



## Consejo de Seguridad

Distr. general  
4 de noviembre de 2003  
Español  
Original: inglés

---

### **Carta de fecha 4 de noviembre de 2003 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 751 (1992) relativa a Somalia**

En nombre del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 751 (1992) relativa a Somalia, y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7 de la resolución 1474 (2003) del Consejo de Seguridad, tengo el honor de transmitirle el informe del Grupo de Expertos.

Le agradecería que la presente carta, junto con su apéndice, se señalaran a la atención de los miembros del Consejo de Seguridad y se publicaran como documento del Consejo.

*(Firmado)* Stefan **Tafrov**  
Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido  
en virtud de la resolución 751 (1992) relativa a Somalia



## Apéndice

### **Carta de fecha 27 de octubre de 2003 dirigida al Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 751 (1992) relativa a Somalia por el Presidente del Grupo de Expertos sobre Somalia**

En nombre de los miembros del Grupo de Expertos sobre Somalia, tengo el honor de adjuntarle el informe del Grupo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7 de la resolución 1474 (2003) del Consejo de Seguridad.

*(Firmado)* Johan **Peleman**  
Presidente del Grupo de Expertos sobre Somalia

*(Firmado)* Edward Howard **Johns**

*(Firmado)* Pavanjeet Singh **Sandhu**

*(Firmado)* John **Tambi**

## Informe del Grupo de Expertos sobre Somalia presentado de conformidad con lo dispuesto en la resolución 1474 (2003) del Consejo de Seguridad

### Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Resumen . . . . .	1–9	5
I. Introducción . . . . .	10–32	7
A. Aspectos generales . . . . .	10–14	7
B. Mandato . . . . .	15–16	7
C. Metodología de la investigación . . . . .	17–23	8
D. Criterios de verificación . . . . .	24–26	9
E. Dificultades encontradas . . . . .	27–32	10
II. Contexto . . . . .	33–45	10
A. Antecedentes y conclusiones principales . . . . .	33–37	10
B. El proceso de paz somalí y la Conferencia de Mbagathi . . . . .	38–41	11
C. Importancia del proceso para el embargo de armas . . . . .	42–45	12
III. Cooperación con los Estados de primera línea y los Estados vecinos . . . . .	46–57	13
IV. Cooperación con las organizaciones internacionales, regionales y subregionales . . . . .	58–68	15
A. Unión Africana . . . . .	59–63	15
B. Liga de los Estados Árabes . . . . .	64–66	16
C. Actores no estatales . . . . .	67–68	16
V. Violaciones del embargo de armas . . . . .	69–140	17
A. Naturaleza específica de la demanda . . . . .	69–78	17
B. El mercado interno de armas . . . . .	79–97	19
C. Comercio y transporte . . . . .	98–123	22
D. Inseguridad regional: armas que entran en Somalia y circulan por el país . . . . .	124–137	29
E. Rastreo de armas, municiones y explosivos . . . . .	138–140	33
VI. Financiación del tráfico de armas . . . . .	141–172	33
A. La pesca, la piratería y el negocio de la protección . . . . .	141–148	33
B. Vigilancia de los puertos y aeropuertos . . . . .	149–155	35
C. Corrientes de dinero no controladas . . . . .	156–169	36
D. Falsificación de documentos . . . . .	170–172	39

---

VII.	Recomendaciones .....	173–192	39
A.	Una vigilancia permanente .....	174–175	40
B.	Mejoramiento de la cooperación .....	176–181	40
C.	Poner freno a la circulación de armas .....	182–186	42
D.	Transporte .....	187–189	42
E.	Otras recomendaciones .....	190–192	43
Anexos			
I.	Summary of expenditure provided by the Transitional National Government of Somalia .....		44
II.	Comparación de los precios de las armas pequeñas y ligeras, octubre de 2003 .....		46
III.	Propuesta relativa a una Autoridad Provisional de Administración Marítima para Somalia .....		47
IV.	Autoridad Provisional de Aviación Civil de Somalia .....		48

## Resumen

1. Pese a la declaración de cesación del fuego de octubre de 2002 y a la continuación del proceso de reconciliación, en Somalia sigue habiendo violaciones del embargo de armas impuesto en virtud de la resolución 733 (1992) del Consejo de Seguridad. El presente informe, basado en una intensa labor de vigilancia llevada a cabo en los últimos seis meses, pone de manifiesto un panorama perturbador con una continua corriente de pequeñas cantidades de armas y municiones de las que se abastecen los mercados de armas públicos locales y los almacenes de los líderes de las facciones somalíes. Respecto del año anterior, en los últimos seis meses han disminuido las principales violaciones del embargo de armas en Somalia, en lo que se refiere a las armas transportadas en grandes buques o aeronaves de carga pesadas. No obstante, la microcorriente constante de armas y municiones representa cientos de toneladas de armas en violación del embargo en un período de seis meses.

2. El problema de las corrientes de armas que entran y salen de Somalia es un problema que afecta a la seguridad y estabilidad de la región en general. El Grupo ha encontrado pruebas que vinculan las violaciones del embargo de armas con corrientes de armas ilícitas a los países vecinos, actos de piratería en Somalia y en aguas internacionales y actividades de extremistas y de grupos armados más allá de las fronteras somalíes.

3. Los cargamentos de armas destinados a Somalia suelen proceder de Djibouti, los Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Etiopía y el Yemen, o llegan a través de estos países. Desde ellos, el transporte de armas a Somalia es directo. Los principales puntos de entrada son los puertos de Puntland (Boosaaso), Mogadishu (Marka y El Ma'an) y Kismaayo, junto con las pistas de aterrizaje que rodean Mogadishu. El método preferido para eludir las sanciones es transportar armas en pequeñas embarcaciones de pesca u ocultarlas en cargas aéreas. Luego, la mercancía se distribuye por Somalia a través de una larga cadena de intermediarios.

4. Gran parte de este tráfico se realiza en dhows que van desde el Yemen hasta la costa nororiental de Somalia. La mayoría de los cargamentos pasan inadvertidos y sin declarar, y muchos van al puerto principal de la región, Boosaaso. El grueso de la mercancía va destinado a Mogadishu, el centro del comercio somalí. Por término medio, a Somalia llegan dhows con armas y municiones procedentes del Yemen dos o tres veces por semana.

5. A Somalia llegan unos 1.250 vuelos mensuales, procedentes principalmente de países vecinos y de otros Estados de la región, y su carga se inspecciona en raras ocasiones. La reglamentación del tráfico aéreo en Somalia es muy limitada y los vuelos que llegan a Somalia y que proceden del país pueden evitar con facilidad ser detectados cuando tratan de eludir las sanciones. Además, los 1.600 kilómetros de frontera que hay entre Somalia y Etiopía están en su mayoría sin vigilar y el tráfico pasa libremente en ambas direcciones.

6. Los líderes de las facciones somalíes pagan las armas de diversas formas; por ejemplo, con dinero en efectivo recibido de patrocinadores extranjeros; con el producto de impuestos y contribuciones recaudados en puertos, aeropuertos y controles de carretera; con khat; o con chelines somalíes falsos impresos en el extranjero. El Grupo ha investigado varios casos de intentos recientes de imprimir moneda falsa por valor de miles de millones de chelines somalíes (el equivalente a millones de dólares de los Estados Unidos).

7. Como consecuencia de las violaciones del embargo de armas, terroristas transnacionales han podido obtener no sólo armas pequeñas sino también equipos portátiles de defensa aérea, armas antitanque ligeras y explosivos. Los autores del bombardeo del Hotel Paradise de Mombasa (Kenya) en 2002 y del ataque frustrado al vuelo 582 de Mombasa a Tel Aviv transportaron los misiles desde el Yemen a través de Somalia hasta Kenya. El Grupo ha comprobado que es relativamente fácil obtener misiles tierra-aire e introducirlos en Somalia.

8. Los Estados de primera línea y los interlocutores regionales desempeñan un papel fundamental en los asuntos de Somalia. Aunque han respetado en mayor medida el embargo de armas en los últimos seis meses de lo que lo habían hecho en el año anterior, muchos de ellos siguen cometiendo violaciones y pocos han adoptado medidas activas para frenar el comercio de armas a Somalia. Con frecuencia, el Grupo se encontró con que estos Estados interlocutores no apoyaban su trabajo, pero aun en los casos en que lo apoyaron, muchos de los Estados carecían de medios para vigilar de manera suficiente las exportaciones o los envíos a través de sus puertos, aeropuertos, cruces fronterizos terrestres, aguas territoriales y espacio aéreo.

9. Muchos observadores atribuyen la reducción de la corriente de armas que se ha producido en los meses recientes a la activa vigilancia de las violaciones de este embargo que ha llevado a cabo el Consejo de Seguridad. Dado que el proceso de paz de Somalia entra en una etapa fundamental y difícil, el cumplimiento del embargo y la vigilancia intensa pueden ayudar a reforzar el compromiso con el diálogo, reducir la posibilidad de que se reanude el conflicto armado y mitigar las consecuencias de éste en caso de que se produzca.

## **I. Introducción**

### **A. Aspectos generales**

10. De conformidad con lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 de la resolución 1474 (2003) del Consejo de Seguridad, de 8 de abril de 2003, relativa a Somalia, el Secretario General designó un Grupo de Expertos durante un período de seis meses, para que recabara información independiente sobre las violaciones del embargo de armas contra Somalia y formulara recomendaciones sobre posibles medidas prácticas para su aplicación.

11. La sede del Grupo se estableció en Nairobi y éste viajó ampliamente por la región y visitó una serie de emplazamientos en Somalia. Por razones de seguridad, la capacidad del Grupo para viajar por toda Somalia se vio limitada.

12. En su resolución 1474 (2003), el Consejo de Seguridad pidió a todas las partes somalíes y de la región, así como a los funcionarios gubernamentales y otros agentes con los que se estableciera contacto fuera de la región que cooperasen plenamente con el Grupo de Expertos en el cumplimiento de su mandato. No obstante, el Grupo considera que una serie de Estados no ha cooperado plenamente con él en el desarrollo de su investigación.

13. El Grupo de Expertos estuvo integrado por Johan Peleman (Bélgica), Presidente del Grupo y experto en armas; Edward Johns (Estados Unidos de América), experto en cuestiones marítimas; John Tambi (Sierra Leona), experto en cuestiones de aviación; y Pavanjeet Sandhu (India), investigador policial. El Grupo contó con asesoramiento en materia de financiación y transporte de armas, así como acerca de asuntos regionales.

14. El Grupo recibió ayuda, que agradece enormemente, de numerosos departamentos de la Secretaría y de organismos de las Naciones Unidas, tanto en Nueva York como en la región.

### **B. Mandato**

15. El 23 de enero de 1992, el Consejo de Seguridad aprobó la resolución 733 (1992) en virtud de la cual imponía un embargo de armas contra Somalia. La obligación de los Estados Miembros de cumplir el embargo de armas se especificó aún más en los párrafos 1 y 2 de la resolución 1425 (2002) del Consejo, que prohibía:

- La financiación de todas las adquisiciones y suministros de armas y equipo militar; y
- El suministro directo o indirecto a Somalia de asesoramiento técnico, asistencia financiera y de otra índole, y capacitación relacionada con actividades militares.

16. En el párrafo 3 de la resolución 1474 (2003), el Consejo de Seguridad confirió al Grupo el mandato siguiente:

- a) Investigar las infracciones del embargo de armas que hayan tenido lugar en Somalia por tierra, aire y mar, en particular tratando de llegar a todas las fuentes que pudieran revelar información relacionada con las infracciones;

- b) Presentar información detallada y formular recomendaciones concretas en los ámbitos técnicos pertinentes en relación con las infracciones y las medidas encaminadas a hacer efectivo y más estricto el embargo de armas en sus distintos aspectos;
- c) Llevar a cabo investigaciones sobre el terreno, de ser posible en Somalia, los Estados vecinos de Somalia y otros Estados según proceda;
- d) Evaluar la capacidad de los Estados de la región para cumplir cabalmente el embargo de armas, incluso mediante un examen de los regímenes nacionales de aduanas y control fronterizo;
- e) Concentrarse en las violaciones actuales del embargo de armas, incluidas las transferencias de municiones, armas de un solo uso y armas pequeñas;
- f) Procurar identificar a quienes continúan violando el embargo de armas dentro y fuera de Somalia y a quienes les apoyan activamente, y proporcionar al Comité un proyecto de lista de posibles medidas futuras;
- g) Explorar la posibilidad de establecer un mecanismo de vigilancia de la aplicación del embargo de armas con socios de dentro y fuera de Somalia, en estrecha cooperación con organizaciones regionales e internacionales, incluida la Unión Africana;
- h) Perfeccionar las recomendaciones presentadas en el informe del Grupo de Expertos (S/2003/223).

### C. Metodología de la investigación

17. De conformidad con su mandato, el Grupo se centró únicamente en violaciones recientes o actuales del embargo de armas. No obstante, en algunos casos, el Grupo tuvo que considerar cuestiones anteriores a fin de entender mejor la situación actual o a los interesados y actores que intervienen en ella.

18. **Cuestionarios.** El Grupo solicitó información específica a diferentes Estados Miembros. Se enviaron cartas por conducto de las misiones de Nueva York pidiendo información, como estadísticas actualizadas sobre la circulación de aeronaves o buques que entran y salen de Somalia, o sobre la circulación de determinadas personas, datos de empresas, e información bancaria o de otra índole que pudiera continuar o anular información recibida por el Grupo.

19. También se enviaron cuestionarios a las navieras y compañías aéreas solicitando información pertinente para la labor del Grupo, como información relativa a los propietarios de aeronaves y buques, la frecuencia de las operaciones, la naturaleza y el tipo de operaciones, y los impuestos abonados por aterrizar y atracar, así como las personas a las que se habían abonado.

20. **Entrevistas.** En todos los países que visitó, el Grupo entrevistó a funcionarios del gobierno y, en su caso, a funcionarios de las misiones diplomáticas, miembros destacados de organizaciones de la sociedad civil, representantes de organismos que prestan asistencia, representantes de empresas del sector privado, así como empresarios y periodistas. El Grupo también mantuvo contacto con una serie de personas importantes cuyos nombres han sido objeto de interés y de polémica, y trató de localizar e identificar a somalíes que habían sido acusados de violar el embargo. Dado que los temas investigados por el Grupo son delicados, debe señalarse que muchas de las



personas hablaron acogiéndose a condiciones de confidencialidad. Por tanto, muchas entrevistas no figuran en la lista. En total, el Grupo realizó más de 1.000 entrevistas.

21. **Visitas a países.** El Grupo tenía su sede en Nairobi y de allí viajó a Alemania, Bahrein, Bélgica, Djibouti, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Eslovaquia, los Estados Unidos de América, Etiopía, Francia, la India, Indonesia, Malasia, Qatar, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Somalia, Sudán, Ucrania, y el Yemen. Todos los integrantes del Grupo o algunos de sus miembros visitaron la mayoría de esos países en varias ocasiones. Por falta de tiempo, se contactó con personas o autoridades de otros países mediante fax o teléfono.

22. **Viajes sobre el terreno.** En el limitado tiempo disponible, todos los integrantes del Grupo o algunos de sus miembros visitaron zonas fronterizas de Kenya, Etiopía y Somalia. En el Yemen, visitaron las ciudades de Sana'a y Aden y el puerto de Mukalla. En Kenya, el Grupo fue a Lamu y a Mombasa. En Somalia, visitó Berbera, Boosaaso, Hargeysa y Mogadishu. Algunos somalíes pidieron a menudo a algunos miembros del Grupo que investigaran cuestiones fundamentales en Mogadishu, pero las normas de seguridad de las Naciones Unidas impidieron con frecuencia estas visitas previstas. En Etiopía, se visitó Gode y la frontera somalí de Ferfer.

23. **Datos policiales y judiciales.** El Grupo tuvo acceso a datos policiales, judiciales y bancarios de determinados casos que estaban siendo investigados o enjuiciados, en relación con el tráfico de armas y municiones en la subregión del Cuerno de África.

#### D. Criterios de verificación

24. Al iniciar su trabajo, el Grupo convino en seguir criterios probatorios estrictos en sus investigaciones, lo que exigía un mínimo de dos fuentes fiables e independientes de información para llegar a cualquier conclusión. Siempre que fue posible, el Grupo trató también de localizar a personas físicas o jurídicas afectadas y comunicar las acusaciones a los interesados para que tuvieran la oportunidad de rebatirlas. En la mayoría de los casos, el Grupo logró identificar, localizar y entrevistar a las personas en cuestión.

25. Siempre que fue posible, en el transcurso de las investigaciones, el Grupo comunicó la información pertinente a los Estados interesados y colaboró con ellos para que éstos concluyeran la investigación. Aunque un número importante de países facilitó información útil, ninguno de ellos lo hizo de manera voluntaria hasta que el Grupo se lo pidió específicamente.

