

1997 по октябрь 1998 года. Виктор Бут является гражданином Объединенных Арабских Эмиратов, и многие принадлежащие ему авиакомпании базируются там, предоставляя услуги по перевозке грузов компаниям более чем в 10 странах. Однако его самолеты зарегистрированы в других странах — Экваториальной Гвинее, Центральноафриканской Республике и т.д.

231. Одной из многих компаний, контролируемой Бутом и его группой «Эйр сесс/Трансавиа трэвэл карго», является компания «Сентрафрикан эйрлайнз». В начале 2000 года Центральноафриканская Республика начала расследование в связи с мошенничеством при регистрации самолетов, эксплуатируемых компанией «Сентрафрикан эйрлайнз», поскольку некоторые самолеты этой компании совершали полеты без лицензий.

232. Самолет «Ил-76», зарегистрированный в Либерии на имя компании «Эйр сесс Либерия» в 1996 году, был затем зарегистрирован в Свазиленде. Позднее он был исключен из реестра Управления гражданской авиации Свазиленда из-за допущенных нарушений. Самолет был затем включен в реестр Центральноафриканской Республики, где ему был присвоен знак TL-ACU на имя компании «Сентрафрикан эйрлайнз». Иногда этот самолет имеет регистрационный знак правительства Конго (Браззавиль). Как и другие самолеты, принадлежащие Буту, данный самолет базируется в Шардже, Объединенные Арабские Эмираты.

233. Этот самолет использовался в июле и августе 2000 года для поставок оружия из Европы в Либерию. Этот самолет и еще один самолет «Ан» совершили четыре рейса в Либерию три раза в июле и один раз в августе 2000 года. Груз состоял из ударных вертолетов, запасных роторов, противотанковых и зенитных систем, ракет, бронированных транспортных средств, пулеметов и почти миллиона единиц боеприпасов. Поставлялись вертолеты типа «Ми-2» и «Ми-17». Несколькими месяцами ранее рейсом ливийского правительственного самолета были доставлены два вертолета «Алуэт-3», однако эти вертолеты были заменены вновь прибывшими, и полагают, что их уже нет в Либерии (примечание о европейских источниках вооружений содержится в пункте 247 ниже). Эти поставки, все из которых были

осуществлены после срыва Ломейского мирного соглашения, вызывают особую тревогу.

234. Эти сделки были организованы Виктором Бутом в Объединенных Арабских Эмиратах и Гусом ван Кувенховеном, упомянутыми в пункте 217 выше. Для доставки вертолетов использовался самолет «Ил-76» с регистрационным знаком TL-ACU. Бут работал с экспедиторской фирмой в Абиджане. Для отвода глаз Сандживан Рупра создал несуществующую компанию «Абиджан фрайт», с тем чтобы скрыть подлинный маршрут и конечный пункт назначения самолета. Официальный маршрут был указан как «Энтеббе-Робертсфилд-Абиджан», однако груз был выгружен в Робертсфилде. Оружие поступало из Центральной Европы и Центральной Азии.

D. Офис в Объединенных Арабских Эмиратах

235. Практически все принадлежащие Буту компании, независимо от места их регистрации, действуют из Объединенных Арабских Эмиратов. Аэропорт Шарджа используется в качестве «удобного аэропорта» для самолетов, зарегистрированных во многих других странах, таких, как Свазиленд, Экваториальная Гвинея, Центральноафриканская Республика и Либерия. В октябре 1998 года Управление гражданской авиации Либерии временно запретило полеты 15 самолетов компании «Санта крус империял/Флаинг долфин», все из которых были зарегистрированы в Либерии, но совершали полеты из Шарджи. Эти самолеты также стали объектом расследования в Свазиленде и в Южной Африке, и в конечном счете им было запрещено пользоваться аэропортами в этих странах.

236. Власти в Объединенных Арабских Эмиратах понимают серьезность этого вопроса и сообщили членам Группы о том, что они в настоящее время принимают меры, которые затруднят пребывание самолетов, зарегистрированных в других странах, в Объединенных Арабских Эмиратах в течение года и более без местного осмотра. Более эффективная проверка регистрации и технический осмотр, возможно, будут способствовать повышению летной годности этих самолетов, однако этим не решается вопрос о перевозках оружия. До сведения Объединенных Арабских Эмиратов была доведена

озабоченность, высказанная Группой, однако не совсем ясно, принимаются ли в этой связи какие-то серьезные меры.

VI. Прочие вопросы

A. Роль таможенных служб в странах-экспортерах оружия и странах транзита

237. В том что касается поставки боевых вертолетов и ракет с БЧ большой мощности в июле и августе 2000 года, Группа не получила исчерпывающей информации относительно конкретного источника поставок. Однако в целом, по мнению Группы, необходимо предпринять инициативы в целях расширения возможностей стран Восточной Европы осуществлять более строгий контроль за экспортом оружия. Осуществление тайных поставок такой крупногабаритной боевой техники, как боевые вертолеты Ми-17, является нелегким делом, и поставка такой техники в Либерию не может пройти незамеченной для таможенных властей в странах происхождения, если только при таких поставках не разрабатываются ложные планы полетов и не выдаются поддельные сертификаты с указанием конечных пользователей, а в пунктах вывоза не осуществляется подкуп сотрудников таможенной службы, с тем чтобы они не чинили препятствий такому вывозу. На мысль о том, что такие действия действительно имеют место, наводит постоянное использование летательных аппаратов Виктора Бута для поставки оружия из Восточной Европы в зоны боевых действий в Африке. В этой связи возникает настоятельная необходимость в проведении серьезного расследования по вопросам, касающимся дееспособности лицензионных и контрольных органов в странах Восточной Европы.

