Sam Bockarie e Issa Sesay. Como se ha señalado en los párrafos 71 a 77, ha habido frecuentes controversias con respecto a los diamantes y los correos del FRU temen ser asaltados durante el viaje por malhechores que son miembros del Frente Patriótico Nacional de Liberia. En la sede del FRU de Buedu, en ocasiones se ha sentido inquietud de que los diamantes que se dice que el Presidente Taylor mantiene en lugar seguro puedan de hecho haber sido vendidos. En 1998, Sam Bockarie se trasladó a Monrovia en una ocasión para entrevistarse con Taylor acerca de esta inquietud y, a su regreso, comunicó que había visto los diamantes.

87. Debido a limitaciones de tiempo, el Grupo Especial no pudo examinar de manera detallada de qué forma los diamantes del FRU se sacan de Liberia, aunque hay pruebas suficientes de que este comercio no se puede llevar a cabo en Liberia sin la autorización y participación de funcionarios del Estado del más alto nivel. En Liberia, datos no confirmados se refieren a intermediarios de alto nivel, funcionarios superiores del Estado y transacciones financieras realizadas en Burkina Faso, Sudáfrica, los Estados Unidos y el Líbano. (Este tema está analizado desde una perspectiva distinta en el estudio del caso de Liberia, *infra*.)

88. Oficiales de Liberia prosperan gracias a la reputación de administración débil que tiene su país, su infraestructura ineficaz y su frontera "porosa". De hecho, sin embargo, es muy escaso el comercio, ya sea estructurado o no estructurado, que se lleva a cabo sin el conocimiento y la participación de funcionarios públicos que ocupan un puesto clave. Esto es cierto de todas las importaciones, y en lo que a las exportaciones se refiere, es particularmente cierto de los diamantes y la madera. Las exportaciones oficiales de diamantes de la

propia Liberia se decía que representaron sólo 8.500 quilates en 1999, valorados en 900.000 dólares³. El Ministro de Tierras, Minas y Energía de Liberia estima que esto sólo representa el 20% de lo que está realmente saliendo del país, y el Ministro de Rentas Públicas sugiere que pudiera representar únicamente el 10% del total.

89. En un país en el que la mayoría de los comerciantes de diamantes son extranjeros y donde el desplazamiento de extranjeros, dinero y suministros es cuidadosamente vigilado, como sucede en Liberia, no es concebible que una parte tan importante de la propia producción de diamantes de Liberia pueda evitar la detección del Estado. Tampoco es concebible que volúmenes considerablemente superiores de diamantes de Sierra Leona de alto valor que se trasladan a través de Liberia puedan evitar la detección de la administración pública.

E. El negocio de diamantes de Foday Sankoh con posterioridad al Acuerdo de Lomé

90. El Acuerdo de Paz de Lomé nombró a Foday Sankoh Presidente de la Comisión de Recursos de Minerales Estratégicos (CMRRD). Entre la época en que Foday Sankoh regresó a Sierra Leona a finales de 1999 y la reanudación de las hostilidades en mayo de 2000 los miembros de la Comisión no se reunieron de hecho nunca y la Comisión no funcionó. Durante el tiempo que estuvo en Freetown, Foday Sankoh gastó ostentosamente pese a que no tenía ninguna fuente evidente de ingresos. Importó vehículos, teléfonos por satélite y otro equipo caro.

91. En 1999, antes de la aparición de Foday Sankoh en Freetown, Sam Bockarie escribió "A quien pueda interesar" una carta en papel con membrete del FRU nombrando a Mohamed Hijazi, minero y comerciante en diamantes desde hacía mucho tiempo, como agente del FRU "para negociar con cualquier persona o compañía dentro o fuera de Sierra Leona con relación a la prospección, extracción, compra y venta de diamantes".

³ La capacidad de producción estimada de Liberia varía entre 100.000 y 150.000 quilates al año. En 1988 y 1989 Liberia exportó oficialmente alrededor de 150.000 quilates, valorados a un promedio de 8,7 millones de dólares al año.

92. Después de su llegada a Freetown, Foday Sankoh firmó numerosos acuerdos con empresas internacionales y solicitó el apoyo financiero de otras que hacían averiguaciones por su cuenta en nombre de la Comisión y en nombre del FRU. Sus propios archivos empresariales, hallados en su oficina después de la reanudación de las hostilidades de mayo de 2000, contienen correspondencia relativa a las posibilidades comerciales que estaba activamente promoviendo.

93. En noviembre de 1999, por ejemplo, Foday Sankoh recibió la visita de Chudi Izegebu, Presidente del Grupo Integrado de Empresas con sede en McLean, Virginia. Izegebu había fletado un avión hasta Freetown desde Abidján y con Sankoh examinó un conjunto de posibilidades de inversión para el Grupo Integrado, que incluía una empresa llamada Minería Integrada, registrada en las Islas Caimán. Examinaron las posibles inversiones en servicios de aeronaves civiles, importaciones de petróleo y una inversión importante en las kimberlitas diamantíferas de Koidu. Posteriormente, Izegebu y Sankoh intercambiaron correspondencia acerca de “las negociaciones y conversaciones que actualmente se están celebrando en interés del FRU”. Se intercambiaron mensajes de prueba en un código que les permitiría ocultar los nombres con palabras como “diamantes” y “oro”, y expresiones como “de acuerdo en todo” y “la situación está mal”. En diciembre de 1999 Sankoh pasó un pedido por 14 vehículos de Izegebu con el logotipo del partido del FRU pintado al costado.

94. En marzo de 2000 Damian Gagnon de la empresa estadounidense Lazare Kaplan International (LKI) visitó a Foday Sankoh y en una carta posterior enviada a Sankoh, Maurice Tempelsman, Presidente de LKI, dijo que Gagnon había comunicado “la existencia de una coincidencia de opiniones entre usted y esta empresa sobre las posibilidades de que LKI vuelva a participar en el negocio de diamantes de Sierra Leona de una manera beneficiosa para toda la población de ese país así como para nuestra empresa”.

95. Gran parte de la correspondencia da a entender que Sankoh estaba estimulando a una amplia variedad de inversionistas potenciales, muchos de los cuales pensaban que obtendrían unos beneficios exclusivos de las mismas cosas. Una carta de abril de 2000 de “Michel” al “Jefe” ampliamente distribuida habla de cómo Sankoh debería tratar de obtener todos los diamantes extraídos en Kono, en lugar del 10% como sucedía según el autor, filtrándose el resto a Liberia. “Michel” propuso que su

socio belga “Charles” podía alquilar un avión a reacción privado para trasladar los diamantes directamente de Kono, evitando a “los libaneses” y Monrovia. “No podemos confiar en esas personas”, escribió.

96. Michel Desaeleer, empleado belga autónomo establecido en los Estados Unidos, entró en contacto con el FRU en Togo durante el verano de 1999, mientras estaba negociando con el hijo del Presidente Eyadema. En octubre él y John Caldwell, Presidente de la Trading and Investment Company de los Estados Unidos con sede en Washington, habían elaborado un acuerdo con Foday Sankoh que les daría facultades para negociar con derechos sobre todos los recursos de diamantes y oro de Sierra Leona durante un período de 10 años. Aunque la Embajada estadounidense en Sierra Leona les denegó el visado, Caldwell y Desaeleer se trasladaron no obstante a Sierra Leona y a Liberia, y firmaron el acuerdo entre la compañía BECA de Desaeleer y el FRU (no con el Gobierno de Sierra Leona o con la Comisión para la Administración de los Recursos Minerales Estratégicos). Durante su estancia en Liberia, Desaeleer recibió diamantes de Ibrahim Bah (a.k.a. Ibrahim Baldé), que más tarde Desaeleer descubrió en Amberes que valían mucho menos de lo que se le había dicho. También afirmó que Fatou, la esposa de Sankoh, le había mostrado “quizás cientos” de diamantes durante una reunión celebrada en 1999 en Nueva York.

97. En febrero de 2000 Foday Sankoh, su esposa y otros oficiales del FRU se trasladaron a Sudáfrica. Sankoh estaba infringiendo una prohibición de viajar de las Naciones Unidas que no lo autorizaba a salir de Sierra Leona. El viaje fue patrocinado y estuvo parcialmente financiado por el hombre de negocios de Sudáfrica Raymond Kramer, que en una fecha anterior de ese mismo mes había firmado un acuerdo con Sankoh “para representar a la Comisión [la CMRRD de la que era Presidente Sankoh] en todas las esferas relacionadas con la minería y los recursos minerales, con inclusión, pero no exclusivamente, de los minerales estratégicos y las piedras preciosas”. Cuando su presencia en Sudáfrica se hizo pública, Sankoh se vio obligado a regresar a Sierra Leona y a limitar sus tratos con Kramer. Fatou Sankoh, que viaja con pasaporte estadounidense, volvió a visitar Sudáfrica en mayo de 2000 y volvió a ser deportada.

98. La correspondencia da una imagen de un jefe maniobrero, que se aprovecha de las oportunidades financieras para obtener beneficio personal y político, al

margen del marco del Gobierno en el que patentemente está trabajando. Gran parte de esto está relacionado con el comercio de diamantes. Hace pensar también en que existen disensiones en las filas del FRU y en un intento de Sankoh de lograr el control de los diamantes que seguían efectivamente en manos de sus comandantes de campo rebeldes y de sus mentores de Liberia.

F. Nuevo sistema de certificación de los diamantes de Sierra Leona

99. Por su resolución 1306 (2000) aprobada el 5 de julio de 2000, el Consejo de Seguridad impuso un embargo a las importaciones directas e indirectas de diamantes en bruto de Sierra Leona hasta que se pueda elaborar un nuevo régimen de extracción, exportación y vigilancia. Con la asistencia técnica del Consejo Superior de Diamantes de Bélgica y con la ayuda financiera de los Estados Unidos y del Reino Unido, entre julio y octubre de 2000 se estableció un sistema de certificado de origen, con inclusión de un certificado enumerado de confirmación impreso en papel que garantiza la protección, una nueva base electrónica de datos detallados de las exportaciones con confirmación electrónica en el lugar de destino, y transmisiones electrónicas de fotografías digitales de los paquetes que se estaban exportando.

100. En octubre, después de examinar las nuevas medidas y de velar por que la información acerca de ellas se hubiera difundido a los países importadores, el Consejo de Seguridad levantó el embargo de la exportaciones oficiales de Sierra Leona. Los primeros diamantes exportados con arreglo a las nuevas disposiciones llegaron a Amberes a finales de octubre.

101. El embargo y el nuevo sistema de certificación dependían del mandato del grupo especial, pero durante nuestro viaje fueron objeto de muchas conversaciones en Sierra Leona, en otros países exportadores de África y en todos los principales centros de importación de diamantes.

102. El nuevo sistema es verdaderamente infalible una vez que los diamantes se incorporan al régimen oficial. Convendrá que la Oficina Estatal encargada del oro y los diamantes de Sierra Leona garantice, por lo tanto, que sólo los diamantes extraídos de zonas controladas por el Estado están efectivamente certificados. Esto es particularmente importante dado el empeño del FRU en

comerciar diamantes por alimentos y otros suministros en Kenema (véase también el párrafo 83 *supra*).

103. Es quizás más importante analizar el valor del sistema más allá de los diamantes de las zonas de conflicto, una vez que la guerra termine. La cuestión de Sierra Leona se centrará entonces más en el contrabando y otras formas de comportamiento ilícito. En final de cuentas, el sistema de certificación sólo puede funcionar a pleno rendimiento si el Gobierno está dispuesto y en condiciones de seguir la pista e inspeccionar a los comerciantes de Sierra Leona y si puede elaborar sistemas de apoyo a los mineros artesanales que, durante la mayor parte de estos 50 años, han trabajado al margen de la industria del diamante.

104. No obstante, del sistema de certificación se puede decir algo más. Nunca han supuesto un grave problema los diamantes exportados oficialmente desde Sierra Leona. El problema eran los diamantes ilícitos y los diamantes de zonas de conflicto que eludían el sistema oficial. En 1999 Sierra Leona exportó oficialmente sólo 9.320 quilates lo que demuestra, si ello fuera necesario, que el FRU y los contrabandistas estaban haciendo caso omiso del sistema oficial. Esto había cambiado en el primer semestre de 2000, cuando en la prensa mundial y en los centros de compra de diamantes se manifestó un interés por los diamantes de las zonas de conflicto del país. Como consecuencia de ello se produjo una repentina incorporación de diamantes al sistema oficial, ofrecidos por comerciantes que querían por fin “seguir el camino recto” y evitar las acusaciones de tráfico ilícito. Si bien los 26.300 quilates exportados oficialmente durante este período no representaban una gran victoria, sí constituían un paso significativo en la buena dirección.

105. El embargo de las Naciones Unidas detuvo de hecho esa tendencia a la legitimización durante varios meses, e impulsó a los comerciantes a volver a sus antiguas rutas de contrabando puestas a prueba durante mucho tiempo. Como no había ningún embargo sobre los diamantes de ninguno de los países vecinos de Sierra Leona, la prohibición sancionó realmente a la víctima y premió a sus enemigos. Esto ha cambiado actualmente, y se confía en que el nuevo sistema contribuirá a que un volumen importante de diamantes vuelva a los cauces legítimos.

106. En lo que respecta a los diamantes de las zonas de conflicto del FRU, el sistema legítimo de exportación, ya fuera o no infalible, era pertinente y seguirá siéndolo.

Mientras no existan controles en los países vecinos, el FRU podrá seguir sacando sus diamantes con toda impunidad.

107. Por esta razón, es imperativo que se introduzca lo antes posible un sistema normalizado de certificación mundial. La cuestión de los diamantes de las zonas de conflicto se ha abordado ahora en cuatro reuniones intergubernamentales en el marco del “Proceso de Kimberley” y en otra reunión celebrada en Londres en octubre de 2000. El 1º de diciembre de 2000, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó una resolución sobre el papel de los diamantes en la promoción de los conflictos (55/56) y expresó “la necesidad de examinar de manera urgente y detenida la ... creación y aplicación de un sistema sencillo y práctico de certificación internacional de los diamantes en bruto”. La resolución declaró que este sistema debe cumplir las normas mínimas internacionalmente convenidas y obtener la participación más amplia posible y que los países exportadores, elaboradores e importadores de diamantes deben actuar en forma concertada. La resolución señaló asimismo la necesidad de transparencia y de mecanismos para velar por el cumplimiento.

108. Esa resolución es firmemente respaldada por el Grupo Especial. Es un paso importante hacia el reconocimiento de la necesidad de lo que la industria del

diamante denomina “controles fuertes”. Si se aplica, podría contribuir considerablemente a resolver algunos de los problemas indicados en el presente informe. El Gobierno de Namibia convocará una reunión de trabajo a principios de 2001 para examinar los aspectos técnicos relacionados con el sistema previsto de certificación. El Grupo Especial acoge con suma satisfacción la oferta de Namibia de contribuir a impulsar el proceso.

109. El Grupo Especial toma nota con preocupación, sin embargo, de que algunos gobiernos y algunos miembros de la industria es posible que estén concibiendo la idea de unos “controles fuertes” internacionales con renuencia o antipatía, instando a la opción de un enfoque minimalista y a un período largo de estudio y negociación. El Grupo Especial cree que cualquier sistema internacional debe elaborarse meticulosamente y corresponder a las necesidades. No obstante, el Grupo Especial no tiene la menor duda de la urgencia o de la importancia de la propuesta. A pesar de todas las reuniones del año pasado, a pesar de la labor de las Naciones Unidas y de muchos gobiernos, las guerras en Sierra Leona, Angola y la República Democrática del Congo prosiguen; los diamantes continúan promoviendo esas guerras y son un catalizador de la constante miseria de cientos de miles de personas.

Estudio de caso: Identificación y certificación de los diamantes

Un vendedor de diamantes de Londres mostró al Grupo Especial seis diamantes por los cuales el propietario pedía 1 millón de dólares. Los diamantes se habían traído a Londres con la aprobación de Amberes e iban acompañados de toda la documentación necesaria. Se decía que procedían de Sudáfrica y también se disponía de los documentos de exportación sudafricanos.

El vendedor de diamantes y sus colegas, sin embargo, creían que los diamantes no procedían de Sudáfrica. Uno o dos es posible que fueran de Angola o incluso de Sierra Leona, pero estaban prácticamente seguros de que los seis habían venido de Namibia.

La Junta de Diamantes de Sudáfrica inspecciona todas las importaciones oficiales de diamantes, pero como sucede con otros países, los diamantes pueden salir o entrar de contrabando. Los miembros del Grupo Especial visitaron la Junta de Diamantes y examinaron la documentación disponible de una importación típica de Zambia. Junto con el documento sudafricano, el importador había suministrado un certificado de exportación de Zambia. Pese a que Zambia extrae pocos diamantes, el “certificado” era un documento que se podía haber establecido en cinco minutos con un sello de caucho y una portátil. Las facilidades para verificar su autenticidad con las autoridades de Zambia o la autenticidad de la información que contenía, eran mínimas.

G. Conclusiones sobre los diamantes de Sierra Leona

110. La cuestión de los diamantes de las zonas de conflicto en Sierra Leona es compleja, pero no insondable. Como se señalará más adelante en el presente informe, está vinculada la cuestión más amplia de los diamantes *ilícitos* y esto se ha reconocido de una manera directa por la industria de los diamantes en la documentación del Consejo Mundial de los Diamantes. El Consejo ha hecho también una propuesta detallada con respecto a un “Sistema de controles internacionales de importación y exportación de los diamantes en bruto”, que constituiría una base excelente para la celebración de conversaciones intergubernamentales.

111. Al comienzo de 1999 la industria negó el problema de los diamantes de las zonas de conflicto y los gobiernos parecían estar adoptando medidas decisivas. La situación se ha modificado actualmente con las iniciativas más concretas procedentes de la industria. A pesar de la aprobación el 1º de diciembre de 2000 de la resolución 55/56 de la Asamblea General sobre la necesidad de un sistema mundial de “controles fuertes”, el proceso intergubernamental puede requerir varios meses más de negociación. Por este motivo, en lo que se refiere a Sierra Leona, será imperativo que el Consejo de Seguridad adopte prontas medidas sobre la extensión del actual sistema de certificación de Sierra Leona por lo menos a toda África occidental.

II. Estadísticas del comercio internacional de diamantes y los países de tránsito

A. Generalidades

112. El Grupo trató de determinar cómo los diamantes ilegales de Sierra Leona llegaban a participar en el comercio lícito. Una vía de la investigación fue comparar las estadísticas de exportación de diamantes de los países productores vecinos con su capacidad conocida de producción primaria, para comprobar si las exportaciones eran significativamente mayores que la capacidad de producción. Otro método consistió en examinar las estadísticas de importación de los principales centros del comercio de diamantes para comprobar si había anomalías. Una de esas anomalías eran los 33,6 millones de quilates, supuestamente de origen liberiano, importados

a Bélgica en los cinco años comprendidos entre 1995 y 1999. Ese volumen superaba ampliamente la capacidad de producción y las exportaciones oficiales de Liberia, lo que justificaba claramente una investigación (véanse también los párrafos 122 a 130 *infra*).

113. Un obstáculo considerable al rastreo de los diamantes en bruto es la manera poco uniforme en que los gobiernos de los principales centros del comercio de diamantes registran las importaciones y las exportaciones. El primer problema se relaciona con la disponibilidad general de estadísticas. Las autoridades de Bélgica expresaron su preocupación al Grupo por el hecho de que en el pasado Bélgica había sido objeto de críticas injustas porque había dado amplia difusión a sus estadísticas, e indicaron al Grupo que otros países habían evitado ser criticados por sus importaciones de diamantes en bruto de países “problemáticos” (tanto países de origen como de procedencia) simplemente porque no publicaban estadísticas.