26. Además de su propia verificación detallada, el Grupo recibió información confirmatoria de organismos policiales internacionales y organismos policiales de países integrantes de la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD). También se solicitó ayuda de especialistas de la Interpol cuando se consideró necesario. A lo largo de sus investigaciones, el Grupo no sólo se basó en testimonios orales, sino que insistió siempre en la búsqueda de pruebas circunstanciales y documentales que corroboraran los testimonios. En los casos en que no fue posible fundamentar la información, ésta no se incluyó en el informe.

## **E. Dificultades encontradas**

### **Evaluación de la información**

27. Una de las dificultades con que se encontró el Grupo fue el tratamiento de la información. El carácter dividido de la política de clanes en Somalia se refleja en los medios de comunicación; las noticias se difunden en los cientos de direcciones de Internet existentes que difunden noticias sobre Somalia. Los medios de comunicación somalíes fueron una de las principales fuentes de información de que dispuso el Grupo y aunque fue muy útil en una etapa preliminar de la investigación, los obstáculos que plantearon las dificultades de traducción y las informaciones erróneas la hicieron poco fiable.

28. En algunos casos, el Grupo fue inducido a error por informes imprecisos de los medios de comunicación relativos a violaciones del embargo de armas. Por ejemplo, los medios de comunicación nacionales informaron de que había atracado un buque con grandes cantidades de armas en el puerto de Kismaayo en junio y, en otra ocasión, informaron de que había atracado un buque con armas en el puerto de Berbera. Tras intensas investigaciones, el Grupo llegó a la conclusión de que en ambos casos la información era falsa.

29. Asimismo fue necesario filtrar la información con fuentes individuales. Muy frecuentemente información directa proporcionada por somalíes respecto de violaciones del embargo de armas, a veces corroborada con documentos, resultó ser falsa.

30. El Grupo llegó a la conclusión de que, además de afectar a su labor, la cobertura contradictoria o falsa de los medios de comunicación tampoco contribuyó al avance de las conversaciones de paz en Mbagathi, ya que los delegados que asistían a las negociaciones recibían noticias falsas y preocupantes relativas al rearme de las facciones.

### **Mayor conciencia del embargo de armas y efecto disuasor del aumento de la vigilancia**

31. No hay una amplia difusión de información acerca de lo que conlleva y representa el embargo de armas y de la forma en que afecta a la sociedad. Aunque la sociedad somalí puede desconocer el informe del anterior Grupo (S/2003/223) el Grupo llegó a la conclusión de que ese informe había influido notablemente en los principales involucrados en el tráfico ilícito de armas en Somalia. En varias ocasiones, el Grupo fue recibido con hostilidad por los caudillos de la guerra, los comerciantes armados y los patrocinadores o proveedores regionales que conocían el informe anterior pero rebatían sus conclusiones.

32. Con su labor, el Grupo tuvo un claro efecto disuasorio en los principales infractores del embargo de armas. La presencia del Grupo dificultó la obtención de armas, municiones y material conexo.

## **II. Contexto**

### **A. Antecedentes y conclusiones principales**

33. El presente informe es el resultado de una intensa labor de vigilancia llevada a cabo por el Grupo. Pese a los numerosos rumores existentes, el Grupo no descubrió

importantes violaciones del embargo de armas en los seis últimos meses, al menos no en forma de cargamentos tradicionales transportados en grandes buques o aeronaves de carga. No obstante, la investigación pone de manifiesto un panorama perturbador con una corriente continua de pequeñas cantidades de armas y municiones de las que se abastecen los mercados públicos locales de armas y los almacenes de los líderes de las facciones en Somalia, a pesar del proceso de reconciliación en curso y de la declaración de cesación del fuego.

34. La víctima principal del largo conflicto somalí y de la ausencia de un gobierno efectivo es, por supuesto, el pueblo Somalí. Pero la crisis de Somalia es también un problema regional cuyas causas y consecuencias trascienden las fronteras: la búsqueda de una solución política se ha convertido en fuente de fricción entre los gobiernos regionales; el conflicto y la inseguridad han alterado el flujo comercial habitual de la región y ponen en peligro el tráfico marítimo internacional; los desplazamientos de población a gran escala han dado lugar a pueblos semipermanentes de refugiados somalíes en los países vecinos; las armas y municiones procedentes del conflicto somalí se han extendido más allá de las fronteras; y la existencia de un territorio en Somalia carente de leyes y prácticamente de gobierno, ha incrementado la vulnerabilidad de toda la región ante delincuentes y extremistas.

35. Al margen de la comunidad internacional, el pueblo somalí ha quedado a merced de “gobiernos” que pagan sus deudas en moneda falsa; líderes de facciones que exigen tributos por la utilización de bienes públicos como puertos, aeropuertos e incluso tramos de carretera; comandantes que recompensan a sus tropas con municiones o con khat; traficantes de seres humanos que introducen a migrantes económicos en embarcaciones destartaladas con rumbo al Yemen o en aviones cuyo destino es Europa; e inversores extranjeros que entregan armas o dinero, o invisten de legitimación política, a sus aliados del momento.

36. El comercio de armas es un elemento fundamental de esta mezcla explosiva, que fomenta la inseguridad y exacerba el conflicto somalí. Pero también es un problema transnacional que afecta a la seguridad y estabilidad de toda la región. El Grupo ha encontrado pruebas que vinculan las corrientes de armas ilícitas que llegan a Somalia y que la atraviesan con la proliferación de armas pequeñas y ligeras en toda la región, con los actos de piratería en aguas internacionales, y con las actividades de grupos armados y extremistas más allá de las fronteras somalíes.

37. Aunque los Estados de la región hayan dejado de violar el embargo de armas en la escala en que lo hacían en años anteriores, siguen existiendo violaciones en pequeña escala y pocos de estos Estados han adoptado medidas activas para frenar el comercio de armas a Somalia. La aplicación del embargo de armas puede ayudar a que los establecimientos de las milicias tengan precios prohibitivos, lo que obligaría a los líderes de las facciones a volver a la mesa de negociaciones y mitigaría las consecuencias del conflicto cuando se produzca. El embargo supone ante todo una forma de protección del pueblo somalí; pero hasta la restauración de un gobierno pacífico y responsable en Somalia, sirve también como primera línea de defensa para salvaguardar la paz y la seguridad de toda la región.

## **B. El proceso de paz somalí y la Conferencia de Mbagathi**

38. El intento más reciente de restaurar la paz y el gobierno es la Conferencia Nacional de Paz para Somalia, celebrada en octubre de 2002 bajo los auspicios de la

Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD) en Eldoret (Kenya). La Conferencia se trasladó a Mbagathi, en los alrededores de Nairobi, en enero de 2003. Las conversaciones de paz estaban ya en el séptimo mes cuando el Grupo empezó a llevar a cabo su mandato y hubo una correlación evidente entre la labor del Grupo y la evolución de la Conferencia. La mayoría de los líderes de las facciones o representantes de éstos estaban presentes en Nairobi para asistir a la Conferencia, junto con miembros de la sociedad civil somalí y representantes diplomáticos de los gobiernos interesados, lo que facilitó enormemente el acceso del Grupo a interlocutores fundamentales de la cuestión somalí.

39. La presencia del Grupo en Nairobi también sirvió como disuasor para recordar a los líderes de las facciones y a sus patrocinadores que estaban bajo continua vigilancia. Para reforzar este mensaje, en junio de 2003, el Presidente del Grupo habló ante la Conferencia y formuló una clara advertencia a posibles violadores del embargo. No hay duda de que el nivel de la transferencia de armas a Somalia durante los tres primeros trimestres de 2003 representa una reducción respecto de años anteriores, una tendencia que muchos observadores atribuyen a la influencia conjunta de las negociaciones de Mbagathi y la existencia del Grupo.

40. No obstante, estos factores no eran suficientes para impedir totalmente la corriente de armas a Somalia o la existencia de brotes localizados de hostilidades en partes del país. La Declaración sobre la cesación de las hostilidades y las estructuras y los principios del Proceso de Reconciliación Nacional en Somalia (Declaración Eldoret), firmada por líderes de las facciones el 27 de octubre de 2002, se ha violado (con impunidad) con tanta frecuencia que sigue careciendo fundamentalmente de fuerza; y una corriente continua de “microviolaciones” del embargo de armas en pequeña escala mantuvo los suministros de armas y municiones de las milicias somalíes. En opinión del Grupo, el hecho de que la comunidad internacional no sancionara los incumplimientos de la cesación del fuego que se produjeron en octubre de 2002 ha contribuido enormemente a que los líderes somalíes no respetasen sus obligaciones en este ámbito.

41. En octubre de 2003, la retirada de varios interlocutores fundamentales somalíes de la Conferencia, así como de uno de los tres “Estados de primera línea” de la IGAD encargados de dirigir las conversaciones, dificultó el proceso de paz y supuso una amenaza de que volvieran las tensiones y la violencia a partes de Somalia. Al mismo tiempo, el Grupo comenzó a recibir informes con una frecuencia cada vez mayor de que las facciones estaban preparándose para conseguir armas y municiones en el futuro inmediato. A finales de octubre de 2003 la cuestión se planteó en una cumbre de Estados miembros de la IGAD que se reunía en Kampala.

### **C. Importancia del proceso para el embargo de armas**

42. El resultado de la actual etapa del proceso de paz afecta directamente al futuro del embargo de armas. Un resultado satisfactorio de la Conferencia de Mbagathi, que diera lugar a la formación de un gobierno provisional estable y efectivo en Somalia, requeriría probablemente que continuara vigilándose el embargo, con determinadas exenciones para ayudar al gobierno provisional a consolidar su autoridad (por ejemplo, para equipar nuevas fuerzas nacionales militares y de policía), e impedir que los grupos de la oposición tuvieran la oportunidad de adquirir armas.

43. Un resultado ambiguo del proceso, como sería la declaración de un gobierno provisional ineficaz, incapaz de imponer su autoridad, podría dar lugar a tensiones entre el nuevo gobierno y otras autoridades de hecho de Somalia. En esa situación, la vigilancia y aplicación del embargo podría servir para mitigar las consecuencias de la violencia entre grupos rivales.

44. En caso de una suspensión temporal del proceso para llegar a un consenso entre los Estados miembros de la IGAD o conseguir una mayor participación, la vigilancia y aplicación enérgicas del embargo impediría que las partes tuvieran la oportunidad de rearmarse militarmente durante ese tiempo y reduciría al mínimo la probabilidad de que se produjeran violaciones graves de la cesación del fuego durante ese intermedio.

45. El fracaso total de la Conferencia sin perspectivas inmediatas de continuación requeriría la vigilancia y aplicación continuas del embargo a fin de reducir las posibilidades de reanudación del conflicto armado y de minimizar las posibles consecuencias humanitarias.

### **III. Cooperación con los Estados de primera línea y los Estados vecinos**

46. Los Estados de primera línea y los actores regionales son agentes externos de importancia crucial en los asuntos de Somalia. Con mucha frecuencia, los intereses regionales divergentes en los asuntos políticos somalíes han sido un obstáculo para la reconciliación nacional.

47. En el anterior informe del Grupo de Expertos sobre Somalia (S/2003/223) se hacía una exposición detallada de las pasadas violaciones del embargo. La tendencia mostraba que las facciones en guerra habían obtenido armamento a través de las siguientes vías:

- a) Directamente de las fuerzas armadas de los Estados vecinos o de primera línea;
- b) Indirectamente con la ayuda de autoridades de los Estados vecinos o de primera línea;
- c) Presentando documentos tales como certificados de usuario final oficiales o fraudulentos;
- d) Facilitando el acceso a puertos o pistas de aterrizaje.

48. Ante esta situación, el Grupo decidió organizar encuentros periódicos con las autoridades en las capitales de los países de la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD) y el Yemen. En el curso de sus investigaciones, los expertos viajaron por toda la región. Las pruebas obtenidas se pusieron en conocimiento de las autoridades del país anfitrión a los efectos de su verificación y para promover una cooperación basada en la transparencia con los Estados miembros de la IGAD.

49. Varios países de la subregión respondieron de inmediato a las peticiones de información sobre el movimiento de aeronaves formuladas por el Grupo. Djibouti, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos, Kenya, la Jamahiriya Árabe Libia, el Sudán, y el Yemen respondieron sin demora al cuestionario del Grupo. Las autoridades portuarias de Mombasa y Dubai se mostraron muy receptivas, y proporcionaron al Grupo

listas detalladas de buques, armadores y agentes, en el plazo de unos días desde la recepción de las peticiones del Grupo.

50. Desafortunadamente, dicha cooperación fue la excepción y no la regla. El Grupo observó que a pesar de las múltiples declaraciones de apoyo a su labor, era muy difícil conseguir información precisa. Peticiones oficiales constantes y reiteradas de información incluso básica, como la lista de buques y aeronaves en ruta desde o hacia Somalia, quedaron a menudo sin respuesta. Muchas preguntas concretas del Grupo fueron contestadas con meras negativas sin ninguna explicación. Así, por ejemplo, las autoridades portuarias de Asmara no facilitaron información alguna al Grupo, a pesar de peticiones reiteradas y varias visitas. De modo similar, por más que en reiteradas ocasiones, Eritrea y Etiopía prometieran cooperar los gobiernos de los dos países no respondieron a las peticiones concretas de información.

51. En algunos casos, el Grupo observó que la falta de cooperación tenía una relación directa con la insuficiente capacidad de los países de la IGAD para vigilar sus fronteras. De hecho muchos Estados carecían de los instrumentos necesarios para vigilar suficientemente las exportaciones y los transbordos en sus puertos, aeropuertos, fronteras terrestres, aguas territoriales y espacio aéreo.

52. En otros casos, la falta de cooperación puede haberse debido al carácter sensible de la información solicitada, como en el caso de la relativa al movimiento de tropas, material militar, aeronaves o buques.

53. Ciertos datos básicos como las listas de buques o aeronaves son importantes para que el Grupo pueda seguir el tráfico aéreo y marítimo desde y hacia Somalia, a la vez que facilitan y aceleran la verificación de los datos incidentales. La supervisión del embargo por el Grupo depende de la cooperación plena de los Estados miembros. El Grupo lamenta que en algunos casos sea necesario insistir repetidamente para obtener incluso la información más básica.

#### **La declaración de Nairobi**

54. Todos los Estados del Cuerno de África reconocen que la proliferación de las armas pequeñas supone una amenaza para la seguridad y la estabilidad de la región. Las importaciones de armas en Somalia no sólo alimentan el conflicto en el país sino que amenazan a los demás Estados del Cuerno de África. Las armas pequeñas, las armas ligeras y las municiones entran en la región de los Grandes Lagos y el Cuerno de África a través de Somalia y se distribuyen, pasando por Kenya y el sur de Etiopía, a otros Estados de la región como la República Unida de Tanzania, Uganda y otros. Muchas de esas armas y municiones se utilizan para perpetrar actividades delictivas en toda la región.

55. El fácil acceso a las armas y las municiones en la región y la incapacidad de los Estados para resolver el problema por sí solos motivaron la creación de un mecanismo subregional de acción colectiva. La Declaración de Nairobi sobre el problema de la proliferación de las armas pequeñas y ligeras ilícitas en la región de los Grandes Lagos y el Cuerno de África fue firmada el 15 de marzo de 2000 por diez países. En virtud de esa Declaración y su programa de acción coordinado se creó una Secretaría regional, la Secretaría de Nairobi, para coordinar la aplicación de la Declaración en los Estados partes.

56. Es preciso que las autoridades de Somalia y los Estados vecinos y de primera línea apliquen medidas de conformidad con el programa de acción coordinado. Se

progresar regularmente en la aplicación de la Declaración en la región. Estados como Kenya, la República Unida de Tanzania, Rwanda y Uganda, han registrado progresos importantes en la creación de centros nacionales de coordinación y en la elaboración de planes de acción nacionales dedicados a hacer frente al problema de las armas pequeñas y ligeras. No obstante, otros importantes países signatarios, como Eritrea y Etiopía, siguen sin aplicar ninguna de las medidas requeridas por el programa de acción coordinado. Djibouti acaba de crear un centro nacional de coordinación sobre armas pequeñas y ligeras que todavía no está en funcionamiento. Aún no se ha aplicado ninguna otra de las medidas previstas en la Declaración.

57. Los Estados partes en la Declaración de Nairobi convinieron en llevar a cabo un examen bianual a nivel ministerial de los avances en la aplicación de la Declaración. La primera de esas reuniones ministeriales de examen se celebró en Nairobi los días 7 y 8 de agosto de 2002, y en ella los ministros instaron a los Estados miembros que aún no lo hubieran hecho a que aplicaran la Declaración. El siguiente examen ministerial se celebrará en marzo de 2004 en Nairobi. La inclusión del embargo de armas contra Somalia en el programa de dicha conferencia de examen puede ser de gran ayuda para la aplicación y supervisión del embargo. El Grupo considera que el Consejo de Seguridad debería pedir a los Estados partes en la Declaración que todavía no la haya aplicado que la aplicaran con urgencia.