238. Что касается Западной Африки, любой летательный аппарат, производящий полет из стран Восточной Европы, должен совершить на полпути следования по меньшей мере одну посадку с целью дозаправки. В тех аэропортах, в которых такие летательные аппараты совершают посадку, перевозимый груз может быть досмотрен и могут быть обнаружены незаконно ввозимые товары. Кроме того, поставка оружия в нарушение введенных Организацией Объединенных Наций

санкций зачастую осуществляется через страны, граничащие с государством, на которое распространяется режим эмбарго. В этих странах можно было бы произвести третий досмотр груза. Однако имеется ряд важных прецедентов, когда летательные аппараты с оружием на борту совершают посадку в странах Восточной Европы, в таких важных пунктах заправки, как Каир, Найроби или Энтеббе, или в каких-либо других местах в Западной Африке.

239. Одного лишь укрепления систем наблюдения за воздушным движением или пограничного контроля явно недостаточно для решения проблемы незаконной поставки оружия по воздуху. Необходимо налаживать координацию и обмен информацией между любой страной происхождения и любой страной, для которой предназначается международная поставка военных грузов, и таможенные службы и администрация аэропортов могут в равной степени играть важную роль в деле обеспечения осуществления санкций. Всемирная таможенная организация разработала стандартизованный единый документ, который поможет согласовать и стандартизировать процедуру таможенной декларации и досмотра груза в пунктах пересечения границы в морских портах или аэропортах.

B. Роль администрации аэропортов и инспекторов

240. Летательные аппараты, совершающие посадку или перевозящие грузы, обязаны испрашивать разрешение на выполнение зарубежных рейсов. Администрация каждого аэропорта несет ответственность за проверку того, что все прибывающие воздушные суда и их операторы осуществляют полеты и функционируют на законном основании. Существуют две возможные категории инспекций, которые могут использоваться для предотвращения незаконных поставок оружия. При проведении таких инспекций предметом тщательной проверки могут быть ложные планы полетов, поддельные регистрационные номера летательных аппаратов и справочная информация о той или иной авиакомпании. Хорошо известны некоторые торговцы оружием и воздушные суда, которые они используют.

241. Использование самых разных регистрационных номеров для одного воздушного судна или неожиданные изменения в реестре воздушных судов должны вызывать подозрение у администраций аэропортов во всем мире. Виктор Бут и другие операторы, осуществляющие перевозки запрещенных товаров, сумели безнаказанно применять такую практику во многих странах. В некоторых случаях на него налагались незначительные штрафы, однако этого оказалось недостаточно для того, чтобы заставить его разорвать свои прибыльные связи с военными баронами, лидерами мятежников и уголовными элементами во многих африканских странах.

242. Хотя некоторые страны в качестве временной или постоянной меры не допускали зарегистрированные в Либерии летательные аппараты в свое воздушное пространство, такие воздушные суда продолжают совершать незаконные полеты. Явным инициатором такой практики является Либерия, сотрудничающая с расчетливыми дельцами за рубежом. Либерийские воздушные суда по-прежнему совершают полеты во многие африканские страны, в частности в страны, находящиеся в состоянии войны.

С. Несоблюдение мораториев и эмбарго

243. Стороны, подписавшие Вассенаарские договоренности, в число которых входят некоторые из наиболее крупных производителей оружия, в том числе стрелкового оружия и боеприпасов, согласились на добровольной основе участвовать в деятельности по обеспечению контроля за экспортом вооружений и боеприпасов. Они также согласились соблюдать мораторий, введенный ЭКОВАС, и воздерживаться от экспорта их оружия в Западную Африку. Группа экспертов выражает сожаление в связи с тем, что Украина, страна, подписавшая Вассенаарские договоренности, и Буркина-Фасо, подписавшая меморандум ЭКОВАС, не демонстрируют сдержанности, должной осмотрительности и добросовестности в своих сделках по продаже оружия и уже через несколько месяцев после подписания этих договоренностей пытались заключить крупную сделку на поставку оружия. Кроме того, оружие поставлялось в Либерию для его использования мятежниками в Сьерра-Леоне, что представляет собой серьезное

нарушение духа моратория ЭКОВАС и санкций, введенных Организацией Объединенных Наций против Либерии и Сьерра-Леоне.

244. Действие моратория ЭКОВАС не распространяется на незаконную торговлю оружием. 30 ноября — 1 декабря 2000 года в Бомako, Мали, под эгидой Организации африканского единства состоялась конференция на уровне министров. На этой конференции было принято заявление, в котором излагается общая позиция африканских стран по вопросам незаконного распространения, оборота стрелкового оружия и легких вооружений и торговли ими. Страны, выступившие с этим заявлением, согласились содействовать расширению возможностей государств — членов ОАЕ по выявлению, захвату и уничтожению незаконно приобретенного оружия и ввести в действие меры по контролю за оборотом, продажей и использованием стрелкового оружия и легких вооружений и владением ими и разработать учебные программы по борьбе с незаконным оборотом оружия в Африке и его пресечению.

245. При доставке военных грузов всегда необходимо представлять экспортную лицензию, сертификат с указанием конечного пользователя, авиагрузовую накладную, предварительную фактуру и грузовую ведомость, а также подробное описание груза. Пересмотренная Киотская конвенция 1996 года служит надежной основой для применения этой усовершенствованной процедуры, однако государства — члены Организации Объединенных Наций еще не ратифицировали и не осуществили эту Конвенцию. Единый и общепризнанный документ, прилагаемый к военному грузу, позволил бы сотрудникам таможенной службы и органам, занимающимся вопросами экспорта, транзита и импорта, четко установить характер груза и выявить стороны, занимающиеся обработкой, транспортировкой, облегчением доставки или приобретением и продажей оружия. В качестве первого шага необходимо незамедлительно содействовать ратификации этой Конвенции всеми государствами — членами Организации Объединенных Наций.