114. El Grupo realizó esfuerzos considerables para obtener estadísticas de las importaciones de diamantes en bruto de todos los principales centros del comercio de diamantes para los años comprendidos entre 1987 y 1999. En general, salvo los casos de Gambia, Côte d’Ivoire y los Emiratos Árabes Unidos, esos esfuerzos fueron fructíferos. Se pudo comprobar lo siguiente:

Bélgica:

Importa grandes cantidades de diamantes en bruto: 183 millones de quilates en 1999, por valor de 7.185 millones de dólares, con un valor medio de 39 dólares por quilate.

India:

Importa un volumen creciente de diamantes en bruto, que aumentó de 52,1 millones de quilates en 1990–1991 a 187,2 millones en 1998–1999, y que en 1999–2000 alcanzó los 178,4 millones de quilates, con un valor medio de 28 dólares por quilate. En los últimos cinco años, el 80%, en promedio, se ha importado de Bélgica y el 15%, del Reino Unido. Un volumen muy reducido se importa de los Emiratos Árabes Unidos y prácticamente nada de África.

Israel:

Ha importado tradicionalmente pocos diamantes en bruto: en promedio, menos de 12 millones de quilates por año entre 1997 y 1999. Una pequeña fracción (cerca de 4.000 quilates por año) ha provenido de países “problemáticos”. En promedio, el 89% de

todos los diamantes en bruto importados a Israel entre 1997 y 1999 procedía de tres países: Bélgica, el Reino Unido y Suiza. Esta situación está cambiando porque una empresa israelí, IDI Diamonds, ha concertado acuerdos exclusivos de comercialización de diamantes con el Gobierno de la República Democrática del Congo. Entre enero y octubre de 2000, las importaciones de diamantes en bruto a Israel procedentes de Bélgica, el Reino Unido y Suiza habían disminuido a un 77% del total. Las importaciones de diamantes en bruto de Angola representaban el 10% del total en peso y el 3,6% en valor.

Sudáfrica:

Importa muy pocos diamantes en bruto: aproximadamente 70.000 quilates en 1999, por valor de 2,2 millones de dólares. Las importaciones provienen de diversos países de la región y una cantidad muy pequeña tiene su origen en el África occidental. Cerca de la mitad del total proviene de Zambia, país que produce muy pocos diamantes.

Suiza:

Importa muy pocos diamantes en bruto. En 1999 el valor total de las importaciones en su mayoría de procedencia británica, ascendió a tan sólo 1,5 millones de francos suizos. No hubo importaciones de países “problemáticos”. Sin embargo, según las estadísticas del Reino Unido, en 1999 el 41% de sus importaciones de diamantes en bruto, por valor de 44,8 millones de libras esterlinas, había provenido de Suiza. Esta contradicción se debe al paso no registrado de grandes cantidades de diamantes en bruto por las zonas francas (Freiläger) de Suiza (véanse los párrafos 116 a 119 *infra*).

Emiratos Árabes Unidos:

No se proporcionaron datos. En 1999 Bélgica registró la importación de 5 millones de quilates de los Emiratos Árabes Unidos, frente a tan sólo 500 quilates en 1996. El valor medio de los diamantes en 1999 fue de 2,94 dólares por quilate.

Reino Unido:

Importa grandes cantidades de diamantes en bruto, aproximadamente la mitad de Sudáfrica y el 40% de Suiza. Importa muy pocos diamantes de países “problemáticos”: 2.387 quilates en 1999.

Estados Unidos:

Importa una pequeña cantidad de diamantes en bruto: aproximadamente 8,7 millones de quilates en 1999. La mayoría procedía de la Federación de Rusia, Suiza y el Reino Unido. Muy poco provenía de países “problemáticos”, aunque las importaciones de Sierra Leona ascendieron a 5.000 quilates en 1999, lo que equivalía aproximadamente al 54% de las exportaciones oficiales.

B. Procedencia y origen

115. Si bien el Grupo recibió estadísticas detalladas de las importaciones de todos los principales centros del comercio de diamantes, varias diferencias importantes hacen muy difícil rastrear los diamantes en bruto. La primera es la diferencia entre el “país de origen” y el “país de procedencia”. El país de procedencia es el país del cual se importaron los diamantes; el país de origen es el país en el cual los diamantes fueron extraídos. Las estadísticas sobre los países de procedencia son importantes para calcular las estadísticas de comercio nacionales y hasta hace poco no se prestaba mucha atención a la cuestión de dónde se extraían verdaderamente los diamantes.

116. Ello es motivo de importantes anomalías. Por ejemplo, en 1999 las importaciones al Reino Unido de diamantes en bruto sin clasificar (código 71021000) ascendieron a 107 millones de libras esterlinas (frente a 347 millones de libras esterlinas en 1998). Suiza era el “país de origen” del 41% de ese total, es decir, 44,2 millones de libras esterlinas. Suiza, que no produce diamantes, sólo podía ser el país de procedencia y haber importado los diamantes de otro país. Sin embargo, Suiza no registra prácticamente importaciones de diamantes en bruto sin clasificar. El total de esas importaciones en 1999 se valoraba en tan sólo 1,5 millones de francos suizos, frente a 295.000 francos suizos en 1998.

117. La diferencia se debe a que en el pasado Suiza no ha incluido en las estadísticas los diamantes que pasan por sus zonas francas, o *Freiläger*, en los aeropuertos de Zurich y Ginebra. Su volumen es tan grande que distorsionaría las estadísticas comerciales nacionales y, puesto que no se les agrega valor cuando pasan por los aeropuertos de Suiza, se consideraba hasta hace poco que no era necesario incluirlos en las estadísticas. Es así que esos diamantes con destino al Reino Unido se convierten en “suizos” por el simple hecho de haber

pasado por una zona de libre comercio. Se pierde así la información sobre el país de origen, que se podría haber registrado en Suiza y comunicado a las autoridades aduaneras del Reino Unido.

118. Cabe señalar que los paquetes de diamantes en bruto que pasan por una zona franca pueden abrirse y su contenido puede mezclarse con otros diamantes, embalsarse nuevamente con diversos destinos y exportarse como diamantes mixtos. Las empresas privadas con operaciones en las *Freiläger* tienen instalaciones destinadas a este fin, con zonas seguras dotadas de balanzas de diamantes y equipo de clasificación. Esta clasificación y refacturación contribuyen a confundir aún más el origen de los diamantes.

119. El origen se vuelve aún más confuso una vez que los diamantes se han clasificado o trabajado parcialmente en el Reino Unido. En 1999 el Reino Unido fue el origen del 96,7% de todas las importaciones suizas bajo este epígrafe (código 71023100). Tras convertirse en “suizos” camino al Reino Unido, muchos de esos diamantes pasan a ser “británicos” al regresar a Suiza. Puesto que el 96,4% de las exportaciones suizas de diamantes en 1999 estuvieron destinadas a Israel, la mayoría de esos mismos diamantes volvieron a convertirse en “suizos” a los efectos de las estadísticas de importación de Israel.

120. La India señala que no participa en el comercio de diamantes de zonas en conflicto porque el 80% de sus importaciones de diamantes en bruto proviene de Bélgica y casi ninguna proviene directamente de África. Sin embargo, al igual que en los casos del Reino Unido y los Estados Unidos, la palabra clave es “directamente”. La falta de vigilancia a lo largo del camino que siguen los diamantes y en las etapas intermedias del trayecto permite a la mayoría de los países importadores afirmar que no importan diamantes ni de las zonas en conflicto ni de otros lugares de África.

121. Esos ejemplos explican por qué es tan difícil determinar dónde se han extraído verdaderamente los diamantes, cuando aún se encuentran en estado bruto y se están transportando de un centro de comercio o pulido a otro. No explican, sin embargo, por qué se había registrado como “liberiano” el enorme volumen de diamantes importados por Bélgica mencionado en el párrafo 112 *supra*. La explicación superficial es que los diamantes eran de “procedencia” liberiana, ya que claramente no podían haberse extraído en Liberia. Según esta explicación, habrían pasado por Liberia y se ha-

brían convertido en “liberianos”, igual que los diamantes que pasan por Suiza, Bélgica o el Reino Unido se convierten en “suizos”, “belgas” o “británicos”.

C. Estudios de casos: Liberia, Gambia, Guinea y Côte d'Ivoire

Liberia

122. La actual capacidad de producción de Liberia se estima, como máximo, en 150.000 quilates por año. En 1987, el país exportó la cantidad sin precedentes de 295.000 quilates, con un valor medio de 37 dólares por quilate. El Ministerio de Tierras, Minas y Energía de Liberia informó al Grupo de que en 1998 las exportaciones oficiales de diamantes habían ascendido en total a sólo 8.000 quilates, por valor de 800.000 dólares (es decir, 100 dólares por quilate). El mismo año, Bélgica registró la importación de diamantes de Liberia por 26 compañías, por un total de 2.560.000 quilates con un valor de 217 millones de dólares (es decir, 85 dólares por quilate). Una sola compañía, la “Compañía A”, importó 168.456 quilates con un valor estimado de 87 millones de dólares, o sea, 516 dólares por quilate.

123. En 1999 las exportaciones oficiales de Liberia aumentaron ligeramente, a 8.500 quilates, con un valor medio de 105 dólares por quilate. Las importaciones “liberianas” a Bélgica disminuyeron a 1.750.000 quilates, pero su valor declarado aumentó a 247 millones de dólares, o sea, 140 dólares por quilate. Las importaciones de la Compañía A disminuyeron a 75.000 quilates, por valor de 57 millones de dólares. Sin embargo, ello representa 760 dólares por quilate, un valor unitario bastante más elevado.

124. Para mediados de agosto de 2000, las importaciones “liberianas” a Bélgica ascendían a 340.000 quilates, por valor de 50 millones de dólares, o sea, 147 dólares por quilate. Sin embargo, la Compañía A, que a fines de octubre había dicho al Grupo que no había importado nada de Liberia en los últimos seis meses, mostraba importaciones de tan sólo 6.696 quilates. Pero, con un valor total de 12.880.000 dólares, el valor unitario alcanzaba el asombroso nivel de 1.923 dólares por quilate.

125. Bélgica ha cambiado recientemente los datos que exige en las licencias de importación necesarias para cada envío. Se exige actualmente que para cada envío de importación se indique el país de procedencia y el país de origen. Sin embargo, un examen de ciertas

licencias de importación de la Compañía A indicó que se habían importado diamantes de procedencia y origen supuestamente liberianos *en cantidades y calidades mucho mayores que las disponibles en Liberia*. Las licencias de importación belgas venían acompañadas de facturas de empresas “liberianas”, ninguna de las cuales figuraba en la lista de titulares de licencias proporcionada por el Gobierno de Liberia.

126. Una verificación física de las direcciones en Monrovia proporcionadas por la mayoría de esas empresas indicó que no existían ni tales empresas ni tales direcciones. Sin embargo, en el pasado las empresas de mensajería en Monrovia habían recibido instrucciones de remitir la correspondencia enviadas a esas direcciones a la International Trust Company (ITC), que en enero de 2000 cambió su nombre a International Bank of Liberia Ltd. Desde entonces el correo dirigido a dichas compañías se ha remitido a la flamante Liberian International Ship and Corporate Registry (LISCR), que se ocupa actualmente del registro marítimo de Liberia. Ello significa que, si las compañías en cuestión no son ficticias, no se encuentran físicamente en Liberia y que los diamantes en cuestión ni se habían extraído ni habían pasado por Liberia. Ello significa también, sin embargo, que Liberia está íntimamente vinculada con esas transacciones de diamantes engañosas.

127. En las conversaciones sobre las transferencias de diamantes en Liberia se menciona frecuentemente el nombre del general retirado del Ejército de los Estados Unidos Robert A. Yerks quien estuvo vinculado a la ITC y ocupa actualmente un alto cargo en la LISCR.

128. Entre las empresas y las personas en Bélgica que en 1999 ó 2000 importaron diamantes “liberianos” figuran los nombres siguientes (lista no exhaustiva): Abadiam, Afrostars Diamonds, Ankur Diamonds, Arslanian, Cukrowicz, Diam 2000, Diambel, Diminco, Fink Diam, Hardwill Diamonds,, I.D.H. Diamonds, Korn & Partners, Krishna Dimon, Lewy-Friedrich, Marjan Diamonds, Omega Diamonds, Orion, Samir Gems, Sana Diam, Shainydiam, Shallop Diamonds, Shour, Siddhi Gems, Sima Diamond, Soradiam, Starough, Sunshine Gems, Sygma Diamonds, Symphony Gems, Vijaydimon, Vitraag y Widawski.

129. Entre las compañías que supuestamente exportan diamantes de Liberia, que no figuran en la lista de titulares de licencias del Gobierno y que carecen de presencia física en Liberia, figuran Alcorta Trading, Barnet Trading Co., Diamond Trading Associates, Fairlib

Enterprises Inc., Kamal Daoud S.A., Nybelgo Company y Pier Enterprises S.A. Hay, sin duda, otras. Si bien los diamantes indicados en las facturas de esas compañías no son necesariamente diamantes de zonas en conflicto, las compañías con una presencia física auténtica en Liberia también han proporcionado facturas a los importadores belgas. Sin efectuar más investigaciones es difícil decir si están exportando diamantes liberianos auténticos o diamantes de contrabando de Sierra Leona. De cualquier manera, están cometiendo actos ilícitos, porque no tienen licencias de exportación de Liberia y porque sus exportaciones superan con mucho las exportaciones oficiales de Liberia.

130. En los últimos meses se ha hablado mucho de la necesidad de establecer una diferencia más clara entre los conceptos de “país de origen” y “país de procedencia”. Sin embargo, los volúmenes de diamantes en cuestión relacionados con Liberia, junto con las propias cifras de Liberia y su capacidad limitada de desempeñarse como centro comercial, indican que Liberia no es ni el país de origen ni el país de procedencia de gran parte de los diamantes que ingresan a Bélgica como liberianos. La mayoría son diamantes ilegales de otros países, importados aprovechando la participación de Liberia en el comercio ilícito de diamantes, su incapacidad de vigilar el uso internacional de su nombre o su renuencia a hacerlo, y el uso indebido de su registro marítimo. El volumen elevado del comercio ilícito proporciona a Liberia una manera conveniente de disimular la exportación de diamantes de zonas en conflicto de Sierra Leona.

Gambia

131. Gambia no produce diamantes pero en los últimos años se ha convertido en un país exportador. En 1998 Bélgica registró la importación de 449.000 quilates de Gambia por valor de 78,3 millones de dólares, con un valor medio de 174 dólares por quilate. El año siguiente el volumen disminuyó a 206.000 quilates con un valor medio de 234 dólares por quilate. A mediados de agosto de 2000 se registró una reducción más importante: 82.000 quilates por valor de 17,6 millones de dólares (214 dólares por quilate).

132. Todos los importadores belgas de diamantes en bruto “gambianos” importan también de uno o más países productores de la región: Sierra Leona, Guinea y Liberia. La “Compañía B” explica su importación, entre el 1° de enero de 1998 y mediados de agosto de 2000, de diamantes “gambianos” por valor de 50 millones de dólares de la

siguiente manera: hay muchos negociantes (“marakas”) que recorren la costa con diamantes. Gambia se ha convertido en un “Amberes en miniatura” y las empresas de buena reputación están comprando simplemente lo que se ofrece en el mercado. Sin embargo, al insistirse con el interrogatorio, la Compañía B reconoce que esos diamantes han ingresado a Gambia por uno de los dos motivos siguientes: para evadir impuestos en los países en los que se han extraído o para evitar su detección como diamantes de zonas en conflicto. Según los Expertos en el comercio de diamantes, el 90% de los diamantes “gambianos” proviene de Sierra Leona.

133. Gambia no contestó los pedidos de información sobre las importaciones y exportaciones de diamantes que formuló repetidas veces el Grupo, y por lo tanto el Grupo desconoce si las exportaciones de Gambia guardan alguna relación con sus importaciones oficiales.

Guinea

134. Las exportaciones oficiales de Guinea a lo largo del decenio de 1990 fueron estables, y ascendieron en promedio a 380.000 quilates por año, a razón de 96 dólares por quilate. El Grupo examinó las estadísticas de importación de Bélgica, los Estados Unidos, el Reino Unido, Suiza e Israel y comprobó que las únicas importaciones importantes eran las belgas. Ello coincide con la información proporcionada por el Gobierno de Guinea.

135. Sin embargo, las estadísticas comerciales de Bélgica indican que a lo largo del mismo período se importaron en promedio 687.000 quilates por año, con un valor medio de 167 dólares por quilate (véase el cuadro 1). En otras palabras, parecería que Bélgica importa casi el doble del volumen que exporta Guinea, y el valor por quilate de las importaciones es casi un 75% superior al de los diamantes exportados por Guinea.

Cuadro 1

Comparación de las exportaciones de Guinea y las importaciones a centros comerciales y de pulido, 1993-1999

Año	Exportaciones de Guinea		Importaciones de Bélgica procedentes de Guinea		Importaciones de los Estados Unidos procedentes de Guinea		Importaciones del Reino Unido procedentes de Guinea	
	Quilates (en miles)	En miles de dólares EE.UU.	Quilates (en miles)	En miles de dólares EE.UU.	Quilates (en miles)	En miles de dólares EE.UU.	Quilates (en miles)	En miles de dólares EE.UU.
1993	374	29 582	1 030	178 020	3	4 400	—	—
1994	381	28 412	876	165 770	1	1 600	—	—
1995	452	34 719	780	26 210	2	3 400	—	—
1996	364	35 471	440	83 670	1	2 700	—	—
1997	380	46 930	533	108 120	3	10 000	—	—
1998	355	40 657	596	116 100	17	11 000	—	—
1999	357	40 207	554	127 120	10	16 400	84	5 098
Total	2 663	255 978	4 809	805 010	37	49 500	84	5 098

Fuentes: Oficina Nacional de Diamantes y otras Piedras Preciosas de Guinea; Ministerio de Asuntos Económicos de Bélgica; Departamento de Comercio de los Estados Unidos; Oficina de Aranceles y Estadísticas del Servicio de Aduanas del Reino Unido. En las importaciones de Israel, la India y Suiza no aparecen diamantes de Guinea. Las importaciones a Sudáfrica son despreciables. Las cifras en libras esterlinas se han convertido a dólares EE.UU. a razón de 1,5 dólares por libra esterlina.

136. Es poco probable que la diferencia entre las exportaciones de Guinea y las importaciones de Bélgica pueda explicarse con el fenómeno del “país de procedencia”, porque Guinea no importa oficialmente diamantes y porque los diamantes de Sierra Leona que

pasan oficialmente por Conakry no se incluyen en las estadísticas comerciales de Guinea.

137. Hay tres explicaciones posibles. La primera es que la diferencia se debe a los diamantes exportados extraoficialmente de Guinea. Pueden ser diamantes de

Guinea o diamantes de contrabando de Sierra Leona y de otros países (por ejemplo, de Gambia). Esos diamantes pueden ser “diamantes de zonas en conflicto” o simplemente “diamantes ilegales”. La segunda posibilidad es que el nombre de Guinea se aplique a diamantes que ingresan a Bélgica de otros países, como en el caso de Liberia. La tercera posibilidad es que se trate de una combinación de los dos primeros casos.

138. Las estadísticas de los Estados Unidos indican un problema distinto, si se han presentado correctamente al Grupo. Indican un volumen muy pequeño de importaciones de Guinea en peso, pero con un valor unitario de más de 1.300 dólares por quilate. Se trata de una anomalía importante, ya que ese valor es aproximadamente 14 veces superior al valor medio por quilate exportado de Guinea. Es necesario seguir investigando esas estadísticas para comprobar si tienen sentido (las autoridades de los Estados Unidos están estudiando el asunto).

Côte d’Ivoire

139. En Côte d’Ivoire hay un problema parecido al de Guinea. Según el prestigioso Instituto Geológico de los Estados Unidos, Côte d’Ivoire exportó alrededor de 75.000 quilates anuales a mediados del decenio de 1990. El Reino Unido, los Estados Unidos o Israel importan muy pocos diamantes en bruto de Côte d’Ivoire. Sin embargo, Bélgica importó 6 millones de quilates entre 1994 y 1999, alrededor de 13 veces más de los que se producía, al parecer, en el país. El precio medio por quilate era de 92 dólares.