#### **IV. Cooperación con las organizaciones internacionales, regionales y subregionales**

58. Las organizaciones internacionales, regionales y subregionales deben desempeñar un papel importante en la aplicación del embargo de armas, especialmente en cuanto a la supervisión de su eficacia.

##### **A. Unión Africana**

###### **Observadores militares/mantenimiento de la paz**

59. La Unión Africana había empezado a planear el posible despliegue de una fuerza internacional que se encargaría de la difícil tarea de desarmar a todas las facciones y grupos armados de Somalia. En una fase preliminar, la Unión Africana recomendó el envío de una Misión de Observadores, que sería uno de los componentes de la fuerza internacional. La Misión de Observadores Militares en Somalia de la Unión Africana establecería un mecanismo para vigilar la cesación de hostilidades del 27 de octubre de 2002, y estaría integrada por 75 observadores militares desarmados y personal civil.

60. El despliegue de la Misión de la Unión Africana depende de factores externos tales como la capacidad de la comunidad internacional para prestar apoyo (financiero, material y humano) y la evolución del proceso de paz. Dadas la situación política y militar en Somalia, la Misión de Reconocimiento de la Unión Africana, enviada en julio de 2003, concluyó que era necesario hacer más preparativos antes del despliegue de observadores militares en Somalia.

###### **Cooperación con el Grupo**

61. Se pidió al Grupo que explicara su recomendación sobre las posibles vías de cooperación entre organizaciones regionales como la Unión Africana y la Liga de

los Estados Árabes y el Grupo de Expertos. Los expertos celebraron reuniones muy positivas con representantes de ambas organizaciones.

62. La Unión Africana ha manifestado su voluntad de aplicar el embargo de armas y su determinación a establecer un marco de cooperación con el Grupo de Expertos. Se facilitaría asistencia en relación con todos los aspectos de la aplicación del embargo, incluida la comunicación oportuna de información relativa a las violaciones del embargo y las respuestas a las peticiones de la investigación. Si se creara la Misión de la Unión Africana en Somalia se establecería un marco de cooperación más sólido. El Grupo consideró que era necesario mantener un diálogo regular con la Unión Africana.

63. Tanto en la Cumbre de Maputo (julio de 2003) como en el 94º período ordinario de sesiones del Órgano Central del Mecanismo de Prevención, Gestión y Solución de Conflictos (agosto de 2003) la Unión Africana reiteró su apoyo al Grupo de Expertos y manifestó su interés por la futura cooperación.

## **B. Liga de los Estados Árabes**

64. La Liga de los Estados Árabes también ha manifestado su voluntad de aplicar el embargo de armas y su disposición a establecer un marco de cooperación con el Grupo de Expertos. El Grupo se reunió con representantes de la Liga en su sede de El Cairo para debatir sobre futuras vías de cooperación.

65. La Liga de los Estados Árabes está dispuesta a realizar contribuciones financieras y técnicas para la creación de un programa cuyo objeto sea el desarme de las milicias. Respecto de la cuestión de la supervisión, la Liga propone la creación de un mecanismo internacional que vigilara la costa de Somalia. Además, recomienda la creación de una dependencia de capacitación que, en el marco de las Naciones Unidas, ayudaría a los países vecinos a vigilar las violaciones del embargo de armas. La Liga de los Estados Árabes también está dispuesta a prestar apoyo técnico y logístico a los Estados vecinos a condición de que las Naciones Unidas garanticen el seguimiento en dichos Estados.

66. La Liga de los Estados Árabes declaró que sólo había aportado 1 millón de dólares al Gobierno Nacional de Transición con la condición de que éste proporcionara una relación detallada de gastos de la suma donada. Esa relación de gastos puede consultarse en el Anexo I.

## **C. Actores no estatales**

67. Estos últimos años cada vez se reconoce más la importancia de la sociedad civil en Somalia. Durante el pasado decenio, los órganos de las Naciones Unidas, las ONG nacionales e internacionales y los grupos de la sociedad civil han venido proporcionando asistencia al pueblo de Somalia. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el UNICEF, la Organización de Cooperación de los Países Bajos para el Desarrollo Internacional (NOVIB) y el Organismo Alemán de Cooperación Técnica se cuentan entre las organizaciones que están llevando a cabo iniciativas dirigidas directa o indirectamente a los problemas relativos a las armas en Somalia.

68. Muchos elementos de la sociedad civil de Somalia, como los ancianos, las organizaciones pacifistas, los grupos religiosos y las organizaciones de mujeres y jóvenes, han expresado su apoyo al embargo de armas y están llamados a desempeñar



un papel importante en su aplicación. En muchos casos esos grupos han facilitado al Grupo información u orientaciones de gran ayuda para el cumplimiento de su mandato. El Grupo agradece ese apoyo y considera que, si se prestara más atención a la educación cívica y a la concienciación, los actores no estatales de Somalia podrían ser aún más eficaces para hacer frente al problema de las armas.

## V. Violaciones del embargo de armas

### A. Naturaleza específica de la demanda

#### Armas y municiones

69. La importación de armas y municiones en Somalia sigue siendo tarea fácil. Los principales puntos de entrada son los puertos que abastecen a Puntland (Boosaaso), Mogadishu (Marka y El Ma'an) y Kismaayo, junto con las pistas de aterrizaje en torno a Mogadishu (Balidogle, K-50, Mogadishu North (Isaley) y Daynile). Las fronteras de Somalia, extensas y en gran parte no vigiladas, también ofrecen muchas oportunidades para el tráfico de armas, si bien en los últimos meses el Grupo no ha recibido denuncias de entregas en gran escala a través de las fronteras terrestres de Somalia.

70. Los aeropuertos y pistas de aterrizaje de todo el país se utilizan con frecuencia para el transporte interno de armas. Cuando se produce un estallido de violencia en una zona de Somalia, las armas fluyen hacia allí desde otras regiones para satisfacer la demanda local. Así por ejemplo, en octubre de 2003 el Grupo recibió información sobre envíos de armas por medio de dos avionetas desde Gaalkacyo a Jowhar, donde se estaban concentrando fuerzas de las milicias.

71. El tipo de armamento utilizado en Somalia depende en parte de las tácticas de las milicias y en parte de los limitados recursos con que cuentan los grupos armados. Los episodios más violentos son incidentes entre bandas armadas que sólo duran unas horas. La posibilidad de una escalada se ve limitada por el deseo de no sufrir pérdidas y por el costo de la munición. En Mogadishu, el lugar más violento del país, las posibilidades de violencia están determinadas por los intereses políticos y empresariales de menos de una decena de jefes de grandes facciones y sus aliados, que en su mayoría no pueden reunir en un momento dado más de unos pocos cientos de milicianos y una docena de vehículos "técnicos" equipados con armas de fuego. Dado que ningún líder por sí sólo o en coalición posee los medios ni tiene motivos para enfrentarse a los otros en un encuentro decisivo, la ciudad lleva bastante tiempo en una situación de calma tensa. No obstante, cuando se prevé una confrontación seria, en el mercado de Mogadishu entran grandes cantidades de armas y sobre todo de municiones.

72. En Somalia la caótica guerra de milicias requiere fundamentalmente fusiles de asalto de bajo costo, pistolas, granadas de mano, granadas propulsadas por cohetes, morteros, ametralladoras pesadas y medianas y cañones antiaéreos desplegados en frentes de ataque terrestre<sup>1</sup>. Ya hay grandes cantidades de este tipo de armas en todo el país, por lo que la mayoría de los grupos armados necesitan es un suministro constante de municiones más que de armas. Aunque los caudillos y los comerciantes armados obtienen ingresos considerables de los impuestos que perciben en los controles de carretera y las pistas de aterrizaje y puertos, ninguno parece estar dispuesto

<sup>1</sup> Varias facciones también disponen de artillería de campaña, lanzacohetes múltiples y vehículos de combate blindados, si bien este armamento se utiliza raramente.

a invertir grandes cantidades en armamento moderno o sofisticado. Así pues, en la mayoría de los casos se trata de armas de segunda mano y de bajo costo, fabricadas en la ex Unión Soviética o Estados asociados.

73. Debido a que el tráfico de armas se limita generalmente a cantidades pequeñas de armas ligeras y municiones, el método preferido para eludir las sanciones es transportarlas en pequeños barcos de pesca o esconderlas en el compartimento de carga de los aviones. Dadas las características especiales del conflicto de Somalia, no obstante, esas microcorrientes constantes de armas y municiones representan un elemento decisivo en la perpetuación de la anarquía y la violencia.

#### **Uniformes y otros equipos no mortíferos**

74. El Grupo no está de acuerdo con los gobiernos y empresas privadas que sostienen que el suministro de uniformes y equipo policial a Somalia no constituye una violación del embargo de armas. De hecho, el párrafo 3 de la resolución 1356 (2001) prevé que los Estados Miembros soliciten al Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 751 (1992) relativa a Somalia que reciba y examine las solicitudes de exención referentes al suministro de materiales de este tipo. En el contexto de Somalia, los uniformes y el equipo militar no mortífero representan una contribución significativa a la eficacia global de las unidades de combate. El Consejo de Seguridad aún no ha autorizado a ninguna autoridad somalí a importar material militar, mortífero o no, de modo que los envíos no autorizados de uniformes constituyen violaciones del embargo. Además, el comercio de uniformes y equipo policial es con frecuencia un instrumento perfecto para el suministro de armas. El mercado está controlado por los mismos productores, intermediarios, titulares de licencias y representantes de las empresas que trafican con armas. Normalmente, los agentes marítimos y fletadores dispuestos a encargarse de los envíos de material militar como los uniformes no ponen impedimento al transporte de armas.

75. Por ejemplo, el Director General de la empresa SomCan, contratado por las autoridades de Puntland para exigir licencias de pesca y vender servicios de protección a las compañías pesqueras, reconoció en una entrevista con el Grupo que a principios de 2003 una empresa pesquera de Tailandia, Sirchai, había suministrado uniformes militares a las autoridades de Puntland como pago en especie de una licencia de pesca y de un “seguro” de protección. Las tripulaciones de los buques de SomCan están formadas por Puntland Marines, una fuerza de 400 hombres con armas ligeras y pesadas.

76. Por otra parte, un empresario de Mogadishu llamado Abdinur Ahmed Darman importó a Somalia uniformes militares vía la zona franca de Dubai. Darman es conocido no como jefe de una facción, sino como facilitador en contratos con compañías extranjeras que tratan de acceder a los recursos naturales de Somalia, que además está implicado en la falsificación de chelines somalíes. En julio de 2003 Darman reclutó su propia milicia en Mogadishu, donde organizó una gran manifestación en la que se autoproclamó Presidente de Somalia. La manifestación recibió la cobertura informativa de la cadena Al-Yazira, cuyo reportaje se ha presentado en apoyo de la pretensión de Darman a ocupar el cargo supremo del país. Para completar su transformación, Darman abrió una cuenta de correo electrónico con la dirección somalipresidency@yahoo.com.

77. Los uniformes necesarios para la maniobra de Darman fueron encargados a un proveedor de Dubai<sup>2</sup> por el propietario de una empresa privada que apoya las aspiraciones políticas de Darman. El proveedor con base en Dubai remitió al Pakistán el pedido de los uniformes, que posteriormente fueron reexportados a través de la zona franca de Dubai. Luego, se contrató a la compañía aérea somalí Juba Airlines para que realizase el transporte del pedido a Mogadishu. El gerente de Juba Airlines mostró al Grupo una copia del manifiesto de carga. El manifiesto indicaba que el envío, que tuvo lugar en junio de 2003, se mencionaba como “carga general”. En una entrevista posterior con el Grupo, el proveedor de Dubai admitió que desconocía completamente quién iba a ser el usuario final de los uniformes. Dado que la mercancía en tránsito no se abre ni se inspecciona, el transportista no pudo comprobar si las cajas contenían ropas, “carga general” o cualquier otro suministro para las milicias de Darman en Mogadishu.

78. Durante un viaje a Malasia en los meses de junio y julio de 2003, Abdinur Darman volvió a negociar un contrato de suministro de uniformes con empresarios malayos. Según el asistente de Darman, tales uniformes siguen almacenados en Malasia y, según se ha indicado, serán enviados a Somalia una vez concluyan las conversaciones de paz en Kenya, momento en que está prevista la suspensión de la vigilancia del embargo.

## **B. El mercado interno de armas**

79. La mayoría de los líderes de las facciones no tratan directamente con traficantes internacionales de armas para las transacciones comerciales. Lo que hacen es recurrir a vendedores locales que obtienen la mercancía a través de una larga cadena de intermediarios. La principal fuente de armas y municiones para esas transacciones es el Yemen, desde donde se envían pequeñas cantidades de armas normalmente en barcos pequeños a la costa nororiental de Somalia (Puntland). Una vez que el cargamento de armas llega a Somalia, se pone en conocimiento de los intermediarios de Mogadishu y de otras partes del país, que pueden hacer sus pedidos. Si el envío es demasiado grande o demasiado costoso para un único intermediario, se lo pueden repartir entre varios.

### **El Yemen: el supermercado de armas de Somalia**

80. En el Yemen hay todo tipo de material militar en cantidades que se deseen. El gobierno es el único importador oficial de armas en el país, pero, según los expertos, las importaciones exceden la demanda interna y muchas armas y municiones terminan en poder de jeques independientes o en los mercados de armas del país abiertos a todos.

81. El éxito en la colaboración de las autoridades del Yemen y la Arabia Saudita para acabar con la disponibilidad y el tráfico de armas a través de su frontera común ha tenido un impacto apreciable en los mercados de armas del Yemen, en los que se ha observado recientemente una subida de los precios del 10% al 15%. No obstante, los beneficios para los importadores siguen siendo enormes. La diferencia entre el precio al por mayor y el precio al por menor supone para el importador un margen de beneficio del 200%. En el anexo II del presente informe figura un cuadro con los precios más recientes de una selección de armas pequeñas y ligeras en Somalia y el Yemen.

---

<sup>2</sup> Hakeem Garments and Uniforms Trading, Ajman (Emiratos Árabes Unidos).

82. Somalia resulta ser un mercado lucrativo y fácilmente accesible. Los traficantes de armas del Yemen tienen recursos financieros, están bien equipados y disponen de cientos si no miles de barcos. Los dhows se han venido utilizando en el comercio entre los dos países desde hace miles de años. En la actualidad, los barcos llevan armas a Somalia y regresan con cargamentos de galletas, ghee, leche en polvo y enlatada y aceites comestibles. La demanda constante de armas en Somalia supone un incentivo para quienes estén dispuestos a realizar envíos ilegales y el microtráfico con pequeñas embarcaciones que se describe en el presente informe tiene lugar prácticamente a diario. El Grupo encontró dificultades para calcular la magnitud del comercio. Las investigaciones del Grupo en el Yemen muestran no obstante que se envían a Somalia toneladas de armas, estimación confirmada por los comerciantes e intermediarios entrevistados.

83. Aunque la seguridad ha mejorado notablemente en los puertos yemeníes —en particular en la terminal de contenedores de Aden—, a lo largo de la extensa costa del país no hay prácticamente ninguna vigilancia policial y sigue sirviendo como punto de transbordo de las armas destinadas a Somalia. Los buques, especialmente los tradicionales dhows, pueden atracar y partir de la costa sin ser detectados ni registrados. Armas, repuestos de maquinaria, alcohol y combustibles son algunas de las mercancías que suelen salir ilegalmente del Yemen. El hecho de que unos 1.000 refugiados de Somalia lleguen al Yemen cada mes prueba lo fácil que resulta a los barcos pasar inadvertidos cuando tocan tierra.

84. El contrabando de mercancías se organiza a menudo con la ayuda de militares, jeques y empresarios yemeníes. En algunos casos empresarios y jeques organizan exportaciones no oficiales con la ayuda de los cuerpos de seguridad del Yemen. Parece que al menos una familia yemenita, que según se indicó al Grupo, se dedica al tráfico de armas hacia Somalia tiene conexiones con las fuerzas armadas del Yemen: se trata de los hermanos Rushti, Mohamed y Sa'id Abdalla bin Abaad.

85. Las autoridades del Yemen afirman que las mercancías se inspeccionan antes de su exportación, pero los cargueros siguen saliendo de las costas yemenitas llevando armas escondidas entre la carga general. En ocasiones, a poca distancia de la costa yemení, las armas se transfieren a barcos más pequeños, que son los encargados del transporte hasta Somalia. Gracias a las comunicaciones de onda corta, VHF y GSM (teléfonos móviles), la descarga puede coordinarse con facilidad con los destinatarios que aguardan en la costa somalí. En los dos extremos de la transacción las administraciones locales no pueden o no quieren poner término a este tráfico.

