



Consejo de Seguridad

Distr. general
7 de noviembre de 2005
Español
Original: inglés

Carta de fecha 7 de noviembre de 2005 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1572 (2004) relativa a Côte d'Ivoire

En nombre del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1572 (2004) relativa a Côte d'Ivoire y de conformidad con el apartado d) párrafo 7 de la resolución 1584 (2005) del Consejo, tengo el honor de transmitir adjunto a la presente el informe del Grupo de Expertos sobre Côte d'Ivoire.

A ese respecto, le agradecería que señalara a la atención de los miembros del Consejo de Seguridad el texto de la presente carta y su apéndice, y que lo publique como documento del Consejo.

(Firmado) Adamantios Th. **Vassilakis**
Presidente del Comité del Consejo de Seguridad
establecido en virtud de la resolución 1572 (2004)



Carta de fecha 23 de septiembre de 2005 dirigida al Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1572 (2004) por el Grupo de Expertos sobre Côte d'Ivoire

En nombre de los miembros del Grupo de Expertos sobre Côte d'Ivoire, tenemos el honor de transmitir adjunto a la presente el informe definitivo del Grupo de Expertos, de conformidad con el párrafo 7 de la resolución 1584 (2005) del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Atabou **Bodian**
Presidente

(Firmado) Alex **Vines**

(Firmado) Jean-Pierre **Witty**

Apéndice

Informe del Grupo de Expertos presentado de conformidad con el párrafo 7 de la resolución 1584 (2005) del Consejo de Seguridad relativa a Côte d'Ivoire

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Abreviaturas		3
I. Introducción	1	6
II. Metodología de la investigación	2–5	6
III. Contexto político	6–21	7
A. Antecedentes	6	7
B. Desmovilización y desarme	7–13	7
C. Milicias	14–18	9
D. Los medios de difusión de Côte d'Ivoire y las sanciones	19–21	10
IV. Gastos de defensa y recursos naturales	22–58	11
A. Antecedentes	22–27	11
B. Cacao	28–42	13
C. Algodón	43–46	17
D. Diamantes	47–58	17
V. Eficacia de las sanciones	59–84	20
A. Puertos	60–66	20
B. Aeropuertos	67–69	22
C. Fronteras terrestres	70–78	23
D. Inspecciones de la ONUCI y Licorne	79–82	24
E. Cumplimiento regional e internacional	83–84	25
VI. Posibles violaciones del embargo	85–167	25
A. Necesidades actuales	85–86	25
B. Equipo de doble uso	87	26
C. Estudios de casos concretos	88–167	26
Estudio del caso número 1: poderío aéreo	88–123	26
Estudio del caso número 2: vehículos para uso militar	124–157	36
Estudio del caso número 3: mercenarios y técnicos	158–167	43
VII. Observaciones	168–178	44

Anexos

I.	Reuniones y consultas	47
II.	Ivorian Presidency refuelling IOU for AN-124 flight	55
III.	Air waybill for transportation of Mi-8T helicopters	56
IV.	Original bill of lading for 22 UAZ-3151 vehicles	57
V.	Official copy of bill of lading for 22 UAZ-3151 vehicles	58
VI.	Ivorian end-user certificate issued to Ordan Ltd.	59
VII.	Ordan Ltd. invoice to Ivorian Ministry of Defence	60
VIII.	Transfer notification for a payment by the Ivorian Ministry of Defence	61
IX.	Transportation booking by Transcond	62
X.	Request for containers by Greyson House Ltd. Co.	63
XI.	Contract with Minsk Automobile Repairing Plant	64
XII.	Elite Africa Ltd. contract with UAB Lisenas ir Ko (A)	65
XIII.	Elite Africa Ltd. contract with UAB Lisenas ir Ko (B)	66
XIV.	UAB Lisenas ir Ko payment invoice for Elite Africa Ltd.	67
XV.	Mitsubishi contract with Ivorian Ministry of Defence	68
XVI.	Invoice for transformation of vehicles into troop carriers	69
XVII.	Ivorian Ministry of Defence identity card of Michel Kapylon	70
XVIII.	Map of Côte d'Ivoire	71

Abreviaturas

Anaproci	Association nationale des producteurs de café-cacao de Côte d'Ivoire
AP-WÊ	Alliance patriotique du peuple Wê
ARCC	Association de régulation du café et du cacao
BCC	Bourse du cacao et du café
BSVT	Belpetsvneshteknika
CDMT	Compagnie malienne de développement des textiles
CEDEAO	Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
COJEP	Congrès panafricain des jeunes patriotes
CPP	Convention des patriotes pour la paix
FACI	Force aérienne de la Côte d'Ivoire
FANCI	Forces armées nationales de la Côte d'Ivoire
FDPC	Fonds de développement et de promotion des activités du café et du cacao
FESCI	Fédération étudiante et scolaire de Côte d'Ivoire
FGCCC	Fonds de garantie des coopératives café-cacao
FLGO	Front pour la libération du Grand Ouest
FLN	Front de libération nationale
FMI	Fondo Monetario Internacional
FN	Forces Nouvelles
FRC	Fonds de régulation et de contrôle
FSCO	Front pour la sécurité du Centre-Ouest
GPP	Groupe des patriotes pour la paix (también conocidos por Convention des patriotes pour la paix (CCP))
MILOCI	Mouvement ivoirien de libération de l'ouest de la Côte d'Ivoire
MODEL	Movimiento para la Democracia en Liberia
ONUCI	Operación de las Naciones Unidas en Côte d'Ivoire
Synaproci	Syndicat autonome des producteurs de café et de cacao
UNMIL	Misión de las Naciones Unidas en Liberia
UPLTCI	Union pour la libération totale de la Côte d'Ivoire
UPRGO	Union patriotique de résistance du Grand Ouest

I. Introducción

1. De conformidad con la resolución 1584 (2005) del Consejo de Seguridad, de 1º de febrero de 2005, el Secretario General nombró un grupo de expertos a fin de examinar y analizar toda la información recogida por la Operación de las Naciones Unidas en Côte d'Ivoire (ONUCI) y las fuerzas francesas que la apoyan y recoger y analizar en Côte d'Ivoire, en los países de la región y, de ser necesario, en otros países, toda la información pertinente acerca de los movimientos de armas y pertrechos y el suministro de asistencia, asesoramiento o adiestramiento en relación con actividades militares. El presente documento es el informe definitivo del Grupo de Expertos e incluye sus conclusiones y observaciones. El Grupo presentó un informe provisional el 18 de julio de 2005 (S/2005/470).

II. Metodología de la investigación

2. En su investigación, el Grupo de Expertos se sirvió de pruebas documentales plenamente autenticadas. Cuando esto último no fue posible, el Grupo recurrió a un mínimo de dos fuentes independientes de información fidedigna y verificable para fundamentar sus conclusiones. El Grupo ha investigado una serie de casos para determinar si hubo alguna violación de las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad. Las denuncias contra Estados, particulares y empresas se han trasladado a los interesados para darles el derecho de respuesta. El Grupo de Expertos está integrado por su Presidente, el Sr. Atabou Bodian (Senegal), experto en aviación civil; el Sr. Alex Vines (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte), experto en armas; y el Sr. Jean-Pierre Witty (Canadá), experto en cuestiones aduaneras y vigilancia de fronteras. El Grupo es asistido por un consultor con experiencia en materia de investigación sobre finanzas y diamantes, el Sr. Agim de Bruycker (Bélgica).

3. El Grupo de Expertos inició su mandato el 18 de abril de 2005 y poco después celebró consultas con el Comité en Nueva York. Tras celebrar consultas adicionales con otros organismos de las Naciones Unidas, Estados, particulares, entidades no gubernamentales, instituciones académicas, grupos de estudios y empresas en Nueva York, el Grupo visitó Belarús, Bélgica, Bulgaria, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Dinamarca, los Estados Unidos de América, Francia, Ghana, Guinea, Israel, Letonia, Liberia, Lituania, Malí, Portugal, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rumania, el Senegal, Sudáfrica y el Togo (véase el anexo I, reuniones y consultas). La principal prioridad del Grupo era visitar Côte d'Ivoire y los países de la región. Además de visitar todos los Estados vecinos de Côte d'Ivoire, el Grupo visitó Côte d'Ivoire en tres ocasiones a lo largo de su mandato.

4. En Côte d'Ivoire, el Grupo estableció estrechos enlaces con las ramas política, policial y militar de la ONUCI. El Grupo se sintió complacido con la asistencia que se le brindó, aunque en ocasiones la coordinación entre las diferentes ramas de la ONUCI sigue presentando problemas evidentes. El Grupo inspeccionó los aeropuertos de Abidján, Yamoussoukro, Bouaké y Korhogo y los puertos de mar y el litoral desde Abidján hasta Tabou. Visitó la zona occidental del país y cruzó la frontera con Liberia. También se reunió, en cumplimiento de lo dispuesto en la resolución 1584 (2005), con las fuerzas francesas en Côte d'Ivoire, de las que recibió información completa sobre las medidas adoptadas para vigilar el embargo de armas.

5. El Grupo decidió que, de conformidad con el apartado h) del párrafo 7 de la resolución 1584 (2005), se basaría en la información proporcionada por el Grupo de Expertos restablecido en virtud de la resolución 1579 (2004) del Consejo de Seguridad relativa a Liberia. En el informe de ese Grupo se aborda el supuesto reclutamiento de personas en Liberia para que se incorporen a grupos armados en Côte d'Ivoire (S/2005/360, anexo, párrs. 75 a 83). El Grupo también llevó a cabo con su contraparte para Liberia una misión conjunta en Guinea y realizó una investigación en nombre de ese Grupo en Burkina Faso y Côte d'Ivoire. Teniendo presente el informe del Secretario General sobre la cooperación entre misiones (S/2005/135), el Grupo también procuró establecer enlaces con otros organismos de las Naciones Unidas en Nueva York y en la región cuya labor pudiera tener coincidencias con su labor relativa a las sanciones.

III. Contexto político

A. Antecedentes

6. La situación política en Côte d'Ivoire sigue siendo frágil e imprevisible, como se ha destacado en los informes del Secretario General sobre la ONUCI (véanse S/2005/186, de 18 de marzo de 2005, y S/2005/398, de 17 de junio de 2005). Las iniciativas destinadas a promover un clima propicio para la paz se han centrado en la celebración de elecciones presidenciales y legislativas dignas de crédito. Sin embargo, ese objetivo presupone una amplia gama de compromisos políticos entre los partidos sobre cuestiones políticas y prácticas, como la inscripción e identificación de votantes y la reintegración militar y administrativa.

B. Desmovilización y desarme

7. El proceso de desarme, desmovilización y reasentamiento se ha postergado muchas veces. Los obstáculos al proceso parecen ser en su mayoría de índole política. El 14 de mayo de 2005, en Yamoussoukro, los Jefes de Estado Mayor de las Forces Armées Nationales de la Côte d'Ivoire (FANCI) y las Forces nouvelles (FN) llegaron a un acuerdo sobre las modalidades del programa nacional de desarme, desmovilización y reintegración y el establecimiento de un plan. Se prevé que se beneficien del programa 48.064 personas: 5.500 miembros de las FANCI y 42.564 de las FN. Los combatientes desmovilizados recibirán dietas por un monto aproximado de 940 dólares de los Estados Unidos, de los que el 25% se pagará en el momento de la desmovilización, otro 25% al cabo de 45 días y el resto 90 días después. El costo de este programa se calcula en 150 millones de dólares.

8. Una importante condición para el desarme es la presentación de listas de armas por el ejército regular y las FN. La ONUCI había anunciado inicialmente que el 15 de marzo de 2005 vencería el plazo para presentar la lista de armas y municiones en posesión de las partes en conflicto. Todas las armas y municiones que se encontraran o cuya existencia fuera denunciada después de esa fecha se considerarían una violación del embargo. Las FANCI presentaron sus listas en agosto de 2005, pero las FN todavía no lo han hecho. Tampoco se han fiscalizado las armas que están en posesión de las milicias progubernamentales.

9. El Grupo de Expertos esperaba obtener datos de esas listas y de las armas entregadas en relación con el proceso de desarme. El Grupo también señaló que hasta la fecha Côte d'Ivoire no había presentado datos sobre sus adquisiciones militares al Registro de Armas Convencionales de las Naciones Unidas ni al sistema normalizado de las Naciones Unidas de presentación de informes sobre los gastos militares. Antes del embargo, Belarús, Bulgaria, la Federación de Rusia, Rumania y Ucrania presentaron informes al Registro de las Naciones Unidas sobre sus exportaciones a Côte d'Ivoire, que incluían morteros BM-37 de 82 mm, RSZO BM-21 de 122 mm y morteros de 120 mm. En el informe de su Comité Nacional de Control de las Armas Convencionales correspondiente a 2003, Sudáfrica informó de que ese año vendió a Côte d'Ivoire equipo de radio no mortífero de doble finalidad.

10. En comparación, la importación de armas pequeñas y ligeras a Côte d'Ivoire resulta opaca. La Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO), de la que forma parte Côte d'Ivoire, convino en 1998 una moratoria sobre la importación, exportación y fabricación de armas pequeñas y ligeras en el África occidental, y actualmente intenta convertirla en un convenio regional vinculante.

11. Teóricamente, toda importación de armas ligeras debe ir provista de una autorización expedida por la CEDEAO en Abuja. En la práctica, la mayoría de las transferencias de armas ligeras a Côte d'Ivoire no se declaran. Empresas como Metalika AB Ltd. en Bulgaria, Belspetsvneshtekhnika (en Belarús) y Darkwood en el Togo, que efectuaron grandes envíos de armas de ese tipo a Côte d'Ivoire en el período comprendido entre 2002 y 2004, alegaron que nunca se les había informado de la moratoria ni se les había exigido incluir un formulario de autorización de la CEDEAO en su documentación de exportación.

Cuadro 1

Número de envíos aéreos de armas ligeras no comunicados a la CEDEAO

País	2002	2003	2004 (año)
Côte d'Ivoire	29	35	16 (envíos)

Fuente: *International Affairs*, 81 (2) 345.

12. En mayo de 2005, el Gobierno de Côte d'Ivoire señaló que podría acatar más en serio la moratoria cuando pusiera en marcha su comisión nacional para contribuir a su cumplimiento.

13. En su investigación, el Grupo pudo comprobar que por lo general las FANCI estaban dispuestas a cooperar. En cambio, las FN no se reunieron con el Grupo y obstaculizaron su investigación en varias ocasiones.

C. Milicias

14. La presencia constante de milicias organizadas y armadas supone importantes riesgos para la seguridad y puede entorpecer el conjunto del proceso de paz. El desarme de las milicias es un asunto prioritario, especialmente en el período que precede a una campaña electoral, dadas las posibilidades de que estalle la violencia con motivaciones políticas. Aunque el 25 de mayo de 2005 tuvo lugar en Guiglo una entrega simbólica de armas en que participaron cuatro de las principales milicias gubernamentales, bajo la supervisión del Jefe de Estado Mayor de las FANCI, varios de los grupos de milicias se han mostrado reacios al desarme.

15. Las milicias progubernamentales han desempeñado un importante papel en las actividades del Gobierno en relación con la seguridad en Côte d'Ivoire, especialmente en la zona occidental del país. También han participado en enfrentamientos étnicos que han causado víctimas civiles. El Grupo recabó información sobre sus fuentes de financiación y apoyo. La Comisión Nacional para el Desarme, la Desmovilización y la Reintegración calculaba en marzo de 2005 que había en Côte d'Ivoire 10.000 miembros de las milicias, aunque es muy probable que esa estimación sea demasiado baja y deba incrementarse.