Д. Дополнительные исследования

246. Основой для функционирования всех предприятий, занимающихся незаконной деятельностью, являются их финансовые активы. Утраченные людские ресурсы и оборудование всегда можно заменить, если при этом не пострадали финансовые активы. По причине нехватки времени Группа не смогла изучить вопрос, касающийся активов руководителей ОРФ, их спонсоров и членов организованных преступных группировок, обеспечивающих такие активы. Необходимо провести дополнительное расследование в целях выявления, обнаружения, замораживания и конфискации таких активов.

247. В силу временных ограничений Группа не смогла полностью установить, откуда действительно поступает оружие (речь идет о странах-производителях) в нарушение введенного Советом Безопасности эмбарго. Как указано ниже (пункт 250), не был расследован один инцидент в Казахстане. Имел место другой инцидент с базирующей в Молдове компанией «Ренан».

248. До прибытия МООНСЛ в Сьерра-Леоне в руках ОРФ неоднократно оказывалось оружие нигерийских военнослужащих в составе ЭКОМОГ, когда они попадали в засады, которые устраивали мятежники. Во время осады в декабре 1998 года города Коно мятежники захватили большое количество оружия и боевой техники, принадлежавшей ЭКОМОГ, включая несколько бронированных автотранспортных средств. Кроме того, Группа заслушала большое число сообщений о том, что нигерийские военнослужащие в составе ЭКОМОГ обменивали оружие на алмазы, продовольствие и другие товары, а также продавали его ОРФ. Эта информация была сочтена надежной, но для проверки или опровержения этих утверждений потребуются провести дополнительное расследование.

249. В ходе своей работы Группа получила информацию о связях между ОРФ и мятежниками в Гвинее-Бисау и представителями УНИТА в Западной Африке. Однако неопровержимые доказательства этого отсутствуют, и необходимо провести дополнительное расследование, предпочтительно в сотрудничестве с правоохранительными органами и пограничными властями в регионе.

250. Правительство Казахстана проводит расследование в связи с незаконным вывозом из страны двух вертолетов «Ми-8Т», в котором участвовал сообщник Виктора Бута российский гражданин Олег Григорьевич Орлов. По заявлению правительства Казахстана, Орлов является активным торговцем на рынках оружия Содружества Независимых Государств, Сирии, Шри-Ланки, Пакистана, Северной Кореи и некоторых африканских государств, включая Эритрею. Он связан со следующими компаниями: «Дюнфорд-Авиа прогресс лимитед» (Кипр), «Глобал омарус технолоджи лимитед», впоследствии изменившей название на «ИММ эраб систем лимитед» (Кипр), «Евроэйшн файненшл индастри груп» (Сингапур и Малайзия), «Бельмонт трейдинг энд Галфстрим». Дополнительное расследование деятельности Орлова и его связей с Виктором Бутом может пролить свет на важный канал незаконной поставки оружия в Африку.

251. 7 декабря 2000 года власти Уганды информировали Группу о том, что угандийская таможенная служба конфисковала партию оружия, которая, как считается, предназначалась для Монровии. Угандийские власти дали разрешение на воздушную перевозку груза из Энтеббе в Конакри для использования груза министерством обороны Гвинеи. Однако в плане полета было указано, что фактически пунктом назначения является Монровия. В настоящее время ожидается дополнительная информация.

VII. Выводы, касающиеся оружия, и ОРФ

252. Либерия активно нарушает введенное Советом Безопасности эмбарго на ввоз оружия на ее территорию и в Сьерра-Леоне. Либерии активно помогает Буркина-Фасо. Ей также оказывают негласную поддержку все страны, предоставляющие такое оружие и безоговорочно разрешающие перевозку оружия по их территории или в их воздушном пространстве, и страны, принимающие летательные аппараты, используемые в ходе таких операций.

253. Факт регистрации летательных аппаратов в Либерии, безусловно, указывает на незаконный характер деятельности, которая выходит за рамки

экономического обоснования регистрации воздушных судов или их экипажей за пределами территории страны. Использование регистрационных записей, приобретаемых в Либерии на специальной основе и на непродолжительный срок, без проверки конкретных воздушных судов или их операторов, безусловно, преследует цель помешать опознанию воздушных судов, используемых в незаконных целях. Виктор Бут, Сандживан Рупра, Леонид Минин и шейх Абдулла бин Заяд бин Сакр аль Найян являются ключевыми фигурами, практикующими такие незаконные методы в тесном сотрудничестве с высшим руководством Либерии.

254. ОРФ может получать большое количество оружия, военного снаряжения и соответствующей боевой техники по следующим основным причинам:

- обеспечение покупательной способности за счет продажи алмазов из районов конфликта;
- готовность некоторых стран — крупных производителей оружия продавать оружие без учета того, для кого оно в конечном счете предназначено;
- готовность некоторых стран представлять сертификаты с указанием конечных пользователей и/или содействовать безопасному провозу оружия по их территории;
- в значительной мере не контролируемая деятельность международных торговцев оружием и их посредников;
- коррупция;
- неспособность Сьерра-Леоне и соседних стран осуществлять наблюдение и контроль за своим воздушным пространством;
- заинтересованность Либерии в дестабилизации соседних стран.

VIII. Рекомендации, касающиеся оружия, управления над наземными и воздушными перевозками

255. Группа настоятельно рекомендует немедленно ввести запрет на полеты всех летательных аппаратов, имеющих регистрационный знак E1 и базирующихся в аэропортах за пределами Либерии, который будет действовать до тех пор, пока не будут выполнены положения нижеприведенной рекомендации. К их числу относятся воздушные суда, базирующиеся в Шардже и в других аэропортах в Объединенных Арабских Эмиратах, в Конго, Браззавиль, в Демократической Республике Конго, Габоне, Анголе, Руанде и Кении. Администрации аэропортов и операторам воздушных судов, зарегистрированных в Либерии за последние пять лет, следует рекомендовать подготовить для проверки всю их документацию, включая бортовые журналы, разрешения на полеты, авиагрузовые накладные и грузовые ведомости.