86. Para hacer frente a esta y otras amenazas en la costa yemení, el Gobierno de los Estados Unidos ha venido prestando asistencia técnica a los servicios de guardacostas del Yemen. No obstante, el Grupo cree que para ser eficaces, los guardacostas del Yemen necesitarán más apoyo material y más formación.

87. Además, un grupo de acción marítima creado por una coalición internacional (en la actualidad bajo mando francés) opera en el sur del Mar Rojo, el Golfo de Aden y el Océano Índico occidental, llegando hacia el sur hasta Dar es Salaam. Su misión es velar por la seguridad marítima frente al terrorismo, pero dado que en su mandato no está acabar con el tráfico de armas, su presencia sólo ha tenido un impacto limitado en el tráfico de armas hacia Somalia.

### El camino de las armas en el nordeste de Somalia

88. La gran mayoría de las exportaciones comerciales de armas desde el Yemen van a la costa del nordeste de Somalia entre Las Qorey y Ras'Asayr (Cabo Guardafui) en la punta del Cuerno de África. Esas costas remotas proporcionan numerosos lugares de desembarco que pueden utilizarse con facilidad para el contrabando de mercancías y el tráfico de armas, fugitivos de la justicia y migrantes por motivos económicos "en tránsito" hacia Oriente Medio y Europa.

89. La mayoría de los envíos de armas pasan inadvertidos y no queda constancia de ellos. No obstante, en las zonas controladas por la administración de Puntland (incluido el puerto de Boosaaso), la policía y los servicios de inteligencia son los encargados de aplicar la prohibición del tráfico de armas. Las autoridades de Puntland comunicaron al Grupo la identidad de 24 traficantes de armas de la región, algunos de los cuales habían sido detenidos y sus mercancías confiscadas por las autoridades. Varios de ellos se han unido para formar empresas privadas, de las que Bugaanbug y Dooxo son dos de las más importantes.

90. Las autoridades de Puntland también identificaron veleros implicados recientemente en el contrabando de armas entre el Yemen y Somalia en los siguientes términos:

<i>Buque</i>	<i>Matricula</i>	<i>Armador</i>	<i>Importador</i>
Shihir-86	Mukula, Yemen	Mohamed Said bin Abaad	
Shamsan	Mukula, Yemen	Najib Awil	Ali Mohamed Ahmed
Fathul Khayr	Mukula, Yemen	Salim Bin Abaad	Abdi Sooye Qadin y Asha Abdi Yusuf
Shihir	Mukula, Yemen	Bin Abaad	
Al-Qaadsiya		Ali Bee	

91. A pesar de la atención que prestan los agentes de las fuerzas del orden público de Puntland, Boosaaso, principal puerto de la región, ofrece a los contrabandistas con las conexiones políticas adecuadas la posibilidad de realizar desembarcos protegidos: el Grupo ha tenido noticia de varios casos en que funcionarios de la administración de Puntland intervinieron para poner en libertad a los traficantes de armas detenidos y devolverles su mercancía.

### Mogadishu: centro del comercio de armas

92. Las armas y las municiones salen de Boosaaso en varias direcciones. Algunas permanecen en el nordeste de Somalia (Puntland), pero la mayor parte de ese tráfico tiene como destino Mogadishu, que es el centro del comercio de armas somalí.

93. Los corredores de armas de Mogadishu recogen ocasionalmente sus remesas en Boosaaso, aunque la mayoría prefiere hacerlo en Gaalkacyo, un centro tradicional de encuentro de clanes e intercambio comercial. Temiendo por su propia seguridad, algunos corredores de armas de Mogadishu se valen de intermediarios que pertenecen a clanes pequeños y "neutrales" para realizar las transacciones con los traficantes de armas de Boosaaso. Varios traficantes de Mogadishu que se reunieron con el Grupo

dijeron que normalmente vendían pequeñas cantidades de armas cuyo valor no pasaba de unos cuantos miles de dólares. Esos traficantes cobran una comisión por cada venta y pueden obtener considerables ganancias cuando los grandes caudillos empiezan a acopiar armas en previsión de una escalada de la violencia, lo que produce un aumento de los precios del mercado. En la medida en que el Grupo ha podido determinarlo, son pocos o ninguno los intermediarios que organizan grandes importaciones de armas desde los países productores.

94. Cada corredor de armas suele tener una “clientela” entre las facciones de Mogadishu, —se trata de relaciones determinadas usualmente por lazos de parentesco. En Mogadishu, los caudillos pueden ir directamente al mercado de armas o recurrir a determinados intermediarios para adquirir lo que desean. Según una fuente, muchas transacciones consisten simplemente en un trueque de armas por khat.

95. El Grupo se ha enterado del nombre de cinco comerciantes considerados especialmente importantes en el comercio de tránsito entre Boosaaso y Mogadishu. Mohamed Osman Raghe Buraleh trabaja como corredor para el Gobierno Nacional de Transición. Mohamed Qanyare Afrah tiene, según dicen, dos corredores, Ali Sandheere y Abdi Jili’ow. Mohamed Dhere tiene un corredor o “representante” cuyo seudónimo es “Kulmiye” y otro intermediario llamado Yusuf Garbod, que también trabaja para Bashir Rage, un empresario bien armado que controla la pista de aterrizaje de Mogadishu norte (Isaley) y parte del puerto de El Ma’an. Hussein Aideed tiene dos intermediarios de su clan, Farah Yare y “Nigeria” (este último se considera uno de los agentes más importantes en el mercado). Algunos líderes de facciones prefieren hacer sus propias compras: el número dos de la Alianza del Valle Juba, Yusuf Serah, viajó de Kismaayo a Mogadishu en junio de 2003 para comprar grandes cantidades de municiones.

96. Aunque los corredores de armas importan ocasionalmente sistemas de armamentos más pesados, como cañones y ametralladoras para montar en vehículos, el Grupo determinó que las importaciones de esos sistemas durante su mandato habían sido escasas y que la información sobre cargamentos de armas recibidos a veces era inexacta. Por ejemplo, el Grupo trató de identificar al proveedor de un cañón antiaéreo ZU-23 aparentemente nuevo instalado en uno de los camiones de Mohamed Dhere en Jowhar (ciudad bajo su control)<sup>3</sup>. Sin embargo, dos fuentes locales informaron separadamente al Grupo de que se trataba de un sistema viejo que había sido reacondicionado recientemente.

97. A su vez, los caudillos abastecen el mercado: cuando necesitan efectivo, no es raro que los líderes de las facciones vendan parte de sus existencias de armas —en general por un valor que no excede de los 5.000 ó 10.000 dólares de los EE.UU., según uno de los intermediarios entrevistados por el Grupo.

### **C. Comercio y transporte**

98. El camino de las armas por el nordeste de Somalia no es en modo alguno el único método de violar el embargo de armas. Somalia es una nación comerciante cuya economía depende básicamente de la exportación de ganado y del comercio de tránsito con los

---

<sup>3</sup> El actual precio en el mercado interno del ZU-23, una de las armas más pesadas que utilizan los caudillos, es de unos 60.000 dólares de los EE.UU. Las investigaciones del Grupo entre los comerciantes de los países productores en Europa oriental permitieron determinar que puede comprarse un ZU-23 nuevo por unos 40.000 dólares de los EE.UU.

países vecinos. Después de la caída del Gobierno en 1991, aparecieron nuevas compañías aéreas y empresas navieras, muchas de las cuales con matrículas de conveniencia, que transportan las cargas que pueden para solucionar sus problemas financieros.

99. Los sectores dinámicos del comercio y el transporte de Somalia han ayudado a mantener a flote la economía del país durante años de crisis y guerra civil, pero, la falta de una regulación efectiva o una supervisión sistemática, en Somalia o en los países con los cuales comercia, ha generado muy diversas oportunidades de tráfico de armas y de contrabando.

#### **“Carga general”**

100. La carga que llega a Somalia y atraviesa el país no suele inspeccionarse. Cuando se hacen inspecciones en aeropuertos, puertos o fronteras, puede verificarse la documentación, pero rara vez se efectúan inspecciones físicas, especialmente cuando la carga se ha de transbordar o reexportar.

101. El Grupo ha tenido acceso a numerosos manifiestos de carga y cartas de porte aéreo, pero en esos documentos no se describe con precisión la naturaleza del cargamento, sino que se menciona, en la mayoría de los casos, que el barco o la aeronave transporta determinada cantidad de “carga general”. Esto podría significar que se envían sandalias o carne de cabra, pero también que parte de la carga está formada por equipo militar o material conexo. Es evidente que el manifiesto de carga es insuficiente a los efectos de vigilar las violaciones del embargo.

102. Sin embargo, la inspección de toda la carga que se transporta entre Somalia y los países vecinos requeriría personal y un equipo complejo de inspección que la mayoría de los países de la región no poseen. Si no se pueden hacer inspecciones sistemáticas, algunas inspecciones de carga seleccionada aleatorias y un sistema mejorado de obtención de información tendrían un efecto disuasorio para quienes tienen la intención de violar el embargo de armas.

#### **Transporte terrestre**

103. Las fronteras de Somalia con los países vecinos son extensas, remotas y en general sin controles en ninguno de los dos lados. La mayor parte de los movimientos a través de sus fronteras tiene que ver con el comercio no estructurado, esencial para el bienestar de los pastores que viven en esos parajes, en gran parte inhóspitos. Sin embargo, se comercian también alimentos, artículos de lujo y, por supuesto, armas que entran de contrabando.

104. La frontera entre Etiopía y Somalia tiene unos 1.600 kilómetros de largo y está muy poco vigilada. Sólo dos carreteras no pavimentadas comunican Etiopía con el sur de Somalia. El Grupo recorrió la carretera que comunica Gode con la ciudad fronteriza de Ferfer, y en dos días se encontró solamente dos camiones y tres minibuses. Según un oficial de las fuerzas armadas de Etiopía destacado en Ferfer, no hay suficientes controles en las fronteras de Etiopía: muchos vehículos no toman la carretera principal y evitan así fácilmente las inspecciones. Dos soldados estaban de guardia en la parte etíope en el momento en que llegó el Grupo. En el lado somalí de la frontera no había ningún tipo de control: ni soldados ni policía ni aduanas.

105. La mayoría del comercio entre Somalia y Etiopía pasa por puntos de cruce fronterizos no controlados, sin pagar derechos ni impuestos. En los mercados de los pueblos que se encuentran a lo largo de la carretera en la región de Etiopía que linda con Somalia hay muchísimos productos libres de impuestos procedentes de Somalia,

y el chelín somalí, en lugar del birr etíope, es la moneda preferida para las transacciones. Según el comandante etíope de la guarnición de Ferfer, las armas pequeñas suelen entrar en Etiopía por puntos de cruce fronterizos no controlados como Menelik Tarara, Shilabo y El Berde. Este último se cita frecuentemente como el lugar de concentración de la milicia asociada con el General Morgan, un caudillo somalí estrechamente alineado con Etiopía. Según el comandante, los milicianos somalíes entran de noche sin vehículos, dejan las armas en la parte etíope de la frontera y vuelven a Somalia sin armas.

106. El tráfico de armas va en ambas direcciones. Según un oficial etíope entrevistado por el Grupo, las remesas de armas etíopes ya no pasan por Ferfer, sino que atraviesan la frontera entre Etiopía y Puntland o pasan por el valle de Juba. Los corredores de armas somalíes de Mogadishu confirmaron al Grupo que sigue resultando fácil para ellos obtener cantidades de armas y municiones en la frontera etíope: el comercio está controlado por somalíes que hablan amhárico y compran armas a los soldados en la parte etíope de la frontera.

107. El tráfico de pequeñas cantidades de armas también sigue siendo un problema a lo largo de la extensa frontera entre Kenya y Somalia. Las autoridades de Kenya dijeron al Grupo que hay una corriente constante de armas que entra a Kenya a través de la frontera entre los dos países. Las armas pequeñas son fáciles de conseguir en el mercado negro en las inmediaciones de Eastleigh, zona de la capital de Kenya habitada principalmente por personas de origen étnico somalí. Somalia, sin embargo, no es el único origen de las armas que entran en Kenya: el Grupo también vio armas pequeñas que no se encuentran en Somalia y que al parecer se importan del Sudán o de la República Democrática del Congo.

### Transporte aéreo

108. Hay actualmente un promedio de unos 2.500 vuelos mensuales que atraviesan el espacio aéreo somalí. Cerca del 50% de ellos son sobrevuelos de aviones en vuelo regular de compañías aéreas internacionales como Emirates, Kenya Airways, etc., mientras que el otro 50% son vuelos que tienen como destino u origen Somalia<sup>4</sup>. Más de la mitad de los vuelos que llegan a Somalia proceden de Kenya (vuelos en general que salen del aeropuerto Wilson y vuelos humanitarios), en tanto que el resto procede principalmente de los Emiratos Árabes Unidos y de Etiopía. El aeropuerto somalí con mayor actividad es Hargeysa, con un tráfico mensual medio de 8.000 pasajeros y 350 toneladas de carga. La mayoría de los aeropuertos están en muy mal estado y sólo dos (Berbera y Gaalkacyo) tienen una pista pavimentada de más de 2.000 metros de largo.

109. Los servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga a Somalia y desde Somalia están compuestos por una combinación de vuelos regulares, vuelos fletados y vuelos especiales. Hay tres compañías aéreas con vuelos regulares desde Nairobi. Dos de ellas, Bluebird Aviation y Knight Aviation, transportan regularmente *khat* (conocido en Kenya como *mira*). La mayoría de los vuelos procedentes de Sharjah y Dubai, en los Emiratos Árabes Unidos, utilizan Djibouti como punto de carga o de tránsito y los explotan Daallo Airlines, Juba Airlines, Gallad Air, Damal Airlines y Star African Airlines. A diferencia de los operadores aéreos de

<sup>4</sup> Los servicios regulares de transporte aéreo e limitan básicamente a los siguientes aeropuertos: Hargeysa, Baldogle, Baidoa, Daynile, Galkayo, Boosaaso Garoowe, Mogadishu, k-50 (Mogadishu), Berbera y Kismaayo.



Kenya, la mayoría de los operadores basados en los Emiratos Árabes Unidos no tienen aviones propios, sino que suelen arrendarlos a empresas de Ucrania y otros países de la ex Unión Soviética<sup>5</sup>. Por ejemplo, Daallo y Juba Airlines alquilan aviones de Phoenix Aviation, en tanto que Star African Airlines los alquila a Aerovista. Tanto Phoenix como Aerovista también prestan servicios independientes de pasajeros y carga a Somalia.

110. La regulación del tráfico aéreo, las operaciones del servicio de transporte aéreo y la supervisión de la seguridad en el espacio aéreo somalí es muy limitada. La eficacia de la Autoridad Provisional de Aviación Civil como organismo de vigilancia y supervisión se ve seriamente menoscabada por la muy limitada presencia física (se encuentra sólo en cinco aeropuertos del norte) y la falta de recursos. En los aeropuertos de Somalia prácticamente no hay ningún control de las actividades de aviación civil, sobre todo en el sur, donde los aeropuertos están controlados por diferentes líderes de facciones. Estos líderes suelen explotar los aeropuertos como si fueran sus negocios privados y cobran un promedio de 200 dólares de los EE.UU. para aterrizaje y entre 200 y 300 dólares de los EE.UU. por los servicios en tierra. A cambio, proporcionan en teoría unos pocos servicios en tierra y servicios e instalaciones de control del tráfico aéreo. Considerando que esos pagos representan una fuente importante de recursos para algunos líderes de facciones, el Grupo pidió a las compañías aéreas que proporcionaran información básica sobre sus vuelos a Somalia, incluidos los derechos e impuestos que pagan a los controladores de las pistas de aterrizaje. Sin excepción, las compañías aéreas se negaron a responder por escrito sobre la cuestión de los pagos.

111. Dada la escasa capacidad de la Autoridad Provisional para hacer cumplir los reglamentos y el control, los vuelos que llegan a Somalia o salen de ella pueden eludir toda inspección y violar las sanciones. Además, esas operaciones están plagadas de irregularidades que podrían hacer relativamente fácil el tráfico de armas y la violación de las sanciones. El Grupo inspeccionó varias de esas operaciones para tratar de encontrar pruebas de contrabando de armas. Algunos operadores usaban frecuentemente dos o más señales de llamada e incluso cambiaban el número de matrícula del avión en el curso de un mismo vuelo. Debido a la falta de tiempo, no fue posible que el Grupo examinara todas las denuncias recibidas al respecto, pero se incluyen a continuación algunos ejemplos ilustrativos.

112. Se determinó que tanto Star African Airlines como Damal Airlines usaban los distintivos de organismos de las Naciones Unidas —en un caso el Programa Mundial de Alimentos y en el otro la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados. En ninguno de los casos el operador había firmado un contrato con el organismo interesado de las Naciones Unidas.