16. Los grupos de milicias más importantes son los siguientes:

- Groupe des patriotes pour la paix (GPP), también llamado Convention des patriotes pour le paix (CPP) del Front de libération nationale (FLN). Se trata de una organización principal integrada por siete milicias progubernamentales. La organización afirma que cuenta con 6.000 partidarios y con el apoyo de las FANCI;
- Front pour la sécurité du Centre-Ouest (FSCO). En marzo de 2004 afirmó que había recibido apoyo de las FANCI y que tenía 14.000 partidarios;
- Front pour la libération du Grand Ouest (FLGO). El grupo, situado en la zona más occidental del país, ha reclutado a ciudadanos de Liberia, algunos de ellos en el campamento de refugiados de Nicla. El FLGO afirma que cuenta con 7.000 miembros;
- Jeunes Patriotes (FESCI/UPLTCI/COJEP). “Jóvenes patriotas” es la determinación general para un conjunto de jóvenes activistas procedentes de redes de estudiantes y de otro tipo. Afirman que entre ellos se encuentra un grupo de aproximadamente 150.000 partidarios constituido por jóvenes desempleados;
- Lima/MODEL. Esta milicia, que tiene su base en la zona occidental del país, está compuesta prioritariamente de liberianos bajo el mando de dirigentes de milicias progubernamentales y de las FANCI;
- Mouvement ivoiren de libération de l'ouest de la Côte d'Ivoire (MILOCI), grupo que afirma contar con varios millares de miembros;
- Nindjas, milicia de varios centenares de miembros;
- Union patriotique de résistance du Grand Ouest (UPRGO), grupo de unas 1.800 personas en la zona occidental del país;
- AP-WE, milicia integrada por 300 a 400 miembros.

17. Pese a los abundantes rumores de que esas milicias seguían recibiendo suministros de armas y municiones, el Grupo no vio indicios de que se hubieran hecho entregas recientes a esos grupos. En agosto de 2005 era patente que aparecían divisiones entre esos grupos y también que los grupos exageraban su tamaño en previsión de que se les ofrecieran subsidios en relación con el desarme.

18. El Grupo inspeccionó armas y municiones confiscadas por la ONUCI a grupos armados en Duékoué, Kiahoin y Fengolo en marzo de 2005. Las armas consistían en unos cuantos fusiles de asalto AK-47, muchas escopetas de calibre 12 y algunas pistolas artesanales que parecían nuevas y llevaban un sello de 2005 que podría indicar el año de producción. Esas pistolas eran semejantes a las que producen los herreros de Guinea y Ghana. Gran parte de las municiones confiscadas por la ONUCI eran cartuchos de escopeta, algunos de los cuales de fabricación rusa, portuguesa y alemana, aunque ninguno llevaba un sello con la fecha. La empresa estatal Belpetsvneshtekhnika (BSVT) de Belarús informó al Grupo de que en 2003 y 2004 había efectuado envíos de escopetas al Gobierno de Côte d'Ivoire por conducto de la empresa Darkwood.

Fotografía 1
Pistola con sello de 2005



Fuente: Grupo de Expertos, Guiglo, agosto de 2005.

D. Los medios de difusión de Côte d'Ivoire y las sanciones

19. En sus visitas a Côte d'Ivoire, el Grupo observó la aparición de muchos artículos especulativos en la prensa del país que denunciaban vulneraciones masivas del embargo y daban pábulo a la especulación sobre la mala fe de todas las partes. En su mayor parte, esos artículos eran inexactos.

Recuadro 1

Prensa explosiva: los medios de difusión de Côte d'Ivoire y las sanciones

“Affaire “Mbeki vend des armes à Gbagbo”: De nouvelles revelations”
(*Soir Info*, 16 de agosto de 2005)

“Gbagbo veut reprendre la guerre: 300 mercenaires formés au camp militaire Akouedo”
(*Le Patriote*, 14 de julio de 2005)

“L' Accord de Pretoria II serait-il mort-né ? Laurent Gbagbo veut frapper la tête des Forces nouvelles / Les Forces nouvelles mettent en garde Abidjan”
(*Nord-Sud*, 1° de julio de 2005)

“Sur les traces des recruteurs des combattants libériens: On recrute les combattants libériens”
(*Muanacongo*, 1° de julio de 2005)

“Bilan du voyage de Gbagbo à l'ouest: 500 millions et des armes distribués aux milices”
(*Le Front*, 21 de junio de 2005)

“Menace sur la stabilité des fronts. Tuo Fozié (Forces nouvelles) révèle:
“Gbagbo a débarqué des armes à Conakry” / La France met en garde contre toute reprise de la guerre”
(*Le Patriote*, 30 de marzo de 2005)

20. En dos casos, el Grupo investigó las denuncias de la prensa. Una de las denuncias se refería a Sudáfrica, que, aunque era el mediador oficial de la Unión Africana, había transferido equipo militar a Côte d'Ivoire. En septiembre de 2005 el Grupo viajó a Sudáfrica, donde consiguió acceder a documentos gubernamentales confidenciales y se reunió con representantes del Gobierno, la oposición y la sociedad civil. El Grupo está convencido de que solamente se transfirió de Sudáfrica a Côte d'Ivoire en 2003 equipo de radio no mortífero.

21. También habían circulado rumores persistentes de que había helicópteros de Côte d'Ivoire estacionados en Guinea y de que los helicópteros destruidos por las fuerzas francesas en noviembre de 2004 habían sido prestados por Guinea. Después de haber visitado Guinea tres veces y haber llevado a cabo una investigación de los recursos aéreos de Côte d'Ivoire desde 2001, el Grupo concluyó que esas denuncias también eran incorrectas.

IV. Gastos de defensa y recursos naturales

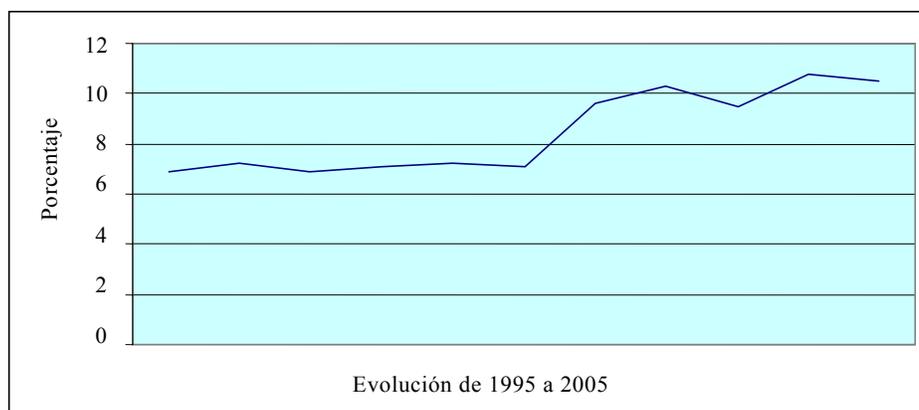
A. Antecedentes

22. Côte d'Ivoire es uno de los países más endeudados del mundo. Sin embargo, en respuesta a la crisis política de septiembre de 2002, el Gobierno aumentó considerablemente sus gastos relacionados con la defensa y la gestión de la crisis. Aunque las estimaciones varían, la Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos calcula que los gastos militares de Côte d'Ivoire alcanzaron en 2004 una suma de 180,2 millones de dólares, lo que representa un 1,2% del producto interno bruto (PIB). El Banco Mundial hizo un cálculo más reducido de los gastos de defensa (150 millones de dólares) correspondientes a 2004.

23. Los gastos de defensa siguen siendo altos. En el presupuesto de 3.500 millones de dólares para 2005, aprobado por el Parlamento en abril, se prevé un descenso de los ingresos y los gastos, pero se excluyen los gastos no presupuestados, en particular los gastos militares. En el aide-mémoire que transmitió al Gobierno en junio de 2005, después de su misión a Côte d'Ivoire, el Fondo Monetario Internacional (FMI) observó que en el presupuesto para 2004, por un total de 4.100 millones de dólares, había habido un notable exceso de gastos por concepto de "seguridad y soberanía". Según las cifras del FMI, el porcentaje del presupuesto gubernamental gastado en defensa casi se ha duplicado en un decenio, hasta alcanzar aproximadamente el 10,5% del total de los gastos gubernamentales en 2005.

Gráfico 1

Gastos del Gobierno de Côte d'Ivoire por concepto de defensa, en porcentaje del total de gastos



Fuente: FMI.

24. El cacao, que produjo unos ingresos netos de más de 2.300 millones de dólares en 2003, es el principal producto de exportación. Le sigue el petróleo, que según las previsiones alcanzará una producción de 50.000 barriles diarios cuando se inicie la explotación del yacimiento de Baobab en 2005. Los refinados del petróleo producidos por la compañía petrolífera estatal Société nationale d'opérations pétrolières de la Côte d'Ivoire (Petroci) también son importantes productos de exportación, como lo son la madera y el café.

25. Es difícil calcular con exactitud los gastos relacionados con la crisis, pero un análisis de las estadísticas de Côte d'Ivoire revela que, de septiembre de 2002 a fines de diciembre de 2003, la crisis supuso para el presupuesto un costo financiero de 146.000 millones de francos CFA (el 1,8% del PIB). Esos gastos eran en su mayor parte de índole militar. Casi el 60% (el 1,1% del PIB) estaba destinado a equipo militar y el resto correspondía a adquisiciones de suministros y pago de dietas por concepto de alimentación, atención médica y bonificaciones para los soldados de nuevo reclutamiento. Esos gastos se financiaron principalmente mediante el tesoro, aunque aproximadamente un 20% de la financiación (el equivalente al 0,2% del PIB) representaba contribuciones, préstamos y subsidios del sector del cacao.

Cuadro 2
Gastos gubernamentales por concepto de defensa y seguridad
 (En miles de millones de francos CFA)

	2002 Septiembre- diciembre	2003 Enero- diciembre	2002-2003 total	Porcentaje del PIB
Gastos	57,5	88,8	146,3	1,8
Equipo militar	48,5	38,5	87,0	1,1
Alimentación y servicios médicos	5,7	37,2	42,9	0,5
Otros	3,3	13,1	16,4	0,2
Financiación	57,5	88,8	146,3	1,8
Tesoro	44,8	78,5	123,3	1,5
Instituciones del cacao	10,0	10,0	20,0	0,3
Contribuciones privadas	2,7	0,3	3,0	0,0

Fuente: Autoridades de Côte d'Ivoire y FMI.

26. En menor escala, las FN utilizan los recursos naturales bajo su control para financiar sus actividades militares y obtener beneficios personales, El contrabando de cacao hacia Ghana y el Togo transita por el norte, donde las unidades de las FN recaudan derechos de tránsito en las carreteras que controlan, Además del algodón y los diamantes, que se analizan más abajo, la producción de madera, oro, caña de azúcar y café contribuye a la economía de las FN mediante los beneficios que sus militares extraen de esos productos,

27. Para los fines del presente informe, el Grupo decidió examinar con mayor profundidad el cacao, el algodón y los diamantes, habida cuenta de que los tres productos han sufrido los efectos de la crisis en Côte d'Ivoire y son importantes para los protagonistas,

B. Cacao

28. Côte d'Ivoire es el mayor exportador de cacao del mundo, En 2003, las exportaciones de cacao generaron 2.300 millones de dólares y supusieron con diferencia la principal fuente de ingresos para el país, En el transcurso de la crisis, la importancia de Côte d'Ivoire en el mercado le ha ofrecido una cierta protección contra los trastornos financieros, a causa de la subida de los precios de mercado,

29. Según la Organización Internacional del Cacao, la producción total de cacao para 2004/2005 es de 1.230.000 toneladas, respecto de las 1.407.200 toneladas del ejercicio anterior, un 10% menos, y se prevé que el volumen de producción siga disminuyendo, Las malas condiciones meteorológicas en 2005 se han sumado a la acumulación de factores que ejercen presión sobre el sector, como los problemas del transporte terrestre, las deficiencias del almacenamiento del cacao en grano en el puerto, la dificultad de prestar los servicios necesarios de extensión agrícola y el abandono de las zonas productoras de cacao de grandes números de trabajadores migrantes ante el temor de sufrir persecuciones étnicas, Esos factores, junto con los bajos precios mundiales, repercutirán a mediano plazo en los ingresos del cacao para

Côte d'Ivoire si persiste la inestabilidad política, mientras que parece haber escasas perspectivas de que se generen ingresos inesperadamente a partir de cualquier otra fuente, ni siquiera el petróleo. La situación ha impuesto estrecheces en el gasto público, incluidos los gastos de defensa,

Recuadro 2

“Puestos de cobro”: bloqueo de carreteras en Côte d'Ivoire

El transporte sigue siendo el sector más duramente golpeado por la crisis. La principal amenaza es el sistema de tasas oficiales y extraoficiales impuesto por el ejército nacional, las FN y diversas milicias locales en los lugares que mantienen bajo su control. El transporte en camiones a través de las zonas gubernamentales puede suponer unos gastos extraordinarios de 156 a 208 dólares por camión, más los eventuales pagos en los bloqueos de carreteras rurales o “puestos de cobro”, como se denominan frecuentemente. Los costos en las zonas dominadas por las FN son más elevados: 239 dólares por camión. Teniendo en cuenta que en las regiones productoras de cacao es habitual encontrar un promedio de 20 bloqueos en un tramo de carretera de 150 kilómetros, los efectos en el sector del cacao son evidentes. Fuera de las zonas de actividad económica, el Grupo observó que no había puestos de control, lo que pone de manifiesto la naturaleza económica del bloqueo de carreteras.

30. Habida cuenta de que la financiación multilateral está suspendida, el Gobierno de Côte d'Ivoire depende de la cosecha de cacao para mantener la solvencia y conseguir pagar a sus funcionarios, entre ellos los militares. El cacao es una importante fuente de fondos para las adquisiciones militares no presupuestadas o extrapresupuestarias del Gobierno, y aunque la cantidad de ingresos del cacao haya disminuido, el porcentaje que se toma de la cantidad disponible todavía es elevado,

31. Esta realidad puede haber contribuido a la reticencia de la Organización Internacional del Cacao a reunirse con el Grupo, como se indicó en el informe provisional (S/2005/470, párr. 14 g)); además, Côte d'Ivoire aporta aproximadamente el 20% del presupuesto de la organización. El Grupo se reunió por fin con representantes de la Organización Internacional del Cacao el 21 de septiembre de 2005 y fue informado de que algunas cuestiones de transparencia del mercado, por ejemplo en lo referente a las tarifas y las cuotas, podrían convertirse en temas de su programa en el futuro, pero ese no sería el caso de las cuestiones relativas a la transparencia de los ingresos de los distintos particulares y organismos productores de cacao,

32. Por lo general se considera que la complejidad y opacidad de la estructura del sector han permitido en el pasado reciente la desviación de los ingresos del cacao, tanto para fines privados como para financiar gastos no presupuestados del Gobierno, especialmente de índole militar. Representantes del sector del cacao de Côte d'Ivoire han admitido que tiene lugar cierto grado de desviación para gastos de “defensa y soberanía”.

33. El sector del cacao está dominado por organizaciones que el FMI considera organismos cuasifiscales. Aunque esos organismos representan a los productores de cacao, parecen perseguir cada vez más sus propios intereses. Entre esos organismos cabe mencionar la Autorité de régulation du café et du cacao (ARCC), la Bourse du cacao et du café (BCC), el Fonds de régulation et de contrôle (FRC), el Fonds de

garantie des coopératives café-cacao (FGCCC) y el Fonds de développement et de promotion des activités des producteurs de café et cacao (FDPCC).

34. Los organismos del cacao tienen derecho a percibir diferentes tasas que se deducen automáticamente del precio de venta a la exportación, o bien ejercen cierto control sobre las corrientes de entrada de efectivo en el sector. Aparentemente son de gestión privada, pero en la práctica están bajo el control de personas leales al Presidente Laurent Gbagbo y todos mantienen vínculos con la poderosa organización de productores Association nationale des producteurs de café-cacao de Côte d'Ivoire (Anaproci) y su competidor, el Syndicat autonome des producteurs de café-cacao de Côte d'Ivoire (Synaproci).

35. Esa situación ha motivado un persistente malestar y oleadas de protestas de los agricultores desde agosto de 2004. En particular, los agricultores protestan porque el fondo de estabilización del sector, el FRC, no ha logrado apoyar los precios de producción, pese a haber recaudado importantes tasas en el transcurso de la crisis. En una evaluación de marzo de 2005, la Economist Intelligence Unit concluyó que era evidente desde hacía más de un año que los fondos del sector del cacao habían sido mal administrados, y que por lo general se pensaba que habían sido desviados para financiar gastos militares y otros gastos no presupuestados.