256. Далее рекомендуется всем авиакомпаниям, включенным в либерийский реестр воздушных судов, независимо от места их базирования, представить в штаб-квартиру Международной организации гражданской авиации в Монреале документацию о летной годности и разрешения на полеты и их страховую документацию, включая документацию о результатах проверок, проведенных за последние пять лет. Необходимо ввести постоянный запрет на полеты воздушных судов всех авиакомпаний, не выполнивших это требование. Необходимо запретить полеты всех воздушных судов, которые не соответствуют стандартам ИКАО.

257. Совету Безопасности через ИКАО, ИАТА и Всемирную таможенную организацию (ВТО) надлежит создать централизованный информационный бюллетень с указанием либерийских воздушных судов, на полеты которых введен запрет, и рассылать его во все аэропорты мира.

258. Буркина-Фасо недавно рекомендовала Совету Безопасности контролировать предлагаемый механизм, который будет обеспечивать наблюдение за всеми операциями по ввозу оружия на ее территорию и его использованием в течение трехгодичного периода. Группа поддерживает это предложение. Группа также рекомендует проводить в рамках такого механизма расследование всех операций по импорту вооружений и связанных с ними материальных средств в Буркина-Фасо за последние пять лет. Группа рекомендует далее

любому государству, экспортировавшему в течение этого периода оружие в Буркина-Фасо, провести расследование в целях выявления фактических конечных пользователей этого оружия и информировать о результатах такого расследования Совет Безопасности и Программу координации и оказания помощи в интересах безопасности и развития (ПКПБР), учрежденную в рамках моратория, введенного ЭКОВАС.

259. С учетом расследованных Группой случаев нарушения санкций и информации, собранной в регионе, Совету Безопасности рекомендуется содействовать укреплению Программы координации и оказания помощи в интересах безопасности и развития (ПКПБР) при поддержке Интерпола и Всемирной таможенной организации. ПКПБР должна иметь возможность осуществлять активную деятельность по наблюдению за соблюдением эмбарго на поставку оружия и отслеживанию случаев незаконного оборота оружия в регионе.

260. Совету Безопасности следует поощрять государства-члены ЭКОВАС к тому, чтобы они заключали имеющие обязательную силу региональные соглашения с государствами, с которыми они имеют общую границу, в целях введения в действие эффективной, единой и международно признанной системы контроля, включающей регистрацию, лицензирование, сбор и уничтожение стрелкового оружия и легких вооружений. Можно содействовать заключению таких двухсторонних соглашений через ЭКОВАС и Программу координации и оказания помощи в интересах безопасности и развития. Интерпол мог бы разработать единый стандарт и осуществлять ведение базы данных о серьезных случаях контрабанды и нарушений санкций в регионе. Программа Интерпола ИВЕТС (Международная система слежения за оружием и взрывчатыми веществами) могла бы использоваться для целей отслеживания происхождения оружия.

261. В настоящем докладе Группа указала некоторых торговцев оружием и посредников, ответственных за поставку оружия ОРФ. Необходимо разработать соответствующий проект по сбору информации об этих торговцах оружием в сотрудничестве с Интерполом. Аналогичным образом, принимая во внимание, сколь большую роль играет в нарушении санкций использование

воздушного транспорта, необходимо подготовить подборку материалов о крупных компаниях, применяющих такую практику, в целях выявления путей и средств дальнейшей активизации деятельности по обеспечению осуществления санкций.

262. Ответственность за ввоз оружия в Западную Африку несут страны-производители, а также страны, выступающие в качестве перевалочных пунктов и использующие такое оружие. Совет Безопасности должен отыскать средства, позволяющие ограничить экспорт вооружений (особенно из стран Восточной Европы) в районы конфликтов, в отношении которых введено региональное эмбарго или эмбарго Организации Объединенных Наций. Назвать и заклеить позором таких участников торговли оружием — это лишь первый шаг; необходимо также рассмотреть вопрос о введении эмбарго на экспорт оружия из конкретных стран-производителей по аналогии с эмбарго, введенным на продажу алмазов из стран-производителей, до тех пор, пока не будут разработаны международно приемлемые процедуры сертификации.

263. Необходимо внести изменения в нынешние положения, касающиеся введенного Советом Безопасности эмбарго на поставку оружия, с тем чтобы они предусматривали четкий запрет на деятельность по военной подготовке и подготовке военизированных формирований.

264. Страны Западной Африки, не подписавшие Международную конвенцию 1989 года о борьбе с вербовкой, использованием, финансированием и обучением наемников, следует поощрять к тому, чтобы они сделали это.

265. Необходимо в сотрудничестве с Интерполом и его международной системой слежения за оружием и взрывчатыми веществами провести анализ огнестрельного оружия, конфискованного у мятежников. Это будет содействовать принятию дополнительных мер по выявлению тех лиц, которые занимаются поставками оружия ОРФ.

266. К Международной таможенной организации необходимо обратиться с просьбой поделиться с Советом Безопасности своими соображениями относительно разработки адекватных мер по обеспечению более эффективного наблюдения и обнаружения оружия и соответствующей боевой

техники, поставляемых негосударственным субъектам и странам, в отношении которых введено эмбарго на продажу оружия.

267. Необходимо рассмотреть вопрос о разработке специальных программ подготовки по вопросам, касающимся наблюдения за соблюдением санкций, для национальных правоохранительных органов и учреждений по вопросам безопасности, а также для персонала аэропортов и таможенных служб в Западной Африке и подготовке руководства или руководств по наблюдению за осуществлением санкций в аэропортах для использования во всех странах администрациями аэропортов и полицейскими службами.