113. El 1° de septiembre de 2003, un avión matriculado en la Federación de Rusia realizó un vuelo de Star African Airlines de Sharjah a Hargeysa. El mismo día, ese avión realizó un vuelo de Damal de Hargeysa a Boosaaso. Cuando partió de Boosaaso para regresar a Sharjah (haciendo escala en el aeropuerto Ryan del Yemen), ese mismo avión cambió su matrícula rusa por otra ucraniana. Incluso si no hay irregularidades, el hecho de cambiar constantemente la única marca que permite identificar a un avión, aumenta las posibilidades de que éste pase desapercibido<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Estos aviones suelen estar matriculados en países de la ex Unión Soviética, pero algunos tienen matrícula de conveniencia, por ejemplo de Guinea Ecuatorial.

<sup>6</sup> En ambos casos, el Grupo entrevistó a los dueños de los aviones y a los diferentes operadores y fletadores que alquilaron el avión. Los manifiestos de carga decían que transportaban pasajeros y “carga general”.

114. Entre la última semana de septiembre y la primera de octubre de 2003, el Grupo también se enteró de que un avión Boeing 727 había aterrizado varias veces en el aeródromo de Baledogle, cerca de Mogadishu; el Grupo sospecha que en ese caso se estaba cometiendo un fraude, dado que el avión estaba usando el número de matrícula de un avión keniano que estaba en el hangar para operaciones de mantenimiento en Nairobi. Entre el 9 y el 11 de octubre de 2003, el Grupo también recibió informes sobre dos o tal vez tres vuelos de aviones militares que llegaron a una pista de aterrizaje de Jowhar. Esos casos se seguían investigando en el momento de la preparación del presente informe, pero apoyan la hipótesis del Grupo de que un aumento de las divergencias entre las distintas facciones en la mesa de negociaciones de Nairobi puede producir nuevas corrientes de armas a Somalia.

#### **Ejemplo: Air Bas y la conexión de Bout con Somalia**

Air Bas es una empresa charter cuyos clientes somalíes son actualmente Gallad Airlines y Juba Airlines. El Grupo se interesó en Air Bas por las supuestas relaciones de la empresa con el traficante de armas Viktor Bout. Este y su hermano Serguei tienen una larga historia de participación en el comercio de armas en toda África, incluida Somalia.

Los Bout ya no parecen encontrarse en los Emiratos Árabes Unidos, pero se cree que Air Bas es una de las empresas pantalla que utilizan para mantener una presencia en este importante centro de la subregión. El personal de Air Bas, en varias entrevistas con el Grupo y en una respuesta que envió por escrito, dice que “no tienen ninguna relación” con Bout, pese a usar las mismas oficinas que tenía la compañía AirCess de Bout y los mismos aviones que formaban parte de la flota de Viktor y Serguei Bout. La administración de Air Bas también se negó a dar al Grupo documentación básica, con los accionistas y la dirección oficial de la empresa.

El Grupo, sin embargo, pudo ver documentos según los cuales Air Bas fue establecida en Texas en mayo de 2002. Los estatutos se registraron el 26 de junio de 2002 (número de registro 800098068). Richard A. Chichakli, un conocido socio de Viktor Bout, es el presidente<sup>a</sup>. En los Emiratos Árabes Unidos la empresa está representada por Viktor Lebedev, gerente interino de Air Bas Transportation. Los pagos a Air Bas deben hacerse a la cuenta de la empresa Irbis en Kazajstán. Irbis ha sido durante años una pantalla para el arrendamiento de los aviones de Viktor Bout.

Un documento obtenido por el Grupo muestra que el 12 de mayo de 2002 el gerente de Air Bas Transportation en Sharjah firmó un documento para dar a Serguei Bout, el hermano de Viktor Bout, “Poder notarial para todas las transacciones relacionadas con la empresa”. El documento había sido refrendado por Serguei Bout y llevaba adjunta copia de su pasaporte. Así pues, la empresa puede considerarse sin duda alguna como pantalla de uno de los hermanos Bout, a pesar de que el personal de Air Bas lo niegue.

<sup>a</sup> Richard Chichakli fue el director financiero de las empresas de Viktor Bout AirCess Holdings Ltd., Air Pas y San Air General Trading FZE (Sharjah), director general de San Air General Trading LLC (Texas (Estados Unidos)) y la persona que la inscribió en el registro.

115. Algunos de los aeropuertos utilizados por los operadores aéreos en Somalia no vigilan con demasiada eficacia la carga ni los vuelos. El examen de algunos de los manifiestos que se entregaron al Grupo revela graves deficiencias en el sistema. La mayor parte de la carga figura como “carga general”, pero los procedimientos de inspección suelen ser insuficientes para determinar si tal es realmente el caso. Por ejemplo, los empleados de aduanas en los lugares de tránsito de los aviones con destino a Somalia suelen confiar demasiado en los documentos y los procedimientos de inspección en el lugar de origen (principalmente Sharjah y Dubai). Djibouti es un importante centro de tránsito para pasajeros y carga hacia Somalia, pero el aeropuerto carece de detector de metales para inspeccionar la carga y parece deficiente en lo que respecta al control y la supervisión efectiva de la carga. En el aeropuerto de Ryan en el Yemen no se realiza ningún tipo de inspección de la carga en tránsito. La mayoría de los operadores que vuelan a Somalia justifican sus escalas en Ryan por razones técnicas y para abastecerse de combustible, pero no está claro por qué eligen ese aeropuerto, dado que no hay diferencia apreciable en el precio del combustible para aviones entre el Yemen y los Emiratos Árabes Unidos.

116. El incumplimiento de los requisitos para los operadores extranjeros basados en los Emiratos Árabes Unidos ha conducido a las autoridades de los Emiratos a suspender varios vuelos de esas empresas. Sin embargo, no todos los gobiernos interesados han dado muestras del mismo interés ni han actuado tan decididamente. La firme determinación de cumplir el embargo aumentaría muchísimo sus posibilidades de éxito. Además, una mejor coordinación entre los Estados y la asistencia técnica para realizar inspecciones contribuiría a mejorar considerablemente la capacidad de aplicación del embargo en los aeropuertos de los Estados de primera línea. Dentro de Somalia, un mayor apoyo a la Autoridad Provisional, para asegurarse la identificación y el seguimiento de todos los aviones que entran en el espacio aéreo de Somalia sería fundamental para la aplicación efectiva del embargo.

### **Transporte marítimo**

117. La costa somalí es la segunda en longitud de África y el comercio marítimo internacional es un elemento crucial de la economía del país. Se exporta ganado, cueros, incienso y productos agrícolas y se importa fundamentalmente alimentos básicos, bienes de consumo y material de socorro. Se estima que el 80% de la actividad económica del país se relaciona con el comercio internacional, y que en más de la mitad de las transacciones participan terceros países como Etiopía y Kenya. También hay un volumen importante de comercio costero entre los puertos de Djibouti, Mombasa, Dar es Salam y los puertos somalíes.

118. El comercio marítimo es fundamental no sólo para el bienestar económico de Somalia sino también para la dinámica de su política. En algunas regiones, los ingresos de los puertos representan una importante fuente de fondos para las administraciones regionales, que han traído estabilidad y seguridad a esas partes del país. En Mogadishu, sin embargo, las coaliciones de facciones e intereses comerciales se han confabulado para mantener el principal puerto cerrado, en tanto que las ganancias de los puertos auxiliares terminan en manos de particulares y políticos. Los ingresos del puerto de Kismaayo —incluidos los de la exportación de carbón, desastrosa para el medio ambiente— han permitido que la Alianza del Valle Juba mantenga el control militar de esa ciudad portuaria.

119. El comercio marítimo es realizado fundamentalmente por barcos de altura, barcos de cabotaje y dhows que arriban a los principales puertos que se mantienen abiertos del país: Berbera, Boosaaso y Kismaayo. El puerto de Mogadishu sigue cerrado y la ciudad utiliza los puertos más pequeños de El Ma'an y Marka. Hay también muchos otros puertos más pequeños y embarcaderos utilizados por las pequeñas comunidades, que ocasionalmente reemplazan a los grandes puertos cuando éstos están cerrados a causa del conflicto.

120. La flota tradicional somalí comprende miles de barcos que surcan las aguas del Océano Índico occidental, el Golfo de Aden, el Mar Rojo y el Golfo Pérsico. Tradicionalmente, esta flota tenía pequeños dhows de vela. Hoy en día, sin embargo, la mayoría de los dhows del Cuerno de África y Somalia tienen motor y una capacidad de carga que oscila entre las 50 y las 750 toneladas. La mayoría de esos barcos, que atracan en puertos y embarcaderos de la costa de Somalia, comercian entre la Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos, Omán y el Yemen. En su mayor parte la carga que llega a Somalia procede de los Emiratos Árabes Unidos. Este comercio se considera de temporada y, al depender del clima, suele ser más activo entre diciembre y junio.

121. Los dhows de madera suelen matricularse en los puertos donde se construyeron y aunque algunos son propiedad de empresas, la mayoría pertenecen a particulares. Aunque a veces son grandes y modernos (hasta 1.000 toneladas), la mayoría de los puertos consideran que son barcos "tradicionales" y, por consiguiente, aplican una política muy laxa en lo que respecta a las calificaciones de la tripulación, la seguridad, el equipo de navegación, la estiba de la carga y la compartimentación. Es frecuente que esos barcos naveguen sin manifiesto de carga ni lista de tripulantes adecuados y la mayoría no tiene seguro.

122. En los últimos años se incorporó otro tipo de barcos a esta flota. Entre las costas del Yemen y la costa norte de Somalia navegan ahora embarcaciones pequeñas (5 a 20 metros), relativamente rápidas, de fibra de vidrio y con motor, que se diseñaron originalmente para pescar. Esas embarcaciones también navegan entre la costa norte de Kenya y la costa sur de Somalia y se han convertido en la embarcación preferida en Somalia para llevar o traer personas o grupos pequeños de personas y armas. Estas embarcaciones pueden navegar rápidamente (durante la noche) y sin ser detectadas desde el Yemen a un punto remoto de la costa somalí y si son interceptadas pueden alegar que van a una zona de pesca somalí o vienen de ella. Embarcaciones como éstas fueron utilizadas por los autores de los ataques terroristas cometidos en noviembre de 2002 cerca de Mombasa, por lo menos en dos ocasiones, para el transporte entre Kenya y Somalia: el M. V. *Midrarah*, en abril de 2002, y el M. V. *Sauda*, en diciembre de 2002.

123. Aunque la gran mayoría de las armas llegan a Somalia en barcos que pertenecen a la flota tradicional, los grandes cargamentos son transportados a veces por buques extranjeros de mayor tamaño. Funcionarios de Puntland informaron al Grupo del naufragio de un barco, el *Himbol*, cerca de Hobyo, en julio de 2003, que aparentemente transportaba armas y vehículos de Eritrea. No se ha aclarado qué carga llevaba a bordo. El Grupo estableció que el *Himbol* era uno de los barcos de la Eritrean Red Sea Corporation que solía utilizarse para el transporte de material militar. Durante visitas a Asmara, el Grupo habló de la cuestión con las autoridades marítimas en dos ocasiones, pero no obtuvo ninguna información respecto de la naturaleza exacta de la carga ni el destino del barco.

## **D. Inseguridad regional: armas que entran en Somalia y circulan por el país**

124. Todos los Estados del Cuerno de África han reconocido que la proliferación de armas pequeñas es una amenaza para la seguridad y la estabilidad de la región. Las importaciones de armas en Somalia exacerbaban el conflicto somalí y también constituyen una amenaza para otros Estados del Cuerno de África. No sólo las armas destinadas a Somalia violan el embargo de armas, sino también las que luego se dirigen hacia los Estados vecinos. Se trata principalmente de armas pequeñas y municiones: fusiles de asalto, pistolas, granadas de mano y, ocasionalmente, ametralladoras. El Grupo se enteró, por ejemplo, de la existencia de un cargamento de 700 fusiles de asalto Kalashnikov que entró de contrabando en Somalia procedente de Kenya a finales de agosto de 2003, y vio pruebas de que había en Boosaaso armas pequeñas destinadas al Frente de Liberación Nacional de Ogaden, en Etiopía.

125. Además, el Grupo tiene documentos que demuestran la entrada en países vecinos, en violación del embargo, de pequeñas cantidades de armas, como sistemas de defensa aérea portátiles, lanzacohetes antitanques de un solo uso y posiblemente explosivos. La naturaleza y la cantidad de esas armas indica que en Somalia se consideran de poco o ningún valor militar, pero que ofrecen un “multiplicador de fuerza” potencialmente importante para grupos extremistas en otras partes de la región. La facilidad con la cual esas armas siguen entrando en Somalia constituye una amenaza evidente e inmediata para los países vecinos.

### **Tráfico de armas y terrorismo**

126. El vínculo entre la proliferación de armas y el terrorismo en el Cuerno de África no se discute. La Declaración de Nairobi reconoce el papel de las armas pequeñas y las armas ligeras en el mantenimiento del conflicto armado y el fomento del terrorismo, el robo de ganado y otros delitos graves en la región, y la conferencia de la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD) sobre prevención y represión del terrorismo, determinó que pese a no haber una relación causal entre la proliferación de armas pequeñas y el terrorismo, las armas pequeñas y ligeras son un medio para cometer actos terroristas<sup>7</sup>.

127. Debido a las violaciones del embargo de armas, los terroristas transnacionales han podido obtener no sólo armas pequeñas, sino también sistemas de defensa aérea portátiles, misiles antitanque ligeros y explosivos. Al menos en una ocasión durante los 12 últimos meses, se emplearon para cometer actos terroristas en Kenya armas que llegaron ilegalmente a Somalia; aunque ese atentado concreto no tuvo éxito, el Grupo considera que posteriormente pueden haberse importado a Somalia otras armas con el único objetivo de realizar nuevos ataques terroristas en países vecinos.

### **Proliferación y control de misiles**

128. Quedan pocos sistemas de defensa aérea portátiles en Somalia. Los primeros misiles Strela de la Unión Soviética probablemente llegaron a Somalia en 1976 y algunos se desplegaron durante la guerra de Ogaden con Etiopía, en 1977-1978. El sistema tuvo poco éxito en la práctica, en parte por su tecnología buscablanca rudimentaria y en parte por la falta de entrenamiento para su uso de las tropas somalíes. Después de 1978, las fuerzas armadas somalíes parecen haber sustituido el Strela por sistemas de defensa aérea estáticos, como el SA-2, y el Grupo no tiene conocimiento de que hayan

<sup>7</sup> Intergovernmental Authority on Development (IGAD), *IGAD Conference on the Prevention and Combating of Terrorism*, Addis Abeba, 24 a 27 de junio de 2003, pág. 6.

llegado a Somalia sistemas de defensa aérea portátiles después de esa fecha. En todo caso, es poco probable que los sistemas de defensa aérea portátiles importados en Somalia antes de que se impusiera el embargo de armas en 1992 aún sigan funcionando, debido a las malas condiciones de almacenamiento y la falta de servicios de conservación. Además, el hecho de que la milicia somalí usara armas antitanque RPG-7, en vez de misiles tierra-aire, para atacar a los helicópteros de combate norteamericanos entre 1993 y 1995, sugiere que durante ese período no había en Somalia ningún sistema de defensa aérea portátil.

129. Parece correcto suponer que todos los sistemas de defensa aérea portátiles en estado de funcionamiento que existen actualmente en Somalia han entrado en el país en los últimos años en violación del embargo de armas. Sin embargo, dado que ninguna facción somalí ha tenido nunca aviones de combate en buen estado ha habido muy poca demanda de sistemas de defensa aérea y el Grupo no tiene conocimiento de que entre 1992 y 1998 se hayan efectuado importaciones de este tipo de armas. Sin embargo, en 1998 la guerra entre Etiopía y Eritrea produjo la aparición de un segundo frente en Somalia, lo que acarrió el despliegue en Somalia, bajo la protección de Hussein Aideed, de miembros del Frente de Liberación de Oromo (FLO) apoyados por Eritrea. Etiopía amenazó con efectuar incursiones aéreas en los campamentos del FLO situados en las inmediaciones de la ciudad costera meridional de Marka y, por tal razón, Eritrea envió a Aideed tres cargamentos de misiles Strela-2. Aideed dijo al Grupo que en mayo de 2003 entregó 41 sistemas de defensa aérea portátiles a agentes del Gobierno de los Estados Unidos a cambio de dinero en efectivo, lo cual fue confirmado por otras fuentes somalíes y servicios de inteligencia extranjeros. No está claro si el número de misiles recibidos de Eritrea es realmente ese: Aideed sostiene que recibió sólo 41, y se conoce el paradero de todos ellos. Sin embargo, otras fuentes han dicho al Grupo que Aideed recibió por lo menos 43 misiles, entre los cuales había cuatro SA-7 que están actualmente en venta en el mercado negro de Mogadishu. Como los gobiernos interesados no han respondido en su debido momento a las peticiones de información del Grupo, no ha sido posible determinar si los sistemas de defensa aérea portátiles que están en el mercado de Mogadishu llegaron con el cargamento precedente de Eritrea en 1998 o más tarde en violación del embargo.