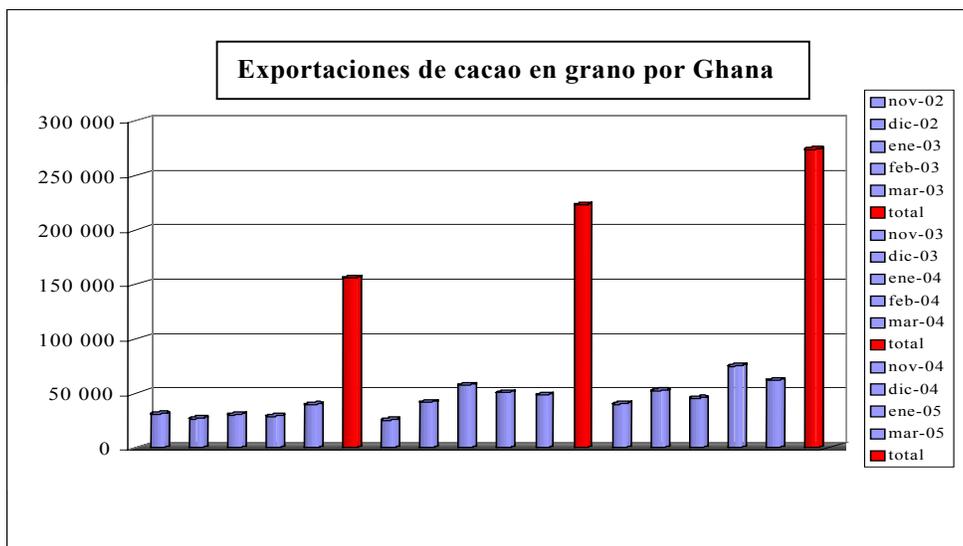
36. Con la interrupción de las corrientes externas de financiación oficial y privada y el deterioro de la base tributaria interna a causa de la crisis, el Gobierno ha pasado a depender más que nunca de las tasas fiscales sobre el cacao recaudadas por las organizaciones arriba mencionadas, a pesar de que el elevado importe de esas tasas causa la desviación de las cosechas.

37. El malestar de los donantes internacionales ante esa situación motivó una fuerte presión sobre el Gobierno para que encargara una investigación independiente de las corrientes financieras en el sector. A partir de agosto de 2003 se realizó una auditoría, encargada por el Gobierno pero financiada por la Unión Europea, de la que resultó un informe final en septiembre de 2004. Un resumen del informe se hizo público y motivó una pugna política sobre si debe permitirse una auditoría complementaria.

38. En el informe de la auditoría se describe una situación confusa de organismos en competición cuyos mandatos se superponen y que difunden datos contradictorios sobre los volúmenes de producción y los ingresos del cacao. Por ejemplo, el servicio de aduanas notifica sistemáticamente mayores volúmenes de exportación y de tasas estatales que la BCC. Además, algunos de esos organismos cuasifiscales, como el FDPCC y el FRC, no permitieron que el equipo de auditoría accediera a sus cuentas. El informe también motivó inquietud por el elevado nivel de los gravámenes, que alcanza el 37% de los ingresos del sector, frente a un nivel recomendado del 30%. Esa desproporción ha actuado de incentivo para las ventas ilegales de cacao a Ghana y el Togo.

39. Como resultado de la discrepancia entre los precios del cacao de Côte d'Ivoire y Ghana, muchos agricultores de Côte d'Ivoire llevan de contrabando su cacao hasta el otro lado de la frontera con Ghana. Los exportadores calculan que la cantidad llevada de contrabando hacia Ghana es del orden de 150.000 toneladas por temporada. Si se comparan las cifras de exportación de cacao en grano desde Ghana en las tres últimas temporadas principales, de noviembre de 2002 a marzo de 2003, de noviembre de 2003 a marzo de 2004 y de noviembre de 2004 a marzo de 2005, se observa que las exportaciones aumentan cada año en más del 30% y que en dos años prácticamente se han duplicado.

Gráfico 2
Producción de cacao en grano por Ghana (en toneladas y por temporadas)



Fuente: Servicio de Aduanas de Ghana.

40. Ese aumento es demasiado grande para deberse únicamente al perfeccionamiento del cultivo en Ghana. Aunque es plausible atribuir un 15% de aumento por temporada a la mejora de las cosechas internas, el 15% restante de aumento se debe probablemente al cacao traído de contrabando de Côte d'Ivoire.

41. En mayo de 2005 el Grupo se reunió en Bobo Dioulasso (Burkina Faso) con el editor del diario *L'Express du Faso*. El editor mostró al Grupo varias fotos recientes tomadas por sus periodistas de camiones cargados de cacao de Côte d'Ivoire aparcados en la ciudad en su tránsito hacia Lomé; ese transporte es organizado por empresarios libaneses. El Grupo también observó en las afueras de Yamoussoukro filas de camiones cargados de cacao esperando para cruzar la zona de confianza hacia el norte.

42. Si bien el Togo es miembro de la Organización Internacional del Cacao, la falta de estadísticas y cifras oficiales en el país hace difícil un cálculo verosímil de la cantidad de cacao que entra de contrabando al puerto de Lomé. Los indicios hacen pensar que el comercio es importante y cada vez mayor. En su examen del mercado del cacao de agosto de 2005, la Organización Internacional del Cacao intentó calcular la cantidad de cacao en grano disponible procedente del Togo, pero, según declaró la organización al Grupo, las estimaciones resultantes son considerablemente inferiores a las cifras reales. No obstante, esas cifras muestran un acusado incremento de las cantidades de cacao en grano procedente del Togo desde 2003.

Cuadro 3
Cantidades de cacao en grano procedente del Togo

Año	2002/2003	2003/2004	2004/2005
Cantidad (en miles de toneladas)	7,9	21,7	30,0

Fuente: Organización Internacional del Cacao.

C. Algodón

43. Côte d'Ivoire ha experimentado una disminución constante de sus exportaciones de algodón desde que se inició la crisis. En 2004, el volumen de las exportaciones de algodón cayó un 26,9%. Ello se debe a que gran parte del algodón se cultiva en el norte, controlado por las FN, y se exporta desde ahí a Malí y a Burkina Faso, donde se mezcla con la cosecha local. Es difícil obtener cifras, pero algunos cálculos indican que la cosecha de algodón en bruto de Côte d'Ivoire desviada hacia Malí y Burkina Faso podría alcanzar el 55% de la producción nacional. Además, los cultivadores consiguen un mejor precio en Burkina Faso, de 210 francos CFA por kilogramo, respecto de los 160 a 180 francos CFA que conseguirían en el mercado nacional.

44. En la frontera entre Côte d'Ivoire y Burkina Faso, el Grupo vio grandes cantidades de copos de algodón desparramados por los márgenes de la carretera en el tramo que va desde Banfora hasta la frontera y hacia el interior de Côte d'Ivoire. Además, muchas personas hablaban de viajes periódicos de camiones a las desmotadoras de Burkina Faso desde Côte d'Ivoire, y un comandante de las FN en Ouanogodougou confirmó que había un transporte habitual de algodón por carretera hacia Malí y Burkina Faso desde la parte septentrional de Côte d'Ivoire.

45. En Malí, Mahamar Maïga, Director General de la empresa estatal Compagnie malienne pour le développement des textiles, fue detenido por la policía a principios de 2005 junto con seis acusados más bajo la imputación de obtener provecho al hacer pasar algodón de Côte d'Ivoire y de Bukinabè por algodón de Malí y ganar dinero con la diferencia de precio. Mahamar Maïga y los demás acusados están actualmente a la espera de juicio.

46. El secretario general de las FN, Guillaume Soro, prometió en febrero de 2005 que mantendría el orden en el sector para vigilar el acatamiento del precio oficial de producción para el algodón de primera calidad y evitar que fuera desviado a los países vecinos. Su promesa tuvo escasa repercusión. Gran parte de ese comercio parece estar gestionado por intermediarios locales más que por las empresas desmotadoras de algodón que operan en ubicaciones geográficas concretas, lo que favorece cada vez más el desvío de las cosechas. De las tres empresas responsables de la adquisición de algodón, Ivoire Coton, Compagnie cotonnière Ivoirienne (LCCI) y Compagnie ivoirienne de développement des textiles (CIDT), sólo Ivoire Coton parece seguir funcionando sin incidentes importantes. La LCCI se encuentra en mora y la CIDT estaba en disputa con las FN a principios de 2005 sobre la exigencia de pagar tasas a ese grupo en lugar de pagarlas al Gobierno.

D. Diamantes

47. El sistema de certificación del Proceso de Kimberley es aplicable a gran parte del comercio internacional de diamantes en bruto. Desde su puesta en marcha en enero de 2003, ese plan ha ido destinado a evitar el comercio de diamantes de zonas en conflicto garantizando que todos los diamantes en bruto que se compren o vendan entre sus participantes (42 Estados y la Comunidad Europea) vayan acompañados de un certificado válido del Proceso de Kimberley.

48. Côte d'Ivoire es un pequeño productor de diamantes en bruto y ha participado en el sistema de certificación del Proceso de Kimberley desde su inicio. Desde su adhesión al Proceso, Côte d'Ivoire nunca ha exportado diamantes en bruto ni ha expedido

certificados del Proceso de Kimberley. En una carta de fecha 13 de octubre de 2004, el Ministro de Minas y Energía de Côte d'Ivoire informó al Presidente del Proceso de Kimberley de que estaban prohibidas todas las exportaciones de diamantes en bruto desde Côte d'Ivoire en virtud de una orden ministerial promulgada el 19 de noviembre de 2002 (decreto No. 0070).

49. El Grupo investigó en julio de 2005 la producción y exportación de diamantes en bruto de las localidades de Séguéla, Bobi y Diarabala, en la parte septentrional de Côte d'Ivoire, y obtuvo información fidedigna sobre esa producción de diamantes.

50. Séguéla, Bobi y Diarabala son tres aldeas situadas en el noroeste de la zona de confianza de Côte d'Ivoire. El Grupo visitó la zona y recibió información de que tiene lugar una importante producción artesanal de diamantes en bruto en varios arroyos ubicados entre las aldeas, pero no se utilizan técnicas de minería semiindustriales ni industriales.

51. Centenares de obreros trabajan todos los días en las diferentes minas de diamantes, según unas fotografías tomadas a mediados de 2005. Los obreros se dividen en grupos de 10 personas y son empleados por contratistas. Cada grupo recibe una paga semanal de aproximadamente 20.000 francos CFA (40 dólares), independientemente de si se encuentran diamantes o no. La actividad minera continúa a lo largo del año, y en el barrio de Diarabala hay un campamento donde pasan la noche los trabajadores. Los contratistas venden los diamantes a tratantes locales.

Fotografía 2

Producción de diamantes en Séguéla



Fuente: ONUCI, Séguéla, 2005.

52. Tres de los tratantes de la localidad son de Malí y uno es de Guinea. Algunos de los tratantes sólo son conocidos por sus apodos. Uno de los principales tratantes se marchó de Séguéla y se estableció en Malí, pero todavía tiene representantes en Séguéla que realizan operaciones en su nombre. El número de obreros que buscan diamantes para esa persona se calcula en más de 3.000. Los tratantes actúan en Séguéla, Bobi y Diarabala y en la región de Tortiya.

53. Es difícil calcular el volumen actual de producción. Sin embargo, a juzgar por el número de minas activas y de trabajadores, parece que la producción se encuentra a un nivel de 300.000 quilates por año, lo que iguala la producción anterior al conflicto. Los ingresos obtenidos por los grupos que controlan esa producción se elevan a muchos millones de dólares por año.

54. Los posibles mercados para la exportación ilícita de diamantes son Guinea y Malí. Guinea es uno de los participantes del Proceso de Kimberley y Malí es un país candidato. Los diamantes ilícitos provenientes de Côte d'Ivoire pueden transportarse de contrabando fácilmente y distribuirse a los mercados internacionales, como los de Amberes, Dubai o Tel Aviv, sin pasar por el sistema de certificación del Proceso de Kimberley.

55. En un recorrido por la población de Séguéla quedó de manifiesto el alto nivel de vida existente en esa región por comparación con muchos otros lugares de Côte d'Ivoire, lo que tiene que ver con el comercio de diamantes. Circulaba una gran cantidad de motocicletas y vehículos nuevos y el mercado local disponía de una variada gama de productos.

56. El Grupo cree que los beneficios procedentes de esa producción ilícita de diamantes brindan importantes ingresos a las FN. Para aumentar al máximo su financiación, las FN han creado una "policía económica" que exige una tasa a muchos vehículos y motocicletas que circulan en Séguéla y alrededores. Una vez pagadas esa "tasa económica", las FN expiden placas de matrícula. No está claro a dónde van a parar esos ingresos.

Fotografía 3

Placa de matrícula expedida por las FN en Séguéla



Fuente: Grupo de Expertos, Séguéla, agosto de 2005.

57. Una organización llamada Groupement vocation coopérative (GVC) se ocupa de supervisar la producción de diamantes. Establecida en 1986 por el Ministro de Industria y Minería, la organización recibe, en virtud de su licencia original, un porcentaje del valor de los diamantes extraídos. Antes del conflicto, el GVC pagaba impuestos al Gobierno, pero actualmente los paga a las FN.

58. Las FN proporcionan combatientes diariamente para vigilar la zona adyacente a las minas de diamantes. En su visita a Séguéla, los dirigentes locales de las FN negaron al Grupo el acceso a las zonas de producción de diamantes. Esa prohibición no es inusual: incluso la ONUCI ha experimentado y denunciado problemas para acceder a esas minas. Es evidente que las FN desean evitar la investigación independiente del lucrativo negocio de los diamantes de Séguéla.

V. Eficacia de las sanciones

59. El Grupo de Expertos viajó extensamente por Côte d'Ivoire, la subregión y otros lugares en su propósito de evaluar el cumplimiento del embargo y establecer las medidas complementarias que pudieran adoptarse para aumentar su eficacia.

A. Puertos

60. Los principales puertos de Côte d'Ivoire tienen valor estratégico para la economía nacional y para la subregión. Son importantes también por la importación de equipo militar, como pudo observar el Grupo en una fotografía de satélite de la descarga en el muelle del puerto de Abidján de considerables cantidades de municiones antes del embargo. En una evaluación del puerto de Abidján hecha por la ONUCI, en marzo de 2005, se llegó a la conclusión de que antes del embargo buques no identificados matriculados en Rusia, Portugal y Cuba habían participado en la descarga de armas y municiones en las terminales de pescado y fruta. Autoridades portuarias informaron a la Policía Civil de las Naciones Unidas (CIVPOL) en Abidján de que no se observaban los debidos procedimientos aduaneros en la terminal de la fruta. En marzo de 2005, buques matriculados en Grecia y Panamá estaban haciendo descargas clandestinas sin declaración de aduanas ni a la policía. En junio de 2005 se utilizó esa misma terminal para descargar 22 vehículos de tipo militar procedentes de Belarús (véase el estudio del caso No. 2). La terminal de la fruta está situada al lado de la terminal militar en una parte aislada del puerto, razón por la cual se descarga allí el equipo de tipo militar.

Recuadro 3

Basta una llamada telefónica: importación de jeeps UAZ-3151 por el puerto de Abidján

La entrega a las FANCI de 22 vehículos UAZ-3151 procedentes de Belarús en la terminal de la fruta del puerto de Abidján el 23 de junio de 2005 demuestra la facilidad con que es posible soslayar los procedimientos normales de importación en el puerto.

La Société ivoirienne de manutention et d'aconage (SOCIMAC) proporciona servicios de intermediario para los operadores comerciales ante la aduana del puerto respecto de todos los trámites burocráticos. SOCIMAC tiene que evaluar todos los documentos pertinentes para asegurarse de que estén en regla antes de la presentación a la aduana para que permita que la mercadería salga del puerto.

En el caso de los 22 jeeps, se hizo caso omiso sin más de los procedimientos normales. El Director de Aduanas dio instrucciones a SOCIMAC de que pusiera los vehículos inmediatamente a disposición de la Escuela de Aduanas, situada junto a la terminal de la fruta, que era donde habían quedado depositados los contenedores. Normalmente estos vehículos deberían haber llegado con una declaración de aduanas, copia de la factura del vendedor y una declaración de verificación por BIVAC International, documentos todos que faltaban en este caso. La documentación existente había sido preparada incorrectamente. En el formulario Bordereau de mouvement conteneur se hizo figurar a Maersk Logistics como el agente de aduanas. Ahora bien, Maersk Logistics no está autorizado en Côte d'Ivoire a prestar dichos servicios.

Desde agosto el Grupo está tratando de entrevistar al Director General de Aduanas para plantearle el problema de la documentación pero no ha conseguido verlo. Su llamada telefónica a SOCIMAC el 23 de junio parece haber bastado para que los 22 jeeps pasaran inmediatamente a manos de las FANCI.