268. Необходимо рассмотреть вопрос о размещении специальных наблюдателей Организации Объединенных Наций в крупных аэропортах в странах региона (и возможно, за его пределами), которые будут уделять основное внимание вызывающим наибольшую обеспокоенность вопросам и будут координировать свою работу с представителями других аэропортов. Эти меры позволят проводить более точное опознание вызывающих подозрение летательных аппаратов, а также будут сдерживать незаконную торговлю и содействовать сбору информации, необходимой для опознания воздушных судов, их владельцев и операторов, нарушающих санкции и эмбарго на поставку оружия, введенные Организацией Объединенных Наций.

269. Совету Безопасности следует рассмотреть способы обеспечения более эффективного контроля и наблюдения за воздушным движением в Западной Африке в целях ограничения масштабов незаконной перевозки оружия. К числу возможных способов обеспечения этого относятся следующие:

- поощрение установки активных РЛС во всех крупных аэропортах западноафриканских стран и отыскание источников финансовой поддержки. Лишь активные РЛС могут самостоятельно обеспечивать слежение за воздушным движением;
- альтернативный вариант — возможная установка заменителей РЛС, обеспечивающих радиолокационный контроль с использованием мощной аппаратуры передачи данных по каналам спутниковой связи «воздух-земля»;

- требование относительно использования в регионе Глобальной системы местоопределения и оснащения летательных аппаратов соответствующим авиационным электронным оборудованием наряду с установкой соответствующего наземного оборудования. В этой связи потребуются оснастить летательные аппараты, осуществляющие полеты в Западной Африке, бортовым электронным оборудованием, что позволит диспетчерам обеспечивать контрольное опознание любого летательного аппарата в любой точке и в любое время в соответствующем секторе;
- рекомендовать ИКАО и другим заинтересованным учреждениям оказывать государствам помощь в укреплении финансовой самостоятельности органов, созданных для целей управления аэронавигационными службами.

IX. Заключительные рекомендации

270. В настоящем докладе Группа вынесла многочисленные конкретные рекомендации по вопросам, касающимся алмазов, вооружений и использования летательных аппаратов в нарушение санкций и для незаконной перевозки оружия. Многие из этих рекомендаций и проблемы, на решение которых они направлены, непосредственно касаются главного пособника ОРФ — Либерии, ее президента, членов правительства и отдельных лиц и компаний, сотрудничающих с Фронтом. Группа с озабоченностью отмечает, что резолюции Совета Безопасности, касающиеся алмазов и продажи оружия, безнаказанно нарушаются. В дополнение к вышесказанному Группа предлагает следующие рекомендации.

271. Следует рассмотреть вопрос о введении всеми государствами — членами Организации Объединенных Наций запрета на поездки, аналогичного запрету, уже введенному Соединенными Штатами в отношении старших должностных лиц и дипломатов Либерии, до тех пор, пока Либерия окончательно не прекратит поддержку ОРФ и не перестанет нарушать другие санкции, введенные Организацией Объединенных Наций.

272. Основные субъекты лесной промышленности Либерии участвуют в различных видах незаконной деятельности, значительные доходы от которой используются для финансирования внебюджетной деятельности, в том числе для закупки оружия. Необходимо рассмотреть вопрос о введении временного эмбарго на экспорт древесины из Либерии до тех пор, пока Либерия убедительно не докажет, что она больше не участвует в незаконной продаже оружия Сьерра-Леоне или в незаконной торговле алмазами из этой страны.

273. Необходимо также рассмотреть вопрос о создании в рамках Секретариата Организации Объединенных Наций возможностей для обеспечения постоянного наблюдения за соблюдением санкций и эмбарго, введенных Советом Безопасности. Это крайне необходимо для создания в Секретариате базы данных по таким актуальным вопросам, как алмазы из районов конфликта, как это указано в пункте 166 выше, при этом еще более важно создать потенциал, позволяющий широко освещать проблемы, которые, по-видимому, не будут решены в ближайшем будущем, например проблемы незаконной торговли оружием и соответствующей боевой техникой.

Часть третья

Техническая записка об авиадиспетчерском обслуживании в Западной Африке

I. История вопроса

274. Ниже следует технический документ об авиадиспетчерском обслуживании в Западной Африке. Рекомендации, связанные с настоящей частью доклада, содержатся в предыдущем разделе.

275. Сначала несколько слов о терминологии: воздушное пространство разделяется на нижние и верхние слои и на районы полетной информации (РПИ), которые, в зависимости от обстоятельств, могут охватывать узловые диспетчерские районы (УДР) или верхнее воздушное пространство (ВВП).

276. РПИ — это воздушное пространство определенных размеров, в котором обеспечивается информационное обслуживание и аварийное оповещение. УДР — это диспетчерский район, устанавливаемый, в принципе, на пересекающихся авиамаршрутах над одним или несколькими крупными аэродромами. Управление западноафриканским воздушным пространством осуществляется либо учреждениями, которые наделены соответствующими полномочиями правительствами, либо организациями, управляемыми государствами. К их числу относятся:

- АСЕКНА (Агентство по обеспечению безопасности полетов в Африке и на Мадагаскаре) отвечает за сообщение в воздушном пространстве Буркина-Фасо, Кот-д'Ивуара, Гамбии, Гвинеи-Бисау, Мали, Мавритании, Нигера и Сенегала;
- Гвинея, Либерия и Сьерра-Леоне создали РПИ Робертс в целях авиадиспетчерского обслуживания своего воздушного пространства;
- Гана обеспечивает обслуживание своего воздушного пространства и воздушного пространства Бенина, Сан-Томе и Того из РПИ Аккры;

- Кабо-Верде располагает большим океаническим воздушным пространством, именуемым РПИ Сал;

- Нигерия разделила свое национальное воздушное пространство на следующие две части: РПИ Кано — северная часть и РПИ Лагос — южная часть.