#### **Misiles tierra-aire: el incidente de Arkia Airlines**

El 28 de noviembre de 2002, miembros de una célula de Al-Qaida en África oriental trataron sin éxito de derribar el avión de Arkia que efectuaba el vuelo 582 entre el aeropuerto internacional Moi (Mombasa) y Tel Aviv. Al mismo tiempo, hubo un ataque suicida contra el Hotel Paradise de Kikambala, justo al norte de Mombasa, que causó 12 muertos.

Ya en 1998, después de los ataques a las embajadas norteamericanas de Nairobi y Dar es Salam, la red de Al-Qaida en África oriental empezó a reorganizarse para ataques futuros. Bajo la dirección general de Fazul Abdallah Mohamed (alias Harun o Abdulkarim o Abu Luqman), un nacional de Comoras buscado por los Estados Unidos por su presunta participación en los ataques a las embajadas, se formó un equipo a lo largo de la costa de Kenya y Somalia, entre Mogadishu y Mombasa. Varios de sus miembros se dedicaron a la pesca en pequeña escala de la langosta con capital proporcionado por la organización.

En noviembre de 2001, parte del equipo se reunió por primera vez en Mogadishu. Los miembros más experimentados impartieron a los demás orientación ideológica y entrenamiento en el uso de armas pequeñas, con Kalashnikovs, pistolas y granadas de mano compradas en el mercado local. Un mes más tarde el equipo se dispersó. Algunos miembros regresaron a la zona de Mombasa, donde se reunieron con otros miembros de la red. En abril de 2002, los blancos de ataques futuros se habían establecido y se estaban vigilando.

Las armas compradas para la operación incluían dos misiles tierra-aire Strela-2 9k32m (conocidos también por la designación de la OTAN SA-7b Grail) y dos lanzamisiles portátiles 9p58. Los misiles fueron fabricados en la Unión Soviética en 1978 y los lanzamisiles en Bulgaria, en 1993. En 1994, se vendieron los misiles al Yemen como parte de un cargamento mayor. Los misiles llegaron a Somalia por una de dos posibles rutas: o bien fueron sacados del Yemen de contrabando directamente por vendedores comerciales de armas, o bien pasaron primero por Eritrea y luego entraron en Somalia como parte de un cargamento que el Gobierno de Eritrea envió en 1998 al líder de facción Hussein Aideed<sup>a</sup>. En agosto de 2002, los misiles entraron de contrabando en Kenya por mar, desde Somalia. Los lanzamisiles estaban pintados de azul y blanco, supuestamente para camuflarlos y reducir al mínimo las posibilidades de que los descubrieran durante su transporte ulterior a Mombasa.

Mientras preparaban los ataques, el equipo se dividió en cuatro: un grupo permaneció en Mogadishu y otro llevó a cabo el ataque contra el Hotel Paradise. Un miembro del equipo fue enviado a Lamu para preparar el barco en que el equipo escaparía y volvería a Somalia. El cuarto y último grupo, dirigido por Fazul Abdallah Mohamed, se encargaría de derribar el avión de Arkia. Ninguno de los dos misiles alcanzó su objetivo.

El 29 de noviembre de 2002, el día posterior a los ataques, los miembros supervivientes del equipo se reagruparon en Lamu y partieron dos días después en barco hacia Somalia. La mayor parte de los miembros del equipo permanecieron en Mogadishu durante varios meses después de los ataques y vivían con dinero en efectivo entregado por el contralor financiero sudanés. Un miembro del equipo, Suleiman Ahmed Hemed, encontró trabajo como conductor de vehículos para un gran hotel de Mogadishu antes de ser detenido en una operación conjunta de Kenya y los Estados Unidos, en abril de 2003. Otros miembros del equipo regresaron posteriormente a Kenya, pero al menos cuatro siguen en Somalia.

---

<sup>a</sup> El Grupo ha pedido a los Gobiernos de Eritrea y el Yemen que confirmaran esta información, pero hasta el momento no ha recibido respuesta.

130. Se ha informado al Grupo de que un pequeño vendedor de armas de Mogadishu, Mohamed Osman Raghe Buraleh, puede haber importado a Somalia desde el Yemen, a principios de 2003, ocho sistemas de misiles Strela-2. La primera vez que el Grupo, a través de un intermediario local, se puso en contacto con Buraleh, éste negó haber comprado misiles, pero se ofreció a obtener algunos del Yemen. En una reunión posterior con el Grupo, Buraleh dijo que había mentido y que, en realidad, no podía comprar ningún misil. Sin embargo, otras fuentes han dicho que líderes de facciones somalíes trataron sin éxito de recuperar esas armas, y que éstas se transportaron después a algún lugar cerca de la frontera con Kenya.

131. El Grupo ha determinado que sigue siendo relativamente fácil obtener misiles tierra-aire del Yemen y que no hay ningún obstáculo para importar esas armas a Somalia. Dado que actualmente no hay en Somalia un mercado para los sistemas de defensa aérea portátiles, cabe suponer que todo envío reciente de esas armas se re-exportará a los países vecinos.

#### **Armas antitanque ligeras y armas pequeñas**

132. La red terrorista que llevó a cabo la operación de noviembre de 2002 en Kenya también poseía otras armas. Además de explosivos, los suicidas que atacaron con bombas el Hotel Paradise iban armados con un fusil de asalto MPIKM tipo Kalashnikov de Alemania oriental y una pistola Tokarev TT. En agosto de 2003, la policía keniana halló en el apartamento de uno de los miembros del equipo diversas armas, que incluían cinco armas antitanque ligeras:

- Tres RPG-22 Neto, fabricados en la Federación de Rusia, números de serie AE 263205, BE 33-2706 y BE 33-0149;
- Una M-72 LAW, fabricada en los Estados Unidos, número de serie HED 51201;
- Una RPG-18 Mukha de origen indeterminado, número de serie EE0417.

133. Junto con las armas antitanque, la policía recuperó también una granada de mano rusa tipo F1 (número de serie 93PL61) y seis cargadores de AK-47 con 177 cartuchos de 7,62 milímetros. Según los códigos de las marcas de culote, las municiones se fabricaron en Alemania oriental (4), la Unión Soviética o Bulgaria (10), la Unión Soviética (539), China (944) y había un tipo sin marca, de fabricación desconocida o clandestina. Tal vez por coincidencia, tres de estos códigos aparecían en las marcas de culote de las municiones recuperadas en el lugar del Hotel Paradise donde ocurrió la explosión. Algunas de las municiones habían sido fabricadas en fecha tan reciente como 1999.

134. Los funcionarios de policía consideran que esas armas también llegaron a Kenya provenientes de Somalia. De ser así, hay razones para creer que los lanzacohetes antitanque (con la posible excepción del M-72, que pudo haber sido parte de las existencias del Gobierno somalí antes de la guerra) y por lo menos algunas de las municiones de 7,62 mm constituían una violación reciente del embargo. Aunque la falta de tiempo impidió realizar una investigación completa, el Grupo no contó con la oportuna cooperación de los gobiernos en sus intentos por averiguar el origen de algunas de las armas.

#### **Explosivos**

135. Los explosivos utilizados en el ataque contra el Hotel Paradise consistían en bombonas de gas cargados de nitrato de amonio, preparados en Kenya. De acuerdo con el examen forense también contenían trazas de explosivo TNT o RDX que puede haberse utilizado como detonador. Aunque no hay manera de determinar si alguno de los componentes explosivos provenía realmente de Somalia, se ha indicado al Grupo que algunos componentes de la bomba, incluido el detonador, pueden haberse obtenido en Somalia, hipótesis ésta que ayuda a explicar la preocupación más general del Grupo por las violaciones del embargo de armas.

136. Las existencias de explosivos que quedan en Somalia desde antes de la guerra son limitadas, generalmente inestables y no aptas para su utilización. El Grupo ha



encontrado solamente una muestra de explosivos de antes de la guerra: unas reservas de TNT provenientes de un antiguo lugar de extracción de petróleo situado en Somalia nordoriental. No obstante, es fácil comprar explosivos en todo el país. En su mayor parte provienen del desarme de minas terrestres, que los últimos años se han enviado en grandes cantidades a Somalia, principalmente desde Etiopía y el Yemen.

137. La demanda interna de explosivos en Somalia procede principalmente de las canteras de grava y las empresas de construcción. No obstante, el Grupo ha tenido conocimiento de intentos recientes de algunos grupos extremistas para obtener explosivos en el mercado de armas de Mogadishu, así como del adiestramiento de milicianos en el uso de explosivos. La disponibilidad de explosivos en Somalia es resultado directo de las violaciones en gran escala del embargo de armas que se han perpetrado en los últimos años con respecto a las minas terrestres.

## **E. Rastreo de armas, municiones y explosivos**

138. Debido a la falta de un sistema normalizado de rastreo y marcación de armas, y especialmente de municiones, es difícil determinar con precisión el origen de un arma, problema que se complica debido a que en diferentes países se fabrican bajo licencias armamentos del mismo tipo.

139. El Grupo obtuvo los números de serie de armas que podían adquirirse en el mercado Bakaraha de Mogadishu y trató de identificarlas utilizando primeramente catálogos especializados. Después se enviaron los números de serie a los presuntos países de fabricación junto con la solicitud de que se averiguara el origen de las armas y se indicara el destinatario legítimo de esas armas o municiones. El Grupo recibió varias respuestas negativas, lo que sugiere que el país de fabricación no era el que se había pensado.

140. Sin embargo, el Grupo sigue convencido de que el rastreo de las armas y municiones podría ser un factor muy importante en la vigilancia de las violaciones del embargo, y de las corrientes de armas en general, si los Estados Miembros y las fábricas de armas tramitaran las peticiones con más eficiencia. Si los Estados Miembros atienden las peticiones que les remite el Grupo se facilitaría notablemente la labor de un futuro mecanismo de vigilancia del embargo de armas impuesto a Somalia.

## **VI. Financiación del tráfico de armas**

### **A. La pesca, la piratería y el negocio de la protección**

141. La industria pesquera de Somalia, otrora próspera, se ha deteriorado y convertido en un terreno de contienda general entre las flotas pesqueras de todo el mundo. Como consta en numerosos informes sobre el tema<sup>8</sup>, durante más de un decenio cientos de buques de diversos Estados Miembros han pescado constantemente en aguas somalíes sin anunciarse ni atenerse a reglas. Ello ha tenido consecuencias de

<sup>8</sup> Véase por ejemplo, la evaluación general PNUD/OMI/UNCTAD del desarrollo sostenible del medio marino, los puertos y las zonas costeras (en cooperación con la IUCN, el PNUMA y la FAO), titulada "The Protection and Sustainable Development of Somali Marine Environment, Seaports and Coastal Areas", 1998.

amplio alcance y tal vez haya surtido ya efectos desastrosos en la ordenación sostenible de los recursos marinos somalíes.

142. Esta situación caótica ha podido continuar debido a la falta de un gobierno central en Somalia. Se han hecho varios intentos para que la industria se autorregulara, pero aunque la idea es buena, las iniciativas han fracasado principalmente a causa de las disputas por la distribución de los fondos provenientes de las licencias de pesca entre los líderes de las facciones políticas. Por otra parte, esas iniciativas preveían una reinversión muy limitada en la ordenación de los recursos.

143. El intento más reciente de enfrentar este problema a lo largo de la costa noreste de Somalia es el de SomCan, una empresa mixta entre la administración de Puntland y una compañía naviera del sector privado. En esta actividad participan los 400 “Puntland Marines”, y el servicio de guardacostas de Puntland, que utiliza un buque cisterna de 3.000 toneladas transformado y varios barcos de pesca pequeños de fibra de vidrio para garantizar la seguridad marítima y luchar contra el contrabando y la piratería. Es demasiado pronto para hacer observaciones sobre la eficacia de esta iniciativa.

144. La pesca a lo largo de la costa de Puntland evoca a veces una batalla naval. Es corriente que los barcos de pesca estén provistos de cañones antiaéreos pesados y muchas tripulaciones estén armadas. En varias ocasiones, los guardacostas de Puntland han inspeccionado barcos en los que han decomisado armas. En marzo de 2003, según el propietario de SomCan, se capturó un dhow que llevaba a bordo varios miles de cartuchos para fusil AK-47. Las autoridades de Puntland también proporcionaron al Grupo una lista de tentativas de introducir de contrabando en Somalia armas procedentes del Yemen.

145. Estos decomisos de armas ofrecen también beneficios prácticos. Una de las compañías participantes en la protección costera en Puntland dijo al Grupo que, por lo menos en una ocasión, habiendo recibido información sobre la llegada de un cargamento destinado al líder de una facción meridional (Hussein Aideed), el líder de Puntland, Abdullahi Yusuf, les ordenó que capturaran el buque en alta mar y confiscaran el cargamento. Puesto que Abdullahi Yusuf y Aideed son aliados desde hace años, parece que los motivos de la captura son más mercenarios que políticos.

146. En algunos casos, parece que cargamentos de armas destinados a las autoridades de Puntland han sido “confiscados” por esas mismas autoridades. Cabe presumir que con tales confiscaciones se intenta enmascarar una violación deliberada del embargo de armas por parte de las autoridades, puesto que las armas terminan inevitablemente en manos de las fuerzas de seguridad de Puntland. Por ejemplo, durante una visita a Boosaaso las autoridades locales dijeron al Grupo que recientemente se había impuesto el arresto domiciliario a un traficante de armas del Yemen y se había confiscado su cargamento de armas. Posteriormente, en una entrevista con el Grupo, el yemení negó toda participación en el tráfico de armas y, en cambio, dijo que había entregado una carga consistente en equipo para la fuerza de operaciones de Puntland (conocido localmente con los *Darawiish*), por el que todavía no le habían pagado.

147. Aunque se necesita urgentemente proteger los recursos marinos de Somalia contra los barcos de pesca extranjeros, también es evidente el riesgo de que las operaciones de “guardacostas” del tipo de la organizada por las autoridades de Puntland confieran legitimidad a la violación de las sanciones por parte de las autoridades locales y los líderes de las facciones. Al propio tiempo, la venta de licencias a buques

extranjeros a cambio de derechos de pesca ha cobrado todas las características de una extorsión en gran escala con oferta de “protección”, que en muchos aspectos es comparable a la piratería común. Las amenazas formuladas contra los barcos que navegan frente a las costas de Somalia, sean o no pesqueros, ha llevado a la Cámara de Comercio Internacional a advertir a los buques de que permanezcan a no menos de 50 millas náuticas de las costas somalíes. La Organización Marítima Internacional advierte que la anarquía que sigue imperando en Somalia, particularmente en la zona de la costa, es una amenaza no sólo para los somalíes sino también para la comunidad internacional.

148. Mientras no haya un Gobierno somalí en pleno ejercicio de sus funciones, es poco probable que puedan resolverse de manera adecuada las contradicciones entre las medidas locales de vigilancia de las costas, la seguridad marítima internacional y la observancia del embargo de armas. Por consiguiente, el Grupo recomienda que se consideren detenidamente otras posibles soluciones, por ejemplo, una autoridad marítima interina.

## **B. Vigilancia de los puertos y aeropuertos**

149. El puerto y el aeropuerto de Mogadishu llevan cerrados desde 1995. Al momento de redactarse el presente informe, una nueva alianza integrada por el Gobierno Nacional de Transición, Musa Sudi “Yalahow”, Osman Hassan Ali “Atto”, Mohamed Ibrahim “Habsade” y otros había declarado su intención de reabrirlos. Dado que los miembros de la alianza no tienen un control total de esas dos instalaciones, que son vulnerables a los cañones de largo alcance de los grupos rivales, no parece probable que se puedan reabrir en breve. Al mismo tiempo, la reapertura del puerto y el aeropuerto constituye una amenaza para los intereses creados en el puerto de El Ma’an y en varias pistas de aterrizaje de Mogadishu, lo que requerirán negociaciones delicadas y complejas.

150. El puerto de El Ma’an, situado al norte de Mogadishu, domina actualmente el tráfico marítimo de esa ciudad y es propiedad de un grupo de empresarios del subclan Abgaal/Warsengeli que cuenta con milicia y armamentos propios para proteger sus intereses. La mayor parte de estos empresarios somalíes tienen su base en Dubai, desde donde dirigen servicios de remolcadores, compañías de construcción o empresas comerciales que exportan cargamentos de azúcar, petróleo y otros productos básicos a Somalia. También están protegidos en parte por Mohamed Dhere, líder de una facción, y por la milicia de Bashir Rage, que también controla la pista de aterrizaje de Mogadishu Norte (Isaley). La apertura del puerto del Mogadishu los privaría de su principal fuente de ingresos.