61. En los primeros meses después de la imposición del embargo, la ONUCI tropezó con problemas en varias ocasiones cuando trató de observar la descarga de buques. El 13 de diciembre de 2004, en San Pedro, funcionarios de CIVPOL trataron de entrar en el puerto para verificar la llegada de un buque de carga matriculado en China pero se les negó el acceso. El problema persistía en San Pedro, en enero de 2005, cuando la ONUCI informó de que el Gobierno había negado el acceso a agentes de aduanas locales para proceder a la inspección de los buques que llegaban. A partir del 1º de febrero de 2005, frecuentemente se impidió a los funcionarios de aduanas, en Abidján, que subieran a bordo de los buques llegados a puerto para inspeccionarlos. La ONUCI también experimentó dificultades para entrar en el puerto de Abidjan y sus esfuerzos sólo tuvieron más éxito cuando el Gobierno le facilitó el acceso en mayo. El resultado neto de esta situación fue que pasaron seis meses sin que hubiera una verificación adecuada de las sanciones en los puertos.

62. En vista de ello, el Grupo decidió emprender una evaluación de los puertos y el litoral de Côte d'Ivoire. En agosto de 2005 el Grupo, acompañado por personal de la ONUCI, visitó el puerto autónomo de Abidján, Grand Lahou, Fresco, Sassandra, Monogaga, Grand Bereby, el puerto autónomo de San Pedro y Tabou. En todas estas localidades el Grupo examinó los puertos y embarcaderos y analizó la aplicación del embargo con las autoridades competentes, representantes de empresas y la ONUCI.

63. En ninguna de estas localidades encontró el Grupo indicios de violaciones del embargo. A excepción de San Pedro y Abidján, los puertos y el litoral carecían de la infraestructura necesaria para importar cantidades considerables de armas y equipo militar.

64. Abidján dispone de todas las instalaciones portuarias necesarias para violar el embargo. Es el principal puerto de Côte d'Ivoire y, con anterioridad a la crisis, era uno de los de mayor actividad en el África occidental. El acceso al puerto se encuentra bajo el control de la gendarmería, que verifica la identidad de todo el tráfico que entra en el puerto. La salida del puerto está controlada por la aduana. Desde el 1° de julio de 2004, se ha certificado que el puerto de Abidján cumple con el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias.

65. BIVAC International ha llevado cuenta de las importaciones llegadas al puerto con fines tributarios para el Gobierno desde 2002 y es responsable de un aumento del 13% en los ingresos públicos derivados de los derechos de aduana. En marzo de 2005 BIVAC instaló en el puerto un escáner comercial para contenedores y actualmente se inspeccionan 20 contenedores por día. Los que deciden qué contenedores han de inspeccionarse son las autoridades de aduanas, no BIVAC. El contrato de BIVAC le impide hacer inspecciones en busca de explosivos, armas, municiones y otros materiales bélicos.

66. San Pedro es el segundo puerto en importancia de Côte d'Ivoire. Es el principal puerto mundial de exportación de cacao y también se utiliza para exportar grandes cantidades de madera. La importación de mercaderías en este puerto es limitada en comparación con Abidján y son muchos los buques que llegan vacíos. El puerto mismo, la policía portuaria y una brigada en la gendarmería se encargan de los servicios de seguridad. También se ha instalado un sistema de televisión de circuito cerrado. La ONUCI ha informado que sus relaciones de trabajo con las autoridades portuarias es buena y que éstas han negado toda actividad ilícita.

B. Aeropuertos

67. Côte d'Ivoire tiene más de 20 aeropuertos en su territorio. Tres de éstos son de carácter "internacional" (Abidján, Buaké y Yamoussokro). Hay otras muchas pistas de aterrizaje que no figuran en las listas de las autoridades aeronáuticas.

68. El Grupo examinó las partidas y llegadas de todos los vuelos, a excepción de los regulares, en Côte d'Ivoire. También se examinaron las estadísticas del tráfico aéreo con países vecinos, como Guinea, Malí, Burkina Faso y Ghana. Después de concluido el examen, el Grupo no encontró ningún caso de vuelos sospechosos realizados durante el período del embargo (después del 15 de noviembre de 2004).

69. El Grupo examinó el aterrizaje de una aeronave AN-124, con una carga de 392 toneladas, procedente de Belarus, el 16 de octubre de 2004, poco antes de establecerse el embargo. Este vuelo prosiguió a Lomé (Togo) y tenía vinculación con la empresa Darkwood (véase más abajo el estudio del caso No. 1). La Presidencia de Côte d'Ivoire asumió la responsabilidad del pago de todos los derechos de uso del aeropuerto relacionados con este vuelo durante su escala en Abidján: el pago de dichos derechos no se ha hecho efectivo (véase el anexo II).

C. Fronteras terrestres

70. Durante su mandato el Grupo visitó las zonas fronterizas de Côte d'Ivoire con Guinea, Malí, Burkina Faso y Liberia.

71. En la región Forestière de Guinea, el Grupo visitó los puestos fronterizos de Piné y Wolono en mayo de 2005. El Grupo observó que en estas zonas las fronteras estaban oficialmente cerradas si bien las aldeas situadas a ambos lados de la frontera seguían interactuando debido a fuertes vínculos culturales y étnicos. En estas zonas fronterizas reinaba la calma y la situación se hallaba firmemente bajo control según se señaló en el informe provisional del Grupo (S/2005/470) si bien a fines de marzo y principios de abril de 2005 hubo algunos ataques no muy graves por elementos no controlados de las fuerzas nacionales, incluido uno contra la aldea de Kokota, que parecen haber tenido por objeto principal tratar de conseguir alimentos.

72. Se informó al Grupo de un incidente ocurrido en abril de 2005 cerca de Sinko, en la región Forestière, importante centro mercantil que presta servicios a Guinea, Côte d'Ivoire e incluso a Malí. Según el Gobernador de Forestière, las fuerzas de seguridad de Guinea detuvieron a 17 personas tras un tiroteo en el cual una persona sufrió heridas que posteriormente le causaron la muerte. Más tarde estos hombres fueron trasladados a Conakry y muchos de ellos fueron identificados como nacionales de Côte d'Ivoire. Según las autoridades de Guinea, llevaban documentos de identidad falsos de Malí y eran, en realidad, soldados de las FN que habían estado tratando de establecer una base de retaguardia en una cueva de difícil acceso cerca de la frontera con Côte d'Ivoire. Es posible que hayan tenido la intención de valerse del mercado semanal de los miércoles de Sinko para encubrir el reclutamiento de soldados.

73. El 15 de julio de 2005 las autoridades de Guinea informaron acerca de otro tiroteo entre sus soldados y elementos de las FN en Noumoundjila, cerca de la frontera con Côte d'Ivoire, durante el cual resultó muerto un soldado de las FN.

74. En sus tres visitas a Guinea el Grupo trató de obtener copias de documentos de identidad de Malí y los números de serie de las armas capturadas por los militares de Guinea en abril de 2005, pero no se les proporcionaron pese a la firme promesa de hacerlo del Ministerio de Seguridad.

75. En mayo de 2005 el Grupo visitó el principal cruce fronterizo de Dandanougou, desde Burkina Faso hacia Côte d'Ivoire. El Grupo observó algunos camiones y otros vehículos más ligeros que atravesaban la frontera y tomó nota del hecho de que salvo los peatones, las FN cobran peaje a todo el tráfico que cruzaba hacia Côte d'Ivoire o venía de ese país. El Grupo visitó también el puesto de control policial de Niangoloko e inspeccionó el "registro de movimientos" pero no observó ninguna irregularidad; había habido algunas confiscaciones de pistolas y escopetas artesanales.

76. En Malí las fronteras con Côte d'Ivoire permanecen abiertas. Las autoridades de Malí informaron al Grupo de que existía cierto contrabando de armas ligeras hacia Malí procedentes de Côte d'Ivoire por elementos de las FN que montaban bicicletas y usaban pequeñas pistas improvisadas a través de la frontera. La posición oficial es que a todos los miembros de las FN se les dice que deben abandonar sus armas en Côte d'Ivoire antes de entrar en Malí.

77. El caso de Ghana es similar al de Malí y Burkina Faso y sus fronteras se mantienen abiertas. Las autoridades subrayaron que no había refugiados ni campamentos de Côte d'Ivoire en Ghana. Se informó al Grupo de un incidente en marzo de 2005,

en la aldea de Saru, en el norte de Ghana, donde las FN canjearon sus armas por alimentos, automóviles y otros artículos de consumo. Después de una visita del Ministro de Defensa de Ghana y otros altos funcionarios a Tamale y Bole se estabilizó la situación.

78. En agosto de 2005 el Grupo se dirigió al puesto fronterizo de Côte d'Ivoire en Pekan Moubley, cruzó hacia Liberia y visitó el puesto fronterizo de Liberia en B'hai y el batallón 7, Compañía 4, de la Misión de Observadores de las Naciones Unidas en Liberia (UNOMIL) en Toe Town. Este segmento de la frontera se mantenía abierto pero con muy poco tráfico. Si bien el Grupo disponía de todos los documentos necesarios para cruzar a Liberia, las tropas de las FANCI estacionadas en la frontera le impidieron el paso durante varias horas antes de permitir, finalmente, que el Grupo prosiguiera su viaje.

D. Inspecciones de la ONUCI y Licorne

79. El Grupo consultó con la ONUCI y Licorne en cuanto a sus actividades de inspección con arreglo a las sanciones. Las dos entidades se han dividido la labor de manera que la ONUCI se ocupa de realizar las inspecciones al sur de la Zona de Confianza y Licorne al norte. Las inspecciones incluyen el establecimiento, sin previo aviso, de puestos de control y visitas a los puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias. Ambas fuerzas informaron que no habían observado violaciones graves. Desde abril de 2005 la publicación mensual "Control of Embargo" resume los informes de la ONUCI sobre estas actividades para su presentación al Comité del Consejo de Seguridad.

80. El personal de la ONUCI se queja constantemente de no disponer de inteligencia fidedigna para dar cumplimiento a su mandato así como de la falta de conocimientos técnicos. El Grupo observó ya en su informe provisional (S/2005/470) que la ONUCI encontraría ventajoso contar con su propio experto en cuestiones de aduanas para asistir en sus actividades de vigilancia de los puertos de Côte d'Ivoire. La ONUCI está tratando activamente de obtener los servicios de un especialista de este tipo y su nombramiento sería gran utilidad.

81. El Grupo mantuvo buenas relaciones de trabajo con la dependencia de sanciones del Centro Conjunto de Análisis Militar de la ONUCI y con la CIVPOL. También llevó a cabo inspecciones de puertos y de litoral con la ONUCI en agosto e inspeccionó en Abidján dos registros de hoteles en una iniciativa conjunta.

82. El Grupo ha observado un progreso en la presentación de informes de la ONUCI y en sus investigaciones de presuntas violaciones de las sanciones desde mayo, si bien muchas veces no ha habido seguimiento por la ONUCI. En los casos en que un informe parecía prometedor, era el Grupo el que desempeñaba esa función. Entre estas tareas de seguimiento por el Grupo, cabe mencionar una investigación de la importación de 22 vehículos, investigación que se menciona en el estudio del caso No. 2, y también de un informe incorrecto sobre la importación de gases lacrimógenos y la obtención de municiones de 9 milímetros estampadas con un sello de fecha 02-05 de la Military Industries Ltd., de Israel. El Gobierno de Israel ha informado al Grupo de que estas municiones se fabricaron en 2002 para las fuerzas de los Países Bajos.

E. Cumplimiento regional e internacional

83. El Grupo observó complacido la difundida conciencia de la existencia de las resoluciones del Consejo de Seguridad 1572 (2004) y 1584 (2005). Como se señalaba en el informe provisional (S/2005/470), la comprensión de los aspectos concretos de las resoluciones no era tan buena y el Grupo cree que esto podría mejorarse mediante definiciones más precisas del alcance del embargo en una futura resolución. Persiste el descontento además entre los Estados Miembros por no poder dar cumplimiento a la resolución 1572 (2004) puesto que el Comité no les ha proporcionado nombres de particulares ni de organizaciones para imponer una congelación de los bienes o una prohibición de viajar.

84. Con todo, el Grupo observó que muchos Estados estaban respetando el embargo. A continuación se dan ejemplos de contratos con Côte d'Ivoire que fueron suspendidos o rechazados debido a las medidas adoptadas por el Consejo de Seguridad:

- Suministro de un sistema de vigilancia electrónica procedente de Verint Systems, Israel;
- Suministro de armas y municiones de Metalika-AB Ltd., Bulgaria;
- Adiestramiento militar por la Federación de Rusia;
- Adiestramiento militar por la República Popular de China;
- Suministro de bienes y servicios militares por BSVT, Belarús, a través de Darkwood;
- Suministro de piezas de repuesto Puma, por Elbit Systems Ltd., de Israel;
- Suscripción de datos de información sobre vuelos y rutas aéreas por Jeppesen, de Alemania.

VI. Posibles violaciones del embargo

A. Necesidades actuales

85. Desde la imposición de las medidas del Consejo de Seguridad contra Côte d'Ivoire, el Gobierno ha limitado la adquisición de armas y municiones. Esto se debe a un programa intensivo de adquisiciones con anterioridad al embargo y al uso limitado de armas y municiones durante el breve período de intenso conflicto armado en 2004. Actualmente no se experimenta ninguna necesidad estratégica urgente de nuevas adquisiciones. El Gobierno se mueve en un entorno fiscal mucho más estricto y esto también tiende a desalentar una nueva campaña de adquisiciones. La celebración de elecciones constituye asimismo una prioridad mayor y se están destinando fondos a ese efecto.

86. Sin embargo, las tareas de adiestramiento, mantenimiento y transporte siguen constituyendo una prioridad del Gobierno. Cabe decir lo mismo de las FN, que en septiembre de 2002 capturaron grandes cantidades de armas y municiones y están bien equipadas salvo en lo relativo al transporte y el adiestramiento. En estas esferas, el Grupo ha encontrado ejemplos de actividades respecto de las cuales el Comité del Consejo de Seguridad deberá dictaminar si constituyen o no una violación del embargo.

Fotografía 4
Vehículos militares de las FN en Bouaké



Fuente: Grupo de Expertos, Bouaké, agosto de 2005.

B. Equipo de doble uso

87. En su informe provisional (S/2005/470), el Grupo subrayó la confusión generalizada sobre la adquisición y empleo de equipo de doble uso en Côte d'Ivoire y pidió orientación al Comité del Consejo de Seguridad. Éste respondió que consideraría cada ejemplo presentado por el Grupo y expresaría su opinión según cada caso particular. El Grupo presenta a continuación tres estudios de casos concretos, a saber: poderío aéreo; vehículos para uso militar y mercenarios y mecánicos a fin de que el Comité los examine y llegue a una conclusión oportuna en cuanto a si violan o no el embargo.

C. Estudios de casos concretos

Estudio del caso No. 1: poderío aéreo

Antecedentes

88. Actualmente la constitución de una fuerza aérea funcional de Côte d'Ivoire, la Force aérienne de la Côte d'Ivoire (FACI), constituye una prioridad estratégica y política para el Gobierno. Esto ha llevado a muchos informes contradictorios sobre la dotación aérea de la FACI por gobiernos, organizaciones intergubernamentales, medios de prensa y agentes no estatales. En algunos de dichos informes se afirma que Côte d'Ivoire mantiene activos aéreos escondidos en Guinea, Ghana y el Togo. Dado este entorno especulativo, el Grupo llevó a cabo un análisis de la dotación aérea de la FACI.

89. Desde su creación en 1961 y hasta 2002, la FACI había sido pequeña. En octubre de 1980, la FACI puso en funcionamiento seis aeronaves ligeras de combate y de entrenamiento Dassault/Dornier Alpha Jet CI. En 1983 se adquirió otro avión de reacción Alpha Jet y todas estas aeronaves se encontraban en la base aérea de Bouaké. Debido al mantenimiento deficiente, estas aeronaves dejaron de funcionar; en efecto, el último vuelo registrado data de abril de 1994, después de lo cual se mantuvieron en depósito en Bouaké.

90. Tras la rebelión de 19 de septiembre de 2002 la base aérea de Bouaké y sus aviones de reacción Alpha cayeron en poder de los “amotinados”, quienes posteriormente, y con excesivo optimismo, amenazaron utilizarlos para atacar Abidján.