277. Для целей настоящего доклада Группа достигла согласия о том, что сначала она рассмотрит системы диспетчерского обслуживания воздушного пространства в Западной Африке, а затем системы в РПИ Робертс и странах, на которые распространяется ее компетенция. Из-за сжатости сроков и отсутствия авиасообщения эксперт Группы по этому вопросу не смог посетить центры в Абиджане, Лагосе и на острове Сал.

II. Системы обслуживания воздушного пространства в Западной Африке

A. Диспетчерское обслуживание

278. Группа с удовлетворением отметила, что в отличие от других мест РПИ в Западной Африке не соответствуют строго национальным границам и что их разметка в общем отвечает оперативным потребностям.

279. Группа также отметила, что нынешняя конфигурация воздушного пространства была изменена с учетом рекомендации ИКАО (Международная организация гражданской авиации), которая требует, чтобы государства как можно скорее создали авиадиспетчерские службы в целях повышения степени безопасности воздушного движения. Вместе с тем еще многое предстоит сделать с этой целью, особенно в Нигерии, Мали, Мавритании, Нигере и других местах.

280. Воздушные трассы, проходящие в этом районе, соединяют основные аэропорты или

радиоэронавигационные системы, обслуживающие эти аэропорты. Самой активно используемой воздушной трассой является Гвинейский залив (коридор Абиджан — Аккра — Лагос), за ней следует трасса Дакар/Абиджан и трасса Север-Юг. Поток Восток-Запад является менее насыщенным. Западноафриканское воздушное пространство далеко не перегружено.

В. Связь

281. Самыми часто используемыми Авиационной подвижной службой (АПС — связь «воздух-земля» и «воздух-воздух») частотами являются высокая частота (ВЧ), которая имеет расширенный диапазон и проблемы с приемом, и очень высокая частота (ОВЧ), диапазон которой не расширен, но более удобен для прослушивания. В целом они функционируют хорошо. Результаты проведенного в мае 2000 года ИАТА исследования по этому вопросу свидетельствуют о том, что, с одной стороны, ОВЧ используется все более широко и что она значительно улучшилась как с точки зрения качества и доступа и, с другой стороны, что ВЧ по-прежнему является единственной частотой, используемой в нескольких секторах.

282. В нескольких странах субрегиона используется одна боковая полоса (ОБП) для обеспечения связи между главным аэропортом и местными аэропортами.

283. Авиационная подвижная служба (АПС), которая обеспечивает передачу планов полетов и других эронавигационных извещений между конкретными фиксированными точками, функционирует довольно хорошо, особенно в основных аэропортах. Ее функционирование было улучшено благодаря осуществлению проекта САТКОМ (спутниковая связь), разработанного ИКАО и финансируемого по линии Европейского фонда развития. САТКОМ, который использует технологию НТУС (наземный терминал узкополосной связи), способствовал внедрению нескольких фиксированных служб и цепей речевой связи в районе. НТУС установлен на многих системах в регионе, и в настоящее время в стадии реализации находятся другие проекты, особенно в большом воздушном пространстве, управление которым осуществляет АСЕКНА.

284. Вместе с тем Фиксированная служба часто страхуется или заменяется системой Международного общества авиационной электросвязи (МОАЭ), частной сетью, обычно используемой авиакомпаниями. Требование, рекомендованное ИКАО, об обеспечении 97-процентного доступа часто не выполняется.

285. Что касается сетей ОВД/ПРС (прямая речевая связь), основанных на использовании системы публичной телесвязи, то, как представляется, они функционируют лучше в районе АСЕКНА (Дакар/Бамако, Ниамей/Уага и т.д.) благодаря схожести оборудования по сравнению с пространством вне пределов этого района (Бобо/Аккра, Бамако/Робертс). Эти сети ОВД/ПРС позволяют двум диспетчерам, работающим в близлежащих центрах, обмениваться информацией о воздушном сообщении. Обычно, когда сети ОВД/ПРС не функционируют, контролеры используют для целей координации ВЧ. Эта практика не рекомендуется. Короче говоря, связь остается слабым звеном.

С. Навигация

286. Основные эронавигационные средства в районе функционируют довольно хорошо. Однако многие из них выработали свой предельный срок службы, особенно это касается систем посадок по приборам.

287. Во всех международных аэропортах используются и в общем функционируют применяемые в сочетании с ДО (дальномерным оборудованием) или без него, всенаправленные ОВЧ-радиомаяки (ВР). Так же обстоит дело с НР (ненаправленные радиомаяки), которые используются почти везде. Все эти наземные объекты способствуют безопасному воздухоплаванию в районе.

Д. Наблюдение

288. В Западной Африке локаторы используются очень редко. Группе было дано объяснение, в соответствии с которым ИКАО рекомендует государствам использовать локаторы лишь в тех случаях, когда это необходимо. Если это взять за правило, то они должны использоваться лишь в

государствах Гвинейского залива (Кот-д'Ивуар, Гана и Нигерия).

289. В этой связи Гана установила локатор в Аккре для охвата западного сектора своего воздушного пространства. В настоящее время осуществляется проект, благодаря которому Гана сможет охватить все свое воздушное пространство, а также воздушное пространство Бенина и Того. Сейчас в Нигерии осуществляется замена локатора в Лагосе. Локатор в Абудже работает в радиусе 50 морских миль.

290. На протяжении нескольких последних лет в Абиджане проводится тестирование второй локаторной системы. Задержка с ее официальным вводом в строй связана с тем, что у правительства возникла проблема с АСЕКНА, осуществляющим диспетчерские функции. Тем не менее эта система оказалась очень полезной. Можно привести следующий пример: Группа была информирована о том, что по прошествии нескольких часов после взлета в Аккре капитан воздушного судна, следовавшего в западном направлении, обнаружил неисправность навигационных приборов. Поэтому он решил приземлиться в Аккре, в точке своего отлета. Вскоре после этого локаторы в Абиджане зафиксировали его движение в северном направлении. Кот-д'Ивуарским диспетчерам удалось безопасно довести его до места его конечного назначения.