140. Las cifras de exportación de Côte d’Ivoire se han tomado del Instituto Geológico de los Estados Unidos porque aquel país no respondió a la solicitud en que el Grupo le había pedido información.

D. Conclusiones sobre las estadísticas y los países de tránsito

141. Las anomalías estadísticas que aparecen en el caso de Liberia demuestran que algunas personas y empresas han utilizado ampliamente el nombre de ese país, y muy probablemente el de otros, para ocultar el origen de determinados diamantes en bruto. Entre esos diamantes podría haber diamantes de zonas de conflicto como Sierra Leona, la República Democrática del Congo o Angola; pero los volúmenes son tales que hay que aclarar más cuestiones; por ejemplo, el incumpli-

miento de contratos comerciales jurídicamente vinculantes, la evasión de impuestos y el lavado de dinero. En su mayoría, esos diamantes son de carácter ilegal. Dado que el volumen de diamantes ilegales es tan grande, no es difícil esconder dentro de él el pequeño volumen de diamantes de zonas de conflicto.

142. Por consiguiente, un país como Liberia, cuyo nombre han utilizado, con o sin su conocimiento, comerciantes ilegales diversos, pueden camuflar su propio comercio de diamantes ilegales o de zonas de conflicto en operaciones fraudulentas de más envergadura organizadas por otros.

143. La variedad de los métodos que utilizan los principales centros comerciales para registrar la importación de diamantes en bruto facilita la ocultación de los diamantes ilegales o de zonas de conflicto.

III. “Diamantes de zonas de conflicto” y “diamantes ilegales”

A. Exposición del asunto

144. Se han definido los “diamantes de zonas de conflicto” como los diamantes que proceden de zonas dominadas por fuerzas que luchan contra el gobierno legítimo e internacionalmente reconocido del país de que se trate. De Beers ha valorado el volumen total de diamantes de zonas de conflicto correspondiente a 1999 en 255 millones de dólares aproximadamente, cifra inferior al 4% de la producción mundial de diamantes en bruto, valorada en 6.800 millones de dólares. Según parece, de esta suma, 35 millones tenían su origen en la República Democrática del Congo; 150 millones, en Angola, y 70 millones, en Sierra Leona. En el caso de la República Democrática del Congo, algunos investigadores doblan aproximadamente la cifra calculada por De Beers. En cuanto a Sierra Leona, se ofrece un análisis más detallado en los párrafos 79 a 81 *supra*.

145. En su búsqueda de diamantes de zonas de conflicto procedentes de Sierra Leona, el Grupo descubrió que hay un volumen mucho mayor de diamantes “ilegales” y que es sumamente difícil distinguirlos de los otros. Como ya se ha dicho, parte de la dificultad que hay para entender las estadísticas de los diamantes es que, una vez que los diamantes en bruto llegan a Europa, se los selecciona, un país se los vende a otro, se los vuelve a seleccionar y se los vuelve a vender a otro país, y es posible que todo esto se repita muchas veces,

antes de que lleguen a un centro donde se los talle y pula.

146. Esa opacidad hace que la industria del diamante se preste a una amplia variedad de actividades ilegales. No es ningún secreto que en casi todas las minas del mundo se roban diamantes. Éstos se emplean, desde hace tiempo, como divisa fuerte extraoficial en transacciones internacionales. Al igual que ocurre con otros productos muy valiosos, se prestan a operaciones de lavado de dinero. Dado que son pequeños y fáciles de ocultar, pueden pasarse sin problemas de un país a otro para evadir impuestos, lavar dinero o burlar acuerdos comerciales. Casi todos esos diamantes desembocan finalmente en el mercado legal. Y todas esas transacciones ilegales se ven facilitadas por la larga historia de secreto del sector. Es comprensible que haya secreto en ese sector por razones de seguridad, pero el secreto también sirve para ocultar la ilegalidad.

147. En una reunión intergubernamental sobre los diamantes de zonas de conflicto que se celebró en octubre de 2000 en Pretoria, un especialista en tasación de diamantes y asesor comercial calculó que el 20% del comercio mundial de diamantes en bruto es ilegal. El Grupo planteó la cuestión en sus viajes y comprobó que el citado porcentaje se consideraba razonable.

148. La producción oficial de diamantes en bruto de 1999 se ha valorado en 6.850 millones de dólares aproximadamente. De Beers controló, de una u otra forma, alrededor del 65% de esa producción, pero mantiene que sus diamantes son legales. Si se supone que ningún diamante de De Beers es “ilegal”, el 20% ilegal de la producción valorada en 6.850 millones de dólares procederá, en su totalidad, de las empresas que trabajan en “otros mercados”, lo que entrañará que un asombroso 57% de las transacciones de esos otros mercados se hacen con diamantes ilegales. Hay otras dos posibilidades: la primera es que el cálculo del 20% esté equivocado; la segunda es que, si no está equivocado, De Beers tendrá que aceptar, también, parte de la responsabilidad del comercio de diamantes ilegales. Con independencia de la explicación que se dé del problema, hay que estudiarlo más a fondo, ya que puede desprestigiar a todo el sector y perjudicarlo.

149. Prescindiendo de esas explicaciones, el Grupo estima evidente que hay un mercado muy grande de diamantes ilegales, y que los diamantes de zonas de conflicto son sólo una parte de él. Los diamantes de zonas de conflicto, son, en esencia, diamantes ilegales

que se han “contaminado”. Sin embargo, es difícil distinguir entre ambas clases, ya que suelen comercializarse de la misma manera y por muchas de las mismas personas que llevan trabajando en el comercio ilegal durante generaciones. Cuando el Grupo les preguntó de qué manera entraban los diamantes de zonas de conflicto en el sistema, un comerciante tras otro contestó que entraban de la misma manera que los diamantes ilegales: alguien los llevaba a un centro comercial —Israel o Nueva York, por ejemplo—, habiéndolos pasado de contrabando o hecho una declaración falsa en la aduana. De cualquier manera, encontrarían comprador. En otros casos, un comerciante iba a África y se los compraba a los rebeldes o a una tercera o cuarta parte; luego se los llevaba a Europa, Israel o Nueva York y los pasaba de contrabando o hacía una declaración falsa en la aduana.

B. Conclusión sobre la distinción entre diamantes de zonas de conflicto y diamantes ilegales

150. El Grupo visitó tres centros de reglamentación de importaciones y exportaciones, en Sudáfrica, Israel y Bélgica. Habida cuenta del ingente volumen de diamantes que entran y salen de esos tres países solamente, es improbable que bastara con aumentar cinco o diez veces el tamaño de esos centros para resolver efectivamente el problema de los diamantes ilegales. La implantación de un plan mundial riguroso de certificación serviría de ayuda, ya que exigiría a los exportadores y los importadores que presentaran una documentación mucho más detallada y reduciría las posibilidades de que se hicieran declaraciones falsas. El plan mundial de certificación no pondrá fin definitivo al contrabando, pero impedirá que se produzcan anomalías como las que se han expuesto en los estudios sobre Liberia, Gambia y Guinea y ayudará a acabar con los diamantes de la zona de conflicto de Sierra Leona.

IV. Observación final sobre los diamantes

A. Recomendaciones de Sierra Leona

151. La Red en pro de la Justicia y el Desarrollo, el Movimiento Cívico de Sierra Leona y varias otras organizaciones sierraleonesas organizaron una conferencia sobre

los diamantes, de dos días de duración, que coincidió con la visita del Grupo a ese país. En esa conferencia sobre la “minería justa” se hicieron varias recomendaciones que el Grupo desea señalar a la atención del Consejo de Seguridad. Las recomendaciones se debieron a la contrariedad general que sentían los ciudadanos de Sierra Leona por el hecho de que el país se hubiera dividido, en la práctica, en dos partes: una con diamantes, dominada por el FRU, y otra prácticamente sin diamantes, dominada por el Gobierno. En la conferencia se criticó sin ambages el mandato de la UNAMSIL y su incapacidad de modificar esa situación. Se llegó a la conclusión de que la UNAMSIL era, de hecho, cómplice de la división del país y de la impunidad con que el FRU extraía diamantes. Se recomendó lo siguiente:

- Que el Gobierno de Sierra Leona contratara a una empresa privada de servicios militares o de seguridad para resolver militarmente el problema lo antes posible;
- Que las Naciones Unidas asumieran la responsabilidad de las zonas diamantíferas más importantes e instauraran en ellas un régimen de administración fiduciario propio;
- Que la UNAMSIL se desplegara en las zonas diamantíferas para defenderlas de futuras incursiones e impedir que hubiera en ellas operaciones mineras ilegales;
- Que la industria del diamante de Sierra Leona cerrara totalmente por período de cinco años, con objeto de incitar a las personas que no fueran nacionales y que estuvieran vinculadas a esa industria a que salieran del país, y de ofrecer al Gobierno y a la población el tiempo necesario para elaborar una normativa de inversiones nueva y unos regímenes de transparencia y rendición de cuentas más abiertos, a fin de que la industria del diamante beneficiara a la población del país, en lugar de a los pocos a quienes había beneficiado en los últimos tres decenios.

152. El Grupo incluye esas recomendaciones de la sociedad civil en el informe por dos razones: la primera es que reflejan la preocupación general de la opinión pública de Sierra Leona por la conexión que hay entre los diamantes y la guerra y por la falta de progreso en la resolución del conflicto; la segunda es que también reflejan el deseo general, que comparte el Grupo, de que una vez que se zanje el conflicto, no se permita que la industria del diamante de Sierra Leona recaiga en la

corrupción y la incompetencia de años anteriores. El objetivo de la operación de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas, del nuevo plan de certificación de los diamantes y de la labor del Grupo de Expertos no debe ser restablecer la misma situación que había en años anteriores, sino ayudar a Sierra Leona a progresar hacia una situación en la que los diamantes sean un bien público general y se conviertan en impulsores del desarrollo y la paz, no en impulsores de la guerra y la destrucción.

B. Necesidad de nuevas investigaciones

153. Hay razones para creer que el FRU ha vendido cierta cantidad de diamantes a funcionarios de la antigua fuerza de mantenimiento de la paz en África occidental, el ECOMOG, por dinero o suministros. El Grupo estima que esa cuestión rebasa sus competencias y, por tanto, no la ha examinado con detalle; pero las denuncias reiteradas que ha habido, en muchos casos denuncias de testigos directos, no permite pasarla por alto. Si se la considera importante, habrá que investigarla más a fondo.

154. La cuestión de los diamantes “ilegales” y de sus repercusiones en la industria del diamante, así como la de la búsqueda y el descubrimiento de los diamantes de zonas de conflicto, son importantes. En el presente informe se ha hecho referencia a ellas, pero tal vez haya que seguir investigando y vigilando para comprenderlas cabalmente.

V. Recomendaciones sobre los diamantes

155. Para regular mejor el envío de diamantes en bruto desde los países productores, es indispensable implantar un plan mundial de certificación que se inspire en el que acaba de implantarse en Sierra Leona. Si el Consejo de Seguridad acede a que se implante ese sistema mundial de certificación, estimulará con ello los debates actuales sobre el tema.

156. A corto plazo y a falta de un régimen mundial, se recomienda que se exija a todos los países exportadores de diamantes de África occidental, sobre todo Guinea y Côte d’Ivoire, que instauren un régimen de certificación parecido al de Sierra Leona como medida de protección de sus industrias nacionales y de prevención ante el peligro de los diamantes de zonas de conflicto.

Si no se han instaurado esos regímenes en el plazo de seis meses, el Consejo de Seguridad deberá imponer un embargo internacional de los diamantes de esos países.

157. El Grupo recomienda también que se imponga un embargo total de los diamantes de Liberia hasta que este país demuestre, de manera convincente, que ya no está implicado en la venta ilegal de armas a Sierra Leona ni en la exportación de diamantes originarios de este último país. El embargo no se levantará hasta que se haya cumplido ese requisito y hasta que Liberia se haya incorporado al régimen previsto de certificación uniforme.

158. El Consejo de Seguridad debe imponer, de inmediato, un embargo del comercio de todos los denominados “diamantes gambianos” hasta que las cuentas de las exportaciones de diamantes cuadren con las de las importaciones.

159. El Gobierno de Bélgica ha denominado a otros países exportadores de diamantes de la región “países delicados”, que deben prestar especial atención a sus importaciones. Además de los tres países en que se han descubierto diamantes de zonas de conflicto y de los que se han mencionado en los párrafos anteriores cabe citar también a Uganda, la República Centroafricana, Ghana, Namibia, el Congo (Brazzaville), Malí, Zambia y Burkina Faso. Esta lista se enviará a otros grandes países importadores, como Suiza, Sudáfrica, la India, Israel, el Reino Unido y los Estados Unidos. Hay que comprobar rigurosamente las facturas de esos países y, en caso de que haya sospechas con respecto a la procedencia u origen de las mercancías, se las confiscará hasta que las autoridades hagan las verificaciones oportunas. Las demoras de la tramitación encarecerán las operaciones comerciales y constituirán un incentivo para mejorar esa tramitación. El rechazo de las mercancías mal etiquetadas servirá para erradicar esa costumbre de manera definitiva⁴.

160. Hay que actuar urgentemente para implantar lo antes posible en esos países un régimen de certificación como el de Sierra Leona.

161. Las Naciones Unidas, el Consejo Mundial del Diamante y las autoridades encargadas de fiscalizar las importaciones de todos los países que importen diamantes en bruto deben vigilar a otros países exportadores, o a otros países en el futuro, en los que el comercio de diamantes tenga poco que ver con la producción nacional o con el comercio legal.

162. Es esencial, y urgente, que los centros comerciales principales (Bélgica, el Reino Unido, Suiza, Sudáfrica, la India, los Estados Unidos e Israel) lleguen a un acuerdo para exigir unos requisitos de registro y documentación pública de las importaciones de diamantes en bruto que sean uniformes en todos ellos y que obliguen a especificar, con claridad, el país de origen, además del país de procedencia.

163. Todos los países exportadores deberían elaborar un anuario estadístico de la producción de diamantes, cuyos datos recopilaría, en un anuario central, el Consejo Mundial del Diamante o el órgano certificador que se prevé que surja del “proceso Kimberly” de negociación intergubernamental. Hay que distinguir entre países de origen y países de procedencia.

164. Si los diamantes se mezclan o revenden en una zona de libre de comercio, es indispensable que el gobierno del país de que se trate se responsabilice de verificar la legalidad de los diamantes antes de reexportarlos. Esto es especialmente importante en el caso de Suiza, habida cuenta de los grandes volúmenes de diamantes que pasan por sus *Freiläger* y que pierden su identidad en el proceso. Otro tanto ocurre con los Emiratos Árabes Unidos. En otros términos, todos los países importadores de diamantes en bruto deben participar en el régimen de fiscalización anticipada de diamantes en bruto.

165. A lo largo de toda su actividad, al Grupo le sorprendió que se incumplieran de manera general las sanciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en materia de armamentos y diamantes. Para que las sanciones presentes y futuras sean efectivas, el Consejo de Seguridad tendrá que tener la capacidad permanente de vigilar su cumplimiento y de hacer las averiguaciones correspondientes. Por lo que atañe a los diamantes, tres Grupos de Expertos han examinado muchas cuestiones idénticas al mismo tiempo. Ha habido una colaboración útil, pero también superposición y duplicación de tareas. Habida cuenta de la complejidad y la variabilidad de la cuestión de los diamantes de zonas de conflicto, el Grupo recomienda que, en el

⁴ Nota: el término “país delicado” no se usa en el presente informe para sugerir acto ilícito. Se toma del informe del Gobierno de Bélgica, que trata de proteger a estos países, a Bélgica y al sector de los problemas a que todos están claramente expuestos. Por ejemplo, Namibia es uno de los líderes en la lucha contra los diamantes de zonas de conflicto.

futuro, convendrá que el Consejo de Seguridad tenga un mecanismo de coordinación permanente dentro de las Naciones Unidas que se encargue de vigilar el cumplimiento de las sanciones, así como el progreso en la consecución de los fines concretos que se fijaron en la resolución 55/56 de la Asamblea General, de 1º de diciembre de 2000.

166. Se señala a la atención del Consejo de Seguridad, el Gobierno de Sierra Leona, los organismos donantes y otras partes interesadas las observaciones y recomendaciones sobre la corrupción y la necesidad de honradez que figuran en los párrafos 151 y 152 y en el anexo V. Si no hay una reforma seria y si el Gobierno y los organismos estatales de Sierra Leona no exhiben la debida diligencia, los intentos de ayuda de la comunidad internacional serán en vano.

Segunda parte

Las armas

I. Las armas y el Frente Revolucionario Unido

A. Antecedentes

167. Las armas pequeñas desempeñan un papel importante en el mantenimiento de los conflictos, la exacerbación de la violencia, el desplazamiento de poblaciones inocentes y la amenaza del derecho internacional, así como en el estímulo de la delincuencia y el terrorismo. Sobre la base de este reconocimiento, el Consejo de Seguridad y la comunidad internacional han intentado restringir su proliferación en el África occidental. Con posterioridad al golpe de Estado de mayo de 1997, el Consejo de Seguridad impuso a Sierra Leona diversas sanciones de carácter económico y militar y en materia de viajes. Tras el regreso del Gobierno elegido, el embargo de armas fue enmendado en junio de 1998 para levantar las sanciones contra el Gobierno. Las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad a Liberia en 1992 siguen estando vigentes.

168. El 31 de octubre de 1998, los miembros de la Comunidad Económica de los Estados del África Occidental (CEDEAO) aprobaron la "Declaración sobre la suspensión de la importación, la exportación y la fabricación de armas pequeñas y armas ligeras en el África occidental". La suspensión entró en vigor el 1º de noviembre de 1998 por un período de tres años y el Programa de coordinación y asistencia para la seguridad y el desarrollo (PCASED) apoya su aplicación. El Programa, que tiene a su cargo la supervisión de la suspensión y el establecimiento de una base de datos y un programa de capacitación para los organismos de los países signatarios que se encargan de hacer cumplir la ley, recibe apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el Departamento de Asuntos Políticos de las Naciones Unidas y el Instituto de las Naciones Unidas de Investigación sobre el Desarme.

169. Pese a la suspensión impuesta por la CEDEAO (también denominada la suspensión de Malí), las armas pequeñas abundan en el África occidental. Han surgido graves problemas relacionados con las armas no sólo en países que son víctimas de la guerra, sino también en importantes ciudades de toda la subregión, como consecuencia de lo cual el número de incidentes de

violencia armada aumenta con rapidez. El estallido de conflictos civiles en el Senegal, Guinea-Bissau, el Níger, Liberia y Sierra Leona durante el último decenio ha incrementado la demanda de armas ligeras.

170. Las guerrillas reciben armas por conducto de redes intervinculadas de comerciantes, delincuentes e insurgentes que se desplazan a través de las fronteras. Las armas también viajan de una zona inestable a otra y los movimientos rebeldes o las bandas criminales de un país venden sus armas a grupos con los que están alineados en otros países. En otras instancias, algunos gobiernos, considerando las posibilidades que se abren a sus propias ambiciones regionales en el África occidental, suministran armas a los grupos rebeldes para promover esas ambiciones.

171. No existe información sistemática sobre el contrabando de armas en la región, ni se dispone, en general, de información que pudiera utilizarse para combatir ese problema a escala regional por conducto de la CEDEAO o mediante intercambios bilaterales. Pocos Estados de la región tienen los recursos o la infraestructura necesarios para hacer frente al contrabando, situación que abre las puertas al contrabando de armas a través de las principales fronteras de la región.

172. Las autoridades reconocen la existencia de un comercio de armas enorme, extraoficial y en gran medida no controlado, y del tráfico ilícito de armas. La extensión de esas prácticas, que superan con creces los niveles normales del comercio extraoficial, agravan la corrupción y la delincuencia en toda la región.