91. En respuesta a esta crisis, desde octubre de 2002, la FACI ha iniciado una campaña de adquisiciones encargando nuevos aviones y helicópteros para complementar su flota constituida por un solo Cessna 421 Golden Eagle, un SA 365 Dauphin y el Gulfstream-3 presidencial. Entre enero y marzo de 2003 llegaron cuatro helicópteros Puma IAR 330L (dos con configuración de lujo y dos con configuración multifuncional de búsqueda y salvamento), adquiridos en virtud de un contrato firmado en febrero de 2002 con la empresa rumana IAR Brason a través de Quentin Services International Ltd. y Elbit Systems Ltd., de Israel.

92. En 2004 la fuerza aérea había crecido apreciablemente, con la adquisición de cuatro Su-25 (todos de Belarús, dos con asiento para una sola persona, entregados en 2003, y dos con asientos para dos personas, entregados en 2004); dos aviones de combate MiG-23 “Flogger” (procedentes de Bulgaria a través de la empresa Metalika A-B Ltd., en abril de 2003); dos Mi-24V (adquiridos a Bulgaria en diciembre de 2002), dos Mi-24V (de Belarús, a través de la empresa Darkwood en 2003), y los cuatro Pumas IAR 330. A finales de 2002 se entregó un Mi-24P (Mi-35), de origen desconocido, por una firma de intermediación registrada en Chipre pero administrada por israelíes, Dignia Co. Ltd.

93. Côte d’Ivoire adquirió, también a fines de 2002, dos aviones BAC 167 Strikemaster de Jean-Jacques Fuentes, contratista militar privado de nacionalidad francesa, que los obtuvo subrepticamente siguiendo una intrincada ruta que incluía a Malta. En marzo de 2003, un Strikemaster pintado con el camuflaje de la fuerza de defensa de Botswana volvió a ser matriculado en Côte d’Ivoire como un TU-VRA en Malta. Un segundo Strikemaster, adquirido como fuente de piezas de repuesto, pasó en tránsito por Malta en diciembre de 2003; había sido puesto a la venta por Strikemasters Films Ltd. por 170.000 dólares de los Estados Unidos. Ninguno de los dos aviones había tenido armas previamente y se habían usado tan sólo en exposiciones aéreas, ahora se reexportaban supuestamente con esa finalidad. Los aviones llegaron a Côte d’Ivoire en 2004. Oficialmente la FACI describe estos aviones como aeronaves “de reconocimiento” aunque el Grupo ha observado que uno de los aviones tiene puntos reforzados bajo las alas, que fueron adaptadas para llevar municiones, de tipo no especificado por la OTAN, para actividades militares. Uno de los Strikemasters se mantiene en funcionamiento y tiene su base en Abidján.

94. Dos vehículos aéreos no tripulados de Aeronautics Defense Systems Ltd., de Israel, fueron entregados a principios de 2004. En una inspección realizada por la ONUCI de un vehículo aéreo no tripulado en Yamoussoukro, el 28 de junio de 2005, se observó que en un registro del combustible utilizado figuraba un reabastecimiento de combustible el 28 de septiembre de 2004. El otro vehículo aéreo no tripulado ha sido destruido.

95. El Grupo observó que la mayoría de estas ventas de aeronaves militares habían sido declaradas por Belarús, Bulgaria y Rumania en sus informes presentados al Registro de Armas Convencionales de las Naciones Unidas para 2002, 2003 y 2004. Sin embargo, el helicóptero Mi-24P (Mi-35) procedente de un país desconocido y los dos aviones BAC 167 Strikemaster no fueron declarados al Registro de las Naciones Unidas.

96. Además de estas aeronaves, en marzo de 2004 se obtuvo un avión AN-12 y en octubre de 2004 un helicóptero Mi-8T de Belarús a través de la empresa Darkwood, para ser usado en Côte d'Ivoire. Darkwood sostiene que es dueña de este helicóptero Mi-8T, y lo alquiló al Gobierno de Côte d'Ivoire con arreglo al contrato 0151004, de 14 de octubre de 2004, concertado con el Ministerio de Economía y Finanzas. Belarús sostiene, no obstante, que vendió el helicóptero a Côte d'Ivoire con arreglo a la licencia No. 002050300000511, de 29 de octubre de 2003. Otros dos helicópteros Mi-8V (LZ-CAE y LZ-CAF), de propiedad de Heli Air, con base en Sofía, fueron alquilados a finales de 2002 y julio de 2004 por la FACI en una operación mediada por el empresario israelí Moshe Rothchild, a través la firma rusa Eco Trends Limited y más tarde Golden Creek Limited, con sede en Amsterdam. Durante ese mismo período, la FACI también arrendó dos aeronaves de transporte tácticas, An-32, de origen búlgaro.

97. Los funcionarios de la FACI admiten que el programa de adquisiciones y arriendos durante este período no se basaba simplemente en necesidades tácticas. Muchas de estas adquisiciones tuvieron carácter "político", y tenían por objeto extraer un máximo de utilidades en beneficio de las personas participantes en la cadena de suministro. Según un informe de la Comisión Interdepartamental de Bulgaria sobre Control de las Importaciones y no Proliferación de las Armas de Destrucción en Masa, la venta en 2003 de dos Mig-23 MLD y dos helicópteros MI-24vs (y tres morteros de 120 mm) produjo 5.778.000 dólares de los Estados Unidos.

98. A raíz del fracaso de la cesación del fuego patrocinada por las Naciones Unidas y del ataque por una aeronave Su-25 de la FACI contra una base francesa de Licorne, el 6 de noviembre de 2004, las fuerzas francesas de Licorne recibieron órdenes de neutralizar los dos Su-25 que se encontraban en el aeropuerto de Yamoussoukro. A ésta siguió otra operación contra la base de helicópteros de Yamoussoukro, cerca del palacio presidencial. Dos helicópteros Mi-24 y un Puma IAR 330L resultaron destruidos, en tanto que el estabilizador vertical de un Mi-8T fue destruido por otro misil. El BAC 167 Strikemaster resultó intacto y un helicóptero Mi-24P (TU-VHO), situado en otra parte del complejo presidencial de Yamoussoukro, pasó inadvertido a los atacantes. Más tarde, ese mismo día, operaciones militares contra la base aérea de la FACI, en el aeropuerto internacional de Abidján, dieron por resultado la destrucción de los otros dos Su-25, dos helicópteros Mi-24v y un vehículo aéreo no tripulado.

99. El Grupo inspeccionó la fuerza aérea de la FACI en Abidján y Yamoussoukro. En el cuadro 4 *infra* se indican las aeronaves de la FACI.

Cuadro 4
Aeronaves de la FACI

<i>Tipo</i>	<i>Registro</i>	<i>Estado</i>	<i>Localidad</i>
SU-25 UB	TU-VCJ	Destruído	Abidján
SU-25 UB	TU-VCJ	Destruído	Abidján
SU-25 K		Necesita reparaciones	Abidján
SU-25 K		Necesita reparaciones	Abidján
BAC 167 Strikemaster	TU-VRB	En funcionamiento	Abidján
BAC 167 Strikemaster	TU-VRA	Necesita reparaciones	Abidján
Antonov 12	TU-VMA	En funcionamiento	Abidján
Mi-24P (Mi-35)	TU-VHO	En funcionamiento	Abidján
Mi-24V	TU-VHS	Destruído	Abidján
Mi-24V	TU-VHL	Destruído	Abidján
Mi-24V	TU-VHQ	Necesita reparaciones	Abidján
Mi-24V	TU-VHR	Necesita reparaciones	Abidján
Puma IAR 330L TAC	TU-VHE	Destruído	Abidján
Puma IAR 330L TAC	TU-VHM	En funcionamiento	Abidján
Puma IAR 330L VIP	TU-VHI	En funcionamiento	Abidján
Puma IAR 330L VIP	TU-VHP	Necesita reparaciones	Abidján
Mi-8T	TU-VHT	Destruído	Abidján
SA-365 Dauphin	TU-VAV	Necesita reparaciones	Abidján
UAV		En funcionamiento	Yamoussoukro
UAV		Destruído	Abidján
Gulfstream-4	TU-VAD	En funcionamiento	Fuera de Côte d'Ivoire
Gulfstream-3	TU-VAF	En funcionamiento	Abidján
Fokker-100	TU-VAA	Necesita reparaciones	Abidján

Fuente: Inspecciones del Grupo e información suministrada por la FACI, la ONUCI y Licorne.

100. El Grupo también inspeccionó la base aérea de Bouaké, actualmente bajo control de las FN. Se observaron las siguientes aeronaves, ninguna de las cuales era operacional por necesitar reparaciones y apoyo técnico más allá de la capacidad de las FN aún en caso de que hubieran tratado activamente de mantener una fuerza aérea.

Cuadro 5
Aeronaves de la base aérea de Bouaké

<i>Tipo</i>	<i>Registro</i>	<i>Estado</i>
Alpha Jet	TU-VCB	Necesita reparaciones
Alpha Jet	TU-VCC	Necesita reparaciones
Alpha Jet	TU-VCE	Necesita reparaciones
Alpha Jet	TU-VCG	Necesita reparaciones
Bonanza	TU-VBC	Necesita reparaciones
Bonanza	TU-VBD	Necesita reparaciones
Bonanza	TU-VBE	Necesita reparaciones
Bonanza	TU-VBF	Necesita reparaciones
Bonanza	TU-VBG	Necesita reparaciones
Bonanza	TU-VBH	Necesita reparaciones
Cessna 421C	TU-VBA	Necesita reparaciones

Fuente: Inspección del Grupo.

101. Desde noviembre de 2004, el Gobierno de Côte d'Ivoire ha tratado de reparar, mantener y reconstituir la FACI, a modo de declaración política de que el poderío aéreo proporciona al Gobierno una ventaja militar de que no disfrutaban las FN.

102. Actualmente se ha contratado a ocho nacionales de Belarús y a dos de Ucrania, técnicos de aviación, para asistir a la FACI en esta tarea, según declaraciones del Ministerio de Defensa.

103. La FACI ha trasladado todo el equipo aéreo que resultó intacto o sufrió daños a su base aérea del aeropuerto internacional de Abidján. Al parecer, la ONUCI dio permiso a la FACI para que trasladara por el aire los helicópteros sobrevivientes Mi-24 y un avión BAC 167 Strikemaster de Yamoussoukro a la base aérea de Abidján, el 24 de enero de 2005, después de ser sometidos a inspección en busca de armamentos por el equipo de observadores militares de las Naciones Unidas en Yamoussoukro. Por esa misma época, tropas de las FANCI empezaron a desarmar el avión SU-25, en Yamoussoukro, para su traslado definitivo a Abidján. El 13 de marzo de 2005 estos dos aviones SU-25 dañados fueron transportados por carretera, en camión, a la base de la Fuerza Aérea en Abidján con una escolta de la ONUCI. Actualmente se encuentran en el hangar principal de la base de la Fuerza Aérea dos helicópteros Mi-24V sin las palas del rotor principal y un helicóptero Mi-24P con palas, en funcionamiento (registro TU-VMO). Hay otros cuatro fuselajes de SU-25 y ocho alas separadas, dos de las cuales se encuentran todavía en un remolque.

104. El Mi-8T fue transportado a la base aérea de Abidján a principios de 2005 por la empresa Darkwood y ha sido utilizado como fuente de piezas de repuesto; el rotor principal y los dos motores se encuentran depositados en el hangar principal de la FACI. Darkwood afirma que le gustaría exportar al Togo piezas de este Mi-8T a título de piezas de repuesto, pero la ONUCI no ha respondido a sus peticiones. El equipo de observadores militares de la ONUCI observó la presencia de técnicos extranjeros que trabajaban en su almacén, por ejemplo, el 18 de mayo de 2005. El

26 de enero de 2005 el Asesor Especial del Presidente encargado de la defensa y seguridad, Kadet Bertin, dijo a los periódicos oficialistas *Notre Voie* y *Le Courier d'Abidjan* que el Gobierno de Côte d'Ivoire tenía derecho, en su calidad de Estado soberano, a reparar las aeronaves dañadas por las tropas francesas durante la crisis de noviembre y que esas actividades no violaban la resolución 1572 (2004) del Consejo de Seguridad.

105. Durante todo el mandato del Grupo, ha habido una corriente constante de informes del equipo de observadores militares de la ONUCI sobre la presencia de técnicos extranjeros que trabajan en el AN-12, el almacén del Mi-8T y en el helicóptero Mi-24P en la base aérea de Abidján. En mayo y agosto, durante visitas al aeropuerto, el Grupo observó también a cinco técnicos de Belarús que trabajaban en el AN-12. Los equipos de observadores militares de la ONUCI observaron en diciembre de 2004 que el AN-12 transportaba equipo militar y tropas desde Yamoussoukro.

106. El 21 de febrero de 2005 la ONUCI autorizó a la FACI a llevar a cabo dos ensayos en tierra de motores y sistemas, de una hora de duración, el último miércoles de cada mes para su Mi-24P (TU-VHO), a condición de que no estuviera armado y el ensayo se hiciera fuera del hangar en la base aérea de Abidján y en presencia de observadores de la ONUCI. La FACI y uno o dos técnicos de Belarús han llevado a cabo estos ensayos regularmente.

107. El 24 de julio de 2005 se violó este acuerdo porque la FACI preparó su Mi-24P para operaciones militares en respuesta a un presunto ataque contra Anyama. El helicóptero fue dotado de armamento y preparado por técnicos que se disponían a hacerlo despegar. El vuelo quedó cancelado y así se evitó una crisis sólo después que el comandante de la Fuerza de Licorne, General Irastorza, telefoneó al Jefe de Estado Mayor de las FANCI, General Mangou, para decirle que dicho vuelo se consideraría un acto hostil. Tanto el General Mangou como el Presidente Gbagbo se quejaron a la ONUCI aduciendo que esto privaba a sus fuerzas de medios de defensa tras una agresión armada. El incidente demuestra hasta qué punto el Gobierno está preparado para movilizar sus activos aéreos durante cualquier crisis interna.

108. La decisión de la ONUCI de permitir el transporte de estas aeronaves a Abidján en enero y marzo de 2005 y autorizar los ensayos en tierra del Mi-24P, se adoptó en su momento sin consultar previamente al Comité del Consejo de Seguridad. Esto creó gran confusión en Côte d'Ivoire y en toda la subregión en cuanto a la condición de estas aeronaves y de las tareas de reparación de conformidad con lo dispuesto en la resolución 1572 (2004).

109. El embargo también ha tenido efecto en los esfuerzos de la FACI fuera del país para obtener piezas de repuesto y datos técnicos. En junio de 2004 la FACI trató de persuadir a la empresa Jeppesen que siguiera proporcionando sus servicios de información sobre rutas aéreas y vuelos, actividad que se había suspendido debido a las restricciones del embargo. La FACI también se dirigió a la ONUCI para pedirle que intercediera a fin de que se reanudaran esos servicios.

110. El Gobierno de Côte d'Ivoire se puso en contacto con la ONUCI asimismo, en marzo de 2005, y con la Presidencia del Comité del Consejo de Seguridad, en mayo de 2005, a fin de obtener piezas de repuesto para sus helicópteros Puma IAR 330L. En ambas ocasiones se informó al Gobierno de que era preciso dirigir la petición directamente al Comité del Consejo de Seguridad para su examen.

111. Durante la reunión celebrada con la FACI en mayo, el Grupo recibió una petición similar relativa a piezas de repuesto. El Coronel Adou, Comandante Adjunto de la Fuerza Aérea, volvió a insistir en junio ante la ONUCI en que la Fuerza Aérea de Côte d'Ivoire necesitaba comprar piezas de repuesto para sus helicópteros. La empresa israelí Elbit está dispuesta a proporcionar las piezas de repuesto pero se ve imposibilitada de hacerlo por el embargo de armas.

112. En diciembre de 2004 Elbit preguntó al Gobierno de Israel si podía suministrar piezas de repuesto Puma a Côte d'Ivoire y pidió aclaraciones nuevamente a principios de 2005. En ambas ocasiones el Gobierno de Israel informó a la empresa que la resolución 1572 (2004) del Consejo de Seguridad no lo permitía.

113. La FACI ha suministrado a la ONUCI dos listas de piezas de repuesto y equipo de reparación que trata de obtener para sus helicópteros Puma. IAR Brasov, el fabricante de los helicópteros Puma de Côte d'Ivoire no ha recibido ningún pedido directo de Côte d'Ivoire de piezas de repuesto, pero las autoridades rumanas mostraron al Grupo su contrato con el Gobierno de Côte d'Ivoire por el cual se limitaba el uso de estos helicópteros a fines civiles exclusivamente. El Grupo observó que el TU-VHM ha sido camuflado con pintura militar verde y está al servicio de la FACI. El 7 de junio de 2005 los observadores militares de la ONUCI comprobaron que los dos Pumas en funcionamiento habían transportado a 20 comandos de las FANCI además de varios gendarmes desde el aeropuerto de Abidjón a Jacquville y que habían regresado a Abidjón al día siguiente.