151. Asimismo, la apertura del aeropuerto de Mogadishu haría peligrar los intereses de varios aeródromos en torno a la ciudad. El Gobierno Nacional de Transición depende actualmente del antiguo aeródromo militar de Baledogle. Mohamed Qanyare Afrah controla el aeródromo de Daynile, que tiene el monopolio virtual de los vuelos de transporte de khat hacia Mogadishu y es el destino preferido de los vuelos de las Naciones Unidas. El aeródromo K-50, situado a alguna distancia por la carretera de Marka, está bajo el control de Ahmed Duale “Heef”, cuya milicia también ocupa un puesto de control en la carretera de Mogadishu. La carga o los pasajeros que transitan por su aeropuerto no sólo deben pagar tasas de aterrizaje y descarga, sino también por la utilización de la carretera.

152. Así pues, las principales intersecciones o carreteras, los aeródromos que rodean a Mogadishu y los diferentes puertos son importantes fuentes de acumulación de riqueza, pero también importantes puntos de entrada y entrega de cargamentos ilícitos, incluidas las de armas. La alianza del Valle Juba mantiene el control del lucrativo puerto de Kismaayo, mientras que Mohamed Dhere se propone mejorar la pista de aterrizaje del aeropuerto de Jowhar, la capital de la región central de Shabelle. Todo vehículo que entra en las zonas bajo su control también debe pagar también un gravamen en una de las cuatro barreras estratégicamente situadas.

153. El Grupo no pudo obtener información actualizada sobre los gravámenes y las tasas de seguridad que se exigen a las compañías navieras y de aviación para operar a partir de cualquiera de los puertos o aeródromos de Mogadishu. No obstante, Mohamed Deylaf, un acaudalado empresario de Mogadishu, accedió a proporcionar al Grupo un desglose de los gastos en que incurre para transportar cargamentos desde buques anclados en el puerto hasta sus almacenes de Mogadishu. Como ejemplo, dijo al Grupo que llevara un convoy de azúcar o de ayuda humanitaria desde el puerto de El Ma'an hasta un almacén de Mogadishu costaría aproximadamente igual que traerlo desde el puerto septentrional de Berbera. El Ma'an está a sólo 30 kilómetros de Mogadishu, mientras que Berbera está a 1.300 kilómetros.

154. Para fines de comparación cabe señalar que un puerto regional típico, como Djibouti, cobraría 7 dólares de los EE.UU. por una tonelada métrica de azúcar, incluidos los gastos de manipulación, remolque y descarga. El puerto de Kismaayo cobraría más o menos el doble de esa suma y el de El Ma'an más o menos el cuádruple. Por otra parte, la conservación de los puertos es tan deficiente que es frecuente que grandes cantidades de cargamentos sufran daños, sin ninguna indemnización. Puesto que ninguna compañía de seguros está dispuesta a cubrir los riesgos existentes a lo largo de la costa y en los puertos de El Ma'an, Kismaayo o Marka, esa ruta sólo la hacen barcos que se encuentran en malas condiciones, con el resultado de más accidentes y más gastos.

155. Los gastos de transporte terrestre no son menos exorbitantes. Según Mohamed Deylaf podría necesitarse hasta ocho días para transportar un convoy desde Mogadishu hasta Baidoa, separadas por una distancia de 250 kilómetros aproximadamente. En cada barrera hay que efectuar largas negociaciones con los milicianos sobre el pago que exigen para poder pasar. El Sr. Deylaf calcula que gasta casi el 30% de sus ganancias en mantener y armar su propia milicia para proteger sus convoyes.

## **C. Corrientes de dinero no controladas**

### **Impresión de moneda**

156. En el contexto somalí, la impresión de moneda falsa puede generar dinero ya simplemente con fines de ganancia, y para obtener ventajas políticas, ya con fines delictivos como el blanqueo de dinero. También puede utilizarse para generar dinero destinado a la compra de armas. Estas operaciones de falsificación son organizadas corrientemente por políticos o empresarios somalíes con conexiones internacionales, que no parecen tener dificultades para persuadir a compañías impresoras privadas para que acepten sin más sus credenciales como legítimos representantes del Gobierno de Somalia. La falsificación de dinero puede tener consecuencias económicas espectaculares: en 2001, el chelín somalí perdió casi la mitad de su valor cuando un

consorcio de empresarios vinculados con el Gobierno Nacional de Transición inundó los mercados de Mogadishu con moneda falsa.

157. Durante los seis meses del mandato del Grupo corrieron rumores sobre la llegada de envíos de ese tipo y se citaba a Indonesia y Malasia como posibles países de origen. El Grupo decidió investigar esas informaciones sobre esos envíos como posibles fuentes de financiación de las corrientes de armas para las facciones somalíes.

158. Uno de los principales beneficiarios de las primeras operaciones de impresión de moneda fue Abdinur Ahmed Darman. En mayo de 1997 recibió en el aeropuerto de Balidogle un primer envío de 30.000 millones de chelines somalíes, de los cuales entregó una parte a Hussein Aideed. Después los dos hombres tuvieron un enfrentamiento y la milicia de Aideed dio muerte a seis familiares de Darman, de modo que éste se guardó la totalidad de los envíos posteriores. Sin embargo, una parte del dinero quedó almacenada, en poder del impresor y de algunos empresarios que habían financiado la operación.

159. En junio y julio de 2003, tras haberse proclamado Presidente de Somalia, Darman viajó a Malasia. Al parecer, la impresión de moneda era una de las cuestiones que figuraba en su programa —junto con la organización de un envío de uniformes para sus milicianos (véanse párrs. 76 a 78 *supra*)— y uno de los miembros del Grupo viajó a Malasia para verificar esa información. El propio Darman negó las acusaciones, y el Gobierno de Malasia, al igual que algunas compañías privadas malasias, dijo al Grupo que no tenía conocimiento de ninguna nueva actividad de impresión de moneda<sup>9</sup>. Uno de los empresarios entrevistados afirmó que todavía estaba tratando cobrar deudas pendientes de operaciones anteriores.

160. Cuando el Grupo dijo a Darman que se afirmaba que su pretensión de ser Presidente de Somalia guardaba relación concretamente con sus intentos por obtener la parte restante del dinero enviado en 1997, Darman alegó que había ido a Malasia para tratar de detener todo nuevo envío de dinero al Gobierno Nacional de Transición. También afirmó que había entregado un expediente detallado del caso a organismos de inteligencia occidentales y a las autoridades de los Emiratos Árabes Unidos, donde el Sr. Darman y sus asociados comerciales tienen una oficina. Ni él ni las autoridades mencionadas pudieron probar esta afirmación, y el Sr. Darman se mostró reuente a entregar el expediente al Grupo pese a numerosas peticiones en ese sentido. El Grupo también se puso en contacto también con el Sr. William Grant, un ex congresista estadounidense a quien se había asociado con intentos anteriores de Aideed y Darman por obtener moneda falsa. El Sr. Grant dijo al Grupo que tenía conocimiento de las actividades de impresión de moneda falsa y que le facilitaría los resultados de su propia investigación al respecto, pero nunca lo hizo.

161. Durante su investigación, el Grupo descubrió prueba de otras iniciativas de impresión de moneda. En 1999 y 2000 se firmaron tres contratos entre la compañía indonesia Peter Pura Baru y Ahmed Mohamed Goala, asociado de Jama Ali Jama, líder de la oposición de Puntland que se presentó como Gobernador del Banco Central de Somalia. Los contratos representaban un total de 38.000 millones de chelines somalíes en billetes de 1.000 chelines.

---

<sup>9</sup> Uno de los empresarios entrevistados, el Sr. John Fung, del Grupo Adorno, dijo al Grupo que aún no había podido recuperar los gastos efectuados en anteriores operaciones de impresión de moneda.

162. Los documentos obtenidos por el Grupo también demuestran que Abdullahi Yusuf, Presidente del autoproclamado Estado de Puntland, y el llamado Ali-Noor Mohamed, habían participado en la impresión de moneda junto con la compañía canadiense que se nombra en el informe anterior (S/2003/223).

163. Según funcionarios de la policía de Indonesia, el último pedido de moneda lo hizo en 2002 una mujer que dijo llamarse Khadija Ossoble Ali, Ministra de Estado del Gobierno Nacional de Transición hasta finales de 2001. Cuando el Grupo se puso en contacto con ella en los Estados Unidos, negó toda relación con la impresión de moneda y explicó que había viajado a Indonesia en 2001 por cuenta del Gobierno Nacional de Transición para investigar un envío anterior de moneda falsa entregado a Mogadishu, y para firmar un memorando de entendimiento con la compañía impresora en el que se estipulase la destrucción de cualquier remanente de moneda.

164. Cuando se contactó a la compañía indonesia para pedir más aclaraciones, ésta afirmó haber recibido la orden de imprimir la moneda por conducto de la Embajada de Indonesia en Egipto y haberla cumplido aunque no se le había presentado ningún documento oficial. El Grupo trató de obtener aclaraciones de la Embajada de Indonesia en El Cairo, pero al momento de redactarse el presente informe no se había recibido respuesta.

165. En general, los políticos o caudillos somalíes pueden obtener dinero fácilmente de las compañías de impresión de moneda. Sólo necesitan contar con fondos suficientes para pasar el pedido y poseer unas credenciales razonablemente convincentes expedidas en nombre de un gobierno somalí. No sólo el Gobierno Nacional de Transición, sino también otras partes que gozan de mucha menos credibilidad, han recorrido el mundo con documentos que los autorizan para imprimir moneda en nombre del Estado somalí. El Grupo recomienda enérgicamente que todos los Estados Miembros se abstengan de permitir que compañías impresoras oficiales o privadas impriman chelines somalíes.

### **Hawala**

166. El colapso del gobierno central somalí en 1991 tuvo importantes consecuencias también para el sector de los servicios financieros. Somalia es uno de los países más pobres del mundo. La larga ausencia de un gobierno nacional ha impedido el acceso a los mercados internacionales de capital y el establecimiento de instituciones de gestión económica y órganos de regulación.

167. Una de las consecuencias de la falta de servicios bancarios ha sido la ampliación de los tradicionales servicios hawala que ofrecen las compañías somalíes de transferencia de fondos. Las remesas de la diáspora somalí constituyen un importante factor de sostén del crecimiento económico, puesto que actualmente son el único recurso financiero con que cuenta un amplio espectro de la sociedad somalí. Los 12 años de guerra civil han provocado una emigración en gran escala que continúa hoy: casi 1 millón de somalíes viven y trabajan en el extranjero. Estos exiliados somalíes son la “columna vertebral de la economía y aportan anualmente de 750 millones a 1.000 millones de dólares, según las estimaciones”<sup>10</sup>.

168. Las compañías somalíes de transferencia de fondos tienen una amplia presencia internacional pero carecen de mecanismos básicos que regulan sus actividades.

---

<sup>10</sup> PNUD, “Somalí Remittance Initiative”, mayo de 2003.

Desde el 11 de septiembre de 2001, estas compañías vienen siendo objeto de un escrutinio internacional. La falta de transparencia y de rendición de cuentas que las caracteriza ha provocado el cierre de varias compañías en todo el mundo. Al Barakat, la mayor de esas compañías, cerró en noviembre de 2001 luego de que el Gobierno de los Estados Unidos la acusara de estar vinculada a grupos terroristas.

169. En vista de estos acontecimientos, y a fin de mejorar su rendición de cuentas y su transparencia, 14 compañías somalíes de transferencia de fondos establecieron en septiembre de 2003 la Asociación Somalí de Servicios Financieros (SFSA) con los auspicios del PNUD. Como se indica en el artículo 3.10 de su Estatuto, la SFSA seguirá trabajando con miras a prevenir las violaciones del embargo de armamentos en el interior de Somalia y, en particular, la financiación de los líderes de las facciones contendientes, los contrabandistas de drogas y los terroristas. Con todo, no debe subestimarse la dificultad de esta tarea: el Grupo ha sabido que algunos terroristas que participaron en los ataques de noviembre de 2002 en Mombasa vivieron en Mogadishu con algunos cientos de dólares por mes, es decir, sumas que despertarían poca o ninguna atención en los órganos reguladores.

#### **D. Falsificación de documentos**

170. El tráfico de armas y otras actividades delictivas se facilitan sobremanera con el uso de documentación falsa. Los documentos de identidad somalíes, incluidos los pasaportes, pueden obtenerse en las misiones diplomáticas de Somalia en todo el mundo por una módica suma, o sencillamente comprándolos en los mercados de las grandes ciudades (incluso en el distrito Eastleigh de Nairobi). No es necesario presentar pruebas de identidad y hasta los no somalíes pueden solicitar y obtener un pasaporte (o un pasaporte diplomático). También se pueden conseguir pasaportes extranjeros, pero no son tan comunes y cuestan más que los pasaportes somalíes.

171. Los documentos oficiales son aún más fáciles de falsificar porque no hay muchos obstáculos que impidan a un líder poco escrupuloso redactar una carta con membrete aparentemente oficial, para identificarse como funcionario de un banco, como Ministro del Gobierno, o incluso como Presidente de Somalia. El Grupo ha obtenido numerosos documentos de ese tipo.

172. Para la labor del Grupo es particularmente pertinente la utilización fraudulenta de los certificados de usuario final necesarios para comprar armas con destino a Somalia. Se ha informado al Grupo de varios casos de certificados de usuario final de dudosa legalidad, pero hasta el momento no se ha logrado obtener ejemplares de esos documentos.

### **VII. Recomendaciones**

173. Aunque en los seis meses últimos, según ha observado el Grupo, no ha habido grandes envíos de armas a las facciones de Somalia, hay una corriente pequeña pero permanente de armas y municiones que abastece los mercados libres de armas de Somalia desde los países vecinos. La situación de Somalia es compleja y requiere un enfoque amplio e integrado de la vigilancia del embargo de armas y cuestiones conexas como la inseguridad de la región, la delincuencia organizada y el terrorismo. Por consiguiente, el Grupo recomienda:

## **A. Una vigilancia permanente**

174. Se debe mantener el embargo de armas, pero la vigilancia de su cumplimiento es esencial para asegurar su eficacia. El Grupo recomienda encarecidamente que, dada la incertidumbre respecto de la reconciliación política y la intensificación de la violencia en Somalia, se establezca un mecanismo de vigilancia sistemática. Para aprovechar al máximo el impulso creado por la labor del Grupo, convendría establecer sin demora ese mecanismo. La vigilancia del embargo debe proseguir sin interrupción alguna.

175. Ese mecanismo trataría de diversas maneras de aumentar la eficacia del embargo de armas. Además de seguir investigando y verificando las violaciones del embargo de armas que se cometan, el mecanismo de vigilancia se encargaría de:

a) Elaborar informes periódicos en los que incluiría una relación de casos concretos de violaciones, con los nombres de los infractores;

b) Investigar los movimientos de armas y su financiación, desde la fuente hasta los usuarios finales, incluidas las cargas en tránsito, para establecer claramente las tendencias de la oferta y la demanda;

c) Investigar los vínculos entre la circulación de armas hacia Somalia y a través de su territorio y las organizaciones delictivas y terroristas internacionales. Es necesario trabajar con dedicación en la vigilancia y localización de las categorías especiales de armas que buscan esos grupos;

d) Establecer mecanismos operacionales de cooperación e intercambio de información con las iniciativas de la Unión Africana y la Liga de los Estados Árabes para vigilar el cumplimiento de la declaración sobre la cesación de las hostilidades, y otras iniciativas de vigilancia;

e) Compilar informes acerca de los movimientos de buques y aeronaves hacia y desde Somalia y los Estados de primera línea;

f) Dar seguimiento a los estudios de casos concretos y realizar investigaciones exhaustivas de las operaciones en los puertos, aeropuertos y bazares regionales de venta de armas sospechosos a fin de determinar las fuentes de suministro;

g) Transmitir toda información pertinente a los Estados Miembros de la Naciones Unidas de manera que sus organismos de orden público puedan adoptar las medidas apropiadas;

h) Supervisar los avances que logren los países vecinos de Somalia en lo que hace al mejoramiento de su capacidad para la vigilancia de las fronteras.

## **B. Mejoramiento de la cooperación**

176. La contribución y el apoyo de una amplia gama de entidades y organismos más allá de las Naciones Unidas es fundamental para la aplicación efectiva del embargo de armas. Será preciso redoblar los esfuerzos por integrar a las organizaciones subregionales, regionales e internacionales, los Estados Miembros y los agentes no estatales que participan en las actividades de desarme, desmovilización, vigilancia de la cesación de las hostilidades y lucha contra la delincuencia y el terrorismo en



un esfuerzo coordinado para aplicar el embargo de armas. Todas las partes deben prepararse para proporcionar al Grupo la asistencia especializada que necesite.