173. En Sierra Leona, el FRU depende casi exclusivamente de armas ligeras, aunque también tiene acceso a equipo de tecnología más avanzada. En las listas de equipo entregado en el marco del Programa de desarme, desmovilización y rehabilitación se incluyen las armas fabricadas en Europa oriental y las estadounidenses, belgas, británicas y alemanas. En mayo de 2000, en el momento en que fracasó el proceso de paz de Lomé, se habían recogido alrededor de 12.500 armas y 250.000 municiones en los diferentes centros de almacenamiento de armas que se habían establecido ocho meses antes. Las armas recogidas comprendían:

- 496 pistolas,
- 4.000 fusiles AK-47 "Kalashnikov",

- 1.072 fusiles AK-74,
- 940 fusiles G-3,
- 440 fusiles FN-FAL,
- 451 fusiles automáticos,
- 140 ametralladoras,
- 217 lanzagranadas,
- 1.855 granadas,
- 45 morteros

174. Esos números representan solamente una pequeña fracción de las armas que se encuentran actualmente en manos de los rebeldes. El hecho de que las armas entregadas fueran viejas y de baja calidad hace pensar que los rebeldes han mantenido en su poder las armas más nuevas y de mejor calidad. A pesar del fracaso del proceso de paz en mayo, ex rebeldes, niños soldados y miembros de las fuerzas de defensa civil siguieron presentándose en los diferentes centros de desarme, desmovilización y rehabilitación para proceder a la desmovilización y a la entrega de sus armas.

175. Muchas de las armas son viejas y de diversa procedencia, tanto a escala regional como internacional. Sin embargo, un arma de 10 años que cuente con la munición conveniente aún puede ser letal. Uno de los pocos elementos positivos de la guerra en Sierra Leona es el hecho de que no se hayan utilizado minas terrestres antipersonal en el conflicto, o que se las haya utilizado poco.

176. Debido a la inexistencia de un sistema de marcación uniformado para las armas pequeñas y a la proliferación de grandes cantidades de ese tipo de armas, el suministro de armas a los grupos rebeldes del continente africano sigue estando en gran medida fuera de control.

B. Fuentes del suministro de armas al FRU en Sierra Leona

177. El FRU necesita un suministro constante de armas y municiones. Aunque las armas inventariadas por el Programa de desarme, desmovilización y rehabilitación proceden de muchos países, la mayoría de los fusiles ha sido diseñada en Europa oriental. Las variantes de los fusiles AK-47 Kalashnikov son las que se encuentran con mayor frecuencia. Aunque se trate de un diseño ruso, el fusil AK-47 se produce actualmente en

tantos países y con tantas variantes que habría que realizar un estudio a fondo de los números de los modelos, los números de serie y las marcas de fábrica para determinar su origen preciso. Una vez hecho esto, tal vez sería posible determinar el rastro de los suministros de armas, pero incluso esta cuestión se vería complicada por el hecho de que muchas armas pueden haber sido compradas en el mercado libre y pueden ser armas de segunda mano e incluso tercera mano.

178. El FRU ha capturado muchas armas durante los enfrentamientos sostenidos con el Ejército de Sierra Leona, las fuerzas del Grupo de Verificación (ECOMOG) y de la Misión de las Naciones Unidas en Sierra Leona (UNAMSIL). En un estudio de próxima publicación que ha facilitado al Grupo la organización no gubernamental Small Arms Survey, con base en Ginebra, se presenta un resumen bien documentado de las incautaciones de armas realizadas por el FRU. El Grupo pudo verificar la mayoría de los incidentes incluidos en el estudio.

179. Los suministros obtenidos por el FRU de fuerzas desplegadas en Sierra Leona comprenden, por ejemplo:

- Cantidades considerables de armas incautadas durante enfrentamientos con las fuerzas armadas del Gobierno de Sierra Leona. Por falta de adiestramiento y disciplina, algunos soldados abandonaron sus armas de las que se incautaron rápidamente los rebeldes. Según algunas informaciones, soldados del Ejército de Sierra Leona también han vendido sus armas y municiones a los rebeldes;
- Un número considerable de armas, entre ellas cientos de fusiles, 24 ametralladoras, 10 morteros, 20 proyectiles de bazuca, varias toneladas de municiones y tres vehículos blindados de transporte de tropas, fueron incautadas cuando los rebeldes detuvieron y desarmaron a una unidad de la UNAMSIL integrada por guineanos en enero de 2000. Otras unidades de guineanos que desempeñan sus funciones en el ECOMOG también han sido desarmadas en emboscadas e incautaciones de armas anteriores;
- Contingentes de la UNAMSIL integrados por kenianos y zambianos fueron desarmados al ser tomados rehenes por los rebeldes en mayo de 2000. En estos casos, grandes cantidades de fusiles pasaron a manos de los rebeldes, así como ocho vehículos blindados de transporte de tropas y otros vehículos de uso militar.

II. Apoyo de Liberia al FRU

A. Generalidades

180. Las conexiones personales entre el Presidente Charles Taylor y Foday Sankoh se remontan a 10 años atrás, a la época en que recibieron adiestramiento en Libia, en que realizaron esfuerzos combinados en favor de Blaise Campaore cuando tomó el poder en Burkina Faso, y en que Sankoh participó en la lucha llevada a cabo por Charles Taylor como jefe del Frente Patriótico Nacional de Liberia (NPFL) para tomar el poder en Liberia a principios del decenio de 1990. Estos acontecimientos están bien documentados, y el Presidente Taylor dijo al Grupo que era amigo cercano de Foday Sankoh. Sin embargo, el Presidente Taylor niega rotundamente que él o su Gobierno hayan proporcionado algún tipo de adiestramiento al FRU, o suministrado algún tipo de armas o pertrechos conexos, o que se haya utilizado alguna instalación o parte del territorio de Liberia para perpetrar ataques o para servir de refugio seguro.

181. Dijo al Grupo que la presencia de Sam Bockarie, dirigente del FRU, en Liberia constituía un gesto de buena voluntad por parte del Sr. Taylor encaminado a permitir que el FRU trabajara con miras a una solución pacífica del conflicto en Sierra Leona, después de que Foday Sankoh y el Sr. Bockarie llegaran a la conclusión de que no podían trabajar juntos.

182. No obstante, el Grupo encontró pruebas irrefutables y contundentes de que Liberia había estado apoyando activamente al FRU a todos los niveles, proporcionando adiestramiento, suministrando armas y pertrechos conexos, apoyo logístico, una zona de estacionamiento para los ataques y un refugio seguro para la retirada y la recuperación.

B. Adiestramiento

183. El FRU ha recibido adiestramiento periódico en Gbatata, cerca de Gbanga, y en otros lugares de Liberia. Cientos de excombatientes y muchos ex dirigentes del FRU han confirmado esta aseveración al prestar testimonio oral y por escrito. También existen suficientes pruebas documentales que así lo corroboran, como los informes escritos de comandantes del FRU dirigidos a Foday Sankoh. Soldados del FRU han recibido adiestramiento conjuntamente con integrantes de la Unidad Antiterrorista de Liberia, y el Presidente Taylor emplea frecuentemente a combatientes del FRU

en sus propios destacamentos de seguridad personal. Oficiales y soldados de Liberia también prestan una asistencia activa al FRU en Sierra Leona, donde se desempeñan como combatientes, instructores y oficiales de enlace.

184. El Grupo recibió información sobre la presencia de nacionales ucranianos, de Burkina Faso, nigerianos, libios y sudafricanos en Liberia con fines de adiestramiento. El adiestramiento fue impartido a nacionales no liberianos para su despliegue en territorio controlado por el FRU en Sierra Leona y para participar en enfrentamientos recientes en la frontera con Guinea. A principios de 1999 se observó un mejoramiento considerable en la táctica y la utilización de las armas por parte de los rebeldes del FRU en Sierra Leona. El hecho de que esto suceda inmediatamente después de que estos elementos comenzaran a recibir adiestramiento por extranjeros en Liberia va más allá de una mera coincidencia.

185. Además, en las declaraciones hechas en los interrogatorios de la policía por algunos de los oficiales del FRU detenidos y en las declaraciones orales de ex rebeldes entrevistados por el Grupo se confirma la presencia de mercenarios extranjeros, entre ellos nacionales de Sudáfrica y de Ucrania que han participado en actividades de adiestramiento y en enfrentamientos al lado del FRU.

Nacionales de Sudáfrica realizan actividades de adiestramiento en Liberia

186. Fred Rindel, oficial retirado de la Fuerza de Defensa Sudafricana y ex Agregado de Defensa ante los Estados Unidos, ha desempeñado una función fundamental en el adiestramiento de una unidad antiterrorista de Liberia integrada por soldados liberianos y grupos de extranjeros, entre ellos ciudadanos de Sierra Leona, Burkina Faso, el Níger y Gambia.

187. El Grupo entrevistó al Sr. Rindel extensamente. El Sr. Rindel fue contratado como consultor de seguridad por el Presidente Charles Taylor en septiembre de 1998, y las actividades de adiestramiento se iniciaron en noviembre de 1998. El contrato incluía la prestación de servicios de consultoría y de asesoramiento estratégico para transformar la ex milicia rebelde de Charles Taylor en una unidad profesional. La Unidad Antiterrorista se emplea en Liberia para proteger edificios gubernamentales, la Casa de Gobierno y el aeropuerto internacional, así como para prestar servicios de seguridad a personalidades y

proteger las embajadas extranjeras. Aproximadamente 1.200 integrantes recibieron adiestramiento. Debido a la mala prensa que tenía la actividad que realizaba, el Sr. Rindel canceló su contrato en Liberia en agosto de 2000.

188. En 1998, el ECOMOG determinó que un avión con el número de registro N71RD, propiedad de una empresa sudafricana, Dodson Aviation Maintenance and Spare Parts, había transportado armas a Robertsfield en septiembre de ese año. Se trata de un avión comercial Gulfstream, con motor a reacción y de 14 plazas, que no puede utilizarse para el transporte de armas, pero hay otras conexiones importantes. Fred Rindel era el dueño de Dodson. La empresa fue clausurada el 31 de diciembre de 1998, pero, durante el período a que se refiere la investigación, el avión fue arrendado a Greater Holdings (Liberia) Ltd., empresa con concesiones en las minas de oro y diamantes de Liberia, que también se encargó del pilotaje del avión. El aparato se utilizó para el transporte del personal de Greater Holdings a Liberia y desde ese país.

189. Niko Shefer es un empresario radicado en Sudáfrica que fue Presidente/Director Ejecutivo de Greater Diamond Company (Liberia) Ltd., subsidiaria de la empresa Greater Holdings. El Sr. Shefer niega haber participado en el comercio de diamantes en Liberia y Sierra Leona, con excepción de dos acuerdos en materia de prospección concertados con el Gobierno de Liberia en relación con concesiones en Mano y Lower Lofa. Cuando los empleados de las explotaciones de diamantes en Mano comenzaron a ser atacados, el Sr. Shefer examinó las cuestiones de seguridad con el Presidente Taylor y sugirió que se trajeran de Sudáfrica especialistas en seguridad procedentes del sector privado. Esto dio lugar a la contratación del Sr. Rindel para que se ocupara de las cuestiones de seguridad. Al final, las prospecciones llevadas a cabo por el Sr. Shefer no resultaron rentables y fueron abandonadas. Los socios estadounidenses de la empresa Greater Diamonds estaban siendo investigados en ese momento por las autoridades estadounidenses por evasión fiscal y blanqueo de dinero mediante la utilización de los activos en Liberia. El Sr. Shefer se reunió con Foday Sankoh, líder del FRU, en Sudáfrica en febrero de 2000 (véase también el párrafo 97).

190. Fred Rindel señala que nunca ha participado en el negocio de los diamantes en Liberia y que nunca ha sido abordado por nadie en Liberia en relación con los diamantes. Sin embargo, según el Ministro de Minas de Liberia, el Sr. Rindel participó en un proyecto sobre

diamantes con el hijo del Presidente Taylor, que también se llama Charles Taylor. El Sr. Rindel incluye en su tarjeta de presentación una referencia a De Dekker Diamonds (Pty) Ltd., y también fue contratado como consultor en un estudio mineralógico y geológico sobre el potencial aurífero en las zonas de Mano y Nimba, en Liberia. Con ese fin se contrataron geólogos de Sudáfrica. El Sr. Rindel adquirió los derechos de explotación del oro y otros minerales para dos concesiones en nombre de una empresa con base en las Bermudas, la Bermuda Holding Corporation, en la que el Presidente Charles Taylor y alguno de sus familiares tienen intereses. El Sr. Rindel también estaba estableciendo negociaciones con algunas empresas internacionales para formar empresas conjuntas con la mencionada sociedad de las Bermudas.

191. El Sr. Rindel niega haber traído a otros sudafricanos a Liberia como instructores. Sin embargo, durante el tiempo que permaneció en Liberia había otros sudafricanos allí, entre ellos, Meno Uys, Gert Keelder y Faber Oosthuyzen. Estos hombres y otros más fueron contratados como instructores en materia de seguridad en Liberia en 1998, 1999 y 2000. Su cuartel general está situado en Gbanga. Otro sudafricano, Karl Alberts, pilotea helicópteros en las fuerzas armadas de Liberia. Ni el Sr. Rindel ni los demás sudafricanos solicitaron autorización para realizar sus actividades con arreglo a la Ley sudafricana de regulación de la asistencia militar extranjera (1998) porque, según el Sr. Rindel, los servicios que prestaban se limitaban a la esfera de la protección y no incluían ningún tipo de adiestramiento para el combate o adiestramiento de las fuerzas armadas en Liberia.

C. Refugio seguro

192. En los informes escritos del FRU, en el testimonio prestado oralmente ante el Grupo y en las grabaciones de la policía y las fuerzas armadas hay numerosas referencias a reuniones de dirigentes del FRU con el Presidente Taylor, a viajes de integrantes del FRU a Monrovia, a reuniones celebradas en la Casa de Gobierno sobre la estrategia del FRU, a viajes de integrantes del FRU en helicópteros de Liberia, a bases de estacionamiento del FRU en Camp Schefflein, Voinjama y Foya-Kama. Liberia ha proporcionado un refugio seguro a las familias de muchos dirigentes del FRU. Según declaraciones de testigos oculares, combatientes del FRU han sido tratados en hospitales de Monrovia.

Más recientemente, Gibril Massaquoi, en su calidad de portavoz del FRU sobre las cuestiones relacionadas con la cesación del fuego del 10 de noviembre de 2000, ha sido entrevistado y ha hecho declaraciones a la prensa en Monrovia.

D. Armas y pertrechos conexos

193. En las grabaciones realizadas por la policía y las fuerzas militares, las declaraciones de civiles, los informes escritos de comandantes del FRU a Foday Sankoh y el testimonio oral prestado ante el Grupo por excombatientes se presentan descripciones largas y detalladas de una corriente constante de armas y suministros que entraban a Sierra Leona procedentes de Liberia. Las armas y suministros comprendían morteros, fusiles, proyectiles de bazuca, teléfonos satelitales, computadoras, vehículos, baterías, alimentos y fármacos. La mayor parte de los suministros se envía por carretera o helicóptero a Foya-Kama, localidad situada a pocas millas de la frontera con Sierra Leona, cerca de Kailahun, y de allí son trasladados en camiones a través de la frontera hasta el territorio controlado por el FRU para su posterior distribución.

III. La función desempeñada por otros países

194. Las armas pueden ser adquiridas directamente de las fábricas productoras o de los excedentes de las fuerzas armadas en diferentes países. Los agentes no estatales compran las armas que utilizan recurriendo principalmente a comerciantes de armas o intermediarios. En el caso del FRU, los intermediarios privados y los comerciantes de armas son los principales suministradores, pero la mayor parte de los suministros de armas largas y municiones llega indirectamente al FRU por conducto de países que tienen gobiernos simpatizantes de los rebeldes.

195. El Grupo ha encontrado pruebas definitivas de las rutas de suministro al FRU por Burkina Faso, el Níger y Liberia. Algunas de las armas suministradas a esos países por gobiernos o por comerciantes de armas privados han sido desviadas para ser utilizadas en el conflicto de Sierra Leona. Los gobiernos anteriores de Côte d'Ivoire eran simpatizantes del Gobierno de Liberia e indirectamente del FRU en Sierra Leona. Las relaciones con Côte d'Ivoire se remontan a la época del

adiestramiento de los rebeldes del FRU y liberianos en Côte d'Ivoire a principios del decenio de 1990.

196. Por lo general, el traslado de las armas de un país suministrador al FRU entraña varias escalas y envíos transfronterizos. Esta situación normalmente debería exponer a los traficantes de armas, especialmente los que violan las sanciones impuestas por las Naciones Unidas, a controles, procedimientos jurídicos y regulaciones sobre la exportación, la importación y el tránsito de equipo militar. En vista de que las armas han circulado por la región y a través de las fronteras con impunidad, no puede sino asumirse que las partes involucradas —los intermediarios y suministradores de armas al FRU— han obtenido la cooperación de inspectores de fronteras y de aduanas y de los departamentos gubernamentales que regulan la venta de armas a fin de eludir las sanciones de las Naciones Unidas y los controles fronterizos normales.

197. El Presidente de Burkina Faso es un aliado cercano del Presidente Charles Taylor y Burkina Faso ha reconocido la presencia de más de 400 soldados de ese país en Liberia en el momento en que el Sr. Taylor dirigía su rebelión en 1994 y 1995. Se han asignado créditos en el presupuesto gubernamental para pagar sueldos por los servicios prestados durante ese período. Burkina Faso ha negado en repetidas ocasiones la participación de sus nacionales en la prestación de apoyo al FRU. Sin embargo, testigos oculares y excombatientes del FRU confirman la activa participación de ciudadanos de Burkina Faso en el FRU. Un nacional de Burkina Faso, el "General" Ibrahim Bah (alias Baldé) —a quien se hace referencia en los párrafos 72 y 73— se encarga de una buena parte de las transacciones financieras, de diamantes y armas entre el FRU, Liberia y Burkina Faso. El Sr. Bah viaja regularmente entre Monrovia y Uagadugú. A continuación se detalla la participación de Burkina Faso en las transferencias de armas.

IV. La función de los aviones en la cadena de suministro al FRU

A. Vuelos directos al territorio del FRU

198. Sin acceso alguno al mar, el FRU sólo puede importar armas y material conexo por carretera o por vía aérea. El papel de los aviones en la cadena de suministro del FRU es crucial, particularmente en los

dos últimos años, en que se ha ampliado su esfera de influencia en Sierra Leona. Habida cuenta del estado de las carreteras en el país, sin apoyo aéreo sería imposible abastecer operaciones como las llevadas a cabo por el FRU en Pamelap (Guinea) a finales de 2000.

199. En las zonas que controla el FRU en Sierra Leona, la mayor parte de las pistas de aterrizaje quedó destruida a causa de la guerra o adolece de un precario mantenimiento. No es probable que la pista de aterrizaje de Yengema sea operativa y, aunque la de Magburaka se reconstruyó durante el período del CRFA en 1997 y se encuentra ahora en territorio rebelde, apenas si se tiene constancia del aterrizaje de aviones aquí ni en ninguna otra parte del territorio controlado por el FRU.

200. Sin embargo, este hecho no es en sí mismo muy significativo, ya que no existe supervisión gubernamental alguna del espacio aéreo de Sierra Leona debido a la deficiente infraestructura de los aeropuertos del país y de la subregión en general (véase la parte III *infra*).

201. Pese a ello, se sabe del suministro de armas al FRU mediante helicópteros, que se realizaba esporádicamente hasta 1997 y con regularidad desde entonces. Los helicópteros procedentes de Liberia aterrizan en Buedu, Kailahun, Makeni, Yengema, Tumbudu, Yigbeda y otros puntos del distrito de Kono. Más recientemente, se han utilizado a tal efecto helicópteros de transporte Mi-8 adquiridos hace poco tiempo, incluso para el transporte de misiles tierra-aire (SA-7) disparados desde el hombro.