Helicópteros Mi-8T

114. La FACI declaró también al Grupo que considera los helicópteros Mi-8T más fiables y le gustaría importar un helicóptero Mi-8T que estuviera disponible para su uso. Reemplazaría con él el helicóptero fuertemente dañado por el ataque francés de noviembre de 2004, helicóptero que, según la FACI y el Ministerio de Defensa, había sido arrendado a la Darkwood, administrada por Robert Montoya desde el Togo. Actualmente hay dos helicópteros Mi-8T en proceso de reconstrucción en el aeropuerto de Lomé, en el Togo, en el hangar de la Darkwood, que están asociados a Côte d'Ivoire. La empresa Darkwood fue autorizada a actuar como intermediaria para la celebración de tres contratos separados, desde 2002 hasta noviembre de 2004, antes de la imposición del embargo, para la importación de equipo militar, de Belspetsvneshtekhnika (BSVT) (véase el anexo III). Algunos expertos en defensa estiman que la empresa Darkwood fue responsable de dos tercios de las adquisiciones militares de Côte d'Ivoire entre 2002 y 2004, incluidos cuatro SU-25, dos Mi-24V, el AN-12 y el Mi-8T mencionados *supra*.

115. En virtud de un contrato mediado por la Darkwood entre BSVT y Côte d'Ivoire a principios de 2004 se entregaron dos aviones SU-25 y piezas de repuesto para un helicóptero Mi-8T y dos simuladores de tierra Mi-8T o armazones para prácticas de vuelo. El 16 de octubre de 2004, se transportaron por aire los dos SU-25 y los simuladores Mi-8T, así como las piezas de repuesto para el Mi-8T, a Abidjón a bordo de un avión AN-124 de las líneas aéreas Volga Dnepr, número de registro RA82042. En Abidjón se descargaron los SU-25 y se cargaron dos Mig-23 durante una escala de 11 horas. El AN-124 prosiguió entonces su vuelo y aterrizó en Lomé (Togo), a las 10.06 del 17 de octubre de 2004, con una carga de 392 toneladas. Salió ese mismo día a las 22.26 rumbo a Benghazi (Libia) después de descargar su mercancía pesada.

116. A continuación los dos simuladores Mi-8T fueron trasladados al hangar de Darkwood junto con las piezas de repuesto para los helicópteros Mi-8T, incluidas ocho palas de helicóptero. Posteriormente varios técnicos de Belarús con base en el Togo empleados por Darkwood han estado reconstituyendo lentamente estos simuladores hasta convertirlos en helicópteros operacionales. Se corrió la voz de que se estaban buscando piezas de helicóptero para Côte d'Ivoire en Lomé y la firma belga Skytech sondeó el mercado a principios de 2005, pero desistió cuando se enteró de que Robert Montoya controlaba ese mercado.

117. El Grupo visitó el Togo en junio de 2005 e inspeccionó los dos helicópteros Mi-8T que eran objeto, evidentemente, de renovación. El Grupo volvió a ver uno de ellos en su hangar en septiembre de 2005, fecha en que todavía era objeto de renovación. Darkwood había trasladado un segundo armazón fuera del hangar para nuevos trabajos. La cuestión importante es ¿quién es el dueño de estos dos helicópteros Mi-8T y las piezas de repuesto?

Fotografía 5

Armazones de Mi-8T renovados en Lomé



Fuente: Grupo de Expertos, Aeropuerto de Lomé, junio de 2005.

118. Robert Montoya es un agente de BSVT en el África occidental y afirma ser propietario de estos helicópteros como parte de un acuerdo con BSVT de establecer un taller de rehabilitación de aeronaves en Lomé: los dos simuladores Mi-8T son parte de esta empresa conjunta. Sin embargo, el Sr. Montoya no pudo proporcionar la documentación del contrato para demostrar su propiedad y admitió al Grupo que el Gobierno de Côte d'Ivoire había sufragado los gastos del vuelo del AN-124 a Lomé.

119. El Grupo también interrogó a BSVT en Minsk, donde se le mostró un contrato de 2004 con el Gobierno de Côte d'Ivoire en el que figuraban dos simuladores Mi-8T y piezas de repuesto para los Mi-8T. Al igual que en el caso de contratos anteriores, Darkwood había oficiado de intermediario pero en todos los casos el usuario final había sido el Gobierno de Côte d'Ivoire. La carta de porte aéreo correspondiente al vuelo del AN-124 de Minsk a Abidján, el 16 de octubre de 2004, indicaba que la mercancía estaba destinada a la *Agence Nationale de L'Aviation Civile* en Abidján, como consignataria. Esto puede no ser cierto ya que el Grupo obtuvo una nota oficial de fecha 17 de octubre de 2004 firmada por Michel Kapyrou, Asesor del Ministerio de Defensa de Belarús y del Ministerio de Defensa de Côte d'Ivoire, en la que se declaraba que dicho vuelo era responsabilidad de la presidencia de Côte d'Ivoire y que la presidencia sufragaría todos los gastos de estacionamiento y flete relacionados con esta aeronave durante su permanencia en Abidján.

Los Mig-23

120. Estos dos helicópteros Mi-8T en el Togo también están relacionados con la descarga de dos aviones Mig-23 que habían sido cargados en el vuelo del AN-124 en Abidján, el 16 de octubre de 2004. Los Mig-23 fueron descargados y armados nuevamente, en parte, por un equipo de técnicos de Belarús hasta que las autoridades del Togo intervinieron para detener la labor a principios de noviembre de 2004, tras una protesta del Gobierno de Francia. Actualmente se encuentran en la base militar de Lomé, al lado de la base logística de Licorne, donde están sujetos a una observación sin trabas a raíz de una petición del Gobierno francés. Los aviones están a la intemperie y sufren deterioro. Exigiría una considerable inversión capacitarlos para el vuelo y, en opinión del Grupo, no plantean ninguna amenaza inmediata.

121. Según la FACI y el Ministerio de Defensa, sus dos Mig-23 "Flogger" fueron intercambiados, con un descuento de BSVT, por los dos SU-25 importados a Côte d'Ivoire en octubre de 2004 y actualmente son propiedad de Darkwood. La propiedad de estas aeronaves no está clara, si bien una de ellas todavía lleva el registro de Côte d'Ivoire, TU-VHC, en su estabilizador vertical. BSVT niega que estas aeronaves sean suyas o que hayan sido negociadas nunca como parte de un intercambio con Côte d'Ivoire o cualquiera de sus entidades no estatales y presentó al Grupo sus tres contratos con Côte d'Ivoire para demostrarlo. El vocero del Gobierno del Togo, Pitang Tchalla, emitió no obstante una declaración pública el 14 de noviembre de 2004 en la que afirmaba que estas aeronaves eran propiedad de "BSVP" (sic). Robert Montoya no pudo presentar al Grupo ningún documento que demostrara el intercambio de propiedad de Côte d'Ivoire a la empresa Darkwood o a BSVT.

Fotografía 6
Dos aviones Mig-23 en el aeropuerto de Lomé



Fuente: Grupo de Expertos, Aeropuerto de Lomé, julio de 2005.

122. El Grupo consultó también a las autoridades de Bulgaria, el exportador original de estos aviones, y les preguntó si estaban al tanto de la reexportación de los mismos. Las autoridades búlgaras y Metalika AB Ltd., el intermediario, expresaron sorpresa ante el traslado. Observaron que, con arreglo al acuerdo de exportación No. 0080/MDCDPC/CAB-00, de fecha 11 de noviembre 2002, firmado por el asesor especial del Presidente de Côte d'Ivoire encargado de la defensa y la seguridad, Kadet Bertin, "El Ministerio de Defensa de la República de Côte d'Ivoire garantiza por la presente que la mercadería designada en el párrafo será utilizada para sus necesidades y se compromete irrevocablemente a no venderla, reexportarla o traspasarla a cualquier tercero sin consentimiento del exportador y de las autoridades del Estado exportador". Puesto que las autoridades de Bulgaria no han sido notificadas de lo contrario por Côte d'Ivoire, consideran que estos dos aviones Mig-23 siguen siendo propiedad legal del Gobierno de Côte d'Ivoire. Al igual que en el caso de los helicópteros Mi-8T mencionado *supra*, no está claro quién es el dueño real de los Mig-23. Los vendedores afirman que es Côte d'Ivoire. Darkwood no ha podido, en ninguno de esos casos, proporcionar documentación de que actualmente sea esa empresa la dueña de los aviones.

Guinea y Ghana

123. Las FN, la prensa de Côte d'Ivoire y las ONG han afirmado que la FACI ha estacionado sus helicópteros en Guinea y Ghana, además del Togo, para eludir el embargo. El Grupo visitó Ghana en junio de 2005 y no encontró ningún indicio de actividades aéreas de Côte d'Ivoire en depósito en ese país. En vista de las difundidas afirmaciones de participación de Guinea, el Grupo, que las tomó con toda seriedad, visitó Guinea tres veces: en mayo, agosto y septiembre de 2005 y en cada ocasión se entrevistó con funcionarios del Gobierno. El Grupo ha podido contabilizar todos los helicópteros militares o de doble uso en territorio de Guinea. El Gobierno de Ucrania

confirmó que dos de estos Mi-24 habían sido transportado a Ucrania, a fines de 2004, para hacerle trabajos de mantenimiento pero ya había regresado a Guinea; es posible que esto haya contribuido a la especulación de que había llegado a Conakry otro helicóptero de Côte d'Ivoire. Una información de junio de 2005 citada frecuentemente por el International Crisis Group en el sentido de que un helicóptero destruido en Yamoussoukro por el ataque francés de 6 de noviembre de 2004 era de Guinea ha resultado falso, según lo demostró la contabilización del Grupo.

Estudio del caso No. 2: vehículos para uso militar

Vehículos UAZ-3151

124. Durante una inspección relacionada con el embargo de armas llevada a cabo en la terminal de fruta del puerto de Abidján, el 23 de junio de 2005, la ONUCI observó a 10 soldados de las FANCI descargando jeeps de aspecto militar de cuatro contenedores. Algunos de los jeeps fueron puestos en marcha y retirados del aeropuerto, en tanto que otros fueron remolcados hasta el Ministerio de Defensa en Abidján. En su informe sobre el incidente al Comité del Consejo de Seguridad, el Comandante de la Fuerza de la ONUCI, General Fall, señaló lo siguiente:

“Si bien estos jeeps no constituyen por sí mismos equipo militar, la evaluación de la ONUCI es que los jeeps, puesto que no tienen techos rígidos, pueden ser utilizados por personal militar para transportar comandantes o personas clave en el campo de batalla y ser empleados como plataformas móviles para montar armas de calibre mediano como ametralladoras, ametralladoras antiaéreas o cañones sin retroceso de 75mm.”

125. El 16 de septiembre de 2005 el Ministerio de Defensa informó al Grupo de que estos 22 vehículos permanecerían en depósito hasta que el Comité del Consejo de Seguridad llegara a una decisión sobre si violaban o no el embargo.

126. El Grupo investigó la cadena de suministro para la entrega de estos vehículos a fin de establecer si los participantes habían tenido conocimiento previo de que el usuario final sería el Ministerio de Defensa de Côte d'Ivoire. Los documentos obtenidos por la ONUCI por la época del incidente demuestran lo siguiente:

- Había cuatro contenedores (SEAU865106/5, MSKU829108/4, MSKU892244/6 y TGHU722044/7);
- El cliente era la empresa Elite Africa;
- Maersk Logistics era responsable del transporte.

127. El examen del conocimiento de embarque original indica (véanse los anexos IV y V):

- El transporte fue ordenado por Elite Africa Ltd. – a pedido de Ordan Ltd. golf E-112, Caesarea, Israel;
- El consignatario que figura en el documento original es: Ministerio de Economía y Finanzas, atención del Sr. Zohore Aubert, Director de Gabinete;
- En uno de los ejemplares el consignatario figura como: Direction Générale des Douanes;
- Los bienes embarcados se describen como: 22 automóviles UAZ-3151;
- Bajo el mismo epígrafe se indica lo siguiente: notificar al Sr. Daniel Chekroun.

Los vehículos debían salir por barco del puerto de Klaipeda (Lituania), el 14 de mayo de 2005, con destino a Abidján.

128. A fin de obtener mayores detalles sobre este embarque, el Grupo se entrevistó con el Ministerio de Defensa de Côte d'Ivoire. El Director de Gabinete del Ministerio afirmó que había comprado vehículos civiles, suministrados en lugar de municiones puesto que el pedido de las mismas no había podido satisfacerse debido a las sanciones del Consejo de Seguridad. El Director presentó al Grupo el documento No. 194/MD/DGEM, de fecha 1° de marzo de 2004, en el cual se pedía un considerable envío de municiones dirigido por la Dirección de Ingeniería y Equipos Militares del Ministerio de Defensa, al Director de Ordan Ltd. Belspetsveneshtehnika, Casa Central, Israel, Avenida King David, Casilla de Correo 399407, Tel Aviv. El pedido tiene un valor de 300 millones de francos CFA y se refiere a una factura No. 1855BSD0225, de fecha 24 de febrero de 2004, expedida por la empresa Ordan Ltd., miembro del Clear Sky Group Ltd., y firmada por el Comandante Dan Even, Director de Afrique West, Ordan Ltd. La factura indica lo siguiente: "El cliente debe proporcionar un certificado del Usuario Final respecto de todos los artículos mencionados *supra* en nombre de Belspetsvneshtehnika" (véanse los anexos VI y VII).

129. Según lo declarado por el Director de Gabinete, la empresa Ordan Ltd. no podía suministrar las mercancías inmediatamente. Pese a ello, el Ministerio había emitido una orden de pago por valor de 180.505,42 dólares de los EE.UU., el 25 de mayo de 2004, en favor de una cuenta Suiza en el Banco Selvi & Cie SA, 4 rue du Grütli, Ginebra, con referencia al número de orden 1855BSD0225 (véase el anexo VIII).

130. Después de la imposición del embargo del Consejo de Seguridad contra Côte d'Ivoire, en noviembre de 2004, Ordan Ltd. y el Ministerio de Defensa trataron de encontrar otra posible solución para ejecutar el contrato. En 2005, Daniel Chkroun, presidente de Ordan Ltd., ofreció proporcionar 22 vehículos de tipo UAZ-3151 en lugar de municiones. Después de algunas consultas, el Ministerio de Defensa aceptó la propuesta. Lo que es notable de estas negociaciones es que, según lo declarado por el Director de Gabinete, fueran todas de carácter exclusivamente verbal y no exista ninguna correspondencia escrita al respecto. Todos los contactos posteriores entre el Ministerio de Defensa y Ordan Ltd. se hicieron por conducto de Daniel Chkroun, porque su socio comercial con base en Abidján, Dan Even, falleció en enero de 2005.

131. Durante su visita al Ministerio de Defensa en Abidján, el Grupo observó los vehículos mencionados *supra* estacionados cerca de un cuartel. Con la aprobación del Director de Gabinete, el Grupo inspeccionó y fotografió dichos vehículos. El Grupo contó 19 vehículos, tres de los cuales llevaban etiquetas con las letras "BY" (siglas internacionales para Belarús) en la ventanilla trasera. Estos vehículos han sido reacondicionados y se encuentran en buen estado.

Fotografía 7
Vehículos UAZ-3151 en el Ministerio de Defensa, Abidján



Fuente: Grupo de Expertos, Abidján, julio de 2005

132. Todos los vehículos llevan placas de identificación expedidas por el Ministerio de Defensa de Côte d'Ivoire. Según el Ministerio de Defensa, los vehículos están destinados a ser utilizados por una nueva dependencia denominada *Centre de commandement des Opérations de Sécurité*. Se dijo al Grupo, asimismo, que había otros tres vehículos estacionados en otra base de las FANCI en Abidján.