291. Группе была предоставлена информация о том, что в рамках проверки системы наблюдения АСЕКНА произвело испытания системы автоматического наблюдения (САН), которые дали положительные результаты. Однако на протяжении двух или трех лет АСЕКНА обходит этот вопрос молчанием.

292. План осуществления СВН/ДО (связь, воздухоплавание, наблюдение/диспетчерское обслуживание) (1995–2005 годы) предусматривает внедрение САН в Дакаре и на острове Сал в целях осуществления наблюдения над океаническими РПИ.

293. Отсутствие радара ощущается остро, и все представители аэронавигационных и/или военных органов указывали на эту проблему. Власти часто информировались о нарушениях воздушного пространства их стран пилотами, незаконно пересекавшими границы. Они также осведомлены о

том, что пилоты летательных аппаратов могут безнаказанно пересекать границы районов, на которые распространяется их суверенитет, без их ведома. Порой о соответствующих пролетах их информируют представители местных властей или даже местные жители. Представители военных властей признают, что у них нет возможности для того, чтобы пресекать такие полеты, которые представляют собой обычную практику в других местах. Указывалось также на необходимость учебной подготовки и повышения квалификации.

294. Несмотря на отсутствие локатора, авиадиспетчерские службы в Западной Африке по-прежнему выполняют основные контрольные функции, которые заключаются в предотвращении столкновений воздушных судов в воздухе и на земле, а также в общем ускорении и регламентации воздушного движения.

III. Район полетной информации Робертс

A. Общая информация

295. РПИ Робертс был частью РПИ Дакар. Он был создан в январе 1975 года Гвинеей, Либерией и Сьерра-Леоне, которые приняли решение о совместном управлении движением в их воздушном пространстве. Этот РПИ взял свое название от международного аэропорта Робертс (известного также как Робертсфилд), в котором была размещена штаб-квартира РПИ, когда он был создан. В июне 1990 года штаб-квартира была переведена во Фритаун из-за войны в Либерии. С июня 1997 года она находится в Конакри из-за войны в Сьерра-Леоне. Группа также отметила тот факт, что здания — будь то в Робертсфилде, Фритауне или Конакри, где находились штаб-квартира и ее технические службы, — не отвечают архитектурным стандартам. Например, в Конакри здание, в котором находится администрация РПИ, устарело и является крошечным и труднодоступным. Состояние центра полетной информации (ЦПИ) не лучше. Он размещен в одной очень узкой комнате, и его оборудование является очень старым. Все, что имеется в этом центре, относится к прошлой эпохе. Диспетчеры жалуются на невыносимые рабочие условия.

Диспетчерское обслуживание

296. УДР РПИ Робертс простирается до 40° северной широты к северу от Конакри и 99° северной широты к югу от Монровии. Следовательно, он охватывает три аэропорта и также обеспечивает охват ОВЧ. Наиболее часто выполняемым авиарейсом является UB 600 из Дакара в Абиджан. Местные рейсы между Гвинеей, Либерией и Сьерра-Леоне очень немногочисленны.

297. Центр полетной информации Робертс отвечает за все пролеты и полеты самолетов, проходящие на высоте более 3000 футов. При посадке он передает функции управления полетом местным командно-диспетчерским пунктам, когда снижающий высоту летательный аппарат достигает высоты 4000 футов.

298. Местные авиадиспетчерские службы осведомлены о незаконных пересечениях границы воздушными судами. Их информируют о них пилоты, которые летают в их воздушном пространстве, с одной стороны, и контрольные органы трех стран, с другой стороны.

Связь

299. РПИ Робертс функционирует на УВЧ, охватывающей весь УДР. Для связи с Фритауном и Монровией он использует ВЧ.

300. В Дакаре и Абиджане функционирует система ОВД/ПРС. Для сообщений с Бамако используется иридиевая спутниковая телефонная система.

301. НТУС функционирует только в Конакри. Во Фритауне НТУС не действует. В РПИ Робертс АФС не функционирует.

Навигация

302. В распоряжении всех трех аэропортов имеются аэронавигационные средства (СЗПП, ВР/ДО, НР), за исключением Робертс (Монровия), где ВР давно не действует.

Наблюдение

303. В РПИ Робертс локатор отсутствует, и Группа отметила, что Аэронавигационный план для Африки/района Индийского океана предусматривает установку локатора в РПИ Робертс.

В. Гвинея

304. В Конакри Группа была информирована о следующем инциденте: 10 ноября 2000 года экипаж самолета «Антонов-12», зарегистрированного в Украине и зафрахтованного на определенный срок одной из гвинейских авиакомпаний, осуществлял обслуживание самолета, которому было запрещено взлетать из-за спора, связанного с контрактом. Экипаж запросил разрешение у командно-диспетчерского пункта на руление для проверки работы двигателей. Разрешение было дано. Вскоре после этого самолет взлетел и скрылся в воздушном пространстве Гвинеи, не предоставив при этом плана полета, не получив разрешения и не отвечая на многочисленные запросы из командно-диспетчерского пункта. Лишь по прошествии нескольких часов было получено сообщение о том, что самолет приземлился во Фритауне. Это один из конкретных примеров того, что может произойти в аэропортах района.

305. Гвинейские органы гражданской авиации отмечают, что их страна переживает сложный период и что они приняли меры для пересмотра соглашений, касающихся пролетов и посадки летательных аппаратов. Они отметили увеличение численности запросов о разрешении на пролеты и посадки, обоснованность которых оставляет желать лучшего. Несмотря на то, что многие диспетчеры работают в РПИ Робертс с момента его создания, они срочно нуждаются в подготовке по вопросам СВН/ДО.