B. Transporte de armas a Liberia

202. Prácticamente todas las armas que se despachan al territorio del FRU recalcan en al menos otros dos países diferentes del de su origen y de Sierra Leona. En casi todos los casos, el último punto de tránsito antes de su entrada en Sierra Leona es Liberia. Las armas llegan a Liberia de muy diversas maneras, en ocasiones por vía marítima pero generalmente por vía aérea. El Grupo se extendió considerablemente en la documentación de algunas de esas remesas para demostrar el funcionamiento de la cadena de suministro.

El caso de la introducción de armas ucranianas a través de Burkina Faso

203. Un envío de 68 toneladas de armas, que llegó a Uagadugú el 13 de marzo de 1999, incluía 715 cajas de

armas y cartuchos y 408 cajas de pólvora. El inventario incluía asimismo armas antitanque, misiles antiaéreos, granadas y cohetes lanzagranadas.

204. La exhaustiva documentación provista en abril y junio de 1999 por el Gobierno de Ucrania a los Comités de Sanciones de las Naciones Unidas sobre esta remesa muestra que las armas formaban parte de un contrato suscrito entre una empresa radicada en Gibraltar en representación del Ministerio de Defensa de Burkina Faso y la empresa ucraniana de propiedad estatal Ukrspetsexport. Un avión de la empresa británica Air Foyle, en calidad de agente de la compañía aérea ucraniana Antonov Design Bureau, transportó la carga en virtud de un contrato celebrado con la empresa radicada en Gibraltar, Chartered Engineering and Technical Services. Ucrania concedió una licencia de venta del armamento previa recepción de un certificado de destino final expedido por el Ministerio de Defensa de Burkina Faso.

205. El certificado de destino final estaba fechado el 10 de febrero de 1999. El documento autorizaba a la empresa establecida en Gibraltar a comprar las armas para uso exclusivo del Ministerio de Defensa de Burkina Faso. En el documento también se certificaba que Burkina Faso sería el destino final de la carga y el usuario final del armamento. El documento está firmado por el jefe de la Guardia Presidencial de Burkina Faso, Teniente Coronel Gilbert Diendéré. Estos hechos fueron nuevamente confirmados por un miembro del Grupo en el curso de una visita efectuada a Ucrania.

206. En cartas remitidas al Comité de Sanciones de las Naciones Unidas sobre Sierra Leona, las autoridades de Burkina Faso negaron las acusaciones de reexportación de las armas a un tercer país, Liberia, y durante una visita a Burkina Faso mostraron al Grupo armas que supuestamente pertenecían a esa remesa.

207. Sin embargo, el destino final de esas armas no fue Burkina Faso, sino que se descargaron provisionalmente en Uagadugú y se transportaron posteriormente en camión a Bobo Dioulasso, desde donde fueron transbordadas pocos días después a Liberia.

208. La mayor parte de las armas fueron transportadas en un avión BAC-111 propiedad de un hombre de negocios israelí de origen ucraniano, Leonid Minin, con matrícula VP-CLM de las Islas Caimán y explotado por la empresa LIMAD, registrada en Mónaco. Minin era,

y cabe la posibilidad de que lo siga siendo, socio y confidente del Presidente de Liberia, Charles Taylor. Está fichado por las policías de diversos países y cuenta con un historial delictivo con ramificaciones en el crimen organizado de Europa oriental, el tráfico de obras de arte robadas, la posesión ilícita de armas de fuego y el blanqueo de dinero. Minin hace uso de diferentes sobrenombres. Se le ha negado la entrada a numerosos países, incluida Ucrania, y viaja con un gran número de pasaportes diferentes. Minin vendió el avión citado a Charles Taylor como reactor presidencial y como tal fue utilizado entre 1998 y 1999, aunque también para el transporte de armas.

209. Con respecto al flete que nos ocupa, el avión voló de Ibiza (España) a Robertsfield (Liberia) el 8 de marzo de 1999. El 15 de marzo, dos días después de que llegaran las armas ucranianas a Uagadugú, el avión realizó el trayecto de Monrovia a Uagadugú. El 16 de marzo, el avión voló de nuevo a Liberia cargado de armas. El día 17 regresó a Uagadugú y, tras efectuar un vuelo a Abidján (Côte d'Ivoire), el avión hizo nuevamente la ruta de Uagadugú a Liberia cargado de armas el día 19. El 25 de marzo, el avión volvió a realizar el trayecto de Liberia a Uagadugú para regresar el mismo día con un cargamento de armas. El día 27, el avión voló otra vez a Uagadugú y posteriormente a Bobo Dioulasso para cargar las armas que se habían transportado hasta allí en camión. El avión efectuó tres vuelos en los tres días siguientes entre Bobo Dioulasso y Liberia. El 31 de marzo, el avión regresó a España. Se trataba de un reactor privado, con una capacidad de carga limitada, razón que explica el excesivo número de vuelos necesario.

210. Otro avión, un Antonov al servicio de una compañía liberiana llamada Weasua, se aprestó a transportar una parte de la carga a Liberia desde Bobo Dioulasso, según informaron testigos presenciales.

211. El BAC-111 de Minin se había utilizado para un flete de armas y material conexo desde el aeropuerto de Niamey (Níger) a Monrovia en diciembre de 1998, poco después de que Minin comprara el avión e iniciara su explotación en la región. El 22 de diciembre de 1998, el BAC-111 efectuó dos viajes de Niamey a Monrovia. En el segundo viaje, transportó una remesa de armas procedente probablemente de las existencias de las fuerzas armadas del Níger. Las armas se descargaron en vehículos de las fuerzas militares de Liberia. Pocos días después de estos hechos, los rebeldes del FRU iniciaron una gran ofensiva que culminó en

enero de 1999 con el destructivo ataque aéreo sobre Freetown.

C. La camarilla del régimen de Taylor

212. El Presidente Charles Taylor es responsable de avivar la llama de la violencia en Sierra Leona. Él y su camarilla de oficiales y hombres de negocios controlan un mecanismo secreto para infringir el régimen de sanciones que está implicado en la delincuencia organizada internacional y se dedica a armar al FRU en Sierra Leona. A lo largo de los años, antes y después de la investidura del Presidente Taylor, este grupo ha contratado a hombres de negocios extranjeros para financiar, proveer o facilitar esas operaciones encubiertas. La violación del régimen de sanciones se nutre del contrabando de diamantes y la extracción de recursos naturales en Liberia y en zonas de Sierra Leona bajo control rebelde. Además, se está abusando del derecho soberano de Liberia a matricular aviones y buques y expedir pasaportes diplomáticos con objeto de favorecer las operaciones de este grupo.

213. El papel de Liberia como plataforma de transbordo de armas al FRU es crucial. No obstante, las armas se introducen en la región a partir de otros lugares. Muchos hombres de negocios próximos a la camarilla del Presidente de Liberia tienen una cartera de actividades de alcance internacional, abasteciéndose de armamento en Europa oriental. El Grupo se centró en un número reducido de individuos, pero hay muchos más ejemplos que ilustran la importante presencia de organizaciones delictivas en la región.

214. Un personaje clave es un adinerado hombre de negocios libanés llamado Talal El-Ndine, encargado de efectuar los pagos a los colaboradores del Presidente. Paga personalmente los sueldos de los liberianos que combaten en Sierra Leona en apoyo del FRU y de los responsables de la evasión de diamantes de Sierra Leona. Los transportistas e intermediarios de armas negocian sus retribuciones en la oficina que posee en Old Road, en Monrovia. El-Ndine también capta a inversores y hombres de negocios extranjeros para cooperar con el régimen de Liberia en actividades comerciales legítimas, así como en el tráfico ilícito de armas y diamantes. El-Ndine también paga a los pilotos y la tripulación de los aviones utilizados para el transporte de fletes clandestinos con origen o destino en Liberia, que son mayoritariamente de nacionalidad rusa

o ucraniana y se alojan siempre en el Hotel África de Monrovia.

215. El gerente de este hotel es un ciudadano de los Países Bajos llamado Gus Van Kouwenhoven, que inició sus negocios de juego y hostelería en Liberia en los años 80. También forma parte de la camarilla del Presidente Taylor a través de sus contactos con el asesor económico del Presidente, Emmanuel Shaw. Éste, ex ministro de finanzas de Liberia, posee varias instalaciones en Robertsfield, incluida la totalidad de los hangares. Van Kouwenhoven es responsable de los aspectos logísticos de gran parte de las transacciones de armas. Se vale de sus intereses en un proyecto malayo de explotación maderera en Liberia para organizar la transferencia de armamento de Monrovia a Sierra Leona. Las carreteras construidas y mantenidas para la explotación forestal también se utilizan para el transporte de armas en el interior de Liberia y su posterior envío a Sierra Leona.

216. Simon Rosenblum, un hombre de negocios israelí afincado en Abidján, tiene intereses en los sectores de la extracción de madera y la construcción de carreteras en Liberia. También es una persona muy próxima al Presidente de Liberia y porta pasaporte diplomático. Se han utilizado sus camiones para transportar armas de Robertsfield a la frontera con Sierra Leona.

217. Minin y Van Kouwenhoven están vinculados a la industria maderera de Liberia, que aporta una gran cantidad de ingresos extrapresupuestarios no declarados al Presidente Taylor con fines indeterminados. Son tres las empresas que están implicadas: Exotic and Tropical Timber Enterprise (ETTE), Forum Liberia y Oriental Timber Company, propiedad de Indonesia.

V. Liberia y las redes internacionales de transporte

A. Aspectos generales

218. El Consejo de Seguridad encomendó al Grupo en su resolución 1306 (2000) que estudiara la idoneidad de los sistemas de control del tráfico aéreo en la región a los efectos de detectar vuelos transfronterizos de aviones que portaran armas y material conexo en contravención de las sanciones de las Naciones Unidas. Una supervisión efectiva del espacio aéreo y un sistema de control adecuado en los aeropuertos son fundamentales para la detección del tráfico ilícito. En este

sentido, el Grupo llegó a la conclusión de que la capacidad de vigilancia aérea en la región era deficiente, cuando no totalmente inadecuada, para detectar o disuadir el suministro de armas a Liberia y el FRU. Las deficiencias de la vigilancia del espacio aéreo en la región en general y las prácticas abusivas en la matriculación de aviones crean un clima de impunidad para los traficantes de armas (las notas técnicas sobre este punto figuran en la parte III del presente informe).

219. Son muchos los ejemplos que ilustran este problema. El 18 de julio de 2000, un avión Ilyushin 18D con matrícula EL-ALY de Liberia solicitó permiso para aterrizar en Conakry (Guinea). La explotación del avión corría a cargo de una empresa denominada West Africa Air Services. La tripulación estaba integrada por ciudadanos de la República de Moldova y el avión había volado de Kirguistán a Burkina Faso y posteriormente a Guinea para recalar finalmente en Liberia. La documentación de la carga daba cuenta de siete toneladas de “piezas de repuesto del equipo del avión” y el cliente era la empresa Kipo Dersgona de Conakry (Guinea). Esta empresa “guineana” no figura en el registro de empresas de Guinea. El avión tampoco figura entre los aviones de matrícula liberiana enumerados en la lista remitida por las autoridades liberianas al Grupo ni en los registros de la Organización de Aviación Civil Internacional.

220. El caso se estaba investigando aún en el momento de redactar el presente informe. Con todo, es prácticamente imposible seguir el rastro de un avión de matrícula desconocida y era probable que el avión utilizara múltiples matrículas y las cambiara rápidamente para evitar su detección. Esos abusos evidentes de los procedimientos de la aviación internacional no se detectan fácilmente a menos que los controladores de la navegación aérea y las autoridades aeroportuarias nacionales de varios países cooperen, sigan activamente la pista del avión y se intercambien información sobre su paradero y sus operaciones.

B. Aviones matriculados en Liberia

221. Liberia, en razón de su poco estricta legislación en materia de autorización e impuestos, ha constituido durante muchos años un pabellón de conveniencia para la industria marginal del flete aéreo. Una empresa constituida en Liberia puede tener sus oficinas ejecutivas en otro país y llevar a cabo sus actividades comerciales en cualquier lugar del mundo. No se precisa

una inscripción o un registro de los nombres del personal directivo o de los accionistas ni tampoco un capital inicial mínimo. La personalidad jurídica se puede obtener en un solo día. La legislación de Liberia en materia de navegación marítima y aérea tampoco es estricta y ofrece a los propietarios de los buques y los aviones la máxima discreción y amparo, así como una mínima intromisión reglamentaria. Hombres de negocios de varios países compiten entre sí para captar clientes de estas matrículas extraterritoriales. El sistema ha traído aparejado un desprecio absoluto por la seguridad de la aviación y una falta total de supervisión de los aviones de matrícula liberiana que operan a escala mundial.

222. El Grupo pidió a las autoridades de aviación civil y al Ministerio de Transporte de Liberia la documentación de todos los aviones de matrícula liberiana, pero la respuesta fue que se había perdido o destruido a causa de la guerra civil. El Ministerio facilitó al Grupo una lista de sólo siete aviones matriculados en Liberia y no disponía de documentación alguna de los otros 15 aviones a los que el Grupo había hecho referencia. Por consiguiente, parece ser que muchos aviones que vuelan bajo pabellón liberiano son desconocidos para las autoridades liberianas y nunca han sido vistos o inspeccionados en el país. Muchos de ellos operan a partir de aeropuertos centroafricanos (N'Djili en la República Democrática del Congo, Luanda en Angola o los aeropuertos nacionales del Congo (Brazzaville), Rwanda, Kenya y del Gabón) o del Oriente Medio (Emiratos Árabes Unidos, Trípoli en Libia o Jartum en el Sudán).

223. En los últimos años, varios países (como Bélgica, Sudáfrica, el Reino Unido y España) han prohibido a los aviones matriculados en Liberia hacer uso de su espacio aéreo y sus aeropuertos, debido en parte a las actividades fraudulentas relacionadas con su matriculación. La matriculación ilegal de más de un avión con el mismo número, por ejemplo, es una práctica que mencionan frecuentemente los inspectores de los aeropuertos en toda África. También es un hecho ampliamente reconocido que los aviones con matrícula EL de Liberia que operan en África y a partir de aeropuertos de los Emiratos Árabes Unidos se suelen utilizar para el tráfico ilícito de armas.

C. Personas clave en el registro de aviación de Liberia

224. Un ciudadano de Kenya llamado Sanjivan Ruprah desempeña un papel clave en el registro de las líneas

aéreas y el comercio de armas de Liberia. Antes de que hiciera acto de presencia en Liberia, poseía intereses mineros en Kenya y estaba asociado a Branch Energy (Kenya), propietaria de derechos de extracción minera de diamantes en Sierra Leona y responsable de la introducción en 1995 de Executive Outcomes, una empresa militar privada. Ruprah también es un reputado intermediario de armas. Ha trabajado en Sudáfrica con Roelf van Heerden, un ex colega de Executive Outcomes, y han hecho negocios conjuntamente en Rwanda y la República Democrática del Congo, entre otros países. Ruprah estuvo en un tiempo al mando de una compañía aérea en Kenya, Simba Airlines, hasta que una investigación de sus irregularidades financieras decretó el cierre de la compañía.

225. En noviembre de 1999, Ruprah obtuvo autorización escrita del Ministerio de Transporte de Liberia para desempeñar el cargo de “agente internacional de la aviación civil mundial” de la Autoridad de Reglamentación de la Aviación Civil de Liberia e “investigar y regularizar el ... registro de Aviación Civil de Liberia”. El objetivo aparente de la investigación de Ruprah era “suspender o cancelar la matriculación de los aviones a los que se había expedido certificados ilegales sin el conocimiento del Gobierno”. Durante su visita a Liberia, el Grupo preguntó al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Justicia y a las autoridades policiales sobre Ruprah y sus actividades, pero éstos aseguraron desconocer a esa persona.

226. Sanjivan Ruprah viaja con pasaporte diplomático liberiano expedido a nombre de Samir M. Nasr. El pasaporte le identifica como Comisario Adjunto de Asuntos Marítimos de Liberia.

227. Un súbdito británico, Michael G. Harridine, había sido anteriormente designado por el Ministro de Transporte de Liberia como presidente de la Autoridad de Reglamentación de la Aviación Civil de Liberia, función que desempeñaba desde su oficina en el Reino Unido. Harridine confirmó al Grupo que ya no se ocupaba del asunto, aunque reconoció que había irregularidades en la matriculación de aviones liberianos.

228. Una compañía aérea denominada Santa Cruz Imperial/Flying Dolphin, establecida en los Emiratos Árabes Unidos, inscribió sus aviones en el registro de Liberia hasta 1998, aparentemente sin conocimiento de las autoridades liberianas. También utilizó el registro de Swazilandia hasta que el Gobierno de este país invalidó esas matrículas en 1999. Se suprimieron del

registro 43 aviones, explotados por las compañías: Air Cess, Air Pass, Southern Cross Airlines, Flying Dolphin y Southern Gateway Corporation. Según el Gobierno de Swazilandia, “aunque los nombres sean diferentes, algunas de esas compañías son todas la misma y ésta no tenía su base de operaciones en Swazilandia”. Cuando se percató de que algunos de los aviones estaban aún en servicio, el Gobierno de Swazilandia informó a las autoridades de aviación civil de los Emiratos Árabes Unidos, país de establecimiento de algunos de esos aviones, en parte debido a problemas de aeronavegabilidad y en parte porque creía que sus propietarios podían haber estado implicados en el tráfico de armas. Flying Dolphin es de propiedad del jeque Abdullah bin Zayed bin Zaqr al Nayhan, socio comercial de Victor Bout.

229. Victor Bout es un conocido proveedor de agentes no estatales sujetos a embargo en Angola, la República Democrática del Congo y otros países. Viktor Vasilevich Butt, que es su verdadero nombre, es conocido en los círculos policiales como “Victor B” porque utiliza al menos cinco sobrenombres y diversas variantes de su apellido. Nació en Dushanbé (Tayikistán), sirvió en las fuerzas aéreas rusas y trabajó supuestamente para la KGB poco antes del final de la guerra fría. Posteriormente se introdujo en el mundo de los negocios y fundó varias compañías aéreas en Europa oriental. En la actualidad, Victor Bout dirige una compleja red de más de 50 aviones, decenas de compañías aéreas y empresas de transporte y fletamento de carga, muchas de las cuales están implicadas en el transporte de mercancías ilícitas. Bout reside en los Emiratos Árabes Unidos.

230. Bout ha hecho amplio uso del registro de aviación de Liberia en su empresa, Air Cess Liberia. El Grupo de las Naciones Unidas que investiga las violaciones de los embargos de la Organización a la UNITA en Angola dio cuenta de 37 vuelos de transporte de armas, todos ellos con certificados falsos de destino final y falsos planes de vuelo, realizados entre julio de 1997 y octubre de 1998 con aviones de matrícula liberiana explotados por Victor Bout. Éste tiene su residencia en los Emiratos Árabes Unidos, en donde están establecidas muchas de sus compañías aéreas, que prestan servicios de flete a empresas de más de diez países. Sin embargo, sus aviones están matriculados en otros países, como Guinea Ecuatorial y la República Centroafricana.

231. Centrafricain Airlines es una de las numerosas empresas controladas por Bout y su grupo Air Cess/Transavia Travel Congo. A principios de 2000, se inició en la República Centroafricana una investigación por fraude en la matriculación de un avión de Centrafricain Airlines, ya que algunos de los aviones de esta empresa volaban sin licencia.

232. Un Ilyushin 76, matriculado en Liberia a nombre de Air Cess Liberia en 1996, fue inscrito posteriormente en el registro de Swazilandia, aunque la Autoridad de Aviación Civil de este país invalidó luego su matriculación ante las irregularidades detectadas. El avión fue inscrito después en el registro de la República Centroafricana con la matrícula TL-ACU y a nombre de Centrafricain Airlines. El avión lleva en ocasiones matrícula del Gobierno del Congo. Al igual que el resto de la flota aérea de Bout, el avión tiene su base de operaciones en los Emiratos Árabes Unidos.