133. El Grupo visitó la sede del autor del embarque AP/Moller – Maersk, en Copenhague, y obtuvo la siguiente información: la empresa con sede en Minsk, Transcond, pidió un presupuesto para el transporte de 22 automotores UAZ y una empresa con sede en los Estados Unidos, Greyson House, pidió a Maersk que pusiera los cuatro contenedores en la calle Budionnogo, Minsk. El flete correspondiente a los 22 automotores se pagó en efectivo, con referencia a la empresa Greyson House, procedimiento poco común pero no extraordinario (véanse los anexos IX y X).

134. En Minsk representantes del Gobierno de Belarús informaron al Grupo de que los vehículos UAZ-3151 eran automóviles de pasajeros con capacidad para moverse a campo traviesa y se consideraban vehículos de uso general. Por consiguiente, no hacía falta ningún permiso especial del organismo estatal de control de las exportaciones para su exportación a Lituania.

135. En marzo de 2005 el taller de reparaciones de automóviles de Minsk, situado en la calle Budionnogo, firmó un contrato con la empresa lituana Lisenas ir Ko, en Vilnius, para la entrega de 22 vehículos UAZ-3151 a Lituania. Este contrato contiene una cláusula que prohíbe al comprador utilizar los vehículos con fines militares y una declaración de que los vehículos están destinados a la economía nacional. Los 22 vehículos fueron vendidos por una suma de 90.200 dólares. De acuerdo con el contrato, los vehículos fueron cargados en Minsk entre el 29 de abril y el 4 de mayo de 2005 para su envío a Lituania (véase el anexo XI).

136. Transcond debía encargarse de los servicios de transporte pero se negó a hacerlo. El gerente para Europa oriental de Daniel Chekroun, Mark Veltman, se sirvió entonces de una firma lituana para transportar los vehículos desde Minsk hasta el puerto lituano de Klaipeda. Maersk Logistics se encargó de transportarlos de Klaipeda a Abidján.

137. Belspetsvneshtekhnika (BSVT) niega participación alguna en esta operación entre el Gobierno de Côte d'Ivoire y Ordan Ltd. y afirma que su nombre se incluyó de manera fraudulenta en los documentos del acuerdo.

138. En Vilnius, el Grupo entrevistó al director de la empresa Lisenas ir Ko, Erik Kaltan. Éste admite haber conocido a Mark Veltman y que Veltman le había pedido que actuara de intermediario para la compra de 22 vehículos en Minsk debido a que el taller de reparación de automóviles de Minsk se había negado a venderlos directamente a la empresa de Veltman. Éste prometió ocuparse de todos los trámites de transporte y dijo que sufragaría todos los gastos (véanse los anexos XII y XIII). Kaltan recibió 330 dólares por sus "servicios" y, a cambio de ello, su empresa actuó de "fachada" para la compra de 22 automóviles a Belarús. Inmediatamente después Lisenas vendió los 22 automóviles a Elite Africa Ltd. por 90.530 dólares, el 16 de marzo de 2005 (véase el anexo XIV). Tanto Kaltan como Veltman se encontraban presentes cuando se cargaron los 22 vehículos en los cuatro contenedores en la calle Budionnogo, Minsk, antes de su viaje a Klaipeda y Abidján.

139. El Grupo visitó Israel y se entrevistó con Daniel Chekroun y Mark Veltman en su oficina de Elite Alpha en Caesarea, al norte de Tel Aviv. Chekroun confirmó que era el presidente de la empresa Ordan Ltd., con sede en Abidján, y también presidente de las empresas Elite Africa y Elite Alpha, ambas registradas en Israel. Estas tres empresas forman parte de su cartera del Clear Skys Group. Chekroun informó al Grupo acerca de Elite Alpha y explicó que se especializaba en capacitación de personal de seguridad y protección de personas importantes y que las empresas pertenecientes al Clear Skys Group eran abastecedoras de muchos bienes, incluidas armas y municiones. Dijo que África constituía un importante mercado para él.

140. El Sr. Chekroun confirmó que tenía un contrato de venta de municiones con Côte d'Ivoire, pero que después de la imposición del embargo por el Consejo de Seguridad había propuesto al Ministerio de Defensa de Côte d'Ivoire el reembolso de 180.505,42 dólares de los EE.UU. Según Chekroun, el Ministerio de Defensa, por conducto de su Encargado de Negocios de Asuntos de Defensa en Tel Aviv, rechazó la propuesta por temor de que el Ministerio de Finanzas reasignara esos fondos para fines no militares. El Ministerio de Defensa sugirió que Chekroun le proporcionase, en cambio, otras mercaderías por valor de 180.505,42 dólares.

141. Se informó entonces al Grupo de que Chekroun se había enterado por una empresa lituana, Lisenas, de que se habían puesto a la venta 22 vehículos de tracción en las cuatro ruedas y pensó que esto podía constituir un buen reemplazo de las municiones, con lo cual estuvo de acuerdo el Ministerio de Defensa de Côte d'Ivoire. Chekroun proporcionó al Grupo copia del contrato entre Elite Africa y Lisenas y confirmó que había pagado 90.530 dólares de los EE.UU. por la compra y transporte de estos vehículos.

142. Chekroun dijo que, en su opinión, se trataba de vehículos civiles, pero se mostró vago cuando trató de explicar por qué había utilizado la empresa "Elite Africa" en lugar de la empresa "Ordan", que era la que tenía el contrato inicial con el Ministerio

de Defensa. Tampoco explicó la discrepancia entre la suma de 180.505 dólares transferidos originalmente por el Ministerio de Defensa de Côte d'Ivoire y la suma de 90.530 dólares que había gastado en la compra de los 22 vehículos. Se limitó a decir al Grupo que se trataba de "un buen negocio".

143. Se prometió proporcionar al Grupo detalles sobre la transferencia de dinero entre la Ordan Ltd. y la Elite Africa y una copia de las facturas de los gastos de transporte pero hasta la fecha no se ha recibido ningún otro documento, ni siquiera después de una llamada telefónica de seguimiento.

144. El Grupo observó que Chekroun le había proporcionado un contrato celebrado entre Elite Africa y Lisenas pero no le suministró el apéndice, donde se decía que Mark Veltman concertaría todos los arreglos de transporte desde Minsk a Klaipeda.

145. Teniendo en cuenta todos los hechos mencionados, el Grupo llega a la conclusión de que hubo un esfuerzo premeditado por parte de Chekroun y sus socios para encubrir al usuario final de los 22 vehículos. Se encontraron las siguientes irregularidades:

- Irregularidades entre Ordan Ltd. y BSVT;
- Irregularidades en el conocimiento de embarque y el destino final de los 22 vehículos;
- Irregularidades entre Ordan Ltd. y Elite Africa Ltd.;
- Irregularidades en relación con Lisenas;
- Apreciable diferencia de precio entre los dos contratos;
- Falta de documentos.

146. **Irregularidades entre Ordan Ltd. y BSVT.** Inicialmente el Ministerio de Defensa hizo un pedido de municiones, en marzo de 2004, a la Ordan Ltd. Esta empresa expidió una factura donde figuraban su nombre y el de BSVT. El Ministerio de Defensa de Côte d'Ivoire expidió a continuación un certificado de usuario final a Ordan Ltd.-BSVT. Esta última niega vinculación alguna entre ella y Ordan Ltd. y afirma que Côte d'Ivoire nunca le pidió que se pusiera su nombre en ningún certificado de usuario final. Chekroun y el Ministerio de Defensa de Côte d'Ivoire afirman que la única persona que podría explicar el asunto era Dan Even, que falleció en enero de 2005.

147. **Irregularidades en el conocimiento de embarque y el destino final de los 22 vehículos.** Si bien todas las negociaciones se hicieron con el Ministerio de Defensa, el conocimiento de embarque se refiere al Ministerio de Economía y Finanzas y al Director General de Aduanas. Se vaciaron los contenedores y las FANCI retiraron por los menos cuatro vehículos y actualmente todos ellos están estacionados en locales del Ministerio de Defensa con placas de identificación de las FANCI.

148. **Irregularidades entre Ordan Ltd. y Elite Africa Ltd.** Si bien el contrato inicial para la entrega de municiones y las negociaciones subsiguientes para la entrega de vehículos se hicieron con Ordan Ltd., los documentos de transporte correspondientes a dichos vehículos mencionaban Elite Africa Ltd., otra empresa de Chekroun.

149. **Irregularidades relacionadas con Lisenas.** El taller de reparaciones de automóviles de Minsk se negó a tratar directamente con Mark Veltman y éste utilizó un contacto, el Director de la firma lituana Lisenas, para atribuir la transacción de los vehículos con el taller de reparaciones de Minsk a Elite Africa. Se dieron instrucciones a Lisenas de que obtuviera los vehículos, de manera que Elite Africa pudiera

transportarlos inmediatamente a Côte d'Ivoire. En su entrevista con el Grupo, Chekroun sugirió que era Lisenas quien le había dado a conocer la existencia de una oportunidad comercial en relación con los 22 vehículos en Minsk, en tanto que el Grupo ha determinado que fue su empleado, Veltman, quien organizó el negocio.

150. **Apreciable diferencia de precio entre los dos contratos.** Ninguna de las partes involucradas parece haber dado importancia al hecho de que exista una considerable discrepancia entre la suma original de 180.505 dólares de los EE.UU. transferida por el Ministerio de Defensa de Côte d'Ivoire y la suma de 90.530 dólares pagada por los 22 vehículos. Nadie parece tener interés en saber adónde fue a parar el resto del dinero.

151. **Falta de documentos.** Pese a lo prometido, Chekroun no proporcionó otros documentos al Grupo que hubieran aclarado las transacciones financieras de Ordan Ltd. y Elite Africa Ltd. relacionadas con estos vehículos.

Vehículos Mitsubishi

152. El caso que acaba de describirse ha suscitado atención, pero el Grupo ha observado varios ejemplos, sobre los cuales no se ha informado, de importación de vehículos para uso militar. El Grupo vio en el aeropuerto de Abidján, en agosto de 2005, tres vehículos de tracción en las cuatro ruedas Mitsubishi L-200, con registro de las FANCI, recorriendo la base militar con personal y equipo. Uno de esos vehículos fue estacionado junto a la sala de espera de los vuelos de la ONUCI. El Grupo inspeccionó uno de los vehículos, copió el número de chasis de uno de ellos y tomó fotografías. El vehículo era tan nuevo, que todavía tenía el recubrimiento de plástico en los asientos y el cuentakilómetros indicaba sólo 199 kilómetros.

Fotografía 8

Vehículo Mitsubishi L-200 Nuevo de las FANCI estacionado cerca de un helicóptero Mi-24



Fuente: Grupo de Expertos, aeropuerto de Abidján, agosto de 2005.

153. Después de una entrevista con funcionarios de Central Motors, representante de Mitsubishi en Abidján, el Grupo determinó que el Ministerio de Defensa había comprado 30 vehículos entre enero y finales de julio de 2005; cuatro de ellos eran camiones “Canter”; siete eran vehículos “Pajero”; había un “Nativa” y 18 camionetas de 4x4 (véase, por ejemplo, el anexo XV).

154. Los cuatro camiones “Canter” habían sido transformados, a pedido del Ministerio de Defensa, en vehículos para el transporte de tropas a mediados de 2005. El trabajo fue realizado por *Construction Métallique et Transformation* (CMT) a raíz de un pedido de Central Motors. En la factura por ese trabajo realizado por CMT, No. 0507003, consta lo siguiente: “*Transformation de transport de troupes – Chassis: A45084-A45349*” (véase el anexo XVI). Otra factura, de Thelen Sarl, corresponde a la: “*Construction d’une carrosserie de 32 places sur chassis cabine Mitsubishi Canter FE 645-Chassis A45373*”. Al igual que en el caso de los vehículos de Belarús mencionados *supra*, el Comité del Consejo de Seguridad deberá determinar si la utilización de estos vehículos por personal militar constituye una violación del embargo.

Vehículos de tracción en las cuatro ruedas de Burkina Faso y el Togo

155. En los casos estudiados *supra* se describen vehículos de tracción en las cuatro ruedas destinados al Gobierno de Côte d’Ivoire. Estos vehículos son más importantes para las FN, puesto que su movilidad militar y las estructuras de comando giran en torno al uso de esos vehículos. El Grupo investigó el abastecimiento de vehículos de este tipo a Côte d’Ivoire septentrional pero tropezó con la dificultad de que no pudo llevar a cabo una inspección minuciosa de vehículos de las FN, si bien consiguió fotografiar varios de ellos en un convoy militar en Bouake. En las zonas controladas por las FN, estos vehículos o no llevan placas o las llevan cubiertas; también puede suceder que, en localidades tales como Séguéla, sean reemplazadas por placas expedidas por las FN.

156. En el curso de sus visitas a Burkina Faso, el Grupo oyó declaraciones de múltiples testigos de vista, cerca de la frontera, sobre vehículos nuevos de tracción en las cuatro ruedas, como los Mitsubishi L-200 que se dirigían hacia Côte d’Ivoire. El Grupo también se entrevistó en Ouagadougú con el concesionario para la distribución de vehículos CICA Burkina, importador de ese tipo de vehículos en Burkina Faso. Según CICA no ha habido ventas a Côte d’Ivoire pero sí a Malí, y es posible que algunos de estos vehículos estén destinados a Côte d’Ivoire. Ninguna de estas ventas es de gran volumen.

157. El Gobierno del Togo proporcionó al Grupo estadísticas sobre la importación de vehículos de tracción en las cuatro ruedas en el puerto de Lomé, puerto de entrada de muchos de estos vehículos. Parece haber habido un incidente a finales de 2004 y principios de 2005, cuando un embarque de vehículos destinados a Burkina Faso fue confiscado en el puerto de Lomé por las autoridades tras una petición de las autoridades de Côte d’Ivoire por sospechar que su destino final serían las FN. En definitiva se permitió que estos vehículos salieran del puerto hacia Burkina Faso después de una investigación realizada por las autoridades del Togo con asistencia francesa.

Estudio del caso No. 3: mercenarios y técnicos

Reclutamiento de combatientes

158. Los conflictos armados de Liberia, Sierra Leona, Guinea y Côte d'Ivoire han traspasado las fronteras vulnerables de esos países. Una población migrante de jóvenes combatientes (combatientes regionales), que consideran a la guerra ante todo como una oportunidad económica, cruza en forma constante esas fronteras.

159. Durante el conflicto armado de Côte d'Ivoire de 2002-2003, según las estimaciones, el número de liberianos que combatieron en nombre del Gobierno de Côte d'Ivoire osciló, entre 1.500 y 2.500 y se cree que unos 1.000 combatieron junto a los rebeldes de Côte d'Ivoire (véase S/2004/972).

160. Al parecer, las incursiones del Gobierno de Côte d'Ivoire en las ciudades de Bouaké y Korhogo, que se encontraban en poder de las FN, en noviembre de 2004, dieron lugar a que se intensificaran las actividades de reclutamiento en Liberia. En marzo de 2005 Human Rights Watch constató que al menos desde noviembre de 2004 se habían estado realizando actividades de reclutamiento, incluso de niños. El 31 de marzo de 2005 la policía civil de la UNMIL y la Policía Nacional de Liberia detuvieron en Zwedru a un presunto reclutador de Côte d'Ivoire, Adam Keita, con lo cual durante un tiempo se redujo el reclutamiento. Posteriormente Keita quedó en libertad por falta de pruebas (véase S/2005/360).

161. En agosto de 2005 el Grupo visitó el campamento de refugiados de Niela, ubicado cerca de Guiglo en la región occidental de Côte d'Ivoire, y luego se trasladó a Liberia para visitar Toe Town (Condado de Grand Gedeh). El Grupo también visitó el campamento de tránsito de Nonah para refugiados de Côte d'Ivoire en Guinea. En esos lugares se informó al Grupo de que últimamente no había habido reclutamiento alguno, pero que si estallaba nuevamente un conflicto en Côte d'Ivoire ello podría cambiar.

Capacitación y mantenimiento

162. Los nacionales extranjeros siguen prestando servicios de mantenimiento a las aeronaves de Côte d'Ivoire, en particular para su helicóptero Mi-24P. Antes del embargo impuesto en noviembre de 2004, Côte d'Ivoire pagó por la contratación de un número considerable de contratistas extranjeros y contratistas militares privados para que prestaran asistencia en la capacitación, adquisición, mantenimiento y utilización de equipo militar. El Grupo tiene conocimiento de algunos nacionales de Belarús, Bulgaria, Francia, Israel, la Federación de Rusia, Sudáfrica, Ucrania y el Reino Unido que han prestado tales servicios. Muchos de ellos se alojaron en Abidján en el Hotel Ivoire, administrado por el Estado, el Hotel Ibis y casas de particulares. Junto con la ONUCI el Grupo visitó en agosto de 2005 esos dos hoteles para verificar los registros de los nombres de los nacionales extranjeros de quienes el Grupo tenía conocimiento que habían trabajado anteriormente para las FANCI.