### **Estados de primera línea y Estados vecinos**

177. Es preciso establecer vías de comunicación y coordinación permanentes entre el Grupo y el Comité y los Estados de primera línea y Estados vecinos. Todos los Estados deberían disponer de conductos autorizados para suministrar información al Grupo sobre los asuntos que guarden relación con su mandato.

178. Los gobiernos de los Estados de primera línea y Estados vecinos deberían declarar al Grupo sus existencias de armas antiaéreas y confirmar que las mantienen bajo su pleno control. En teoría, también deberían informar al Grupo de las compras de ese tipo de armas. Se debería instar a los Estados de primera línea y Estados vecinos a que, con ayuda de las organizaciones subregionales y regionales, establezcan en sus territorios oficinas de asistencia en materia de sanciones. Esas oficinas ayudarían a las autoridades nacionales respectivas a vigilar y aplicar el embargo de armas en sus territorios.

### **Estados Miembros**

179. Todos los Estados deben cooperar plenamente con el Grupo en el cumplimiento de su mandato, en particular proporcionándole la información que necesiten los expertos. El Grupo observó que, aunque los Estados Miembros respondían generalmente a las peticiones de información, ningún Estado Miembro proporcionaba información voluntariamente.

### **Organizaciones regionales**

#### ***Unión Africana y Liga de los Estados Árabes***

180. La Unión Africana y la Liga de los Estados Árabes se han comprometido a contribuir a la aplicación del embargo de armas y están preparadas y dispuestas a establecer un marco de cooperación con el Grupo de Expertos. La asistencia se prestaría en todas las esferas de aplicación del embargo, incluido el intercambio oportuno de información relacionada con las violaciones del embargo y la respuesta a peticiones de investigación. Es necesario establecer un diálogo con esas organizaciones por cauces de comunicación regulares.

#### ***Fuerza Naval de la Coalición Internacional***

181. El Consejo de Seguridad debería pedir a la Fuerza Naval de la Coalición Internacional, que realiza operaciones de vigilancia costera en el Cuerno de África y actualmente se encarga de garantizar la seguridad marítima contra las actividades terroristas, que participe dentro de su capacidad en la represión del tráfico ilícito de armas. En caso de que se produzcan violaciones del embargo de armas o existan sospechas al respecto, se facilitaría la información al Grupo o al Comité con miras a una investigación complementaria.

## **C. Poner freno a la circulación de armas**

### **La Declaración de Nairobi**

182. Pese a que Somalia sólo es un observador, es preciso que las autoridades somalíes, al igual que los Estados de primera línea y los Estados vecinos, apliquen medidas conforme a lo dispuesto en la Declaración de Nairobi sobre el problema de la proliferación de armas pequeñas y ligeras ilícitas en la región de los Grandes Lagos y el Cuerno de África y el programa de acción coordinado.

183. Algunos de los principales signatarios de la Declaración, como Eritrea y Etiopía, aún no han aplicado ninguna de las medidas estipuladas en el programa de acción coordinado y se debería alentar a Djibouti a que ponga en funcionamiento su centro de coordinación nacional recientemente establecido. El Grupo recomienda que el Consejo de Seguridad pida a los Estados partes en la Declaración que aún no la hayan aplicado a que procedan a hacerlo con urgencia. Se debería informar al Comité del Consejo de Seguridad de los progresos que realicen esos países.

184. La próxima conferencia ministerial de examen de la Declaración de Nairobi se celebrará en marzo de 2004 en Nairobi. La decisión de incluir decididamente el embargo de armas de Somalia en el programa de esa conferencia de examen puede facilitar considerablemente la aplicación y vigilancia del embargo.

### **Exenciones al embargo de armas en caso de que se establezca un gobierno efectivo**

185. Si se estableciera un gobierno legítimo, habría que examinar a fondo la posibilidad de conceder exenciones al ejército nacional o a la fuerza de policía que se creen en el futuro. Es de vital importancia que la adquisición de equipo para el ejército y la policía (armas, municiones, uniformes y pertrechos) se lleve a cabo con total transparencia y que se informe al respecto al Comité de sanciones con arreglo a lo previsto en la resolución 1356 (2001), indicando con claridad todas las partes que intervengan en la operación, incluidos los nombres de las fábricas productoras de los artículos, los intermediarios y las empresas transportistas, y facilitando registros contables transparentes y en regla incluidos los estados de cuentas bancarios.

### **Otras exenciones**

186. El envío de suministros de equipo militar no mortífero o con fines de protección a cualquiera de las partes en Somalia constituye una violación del embargo de armas a menos que haya sido aprobado previamente por el Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 751 (1992). Ninguno de los envíos de uniformes descritos en el presente informe había recibido esa autorización. El Grupo recomienda, por tanto, que el Consejo de Seguridad reitere la obligación de los Estados Miembros de cumplir plenamente las medidas impuestas en la resolución 733 (1992) y 1356 (2001) en relación con los suministros de equipo militar no mortífero.

## **D. Transporte**

187. Los 3.200 kilómetros de costas de Somalia ofrecen una vía de entrada al tráfico ilícito de armas con destino a Somalia y al resto de la región. La costa de Somalia

también ha sido blanco de diversos ataques de piratería y actos de terrorismo cometidos contra buques. Se debería examinar la posibilidad de establecer una autoridad provisional para la costa de Somalia. El Grupo apoya la propuesta hecha por la Organización Marítima Internacional de celebrar una conferencia internacional sobre la seguridad marítima de Somalia que examine la cuestión detenidamente. En el anexo III del presente informe figura una recomendación más detallada acerca del establecimiento de una autoridad provisional para la costa somalí.

188. Para mejorar la vigilancia y la supervisión del tráfico aéreo que realiza la Autoridad Provisional de Aviación Civil de Somalia, tal vez sea necesario instalar radares secundarios que cubran todo el espacio aéreo de Somalia. Ello permitiría identificar de manera concluyente y seguir el curso de todas las aeronaves que entren en el espacio aéreo de Somalia. Así se reduciría también la frecuencia de uso de distintivos de llamada o matrículas dobles o múltiples. En el anexo IV del presente informe figura una recomendación técnica más amplia para mejorar el funcionamiento de la Autoridad Provisional de Aviación Civil de Somalia.

189. Se debería mejorar la capacidad de los aeropuertos de los Estados de primera línea para aplicar las medidas impuestas, fomentando una mayor coordinación entre los Estados y la prestación de asistencia técnica en la inspección de puertos y aeropuertos. Debería alentarse la inspección regular y aleatoria de la carga aérea en algunos de los aeropuertos de tránsito.

## **E. Otras recomendaciones**

### **Preparación de listas de infractores**

190. El Grupo apoya la recomendación de que se prepare una lista de personas y grupos que se dedican ilegalmente a la fabricación, la comercialización, el almacenamiento, la transferencia, la posesión, el transporte, el aseguramiento y la financiación de la adquisición de armas ilícitas, con miras a proponer posibles medidas futuras contra esos infractores. Ulteriormente, los Estados Miembros deberán asegurar que sus ciudadanos o las personas residentes en su territorio culpables de violaciones del embargo de armas e infracciones conexas rindan cuentas de sus actos.

191. También se debería prohibir la adjudicación de contratos de las Naciones Unidas a los infractores del embargo de armas, ya sean agentes comerciales, corredores, líneas aéreas, compañías navieras o empresarios de Somalia.

### **Falsificación de moneda**

192. Todos los países y las empresas que imprimen moneda deben dejar de imprimir chelines somalíes hasta tanto un gobierno legítimo designe a una autoridad facultada para imprimir moneda. Todas las imprentas estatales o privadas deben comunicar al Comité del Consejo de Seguridad toda solicitud o tentativa de imprimir moneda somalí y deben destruirse las existencias de chelines somalíes o de Somalilandia.

**Anexo I**

**Summary of expenditure provided by the Transitional  
National Government of Somalia**



## Anexo II

## Comparación de los precios de las armas pequeñas y ligeras, octubre de 2003<sup>a</sup>

(En dólares EE.UU.)

	Yemen		Boosaaso	Mogadishu
	Precios de importación	Precios al por menor	Precios al por menor	
<b>Fusil de asalto AK-47 de culata plegable</b> De fabricación rusa o norcoreana (nuevos en el mercado, más costosos); modelos no utilizados de los decenios de 1960 y 1970	80	215		300 a 375
<b>Fusil de asalto AK-47 de culata plegable</b> De otros países	40 a 65			190
<b>Fusil de asalto AK-47 de culata plegable</b> De fabricación china		100		250 a 270
<b>Pistola Makarov</b>	90 a 130	200 a 250 (según el país de origen)		300 a 400
<b>Munición para AK-47 calibre 7,62 x 39 mm</b> (Los precios varían según el país y la fecha de fabricación; la munición de origen chino es la más económica, la de origen ruso o de Europa oriental es la preferida)	30 a 70 por mil cartuchos	60 a 140 por mil cartuchos		0,30 a 0,50 por cartucho
<b>Munición calibre 12,7 mm y 14,5 mm</b> (Los precios varían según el país de origen y el año de fabricación)	0,80 a 1,20 por cartucho			
<b>Ametralladora DSHK (calibre 12,7 mm)</b>		2.000	5.000	8.000 a 10.000
<b>Ametralladora PKM (calibre 7,62 mm)</b>		1.200	3.200	3.500 a 5.000

<sup>a</sup> Precios de mercado obtenidos en diversas visitas a vendedores de armas e intermediarios en Aden, Mukalla, Boosaaso y Mogadishu entre el 1° y el 23 de octubre de 2003.

## Anexo III

### **Propuesta relativa a una Autoridad Provisional de Administración Marítima para Somalia**

La región antes conocida como República de Somalia cuenta con más de 3.200 kilómetros de costas sin ninguna protección ni reglamentación en las que reina la anarquía. Durante más de 14 años no ha habido ninguna ordenación de los recursos ni protección contra la piratería ni se ha tenido en cuenta el medio ambiente; tampoco se ha logrado acabar con las corrientes de armas desde y hacia esas costas.

En 1998, la OMI y la UNCTAD realizaron, con la cooperación de la UICN, el PNUMA y la FAO, una evaluación general del desarrollo sostenible del medio marino, los puertos marítimos y las zonas costeras de Somalia, financiada por el PNUD. El documento final de esa evaluación, titulado “Protección y desarrollo sostenible del medio marino, los puertos marítimos y las zonas costeras de Somalia”, contiene muchas observaciones y recomendaciones que siguen siendo pertinentes.

El anterior Grupo de Expertos sobre Somalia, recomendó que se examinara la recomendación principal dimanante de la iniciativa de 1998, es decir: el establecimiento de un régimen integrado de administración marítima o Autoridad Provisional de Administración Marítima para Somalia, que se encargaría de los servicios de reglamentación, seguridad marítima, protección del medio marino y supervisión, vigilancia y control de la zona económica exclusiva.

Cuando se formuló la recomendación original (1998), se consideraba que sería difícil obtener el apoyo político y material de los Estados Miembros, pero, a raíz de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, la atención del mundo se concentró en la vulnerabilidad del sector del transporte marítimo a los ataques terroristas y se invitó al Secretario General de la OMI a que adoptara las medidas apropiadas para ayudar a los gobiernos a reforzar la protección y seguridad de sus puertos, a fin de prevenir y reprimir los actos de terrorismo dirigidos contra los puertos y los buques en las zonas portuarias. Teniendo en cuenta la gran extensión del litoral de Somalia, conocido por los frecuentes actos de piratería y terrorismo cometidos contra los buques, tal vez haya llegado el momento oportuno para poner en práctica las recomendaciones formuladas en 1998 sobre el establecimiento de la Autoridad Provisional de Administración Marítima para Somalia. La desprotegida costa de Somalia ofrece también una posible vía de entrada para los suministros de armas en el continente africano.

Somalia debería ser parte en el Memorando de Entendimiento sobre control por el Estado del puerto en el Océano Índico occidental y el acuerdo conforme al Convenio Internacional sobre el Centro coordinador de salvamento marítimo de la subregión de África oriental. Mientras no exista un gobierno efectivo, nada podrá hacerse en relación con esos protocolos. Todos los países de la región, a saber, las Comoras, Djibouti, Kenya, Mauricio, Seychelles y la República Unida de Tanzania, se encuentran en diferentes etapas de aplicación del nuevo Código Internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias; sin embargo, mientras las costas de Somalia sigan siendo peligrosas, los buques y los puertos de la región no estarán libres de riesgos ni serán seguros.

La Organización Marítima Internacional está en condiciones de establecer una Autoridad Provisional de Administración Marítima para Somalia y prestarle apoyo técnico una vez asegurados los fondos y los mecanismos de ejecución.

## Anexo IV

### **Autoridad Provisional de Aviación Civil de Somalia**

En su respuesta a una de las recomendaciones hechas por el Grupo en su anterior informe (S/2003/223, párr. 178), en la que recomendaba que se ampliara el mandato de la Autoridad Provisional de Aviación Civil de Somalia, la Organización de Aviación Civil Internacional propuso lo siguiente:

Para que la Autoridad Provisional de Aviación Civil de Somalia pueda desempeñar las funciones correspondientes al aumento de sus responsabilidades, se tendrían que cumplir las condiciones siguientes:

- 1) La Autoridad Provisional de Aviación Civil de Somalia asumiría sus responsabilidades adicionales en nombre de Somalia, en espera del restablecimiento de una autoridad gubernamental en el país. Ello requeriría la elaboración y aprobación de una Ley de aviación civil e implicaría que las Naciones Unidas asumieran una función del Estado;
- 2) Sería preciso ampliar las condiciones del acuerdo entre la OACI y el PNUD y las del documento de proyecto derivado de ese acuerdo relativo a la Autoridad Provisional de Aviación Civil de Somalia en la medida necesaria en relación con la capacidad y los recursos;
- 3) Habría que revisar y ampliar el alcance de los instrumentos de gestión de riesgos existentes (cláusula de exoneración o limitación de la responsabilidad, disposiciones sobre los seguros) de manera que queden cubiertas las responsabilidades adicionales.

No obstante la respuesta dada por la OACI acerca de la recomendación del Grupo anterior sobre la ampliación del mandato de la Autoridad Provisional, el Grupo considera que, a pesar de la actual situación de la seguridad en Somalia, la Autoridad puede desempeñar un papel más eficaz. Se recomienda que se instalen radares secundarios en localidades estratégicas de las zonas siguientes: uno en el norte, otro en el nordeste y otro en el sur, preferiblemente en un aeropuerto de Kenya cercano a la frontera con Somalia, como el de Mandera. Ello permitiría identificar positivamente a todas las aeronaves que entren en el espacio aéreo somalí y seguir su curso. Asimismo, se reduciría considerablemente el actual uso frecuente de dobles y múltiples distintivos de llamada y números de matrícula de las aeronaves.

Es necesario que la Autoridad Provisional de Aviación Civil de Somalia mantenga una presencia física en algunos de los aeropuertos más utilizados. Dada la actual situación de la seguridad, se debería alentar su presencia a nivel local y una mayor coordinación con los caudillos que controlan algunos de esos aeropuertos. También es necesario que se pongan a disposición de los operadores de transporte aéreo que utilizan el espacio aéreo de Somalia pruebas tangibles de las actividades de la Autoridad Provisional, por ejemplo, la instalación o adquisición de equipos de seguridad de la aviación.

Debería mejorarse la capacidad de los aeropuertos de los Estados de primera línea para aplicar las medidas impuestas mediante la inspección y el tratamiento de cargas y pasajeros. Para ello, se podría proporcionar asistencia técnica que fuera necesaria y fomentar una coordinación más estrecha entre los aeropuertos de los Estados de primera línea y la Autoridad Provisional.



Se debería vigilar de cerca y reglamentar la matriculación y certificación de aeronaves y la expedición de permisos de explotación. Por ejemplo, podrían declararse obligatorias la matriculación y certificación de todas las aeronaves que operan desde y hacia Somalia, así como la expedición de permisos de explotación únicamente desde un aeropuerto base (es decir, el aeropuerto en que tiene su base o desde el que opera la aeronave). Esa medida reduciría significativamente el número de aeronaves con matrículas de países del antiguo bloque soviético que tienen su base en los Emiratos Árabes Unidos y en otros países vecinos, pero que realizan operaciones en Somalia utilizando permisos y certificados emitidos por países del antiguo bloque soviético.

Habida cuenta de las deficiencias que impiden la inspección y supervisión eficaces de la carga aérea, se recomienda que en todos los aeropuertos, incluso los de tránsito, se efectúen inspecciones regulares o al menos aleatorias de la carga aérea con destino a Somalia. Además, el manifiesto de carga debería identificar claramente la carga que se transporta.

---