233. Entre julio y agosto de 2000 este avión fue utilizado para el transporte de armas entre Europa y Liberia. Éste y un Antonov realizaron cuatro viajes a Liberia, tres en julio y uno en agosto de 2000. La carga incluía helicópteros con capacidad de ataque, rotores de reserva, sistemas antitanques y antiaéreos, misiles, vehículos blindados, ametralladoras y casi 1 millón de cartuchos. Los helicópteros eran del tipo Mi-2 y Mi-17. Pocos meses antes, un avión del Gobierno libio había transportado dos helicópteros Alouette-3, aunque éstos fueron sustituidos por los recién llegados y se cree que ya no se encuentran en el interior de Liberia (en el párrafo 247 figura una nota sobre los orígenes europeos del armamento). Todas estas entregas, efectuadas tras el fracaso del Acuerdo de Paz de Lomé, suscitan especial preocupación.

234. Las operaciones fueron organizadas por Victor Bout desde los Emiratos Árabes Unidos y Gus Van Kouwenhoven, a quien se hace alusión *supra* en el párrafo 217. El avión utilizado para el transporte de los helicópteros fue un Ilyushin 76 con matrícula TL-ACU. Bout trabajó en colaboración con un transportista de Abidján. Sanjivan Ruprah constituyó una empresa inexistente, Abidjan Freight, como pantalla con el fin de ocultar la ruta exacta y el destino final del avión. La ruta oficial era “Entebbe-Robertsfield-Abidján”, pero el cargamento se descargó en Robertsfield. Las armas procedían de Europa central y Asia central.

D. Oficinas en los Emiratos Árabes Unidos

235. Prácticamente todas las empresas de Bout, con independencia del lugar en el que estén registradas, llevan a cabo sus actividades fuera del territorio de los Emiratos Árabes Unidos. El aeropuerto de Sharjah se utiliza como “aeropuerto de conveniencia” para aviones matriculados en muchos otros países, como Swazilandia, Guinea Ecuatorial, la República Centroafricana y Liberia. En octubre de 1998, 15 aviones de Santa Cruz Imperial/Flying Dolphin, todos ellos matriculados en Liberia pero con base de operaciones en Sharjah, fueron temporalmente inmovilizados en tierra por la Autoridad de Aviación Civil de Liberia. Los aviones también habían sido objeto de pesquisas en Swazilandia y Sudáfrica hasta que ambos países decidieron prohibirles el acceso a sus aeropuertos.

236. Las autoridades de los Emiratos Árabes Unidos son conscientes de la gravedad del asunto y confirmaron al Grupo que estaban tomando medidas que dificultarían a los aviones matriculados en otros países permanecer en el país más de un año sin someterse a una inspección local. Quizá la mejora del proceso de matriculación y de las inspecciones de seguridad redunde en la mayor aeronavegabilidad de los aviones, pero no ataja el problema del contrabando de armas. Los problemas mencionados por el Grupo ya se plantearon anteriormente en los Emiratos Árabes Unidos, aunque no hay constancia de que se hayan adoptado medidas contundentes.

VI. Otros asuntos

A. Papel de las aduanas en los países de exportación y tránsito

237. En el caso de las entregas de helicópteros militares y misiles de grueso calibre efectuadas en julio y agosto de 2000, el Grupo de Trabajo no consiguió información concluyente sobre su origen exacto. Sin embargo, en términos generales, el Grupo de Trabajo estima que deben tomarse iniciativas para fortalecer la capacidad de los países de Europa oriental de vigilar más de cerca las exportaciones de armamentos. Es difícil ocultar algo del tamaño de un helicóptero militar Mi-17 y el suministro de tales elementos a Liberia no puede pasar inadvertido para las autoridades aduaneras de los países de origen a menos que se empleen planes

de vuelo y certificados del usuario final falsos o que se pague a los funcionarios de aduanas en los puntos de salida para que hagan la vista gorda. El empleo continuo de aviones de Victor Bout para transportar envíos de armas de Europa oriental a las zonas de guerra en África indicaría que está ocurriendo esto último. Es pues necesario llevar a cabo una investigación detenida sobre las facultades de conceder licencias y las autoridades fiscalizadoras en Europa oriental.

238. En lo que atañe al África occidental, todo avión procedente de Europa oriental debe hacer por lo menos una escala a mitad de trayecto para repostar combustible. En estos aeropuertos de recarga de combustible podría inspeccionarse los envíos y detectarse las mercancías ilícitas. Además, los envíos de armamentos que violan sanciones de las Naciones Unidas transitan con frecuencia por el territorio de países vecinos del Estado sujeto a embargo. En estos países se podría llevar a cabo una tercera inspección de la carga. Con todo, ha habido pocos casos relevantes de inmovilización en tierra de aviones de Europa oriental en lugares como El Cairo, Nairobi o Entebbe, o en otros lugares del África occidental.

239. El fortalecimiento de la vigilancia aérea o de los controles fronterizos por sí solos no bastan para poner coto al problema de los vuelos con envíos ilícitos de armas. Se necesita coordinación y retroinformación entre todo país de origen y todo país de destino de envíos internacionales de carga militares y las autoridades aduaneras y aeroportuarias pueden desempeñar una función no menos importante en la aplicación de sanciones. La Organización Mundial de Aduanas ha elaborado un único documento estandarizado que podría servir para armonizar y normalizar el procedimiento de declaración e inspección de la carga en los puntos de cruce de fronteras, puertos o aeropuertos.

B. Papel de las autoridades e inspectores aeroportuarios

240. Todo avión que deposita o transporta carga tiene el deber de solicitar una licencia de explotación en el extranjero. Las autoridades de cada aeropuerto tienen el deber de comprobar que todos los aviones que llegan y sus explotantes están en regla. He aquí dos niveles posibles de inspección susceptibles de aprovecharse para disuadir a los expedidores de armas ilícitas. La presentación de planes de vuelo falsos, el empleo de documentos de registro de aeronaves falsos y los

antecedentes del explotador del avión pueden examinarse a estos niveles. Algunos de los traficantes de armas y los aviones que emplean son bien conocidos.

241. El empleo de aviones con varios números de matrícula o el cambio de matrícula de un día para otro son prácticas que las autoridades aeroportuarias de todo el mundo han de contemplar con recelo. Victor Baut y otros explotadores que transportan mercancías ilícitas han conseguido seguir tales prácticas con impunidad en un número excesivo de países. En unos pocos casos se le han aplicado multas de poca monta, pero no de una cuantía suficiente como para poner coto a sus lucrativas asociaciones con caudillos, dirigentes rebeldes y delinquentes en muchos países africanos.

242. Si bien algunos países han prohibido temporal o permanentemente el ingreso en su espacio aéreo de aeronaves matriculadas en Liberia, el registro de Liberia se sigue empleando de forma fraudulenta. Salta a la vista que esta práctica ha sido organizada en Liberia en cooperación con astutos hombres de negocios en el extranjero, y aviones liberianos siguen estando muy en evidencia en muchos países africanos, particularmente en los países que se hallan en guerra.

C. Inobservancia de moratorias y embargos

243. Los signatarios del Acuerdo de Wassenaar, entre los que figuran algunos de los principales fabricantes de armas del mundo, inclusive de armas y municiones pequeñas, han acordado de forma voluntaria participar en controles a la exportación de armas y municiones. Los signatarios han acordado también acatar la moratoria de la CEDEAO y restringir sus exportaciones de armas al África occidental. El Grupo de Trabajo deplora que Ucrania, signatario del Acuerdo de Wassenaar, y Burkina Faso, signatario de la moratoria de la CEDEAO, no hayan dado muestras ni de comedimiento ni de cuidado y diligencia en sus transacciones de armas, y que participaran en una importante operación en armas pocos meses después de firmar estos acuerdos. Es más, las armas fueron desviadas a Liberia para ser empleadas por los rebeldes en Sierra Leona, en flagrante violación del espíritu de la moratoria de la CEDEAO y de las sanciones impuestas a Liberia y Sierra Leona por las Naciones Unidas.

244. La moratoria de la CEDEAO no abarca el tráfico ilícito. No obstante, del 30 de noviembre al 1º de diciembre de 2000 se celebró una conferencia ministerial con los auspicios de la Organización de la Unidad Africana en Bamako (Malí). En ella se aprobó una declaración sobre una posición africana común respecto de la proliferación, circulación y tráfico ilícitos de armas pequeñas y ligeras. Los signatarios convinieron en fortalecer la capacidad de los Estados miembros de la OUA de identificar, decomisar y destruir armas ilícitas e instituir medidas para luchar contra la circulación, tenencia, transferencia y empleo de armas pequeñas y ligeras e institucionalizar programas de capacitación para luchar contra la circulación de armas ilícitas en África y erradicarla.

245. Toda carga militar ha de ir acompañada siempre de una licencia de exportación, un certificado de usuario final, una carta de porte aéreo, una factura pro forma y un manifiesto de carga, juntamente con una descripción pormenorizada de los artículos de la carga. El convenio revisado de Kioto sobre regímenes aduaneros de 1996 constituye un punto de partida apropiado para este procedimiento perfeccionado, pero la Convención se halla pendiente de ratificación y aplicación por los Estados Miembros de las Naciones Unidas. Si un único documento adaptado a todo el mundo acompañara a la carga militar, los funcionarios de aduanas o las autoridades de exportación, tránsito e importación se podrían formar una idea mucho más clara sobre la naturaleza exacta de la carga, así como de las partes involucradas en la manipulación, transporte, facilitación o compra y venta de armas. Como primer paso, es necesario que todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas ratifiquen la Convención urgentemente.

D. Nuevas investigaciones

246. Los activos financieros se hallan en el centro de toda actividad delictiva. Los trabajadores y equipos perdidos pueden ser siempre reemplazados si no se pone la mira en los activos financieros. Debido a la falta de tiempo el Grupo de Trabajo no fue capaz de examinar los activos de los dirigentes del FRU, sus patrocinadores y los miembros de los grupos de delinquentes organizados que les abastecen. Hacen falta nuevas investigaciones para determinar, localizar, congelar y confiscar estos activos.

247. Por falta de tiempo el Grupo de Trabajo no fue capaz de investigar a fondo la fuente original (esto es, los países productores) de las armas que violan los embargos pertinente de las Naciones Unidas. Como se indica más adelante (párr. 250), una de las investigaciones pendientes guarda relación con un incidente en Kazajstán. Otra se refiere a la empresa con sede en Moldova denominada “Renan”.

248. En varias ocasiones antes de la llegada de la UNAMSIL a Sierra Leona, tropas nigerianas del ECOMOG perdieron armas de las que se apoderó el FRU cuando fueron víctima de emboscadas de los rebeldes. Por ejemplo, durante el sitio de diciembre de 1998 de Kono, los rebeldes se hicieron con un gran número de armas del ECOMOG, comprendidos varios vehículos blindados. Además, el Grupo de Trabajo escuchó un número abrumador de denuncias de casos en que tropas nigerianas del ECOMOG intercambiaron armas con el FRU por dinero en efectivo, diamantes, alimentos u otras mercancías. Esta información se considera fiable, pero harán falta nuevas investigaciones para verificar o refutar las alegaciones.

249. En el curso de esta labor, el Grupo de Trabajo obtuvo información sobre las relaciones entre el FRU y los rebeldes de Guinea-Bissau y con representantes de la UNITA en el África occidental. No obstante, las pruebas no son concluyentes y hace falta llevar a cabo mayores investigaciones, preferentemente en cooperación con las autoridades de fronteras y encargadas de hacer cumplir la ley de la región.

250. Uno de los cómplices de Victor Bout, el ciudadano ruso Oleg Grigorovich Orlov, es objeto de una investigación oficial en Kazajstán relacionada con dos helicópteros Mi-8T que habría sacado del país de contrabando. Según el Gobierno de Kazajstán, Orlov opera activamente en los mercados de armas de la Confederación de Estados Independientes, Siria, Sri Lanka, el Pakistán, Corea del Norte y algunos países africanos, comprendida Eritrea. Está asociado a las siguientes empresas: Dunford-Avia Progress Ltd. (Chipre), Global Omarus Techonoly Ltd., nombre que se ha cambiado recientemente por el de EMM Arab System Ltd. (Chipre), Euroasian Financial Industry Group (Singapur y Malasia), Belmont Trading y Gulfstream. La investigación más a fondo de Orlov y de su asociación con Victor Bout podría poner en evidencia una importante fuente de corrientes de armas ilícitas con destino a África.

251. El 7 de diciembre de 2000 las autoridades ugandesas informaron al Grupo de Trabajo de que el servicio de aduanas de Uganda había confiscado recientemente un cargamento de armas que, según se creía, iba dirigido a Monrovia. Uganda había autorizado el transporte aéreo del cargamento de Entebe a Conakry para ser empleado por el Ministerio de Defensa de Guinea. Empero, el plan de vuelo demostraba que el verdadero lugar de destino del avión era Monrovia. Se aguardan mayores informaciones al respecto.

VII. Conclusiones respecto de las armas y el Frente Revolucionario Unido

252. Liberia está infringiendo activamente los embargos del Consejo de Seguridad, a la importación de armas en su propio territorio y en Sierra Leona y cuenta con la asistencia activa de Burkina Faso. Cuenta asimismo con la asistencia tácita de todos los países que suministran las armas, por los países que permiten que dichas armas transiten por su territorio o sobre él sin hacer preguntas y por los países que proporcionan una base para los aviones empleados en tales operaciones.

253. No cabe duda alguna de que la matriculación de aviones en Liberia está relacionada con actividades ilícitas ajenas a la justificación económica de recurrir a la matriculación o inscripción extraterritorial de aviones o tripulaciones. Es evidente que el empleo de matrículas compradas en Liberia con carácter ad hoc o por períodos cortos, sin inspección del avión o investigación de sus explotantes, va dirigido a evitar la identificación de los aviones empleados con fines ilícitos. Victor Bout, Sanjivan Ruprah, Leonid Minin y Sheik Abdullah bin Zayed bin Saqr al Nayhan desempeñan un papel clave en tales prácticas ilícitas, en estrecha colaboración con las más altas autoridades de Liberia.

254. En resumen, el FRU es capaz de procurarse grandes cantidades de armas, equipo militar y material conexo de resultados de los siguientes factores clave:

- El poder adquisitivo que obtiene de la venta de diamantes conflictivos;
- El hecho de que algunos de los principales países productores de armamentos estén dispuestos a vender armas despreocupándose de los usuarios finales;

- El que algunos países estén dispuestos a expedir los correspondientes certificados del usuario final y/o a dar facilidades para que las armas transiten en condiciones de seguridad por su territorio;
- La actividad esencialmente no regulada de los tráficos internacionales en armas y sus intermediarios;
- La corrupción;
- La incapacidad de Sierra Leona y sus vecinos de supervisar y controlar su espacio aéreo;
- El interés de Liberia en desestabilizar a sus vecinos.

VIII. Recomendaciones sobre control de tráfico aéreo, transporte y armamentos

255. El Grupo de Trabajo recomienda enérgicamente que todos los aviones que circulen con matrícula EL y tengan su base en aeropuertos distintos de los de Liberia sean inmovilizados en tierra de inmediato hasta que se cumplan los requisitos previstos en la recomendación siguiente, comprendidos los aviones con base en Sharjah y en otros aeropuertos de los Emiratos Árabes Unidos, el Congo (Brazzaville), la República Democrática del Congo, el Gabón, Angola, Rwanda y Kenya. Cabría advertir a las autoridades aeroportuarias y a los explotantes de aeronaves registradas en Liberia en los cinco últimos años de que conserven toda su documentación, libros de bitácora, licencias de explotación, cartas de porte y manifiestos de carga para su verificación.

256. Se recomienda además prescribir que todos los explotantes de aeronaves con matrícula liberiana, independientemente del lugar en que tengan su base, depositen sus certificados de aeronavegabilidad y sus licencias de explotación, así como sus documentos de seguros en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal, comprendida la documentación relativa a las inspecciones a que han sido sometidos en los últimos cinco años. Los aviones de los explotantes que no lo hagan deberían ser inmovilizado en tierra de forma permanente. Los aviones que no cumplan las normas de la OACI deberían ser inmovilizados en tierra de forma permanente.

257. El Consejo de Seguridad, por conducto de la OACI, la IATA y la OMA deberían crear un boletín de información centralizado y transmitir la lista de avio-

nes liberianos inmovilizados en tierra a todos los aeropuertos del mundo.

258. Burkina Faso ha recomendado recientemente que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas supervise un mecanismo propuesto que supervisaría todas las importaciones de armas en su territorio, así como su empleo, durante un período de tres años. El Grupo de Trabajo recomienda también que la totalidad de las armas y material afín importados en Burkina Faso en los últimos cinco años se investiguen en el marco de dicho mecanismo. El Grupo de Trabajo recomienda además que todo Estado que haya exportado armas durante este período a Burkina Faso investigue a los usuarios finales efectivos de tales armas e informe sobre sus conclusiones al Consejo de Seguridad y al Programa de Coordinación y Asistencia para la Seguridad y el Desarrollo establecido en el marco de la moratoria de la CEDEAO.

259. En vista de los casos de violación de sanciones investigados por el Grupo de Trabajo y de la información recogida en la región, se recomienda que el Consejo de Seguridad aliente el fortalecimiento del Programa de Coordinación y Asistencia para la Seguridad y el Desarrollo de la CEDEAO con respaldo de la Interpol y la Organización Mundial de Aduanas. El Programa debiera estar capacitado para supervisar la observancia de los embargos de armas y la circulación de armas ilícitas en la región.

260. El Consejo de Seguridad debiera alentar a los Estados miembros de la CEDEAO con zonas fronterizas compartidas a poner en marcha un sistema eficaz, común e internacionalmente convenido de control que abarque el registro, la concesión de licencias y la recogida y destrucción de armas pequeñas y ligeras. Estos acuerdos bilaterales pueden promoverse y facilitarse por conducto de la CEDEAO y del Programa de Coordinación y Asistencia para la Seguridad y el Desarrollo. La Interpol podría fomentar una norma común y la gestión de una base de datos sobre casos importantes de contrabando y violación de sanciones en la región. El Sistema Internacional de Rastreo de Armas y Explosivos de la Interpol podría emplearse para determinar el origen de las armas.

261. El Grupo de Trabajo ha identificado en el presente informe a ciertos tratantes en armamentos e intermediarios responsables de suministrar armas al FRU. Cabría establecer un proyecto para elaborar perfiles de estos tratantes en armas con la cooperación de la Interpol. Análogamente, en vista de la importancia

que el transporte aéreo reviste en la violación de las sanciones, convendría elaborar perfiles de las principales empresas de transporte involucradas en tales prácticas con vistas a explorar medios de reforzar aún más la aplicación de las sanciones.

262. La responsabilidad por la corriente masiva de armamentos con destino al África occidental estriba en los países productores así como en quienes los transbordan y emplean. El Consejo de Seguridad ha de hallar medios de restringir las exportaciones de armas, sobre todo de Europa oriental, hacia las zonas de conflicto en el marco de embargos regionales o de las Naciones Unidas. La práctica de identificar y desacreditar a los responsables representa un primer paso, pero se podría contemplar un posible embargo de exportaciones de armas de países productores determinados análogo al embargo impuesto sobre los diamantes de los países productores hasta que se perfeccionen programas de certificación internacionalmente aceptables.

263. Cabría enmendar los actuales embargos de armas del Consejo de Seguridad de forma que comprendan una prohibición clara de dar capacitación militar y paramilitar.

264. Cabría alentar a los países del África occidental que no son signatarios de la Convención Internacional de 1989 sobre el reclutamiento, la utilización, la financiación y el entrenamiento de mercenarios de las Naciones Unidas a que la suscriban.