163. Tras las hostilidades del 6 de noviembre de 2004, la mayoría de esos contratistas abandonaron el país. El 9 de noviembre de 2004, efectivos franceses apostados en el aeropuerto de Abidján incautaron un avión An-12 de Ucrania que transportaba a ocho ciudadanos ucranianos. También detuvieron a 15 pilotos y técnicos de las FANCI, todos procedentes de la Federación de Rusia, Ucrania y Belarús. Esas personas fueron entregadas al Cónsul de Rusia en Abidján el 11 de noviembre de 2004. El avión ucraniano y los pasajeros fueron liberados el 16 de noviembre de 2004.

164. El Gobierno de Belarús confirmó al Grupo que tenía 26 técnicos en Côte d'Ivoire y proporcionó sus nombres. En noviembre de 2004 esos técnicos fueron llamados a Minsk y se suspendió el contrato con el Gobierno de Côte d'Ivoire. Otro grupo de ocho técnicos de Belarús huyó al Togo en un vehículo el 16 de noviembre de 2004 y se comunicó con un técnico de Belarús que había llegado a Lomé en el vuelo del AN-124 y se encontraba trabajando para la empresa Darkwood de Robert Montoya. Fueron detenidos por las autoridades del Togo y el 22 de noviembre de 2004 fueron deportados a Ghana, desde donde tomaron un vuelo de Accra a Amsterdam.

165. El Gobierno de Côte d'Ivoire también proporcionó al Grupo los nombres de los ocho técnicos de Belarús contratados para el mantenimiento de su helicóptero Mi-24P y los aviones An-12 que en 2005 seguían trabajando para él. El Grupo también tiene conocimiento de Michel Kapylou, quien se hace pasar por consejero del Ministerio de Defensa de Belarús y el Ministerio de Defensa de la República de Côte d'Ivoire. El Grupo obtuvo copia de su documento de identidad de Côte d'Ivoire y trató de comunicarse con él para determinar si se encuentra trabajando para el Gobierno de Belarús, aunque éste niega tener conocimiento de él (véase el anexo XVII).

166. De acuerdo con el Ministerio de Defensa hay también dos nacionales ucranianos que fueron contratados con arreglo a otro contrato para prestar asistencia a las FACI. Recientemente el Gobierno redujo el número de nacionales ucranianos a dos en razón de la escasez de trabajo. Un nacional de Sudáfrica sigue adiestrando también a las FANCI.

167. El Grupo también investigó informes que daban cuenta de que nacionales israelíes prestaban servicios de seguridad al Gobierno. En noviembre de 2004 fueron evacuados 46 nacionales israelíes en un vuelo con destino a Italia. No se sabe con certeza si algunos de ellos regresaron posteriormente. La empresa israelí Aeronautics Defence Systems Ltd. informó de que sus dos técnicos encargados de aeronaves no tripuladas abandonaron Côte d'Ivoire el 7 de noviembre de 2004 y que el contrato había vencido.

VII. Observaciones

168. Los gastos de defensa de Côte d'Ivoire son elevados y el Consejo de Seguridad debería pedir al Gobierno de Côte d'Ivoire que presente con carácter urgente un desglose general de los gastos correspondientes a 2005 al sistema normalizado de las Naciones Unidas de información sobre gastos militares.

169. No hay transparencia fiscal respecto de la cuantía de los ingresos procedentes de la producción y exportación de cacao ni sobre la manera en que se los distribuye. Es preciso que se realice una auditoría financiera internacional de carácter general, independiente y fiable en los organismos cuasifiscales de producción de cacao. El Consejo de Seguridad debería pedir al Gobierno que encomiende una auditoría que abarque a todos los organismos, entre ellos el FDPCC. La auditoría debería concluir antes de mayo de 2006. El Comité del Consejo de Seguridad y el FMI deberían recibir un ejemplar del documento completo de la auditoría para su evaluación y se debería hacer público un resumen del informe.

170. La exportación de diamantes de Côte d'Ivoire es ilegal pero no se ha hecho una evaluación fiable de los actuales volúmenes de exportación de diamantes en bruto. La ONUCI y la Secretaría del Proceso de Kimberley deberían investigar en forma conjunta la producción y la exportación ilícita de diamantes y hacer públicos los informes sobre los resultados de la investigación. Es posible que los diamantes de Côte d'Ivoire ingresen en las cadenas de suministro del Proceso de Kimberley, con lo cual se comprometería la fiabilidad del sistema de certificación del Proceso de Kimberley.

171. La terminal frutera del puerto de Abidján es evidentemente un lugar estratégico para la descarga de artículos y equipo militares y allí la ONUCI debe intensificar sus tareas de vigilancia. Es necesario perfeccionar los procedimientos de declaración para el despacho de los cargamentos y se debería permitir que la ONUCI efectúe verificaciones al azar en cualquier contenedor no abierto utilizando el nuevo escáner administrado por BIVAC International.

172. La contratación por la ONUCI de un experto en cuestiones aduaneras también contribuiría a fortalecer la supervisión de las sanciones.

173. El Grupo observó complacido que algunos países han suspendido o bloqueado la exportación de artículos y servicios militares a Côte d'Ivoire. Las autoridades de Belarús, Bulgaria, Rumania, Sudáfrica e Israel proporcionaron de buen grado información valiosa para el Grupo. El Gobierno de Guinea, a pesar de los reiterados pedidos de documentos, no proporcionó información.

174. El Grupo reconoció la buena disposición de las FANCI para prestar asistencia en sus investigaciones, aunque el Director General de Aduanas no colaboró con el Grupo, a pesar de los numerosos pedidos formulados. Las FN no cooperaron como es debido con el Grupo y obstaculizaron sus investigaciones en Séguéla. El Grupo recomienda que el Consejo de Seguridad pida a las FN que proporcionen a la ONUCI con carácter urgente un inventario general de las armas que tengan en su poder.

175. El Grupo también observó que Côte d'Ivoire no ha presentado informes al Registro de Armas Convencionales de las Naciones Unidas y recomienda que remita una declaración esquemática de las armas que tenga actualmente en su poder (con la indicación del año y el país exportador). El Grupo observa con beneplácito que en mayo de 2005 el Gobierno de Côte d'Ivoire creó la Comisión Nacional encargada de la Moratoria de la CEDEAO relativa a las armas pequeñas y ligeras y espera que Côte d'Ivoire participe activamente en las negociaciones destinadas a transformar la moratoria en una convención regional obligatoria.

176. El Grupo ha llegado a la conclusión de que actualmente el Gobierno y las FN no tienen una necesidad estratégica ni las posibilidades financieras de adquirir armas pesadas y ligeras. Sus necesidades inmediatas se relacionan con el transporte, en particular helicópteros y vehículos y camiones 4x4. La ONUCI vigila las importaciones de aeronaves pero se ocupa menos del número constante de vehículos de uso militar que han importado las FANCI y las FN. Hay actualmente una laguna en las disposiciones relativas a los materiales de doble uso. Esto podría remediarlo el Consejo de Seguridad redactando una definición más ajustada cuando examine el régimen de sanciones impuesto a Côte d'Ivoire.

177. No se sabe con certeza quiénes son los propietarios del helicóptero Mi-8T siniestrado en el aeropuerto de Abidján, de los dos helicópteros Mi-8T que están siendo reacondicionados en el aeropuerto de Lomé y de los dos Mig-23 que se encuentran en Lomé. El Comité debería solicitar que los Gobiernos de Belarús, Bulgaria, Côte d'Ivoire y el Togo le presenten un informe sobre los propietarios de esas aeronaves. El Comité también debería pedir a la empresa Darkwood que le presente toda la documentación relativa a esas aeronaves.

178. Como lo señaló el Grupo en su informe provisional (S/2005/470), los Estados Miembros se sienten frustrados por no poder aplicar plenamente la resolución 1572 (2004) del Consejo de Seguridad, pues el Comité no les ha proporcionado los nombres de las personas u organizaciones a las que se debe imponer una congelación de activos o una prohibición de viajar. El Comité debe aclarar en forma urgente esta situación.

Anexo I**Reuniones y consultas****Belarús***Gobierno*

Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Defensa
Ministerio del Interior
Departamento de Seguridad Internacional y Fiscalización de Armas
Ministerio de Finanzas, Aduanas y Fiscalización de Exportaciones
Comité Militar e Industrial del Estado
Empresa estatal: Belpetsvneshtekhnika (BSTV)

Entidades diplomáticas

Embajada de los Estados Unidos de América

Organismos multilaterales y bilaterales

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)

Bélgica*Gobierno*

Ministerio de Defensa

Organismos multilaterales y bilaterales

Comisión Europea, Relaciones Exteriores, Proceso de Kimberley

Sector privado

Skytech

Bulgaria*Gobierno*

Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Defensa
Ministerio de Economía

Organismos multilaterales y bilaterales

PNUD

Sector privado

Heli Air Services
Metalika AB Ltd.

Organismos multilaterales y bilaterales

Centro para el Estudio de la Democracia

Burkina Faso

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Defensa

Ministerio de Transporte

Ministerio de Seguridad

Gobernador de Bobo Dioulasso

Radio Nacional

Aduana de Niangoloko

Entidades diplomáticas

Embajada de Côte d'Ivoire

Embajada de Dinamarca

Embajada de Francia

Embajada de los Estados Unidos de América

Organismos multilaterales y bilaterales

PNUD

Sector privado

CICA

Evénement

L'Express du Faso

Côte d'Ivoire

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Defensa

Ministerio de Transporte

Agentes armados no estatales

Forces nouvelles

Entidades diplomáticas

Embajada de Angola

Embajada de Alemania

Embajada de Francia

Embajada de Italia

Embajada de Israel

Embajada de Federación de Rusia

Embajada de Sudáfrica

Embajada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Embajada de los Estados Unidos de América

Organismos multilaterales y bilaterales

Unión Africana
 Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA)
 CEDEAO
 Organización Internacional de la Francophonía
 Operación Licorne
 ONUCI
 Comisión Europea

Sector privado

Pathfinder
 Groupement Professionnel des Exporteurs de Café et de Cacao (GEPEX)
 Global Energy Ventures
 Société Ivoirienne de Coco Râpé (SICOR)
 SGS
 Cotecna
 BIVAC International
 SOCIMAC
 Maersk Logistics
 Central Motors CFAO
 Hotel Ivoire
 Hotel Ibis

Dinamarca*Gobierno*

Ministerio de Relaciones Exteriores
 Ministerio de Justicia

Sector privado

AP Moller-Maersk

Francia*Gobierno*

Ministerio de Relaciones Exteriores
 Ministerio de Defensa

Sector privado

Indigo Publications, *La Lettre du Continent*

Ghana*Gobierno*

Ministerio de Relaciones Exteriores
 Ministerio de Defensa
 Autoridad de la Aviación Civil de Ghana
 Servicio de Aduanas, Impuestos de Consumo y Prevención
 Jefatura de Policía

Organismos multilaterales y bilaterales

PNUD

Sector privado

Foundation for Security Development in Africa (FOSDA)

Third World Network Africa

African Security Dialogue and Research (ASDR)

Guinea

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Defensa

Ministerio de Seguridad

Ministerio de Transporte

Ministerio de Administración Territorial y Descentralización

Gobernador de Forestière

Puesto fronterizo de Piné

Puesto fronterizo de Wolono

Entidades diplomáticas

Embajada de Francia

Embajada de Malí

Embajada de Ucrania

Embajada de los Estados Unidos de América

Organismos multilaterales y bilaterales

CEDEAO

Organización Internacional para las Migraciones (OIM)

Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR)

Programa Mundial de Alimentos (PMA)

Otros

Campamento de tránsito de Nonah

Israel

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Defensa

Aviación Civil

Entidades diplomáticas

Embajada de Côte d'Ivoire

Sector privado

Verint Systems Inc.
 Tacy Ltd.
 Ordan Ltd.
 Elite Africa Ltd.
 Elite Alpha Ltd.

Letonia*Gobierno*

Ministerio de Relaciones Exteriores
 Policía de Seguridad del Ministerio del Interior

Organismos multilaterales y bilaterales

Comisión de Finanzas y de Mercados de Capitales

Liberia*Gobierno*

Puesto fronterizo de B'hai

Organismos multilaterales y bilaterales

Misión de las Naciones Unidas en Liberia (UNMIL)

Lituania*Gobierno*

Ministerio de Relaciones Exteriores
 Ministerio de Finanzas, Departamento de Aduanas

Sector privado

Lisenas ir ko Ltd.

Mali*Gobierno*

Ministerio de Relaciones Exteriores e Integración Africana
 Ministerio de Defensa
 Ministerio de Transporte y Equipo
 Ministerio del Interior y de la Seguridad
 Ministerio de Administración del Territorio
 Centro de Estudios Estratégicos

Entidades diplomáticas

Embajada de Côte d'Ivoire
 Embajada de Francia
 Embajada de Guinea
 Embajada de los Estados Unidos de América

Organismos multilaterales y bilaterales

PNUD

Sector privado

Casa de la prensa

Portugal

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Defensa

Organismos multilaterales y bilaterales

Instituto Internacional de Estudios Estratégicos e Internacionales

Rumania

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores

Organismos multilaterales y bilaterales

PNUD

Senegal

Organismos multilaterales y bilaterales

Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA)

Oficina regional de la OACI

International Crisis Group

Oficina de las Naciones Unidas en África Occidental

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito

Sudáfrica

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores

Comité Nacional de Fiscalización de Armas Convencionales

Entidades parlamentarias

Comité de Relaciones Exteriores

Comité de Defensa

Partido de la Alianza Democrática

Organismos multilaterales y bilaterales

Institute for Security Studies

South African Institute of International Affairs

Africa Institute of South Africa

Sector privado

JS Consultancy

Togo

Gobierno

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Defensa

Ministerio de Transporte

Ministerio de Comercio

Entidades diplomáticas

Embajada de Francia

Embajada de Ghana

Embajada de los Estados Unidos de América

Organismos multilaterales y bilaterales

Centro Regional de las Naciones Unidas para la Paz y el Desarme en África

PNUD

Sector privado

Darkwood Logistics

SAS Togo

Gypaele Togo

R.M. Holdings

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Gobierno

Oficina de Relaciones Exteriores y del Commonwealth

Organismos multilaterales y bilaterales

Federation of Cocoa Commerce Ltd.

Organización Internacional del Cacao

The Royal Institute of International Affairs, Chatham House

Sector privado

Africa Confidential

Economist Intelligence Unit

Jane's Information Group

ED&F Man Cocoa Ltd.

Estados Unidos de América

Gobierno

Departamento de Estado

Organismos multilaterales y bilaterales

Consejo de Relaciones Exteriores
Human Rights Watch
International Crisis Group
Fondo Monetario Internacional (FMI)

Naciones Unidas

Departamento de Asuntos de Desarme
Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz
Departamento de Asuntos Políticos

Misiones Permanentes

Côte d'Ivoire
Francia
Grecia
Israel

Annex II

Ivorian Presidency refuelling IOU for AN-124 flight

Annex III

Air waybill for transportation of Mi-8T helicopters

Annex IV

Original bill of lading for 22 UAZ-3151 vehicles

Annex V

Official copy of bill of lading for 22 UAZ-3151 vehicles

Annex VI

Ivorian end-user certificate issued to Ordan Ltd.

Annex VII

Ordan Ltd. invoice to Ivorian Ministry of Defence

Annex VIII

Transfer notification for a payment by the Ivorian Ministry of Defence

Annex IX

Transportation booking by Transcond

Annex X

Request for containers by Greyson House Ltd. Co.

Annex XI

Contract with Minsk Automobile Repairing Plant

Annex XII

Elite Africa Ltd. contract with UAB Lisenas ir Ko (A)

Annex XIII

Elite Africa Ltd. contract with UAB Lisenas ir Ko (B)

Annex XIV

UAB Lisenas ir Ko payment invoice for Elite Africa Ltd.

Annex XV

Mitsubishi contract with Ivorian Ministry of Defence

Annex XVI

Invoice for transformation of vehicles into troop carriers

Annex XVII

Ivorian Ministry of Defence identity card of Michel Kapylon

Annex XVIII

Map of Côte d'Ivoire