265. Cabría analizar en cooperación con la Interpol y su Sistema Internacional de Rastreo de Armas y Explosivos las armas de fuego recuperadas que obraban en poder de los rebeldes. Esto facilitaría la identificación de quienes toman parte en la línea de suministro del FRU.

266. Cabría pedir a la Organización Mundial de Aduanas que comparta con el Consejo de Seguridad sus opiniones sobre la preparación de medidas apropiadas para supervisar y detectar mejor las armas y material afín con destino a agentes distintos de los Estados y a países sujetos a embargos de armas.

267. Cabría contemplar la posibilidad de elaborar programas de capacitación especiales sobre vigilancia de sanciones para los organismos de seguridad y encargados de hacer cumplir la ley, así como para funcionarios aeroportuarios y de aduanas en el África occidental, y de redactar uno o más manuales sobre la vigilancia de sanciones en los aeropuertos para uso por las autoridades

aeroportuarias y los cuerpos de policía de todo el mundo.

268. Cabría contemplar la posibilidad de destacar a monitores especiales de las Naciones Unidas en los principales aeropuertos de la región (y quizá también en los más remotos), sobre todo en las zonas sensibles haciendo hincapié en la coordinación de sus conclusiones con las de otros aeropuertos. Esto facilitaría la identificación de los aviones sospechosos. Serviría también de elemento disuasivo del tráfico ilícito y aportaría la información necesaria para identificar aviones, así como a los propietarios y explotantes de aviones que violan las sanciones y embargos de armas de las Naciones Unidas.

269. El Consejo de Seguridad debiera examinar medios de mejorar el control y la supervisión del tráfico aéreo en el África occidental para poner coto a los movimientos ilícitos de armas. Las posibilidades en este sentido comprenden:

- Alentar la instalación de radares primarios en los principales aeropuertos del África occidental y hallar el respaldo financiero necesario para hacerlo. El radar primario es el único que puede detectar de forma independiente los movimientos de aeronaves;
- El “seudorradar”, que crea un entorno de radar empleando medios potentes de transmisión de datos sobre movimientos aeroterrestres por satélite;
- Prescribir que se emplee un sistema mundial de determinación de posición en la región, que los aviones estén debidamente equipados desde el punto de vista de la aviónica y que se instale el equipo correspondiente en tierra. Esto entrañaría prescribir que los aviones que circulen por el África occidental lleven a bordo o estén equipados con sistemas de aviónica que permitan a los controladores en tierra identificar en cualquier momento todo movimiento en cualquier parte de su sector;
- Alentar a la OACI y a otros organismos interesados a que colaboren con los Estados para reforzar la autonomía financiera de los órganos establecidos para gestionar los servicios de navegación aérea.

IX. Recomendaciones finales

270. En el presente informe el Grupo de Trabajo ha formulado diversas recomendaciones específicas que tratan de los diamantes, las armas y el empleo de aeronaves para violar sanciones y transportar armas ilícitas. Muchas de estas recomendaciones y los problemas a que se refieren guardan relación con el principal sostén del FRU, Liberia —su Presidente, su Gobierno y personas y empresas con las que tienen tratos. El Grupo de Trabajo hace notar con preocupación que las resoluciones del Consejo de Seguridad sobre los diamantes y las armas se están infringiendo impunemente. El Grupo de Trabajo formula las recomendaciones siguientes además de las precedentes.

271. Cabría examinar una prohibición de viajar parecida a la impuesta ya a los altos cargos y diplomáticos liberianos por los Estados Unidos con vistas a su aplicación por todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas hasta la cesación definitiva del apoyo de Liberia al FRU y de su violación de otras sanciones de las Naciones Unidas.

272. Las principales empresas madereras de Liberia participan en diversas actividades ilícitas y un porcentaje elevado de los beneficios se emplea para financiar actividades extrapresupuestarias, comprendida la adquisición de armas. Cabría contemplar la posibilidad de establecer un embargo temporal sobre las exportaciones liberianas de madera hasta que Liberia demuestre fehacientemente que no participa ya en el tráfico de armas con destino a Sierra Leona o de diamantes procedentes de este país.

273. Cabría contemplar la posibilidad de dotar a la Secretaría de las Naciones Unidas de la capacidad de supervisión continua de las sanciones y embargos del Consejo de Seguridad. Esto es imperativo para el establecimiento de una base interna de conocimientos sobre cuestiones de actualidad como los diamantes conflictivos, como se ha señalado en el párrafo 166 *supra*, pero es aún más importante para crear conciencia y capacidad respecto de los problemas que es improbable que se resuelvan en el futuro próximo, tales como el tráfico ilícito de armas y material afín.

Tercera parte

Nota técnica sobre los sistemas de control del tráfico aéreo en África occidental

I. Antecedentes

274. A continuación se ofrece un documento técnico sobre los sistemas de control del tráfico aéreo de África occidental. En la sección anterior se han incluido recomendaciones que se derivan de esta parte del presente informe.

275. En primer lugar, habría que definir los términos: el espacio aéreo se divide en espacio aéreo superior e inferior y en regiones de información de vuelo (FIR), las cuales pueden incluir, según sea necesario, zonas de control de terminal (TMA) o zonas de control superior (UTA).

276. Una región de información de vuelo es un espacio aéreo con dimensiones determinadas, dentro del cual se ofrecen servicios de información y de alerta. Una TMA es una zona de control establecida, en principio, en la confluencia de rutas alrededor de una o varios aeropuertos importantes. El espacio aéreo de África occidental está administrado bien por organismos en los que los gobiernos han delegado funciones, bien por administraciones controladas por el Estado. Éstos son los siguientes:

- El Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA) se encarga de los espacios aéreos de Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Gambia, Guinea-Bissau, Malí, Mauritania, el Níger y el Senegal;
- Guinea, Liberia y Sierra Leona han establecido la FIR de Roberts para controlar su espacio aéreo;
- Ghana gestiona su espacio aéreo y los de Benin, Santo Tomé y Príncipe y Togo desde la FIR de Accra;
- Cabo Verde tiene un espacio aéreo oceánico extenso denominado FIR de Sal;
- Nigeria ha dividido su espacio aéreo nacional en dos partes: la FIR de Kano, al norte, y la FIR de Lagos, al sur.

277. El grupo convino, para los fines del presente informe, examinar en primer lugar los sistemas de control del tráfico aéreo de África occidental y después los de la FIR de Roberts y los países bajo su jurisdicción. Por limitación de tiempo y de disponibilidad de vuelos, el experto en la materia no pudo visitar los centros de Abidján, Lagos y la isla de Sal.

II. Sistemas de control del tráfico aéreo en África occidental

A. Organización del tráfico aéreo

278. El grupo pudo observar que, al contrario de lo que ocurre en otros lugares, las FIR de África occidental no siguen estrictamente los contornos de las fronteras nacionales y que la delimitación de esas regiones generalmente está en consonancia con los requisitos operacionales.

279. El grupo también observó que la configuración actual del espacio aéreo se redefinió para tener en cuenta la recomendación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) según la cual los Estados deben comenzar a controlar la zona lo antes posible con miras a mejorar la seguridad del tráfico aéreo. No obstante, aún queda mucho por hacer, en particular en Nigeria, Malí, Mauritania, el Níger y en otros lugares.

280. El trazado de las rutas aéreas que cruzan la región conecta los principales aeropuertos o los sistemas de ayuda de radionavegación que atienden a esos aeropuertos. Las corrientes de tráfico más denso se encuentran en el Golfo de Guinea (corredor de Abidján–Accra–Lagos), seguido por el eje Dakar/Abidján y la corriente de tráfico de norte a sur. El tráfico de este a oeste es menos denso. El espacio aéreo de África occidental no está en absoluto congestionado.

B. Comunicaciones

281. Los medios utilizados con más frecuencia para el servicio móvil aeronáutico (AMS – comunicaciones aire/terresta y aire/aire) son la alta frecuencia (HF), que

tiene un alcance largo pero presenta problemas de recepción, y la muy alta frecuencia (VHF), con un alcance menos largo pero mejor calidad de escucha. Esas tecnologías funcionan bien en conjunto y en un estudio sobre la materia que hizo la Asociación de Transporte Aéreo Internacional en mayo de 2000 se indica que, por un lado, la VHF se utiliza cada vez más y ha mejorado considerablemente, tanto desde el punto de vista de la calidad como de la disponibilidad y que, por otro lado, la HF es el único medio disponible en varios sectores.

282. En varios países de la subregión, la banda lateral única (SSB) se utiliza para ofrecer conexión entre el aeropuerto principal y los aeropuertos nacionales.

283. El servicio fijo aeronáutico (AFS), que garantiza la transmisión de planes de vuelo y otros mensajes aeronáuticos entre puntos fijos determinados, funciona bastante bien, sobre todo en los aeropuertos principales. El funcionamiento ha mejorado con la aplicación del proyecto SATCOM (comunicaciones por satélite) desarrollado por la OACI y financiado por el Fondo Europeo de Desarrollo. El SATCOM, que utiliza tecnología VSAT (terminales de muy pequeña apertura), ha facilitado la aplicación en la región de varios servicios fijos y circuitos telefónicos. Se han utilizado numerosas VSAT en la región y hay otros proyectos en ejecución especialmente en espacios aéreos vastos gestionados por el ASECNA.

284. No obstante, el servicio fijo cuenta con apoyo de reserva o es reemplazado por la red SITA (Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas), una red privada que utilizan generalmente las líneas aéreas. El umbral de disponibilidad del 97% recomendado por la OACI casi nunca se alcanza.

285. Por lo que se refiere a los circuitos ATS/DS (voz directa) basados en la utilización de la red de telecomunicaciones públicas, parece que funciona mejor en la zona del ASECNA (Dakar/Bamako, Niamey/Ouaga, etc.) debido a que se utiliza equipo similar, que fuera de esa zona (Bobo/Accra, Bamako/Roberts). Los circuitos ATS/DS permiten a los controladores que trabajan en centros adyacentes intercambiar datos sobre tráfico. Generalmente, cuando los circuitos ATS/DS no funcionan, los controladores utilizan la HF para la coordinación. Dicha práctica no se recomienda. En resumen, las comunicaciones siguen siendo deficientes.

C. Navegación

286. Las principales ayudas a la navegación de la región funcionan bastante bien. No obstante, muchas de ellas han alcanzado el límite de antigüedad, especialmente los sistemas de aterrizaje por instrumentos.

287. Las VOR (radiobalizas omnidireccionales VHF), unidas o no con los DME (equipos radiotelemétricos), se aplican en todos los aeropuertos internacionales y generalmente están en funcionamiento. Lo mismo se puede decir de las NDB (radiobalizas no direccionales), que se utilizan en casi todas partes. Tales mecanismos de tierra funcionan con el fin de garantizar la seguridad de la navegación en la región.

D. Vigilancia

288. La utilización del radar es muy poco frecuente en África occidental. La explicación que se dio al grupo es que la OACI recomienda a los Estados que utilicen el radar sólo si la situación realmente lo garantiza. Si se toma al pie de la letra, la recomendación sólo podría aplicarse a los Estados del golfo de Guinea (Côte d'Ivoire, Ghana y Nigeria).

289. Por consiguiente, Ghana ha instalado un radar en Accra para cubrir el sector occidental de su espacio aéreo, y tiene un proyecto en marcha para cubrir la totalidad del espacio aéreo, incluidos los de Benin y el Togo. En Nigeria, se va a reponer el radar de Lagos y el de Abuja funciona en un radio de 50 millas náuticas.

290. En los últimos años se ha probado en Abidján un sistema de radar secundario. Su puesta en marcha oficial se ha retrasado por un problema surgido entre el Gobierno y el ASECNA, que gestiona el espacio aéreo. No obstante, ha demostrado ser muy útil y como ejemplo de ello, se informó al grupo del caso de un avión que volaba hacia el oeste y que unas horas después de despegar de Accra se dio cuenta de que sus instrumentos de navegación no funcionaban, por lo que decidió aterrizar en Accra, su punto de partida. Poco después, fue detectado en las pantallas de radar de Abidján dirigiéndose al norte. Los controladores de Côte d'Ivoire pudieron orientarlo hacia su destino final, a donde llegó sano y salvo.

291. El grupo fue informado de que, como parte de un ejercicio de supervisión, el ASECNA hizo ensayos de vigilancia dependiente automática (ADS) que resultaron ser

positivos. Pero en los últimos dos o tres años el ASECNA dejó de hablar de ellos.

292. En el plan de ejecución del CNS/ATM (sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia y organización del tráfico aéreo) (1995–2005) se prevé la instalación de un sistema de vigilancia dependiente automática en Dakar y la isla de Sal para vigilar la FIR oceánica.

293. La falta de radar se acusa bastante y todas las autoridades aeronáuticas y militares con que se entrevistó el grupo mencionaron el problema. Las autoridades son informadas con frecuencia de las violaciones de su espacio aéreo por los pilotos que se encuentran con casos de tráfico ilícito. También son conscientes de que los operadores de los aviones pueden actuar con impunidad en la esfera de su soberanía, sin su conocimiento. En ocasiones, las propias autoridades locales, e incluso particulares, se ponen en contacto con ellos para informarles de un sobrevuelo. El ejército ha reconocido que no tiene los medios para interceptar ese tipo de tráfico, práctica común en otros lugares. También se mencionaron como requisitos fundamentales los cursos de adiestramiento y perfeccionamiento.

294. A pesar de la falta de radar, los servicios de tráfico aéreo de África occidental aún ofrecen los elementos de control clásicos para evitar que se produzcan colisiones de aviones en el aire o en tierra y acelerar y regular el tráfico aéreo en general.

III. La región de información de vuelo de Roberts

A. Información general

295. La FIR de Roberts es una escisión de la FIR de Dakar. Fue establecida en enero de 1975 por Guinea, Liberia y Sierra Leona, que decidieron gestionar conjuntamente su espacio aéreo. La denominación de la región procede del aeropuerto internacional de Roberts (también conocido como Robertsfield), donde se emplazó la central cuando fue creada. Posteriormente, cuando estalló la guerra en Liberia, la central se trasladó a Freetown en junio de 1990. Desde junio de 1997 está emplazada en Conakry debido a la guerra de Sierra Leona. El grupo también observó que ya sea en Robertsfield, Freetown o Conakry los edificios en que están instalados la central y sus servicios técnicos no son modelos arquitectónicos. En Conakry, por ejemplo,

el edificio de la administración de la FIR es viejo, pequeño e inaccesible. El centro de información de vuelo no está mucho mejor. Se encuentra alojado en una única sala muy estrecha, con equipo de control anticuado. Todo lo que hay en el centro es de otra época y los controladores se quejan de las condiciones de trabajo inadecuadas.

Organización del tráfico aéreo

296. La zona de control de terminal de la FIR de Roberts se extiende 40 millas náuticas al norte de Conakry y 99 millas náuticas al sur de Monrovia. Por tanto incluye los tres aeropuertos y también ofrece cobertura VHF. La ruta aérea utilizada con más frecuencia es la UB 600, que se extiende desde Dakar a Abidján. El tráfico interno en Guinea, Liberia y Sierra Leona es muy reducido.

297. El centro de información de vuelo Roberts es responsable de todos los sobrevuelos y se encarga de los vuelos por encima de los 3.000 pies, después del despegue. En el aterrizaje, transfiere el tráfico a la torre de control local cuando el avión ha alcanzado unos 4.000 pies.

298. Las autoridades de los servicios de control de tráfico aéreo son conscientes de la existencia de tráfico transfronterizo ilícito. Reciben la información de otros pilotos que vuelan su espacio aéreo, por un lado, y de las autoridades de vigilancia de los tres países, por otro lado.

Comunicaciones

299. El centro de información de vuelo de Roberts utiliza la VHF para toda la zona de control de terminal. También utiliza la HF para las comunicaciones con Freetown y Monrovia.

300. El sistema ATS/DS funciona con Dakar y Abidján. En las comunicaciones con Bamako se utiliza un teléfono por satélite de iridio.

301. Sólo funciona la VSAT de Conakry, pues la de Freetown está fuera de servicio. En la FIR de Roberts no funciona el servicio fijo aeronáutico.

Navegación

302. Los tres aeropuertos disponen de ayudas a la navegación (ILS, VOR/DME, NDB), salvo el de Roberts (Monrovia) donde el VOR lleva fuera de servicio desde hace tiempo.

Vigilancia

303. No hay radar en la FIR de Roberts. No obstante, el Grupo observó que en el plan de navegación aérea de la región africana del Océano Índico, estaba prevista la instalación de un radar en la FIR de Roberts.

B. Guinea

304. En Conakry, el grupo fue informado del incidente siguiente: el 10 de noviembre de 2000, la tripulación de un Antonov 12, con matrícula de Ucrania y fletado durante un tiempo por una compañía aérea guineana estaba haciendo labores de mantenimiento del avión, que se encontraba en tierra por un conflicto relacionado con el contrato. La tripulación pidió permiso a la torre de control para rodar con el fin de probar los motores. La autorización fue concedida y poco después el avión despegó y desapareció en el cielo de Guinea sin plan de vuelo, sin autorización y sin responder a las numerosas llamadas de la torre. Unas horas después se informó de que el avión había aterrizado en Freetown. Se trata de un ejemplo concreto de lo que puede ocurrir en los aeropuertos de la región.

305. Las autoridades de aviación civil de Guinea señalan que su país está pasando un período difícil y que se han tomado medidas para revisar los acuerdos de sobrevuelo y aterrizaje. Han observado que ha aumentado el número de solicitudes de autorización de sobrevuelo y aterrizaje cuya justificación deja mucho que desear. Si bien el personal clave en la organización del tráfico aéreo ha estado en la FIR de Roberts desde su creación, necesita urgentemente capacitación en materia de CNS/ATM.

306. Muchos aeropuertos nacionales de Guinea están cerrados al tráfico aéreo comercial debido a la falta de pasajeros o aviones. La mayoría del equipo de los aeropuertos nacionales es muy antiguo y por lo que respecta a la vigilancia, las autoridades de aviación civil señalan la preocupación del Ministerio del Interior y del Ministerio de Defensa y mencionan las cartas de esos Ministerios en que les informan de casos de sobrevuelos no autorizados. (Una copia de una de esas cartas se adjunta al presente informe como anexo 4.)

307. La Dirección de Aviación Civil sabe de la presencia de pequeños aviones y helicópteros que realizan operaciones cerca de las fronteras nacionales. También reconoce la existencia de varias pistas de aterrizaje, autorizadas y no autorizadas. Algunas son utilizadas

por la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados y el Programa Mundial de Alimentos.

308. El grupo fue autorizado a visitar un aeropuerto nacional, el aeropuerto de Nzerekore, cerca de las fronteras con Côte d'Ivoire y Liberia. Hay una NDB disponible, pero el aeropuerto no está vallado. El único medio de comunicaciones de que se dispone es la frecuencia común con los otros aeropuertos, incluidos Freetown y Monrovia.

C. Sierra Leona

309. Tras mantener conversaciones con el grupo, las autoridades de aviación civil de Sierra Leona hicieron hincapié en que los vuelos militares en general, y los de Nigeria en particular, no seguían las instrucciones de tráfico aéreo y hacían lo que querían en el espacio aéreo de Sierra Leona. Las autoridades deploran la falta de radar, el cual les permitiría, por un lado, saber lo que hacen esos vuelos militares y, por otro, detectar sobrevuelos ilegales. También carecen de medios para detectar la presencia de armas y objetos peligrosos en el aeropuerto. La falta de capacitación también se mencionó como un problema.

310. Las autoridades expresaron su preocupación por el hecho de que los aeropuertos estuvieran abiertos al tráfico aéreo comercial sin disponer de personal técnico y que fueran utilizados para vuelos privados no autorizados. Por lo que se refiere a Freetown, se han dispuesto medidas para actuar en caso de aterrizajes no autorizados, por ejemplo, recurriendo a camiones de bomberos para bloquear la pista e informar a las autoridades correspondientes. Las autoridades entregaron al grupo un memorando del que se adjunta copia en el presente informe (véase el anexo 5). El Grupo observó, por un lado, que en el aparcamiento público había numerosos aviones y helicópteros y, por otro, que el aeropuerto carecía de medidas de seguridad y no estaba vallado. Es necesario hacer o rehacer casi todo lo que se refiere a la aviación civil en Sierra Leona.

D. Liberia

311. El grupo se reunió con el Presidente Charles Taylor y observó que éste era consciente de los problemas y las deficiencias de que adolece el aeropuerto internacional de Roberts, el cual hace unos pocos años

era un centro de control del tráfico aéreo muy dinámico. Se mostró preocupado por la falta de recursos para controlar el espacio aéreo y manifestó que se puso en contacto personalmente con las Naciones Unidas con el fin de solicitar asistencia para la adquisición del equipo necesario para la gestión eficaz del aeropuerto, pero que su solicitud no había dado resultado. Al ser preguntado si daría prioridad a la adquisición de equipo militar o a la adquisición de medios para mejorar el aeropuerto, el Presidente se inclinó por esto último.

312. El día anterior a esa reunión, el Grupo visitó el aeropuerto internacional de Roberts, donde poco a poco se están reanudando las actividades. Muchos de los edificios del aeropuerto están reducidos a cenizas o en ruinas como consecuencia de la guerra. Al igual que en Conakry y Freetown, las actividades de la torre de control se limitan a los despegues y aterrizajes. No obstante, al contrario de lo que ocurre en Conakry y Freetown, no hay conexión entre Robertsfield y los aeropuertos nacionales del interior, ni tampoco hay teléfono.

313. Las autoridades señalan que carecen de medios para hacer inventarios o inspeccionar los aeropuertos nacionales. Por lo que se refiere a los vuelos militares, los servicios de control del tráfico aéreo no están involucrados en sus movimientos, pues tienen asignado un sector aparte.

IV. Conclusiones

314. Como señalé en las secciones anteriores del presente informe, es evidente que hay importantes problemas y deficiencias en la FIR de Roberts y en particular en los Estados que la componen y, en general, en las demás FIR de África occidental. La comunidad de aviación civil es consciente de la situación y se han formulado recomendaciones y conclusiones en las reuniones técnicas sobre la cuestión organizadas por la OACI. El problema es la falta de recursos, a pesar de la existencia de administraciones más o menos autónomas establecidas para gestionar los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

315. La capacitación es un requisito básico de todos los centros. Finalmente, también es fundamental que los países de la región tengan capacidad para identificar los aviones que realizan operaciones en su espacio aéreo.

Anexo 1

Naciones Unidas

S/2000/756

**Consejo de Seguridad**

Distr. general
2 de agosto de 2000
Español
Original: inglés

Carta de fecha 2 de agosto de 2000 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Secretario General

Tengo el honor de referirme a la resolución 1306 (2000) relativa a Sierra Leona, aprobada por el Consejo de Seguridad el 5 de julio de 2000. En el artículo 19 de esa resolución el Consejo pidió que, en consulta con el Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1132 (1997), estableciera un grupo de expertos, por un período inicial de cuatro meses a partir de la fecha de su entrada en funciones, compuesto de no más de cinco miembros, para que reuniera información sobre posibles violaciones de las medidas impuestas en el párrafo 2 de la resolución 1171 (1998) y sobre la relación entre el comercio de diamantes y el comercio de armas y pertrechos conexos, así como para que determinara si los sistemas de control del tráfico aéreo de la región eran adecuados.

Por consiguiente, tras haber consultado al Comité, deseo comunicarle que he nombrado a los cinco expertos siguientes:

Sr. Martin **Chungong Ayafor** (Camerún)

Sr. Ian **Smillie** (Canadá), experto en diamantes

Sr. Johan **Peleman** (Bélgica), experto en armas y transporte

Sr. Harjit Singh **Sandhu** (India), experto perteneciente a la INTERPOL

Sr. Atabou **Bodian** (Senegal), experto perteneciente a la Organización de Aviación Civil Internacional

Asimismo, he escogido al Sr. Martin Chungong Ayafor (Camerún) para que presida el grupo de expertos.

(Firmado) Kofi A. **Annan**

Anexo 2

Reuniones y consultas

Bélgica

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores
Gabinete de Cooperación para el Desarrollo
Ministerio de Economía
Ministerio de Hacienda (Aduanas)
Gabinete del Secretario de Estado para el Comercio Exterior
Oficina de los Diamantes
Consejo Superior de los Diamantes (Hoge Raad voor Diamant)

Sector privado

Mackie Diamonds
Omega Diamonds
Rapaport Belgium
Talib Diamonds

Sociedad civil

Servicio de Información en pro de la Paz Internacional

Burkina Faso

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Energía y Minas
Ministerio de Comercio e Industria
Dirección de Aduanas e Impuestos
Policía Nacional
Ministerio de Transportes
Ministerio de Defensa
Representantes de las Fuerzas Armadas

Sociedad civil

Mouvement Burkinabé des Droits de l'Homme et des Peuples

Sector privado

Cámara de Comercio

Organismos diplomáticos, bilaterales y multilaterales

Francia
Estados Unidos de América
Organismo para la seguridad de la navegación aérea en África
y Madagascar (ASCENA)
PNUD

Canadá

Departamento de Asuntos Exteriores y Comercio Internacional
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Côte d'Ivoire

Administradores de fondos para un África moderna
BBC

Francia

Varios miembros del Grupo de expertos visitaron las oficinas de la Interpol en Lyon. Se reunieron también con el Oficial de enlace de la policía en la Embajada de Israel en París y con el Oficial de enlace adjunto de los servicios de tráfico aéreo en la Embajada de la India.

Ghana

Gobierno

Ministerio de Carreteras y Transportes
Dirección de Aviación Civil
Seguridad de la Aviación
Servicios de Tráfico Aéreo

Organismos diplomáticos, bilaterales y multilaterales

PNUD

Guinea

Gobierno

Ministerio de Minas, Geología y Medio Ambiente
Dirección Nacional de Aviación Civil
Dirección Nacional de Navegación Aérea

Organismos diplomáticos, bilaterales y multilaterales

Canadá
Francia
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Ucrania
Banco Mundial
Oficina de la región de información de vuelo del aeropuerto Roberts
PNUD

Sector privado

Sociedad de Gestión del Aeropuerto de Conakry

India

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Comercio
Dirección de Aduanas e Impuestos Centrales
Funcionarios de Aeropuertos y Aduanas, Mumbai (Bombay)

Organismos diplomáticos, bilaterales y multilaterales

PNUD

Sector privado

Consejo para la promoción de las exportaciones de piedras preciosas y joyas de la India

Medios de difusión

The Hindu
Indian Express

Israel**Gobierno**

Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Industria y Comercio: Administración de Diamantes,
Piedras Preciosas y Joyas

Sector privado

Mercado de diamantes de Israel
Asociación de fabricantes de diamantes de Israel
Tacy Ltd.

Medios de difusión

Market Direct Business Communications
Pazit Ravina

Kenya

Asociación de Aerolíneas Africanas
Asociación del Transporte Aéreo Internacional
Organización de Aviación Civil Internacional (Oficina Regional del África
Oriental y Meridional)
PNUD

Liberia**Gobierno**

Presidente Charles Taylor
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Tierras, Minas y Energía
Ministerio de Planificación y Economía
Ministerio de Transportes
Ministerio de Hacienda
Ministerio de Defensa
Ministerio de Justicia
Ministerio de Finanzas, Dirección de Aduanas e Impuestos
Ministerio de Comercio e Industria
Policía de Liberia
Aeropuerto Internacional Roberts

Sector privado

Sr. George Haddad
Mars Diamonds

Organismos diplomáticos, bilaterales y multilaterales

Unión Europea
Sierra Leona
PNUD
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Estados Unidos de América

Sociedad civil

Centro para la Promoción de la Democracia
Consejo Interconfesional de Liberia
Colegio de Abogados de Liberia
Susuku

Medios de difusión

BBC
The Enquirer
The News

Níger

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Transporte
Dirección de Aviación Civil

Organismos diplomáticos, bilaterales y multilaterales

Organismo para la seguridad de la navegación aérea en África y Madagascar
(ASECNA)
PNUD

Mali

Dirección de Aviación Civil
Organismo para la seguridad de la navegación aérea en África y Madagascar
(ASECNA)
PNUD

Nigeria

Comunidad Económica de los Estados del África Occidental (CEDEAO)
Funcionarios del PNUD en Abuja

Senegal

OACI (Dirección Regional del África Occidental y Central)

Sierra Leona

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Recursos Minerales (en Freetown y Kenema)
Ministerio de Comercio
Ministerio de Justicia
Dirección de Aduanas e Impuestos
Dirección de Puertos
Dirección de Aeropuertos
Oficina Gubernamental del Oro y el Diamante
Asesor Nacional de Seguridad
Policía de Sierra Leona (diversos organismos)

Ejército de Sierra Leona
Servicios Aéreos de Sierra Leona

Sector privado

Diamond Counsellor International
Mackie Diamonds
Sar-Kuma Mining Co. Ltd.
Rex Diamonds
Dirección de Aeropuertos de Sierra Leona
Diversos comerciantes de diamantes de Kenema

Organismos diplomáticos, bilaterales y multilaterales

Representante Especial del Secretario General de las Naciones Unidas
UNAMSIL

- Oficiales y funcionarios en Daru
- Diversos oficiales y funcionarios en Freetown

Voluntarios de las Naciones Unidas
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Estados Unidos de América

Sociedad civil

Campaign for Good Governance
Human Rights Watch
Network Movement for Justice and Development
Oxfam GB
Search for Common Ground
Congreso Musulmán de Sierra Leona
Diversos jefes y ancianos del distrito de Kono
Dirigentes de las Fuerzas de Defensa Civil (Kamajor) en Kenema y Daru

Medios de difusión

BBC
CBS
NHK Japan Broadcasting Corporation

Sudáfrica

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Justicia
Junta Sudafricana de Diamante
Dirección de Aviación Civil

Sector privado

Executive Research Associates
Landmat
Aeropuerto Lanseria
Raymond Kramer & Associates

Organismos diplomáticos, bilaterales y multilaterales

PNUD

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Estados Unidos de América

Sociedad civil

Instituto de Estudios sobre Seguridad

Instituto para el Diálogo Mundial

Instituto Sudafricano de Asuntos Internacionales

Medios de difusión

Sunday Independent

Khareen Pech

Otras reuniones

Al participar en la reunión interministerial sobre los diamantes de zonas en conflicto, los miembros del Grupo de expertos tuvieron acceso a muy diversas empresas públicas y privadas de África, Europa, Israel y los Estados Unidos de América.

El Grupo también participó en un seminario sobre el sector del transporte aéreo: control del tráfico de artículos ilícitos, al que asistieron diversos expertos de organismos de aviación civil y de Sudáfrica tales como la Oficina nacional contra la corrupción, los Servicios de navegación y tráfico aéreo y la Estructura nacional interdepartamental. El seminario fue organizado por Saferworld (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) y el Instituto de Estudios sobre Seguridad en Pretoria.

España

Reunión con oficiales de policía, Madrid.

Suiza

Gobierno

Departamento Federal de Relaciones Exteriores (Naciones Unidas
y organizaciones internacionales; asuntos financieros y económicos)

Administración Federal de Aduanas (Berna)

Administración Federal de Aduanas (zona franca de Ginebra)

Secretaría de Estado para Asuntos Económicos

Oficina Federal de Asuntos Policiales (Oficina de información sobre
el blanqueo de dinero)

Sector privado

Acal Amit S. A.

HSB Republic Bank (Suiza) S. A.

Bucher & Co. Publikationen

TAG Aviation

Sociedad civil

Estudio sobre las armas pequeñas

Otras reuniones

Instituto de las Naciones Unidas de Investigación sobre el Desarme

Ucrania**Gobierno**

Ministerio de Relaciones Exteriores
 Servicio de Seguridad del Estado
 Dirección de la Seguridad Nacional
 Dirección de Vigilancia de Fronteras
 Dirección de Aviación Civil
 Ministerio de Defensa
 Dirección de la Seguridad Nacional
 Ukrpetsexport

Organismos diplomáticos, bilaterales y multilaterales

PNUD

Emiratos Árabes Unidos

Dirección de Aviación Civil
 Funcionarios de aduanas y diamantes en Sharjah
 Visita al aeropuerto de Sharjah

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte**Gobierno**

Ministerio de Relaciones Exteriores y del Commonwealth

- Ministro de Estado
- Departamento de las Naciones Unidas
- Departamento de África
- Dependencia de Sanciones
- Dependencia de Control de Armamentos

Departamento para el Desarrollo Internacional
 Servicio de la Policía Metropolitana
 Aduanas y Consumo

Sector privado

De Beers
 Anaconda Worldwide Ltd.
 WWW International Diamond Consultants Ltd.
 M. Vainer Ltd.

Sociedad civil

Amnesty International
 Global Witness
 International Alert
 Human Rights Watch

Medios de difusión

Financial Times
Revista Basel
Insight News Television
Africa Confidential
Thomas Brian-Johnson

Estados Unidos de América

Gobierno

Departamento de Estado
Organismo de Servicios de Inteligencia para la Defensa
Departamento de Servicios Nacionales de Inteligencia
Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID)

Sector privado

Consejo Mundial del Diamante
Rapaport Diamonds

Organismos diplomáticos, bilaterales y multilaterales

Embajada de Sierra Leona
Misiones ante las Naciones Unidas:
 Bangladesh
 Bélgica
 Canadá
 Estados Unidos de América
 Francia
 India
 Kazajstán
 Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
 Sierra Leona
 Suiza
 Uganda

Medios de difusión

Sebastian Junger
Teun Voeten
The Perspective

Particulares

Algunos particulares han desempeñado una función importante en algunos de los sucesos indicados en el presente informe, o han sido mencionados en despachos de los medios de difusión al respecto. El Grupo expresa su agradecimiento a varios particulares que accedieron a ser entrevistados:

Andrei Bressler
John Caldwell
Roger Crooks
Omrie Golley
Michael Harridine
Nicholas Karras

Ya'ir Klein
Johny Paul Koroma
Raymond Kramer
Ze'ev Morgenstern
Richard Ratcliffe
Fren Rindel
Niko Schefer

Nota: Habida cuenta de la índole de los temas investigados por el Grupo, muchos particulares hablaron confidencialmente. Por lo tanto no se han mencionado algunas entrevistas efectuadas.

Anexo 3

Figuras destacadas del Frente Revolucionario Unido

Muchos dirigentes del Frente Revolucionario Unido (FRU) han recibido, o se han asignado por su cuenta, cargos militares de alto rango, así como sobrenombres o apodos. Puesto que muchos de ellos se conocen sobre todo por esos apodos, el informe los ha utilizado además de los nombres verdaderos. A continuación figuran los nombres de algunos de los principales dirigentes del FRU.

Foday Saybana Sankoh, Presidente del FRU; en la actualidad preso en Sierra Leona

General Issa H. Sesay, ex General de Brigada y luego Comandante de batalla; en la actualidad Jefe interino del FRU

General de Brigada Maurice Kallon; en la actualidad dirigente del sector septentrional del FRU

General de Brigada Dennis Mingo (alias 'Superman'), Comandante del grupo de combate, después Comandante de combate del sector Lunsar; en la actualidad miembro del FRU

Teniente Coronel Gibril Massaquoi, después asistente personal de Foday Sankoh; en la actualidad portavoz del FRU detrás de las líneas del Frente

General de División Sam Bockarie (alias 'Mosquito'), ex Comandante del grupo de combate y miembro del 'Alto Mando'; en la actualidad en exilio en Liberia

Coronel Boston Flamoh o Flomoh (alias 'Rambo'); muerto en manos de camaradas del FRU en Makeni

General de Brigada Mike Lamin, ex Oficial Jefe de Inteligencia; Ministro de Comercio e Industria hasta mayo de 2000; en la actualidad preso en Freetown

Eldred Collins, Oficial de Relaciones Públicas del partido del FRU; en la actualidad, preso en Freetown

Capitán General Ibrahim Bah, burkinabé, posiblemente de origen gambiano; experto superior en logística en el tráfico de armas y diamantes entre Burkina Faso, Liberia y Sierra Leona. Conocido también como Ibrahima Baldé y Baldé Ibrahima

Anexo 4

Sample Communication on aircraft from Guinea

(Offset)

(Offset)

Anexo 5

Lista de problemas y recomendaciones facilitada por la Dirección de Aeropuertos de Sierra Leona

Deficiencias en la detección del contrabando de diamantes y armamentos a través de los aeropuertos

1. No se dispone de equipo para detectar los diamantes o los armamentos.
2. El personal de seguridad que examina a los pasajeros no está adecuadamente instruido en la detección de diamantes y armamentos.
3. La coordinación entre los diversos organismos de seguridad, por ejemplo la seguridad de los aeropuertos, la policía, la Misión de las Naciones Unidas en Sierra Leona (UNAMSIL), las autoridades de Sierra Leona, etc. resulta muy insuficiente y las simples cifras representadas motivan que el proceso sea contraproducente.
4. Los aspectos sociales del personal de seguridad del Estado les exponen a tentaciones, por ejemplo, su remuneración y prestaciones muy reducidas, su bajo IQ, la reducida instrucción, la escasa exposición, etc.
5. El protocolo y las escoltas de las VIP son proporcionados por el personal de seguridad del Estado a demasiadas categorías de personas, v.g. ministros, parlamentarios, magistrados, oficiales del ejército y de la policía, ejecutivos empresariales, diplomáticos, etc.
6. La escasa integridad de numerosos funcionarios de aduanas y de seguridad del Estado, que utilizan los privilegios de su cargo para facilitar directamente el contrabando en beneficio personal.
7. La falta de instalaciones para detectar el aterrizaje de naves no autorizadas en lugares distintos de los aeropuertos de Lungi y Hastings.
8. La clara deslealtad de algunos funcionarios de aduanas y de seguridad del Estado que facilitan intencionalmente el contrabando para promover la actuación de los saboteadores y disidentes del Gobierno.

Recomendaciones

1. Reforzar los aspectos de coordinación y control de la Dirección de Aeropuertos de Sierra Leona mediante el suministro de:
 - a) Equipo de rayos X (de alta resolución) para examinar los equipajes en los aeropuertos de Lungi y Hastings;
 - b) Equipo de vigilancia por radar en el aeropuerto de Lungi que abarque las bajas altitudes;
 - c) Equipo de comunicación VHF y HF de vanguardia aire–tierra y tierra–tierra para su instalación en los aeropuertos de Lungi, Hastings, Bo y Kenema;
 - d) Capacitar de manera adecuada al personal de la Dirección de Aeropuertos de Sierra Leona en seguridad, vehículos blindados de transporte de tropas y gestión de operaciones.

2. Examinar de manera adecuada a todo el personal de seguridad de Estado y de aduanas desplegado en el aeropuerto para garantizar su integridad, lealtad, instrucción, inteligencia y carácter.
 3. Proporcionar cursos de iniciación y formación adecuada a todo el personal de seguridad de Estado y de aduanas sobre la detección de los diamantes y las armas, las leyes relativas al contrabando internacional, etc.
 4. Mejorar sustancialmente la remuneración de todo el personal que asume la responsabilidad del examen de los pasajeros.
 5. Desistir de todos los protocolos relativos a las VIP salvo a las personas que utilizan el salón presidencial y los jefes de las misiones diplomáticas.
 6. Mejorar la coordinación y el intercambio de información entre los diversos organismos de seguridad.
 7. Reducir la abundancia excesiva de personal de seguridad del Estado encargado de los procedimientos de examen de los pasajeros y limitarlo a un núcleo reducido y adecuadamente capacitado.
 8. Imponer duras sanciones de prisión sin opción de multa a las personas declaradas culpables de contrabando o de facilitar el contrabando por acción u omisión.
-