306. Многие местные аэропорты в Гвинее закрыты для гражданского воздушного сообщения из-за недостатка пассажиров или летательных аппаратов. Большая часть оборудования во внутренних аэропортах очень устарела. Что касается наблюдения, то органы гражданской авиации отмечают озабоченность министерства внутренних дел и министерства обороны, и они ссылаются на письма этих министерств, в которых они информируются о несанкционированных полетах (копии этих писем содержатся в приложении 4 к настоящему докладу).

307. ДГА известно о том, что вблизи национальных границ летают небольшие самолеты и вертолеты. Он также признает факт наличия нескольких взлетно-посадочных полос, как санкционированных, так и не санкционированных.

Некоторые из них используют Управление Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев и Мировая продовольственная программа.

308. Группе было разрешено посетить один из внутренних аэропортов — аэропорт Нзерекоре, находящийся вблизи границ с Кот-д'Ивуаром и Либерией. НР присутствует. Аэропорт забором не обнесен. Единственным средством связи, которое имеется в этом аэропорту, является общая частота связи с другими аэропортами, включая Фритаун и Монровию.

С. Сьерра-Леоне

309. В ходе встреч с Группой представители органов гражданской авиации Сьерра-Леоне подчеркнули тот факт, что ВВС в целом и нигерийские ВВС в частности не соблюдают аэронавигационные инструкции. Они делают в воздушном пространстве Сьерра-Леоне все, что им заблагорассудится. Они выражают сожаление по поводу отсутствия локатора, с помощью которого они могли бы узнавать о том, что реально происходит во время полетов военных самолетов, а также засекать незаконные пролеты. Кроме того, у них нет возможности выявлять наличие оружия и опасных предметов в аэропорту. В качестве одной из проблем указывалось также на неподготовленность кадров.

310. Представители властей выразили озабоченность в связи тем, что аэропорты открыты для полетов частных лиц, за которыми не следят технические сотрудники, а также в связи с тем, что они используются для несанкционированных частных полетов. Что касается Фритауна, то там достигнута договоренность о том, что следует делать в случае несанкционированной посадки, например, использование пожарных машин для блокирования взлетно-посадочных полос и информирование соответствующих властей. Они представили Группе меморандум, копия которого прилагается к настоящему докладу (в качестве приложения 5). Группа отметила наличие значительного числа самолетов и вертолетов на открытой парковочной стоянке, с одной стороны, и отсутствие мер по обеспечению безопасности аэропорта, а также отсутствие забора — с другой. В Сьерра-Леоне в области гражданской авиации

необходимо сделать по-новому или полностью переделать практически все.

Д. Либерия

311. Группа встретила с президентом Чарльзом Тейлором и убедилась в том, что он осведомлен о всех проблемах и недостатках, существующих в международном аэропорту Робертс, который всего лишь несколько лет назад был весьма динамичным авиадиспетчерским центром. Он выразил обеспокоенность по поводу отсутствия ресурсов для контроля за воздушным пространством его страны и заявил, что он лично обращался к Организации Объединенных Наций за помощью в приобретении оборудования, необходимого для обеспечения эффективного управления аэропортом. По его словам, его просьба результатов не дала. Когда ему был задан вопрос о том, что он считает более важным — приобретение военной техники или приобретение оборудования для улучшения функционирования аэропорта, — он ответил, что аэропорт важнее.

312. За день до этой беседы представители Группы посетили международный аэропорт Робертс, деятельность которого постепенно возобновляется. На территории аэропорта находится много зданий, сгоревших и разрушенных во время войны. Как в Конакри и во Фритауне, деятельность командно-диспетчерского пункта ограничена только обеспечением взлетов и посадок. Вместе с тем, в отличие от Конакри и Фритауна, связь между Робертсфилдом и внутренними аэропортами страны отсутствует, равно как и телефон.

313. Представители властей заявляют о том, что они не могут провести инвентаризационную опись или инспекцию внутренних аэропортов. Что касается полетов ВВС, то диспетчерская служба никоим образом не связана с ними. Им выделен отдельный сектор.

IV. Выводы

314. Как отмечалось в предыдущих разделах настоящего доклада, проблемы и недостатки в РПИ Робертс и охватываемых им государствах в частности, а также в других западноафриканских РПИ в общем являются явными. Представители

органов гражданской авиации знают об этом, и на технических совещаниях, организованных ИКАО по этому вопросу, были приняты соответствующие рекомендации и выводы. Проблема заключается в нехватке ресурсов, несмотря на существование более или менее самостоятельных административных органов для управления деятельностью аэропортов и аэронавигационных служб.

315. Одна из базовых потребностей всех центров — это подготовка кадров. Наконец, существенно важно, чтобы каждая страна в регионе могла опознавать летательные аппараты, осуществляющие полеты в ее воздушном пространстве.

Приложение 1

Организация Объединенных Наций

S/2000/756



Совет Безопасности

Distr.: General
2 August 2000
Russian
Original: English

Письмо Генерального секретаря от 2 августа 2000 года на имя Председателя Совета Безопасности

Имею честь сослаться на принятую Советом Безопасности 5 июля 2000 года резолюцию 1306 (2000), касающуюся Сьерра-Леоне. В пункте 19 этой резолюции Совет просил меня после консультаций с членами Комитета Совета Безопасности, учрежденного резолюцией 1332 (1997), учредить группу экспертов в составе не более пяти человек на начальный период в четыре месяца начиная с даты, когда она фактически приступит к своей работе, для сбора информации о возможных нарушениях мер, введенных в пункте 2 резолюции 1171 (1998), и о связи между торговлей алмазами и торговлей вооружениями и связанными с ними материальными средствами и для рассмотрения вопроса об адекватности авиадиспетчерских систем в регионе.

В соответствии с этим, проведя консультации с Комитетом, я хотел бы сообщить Вам о том, что я назначил следующих пять экспертов:

Г-на Мартена **Шунгонга Аяфора** (Камерун)

Г-на Йана **Смайлли** (Канада), эксперт по алмазам)

Г-на Жоана **Пелемана** (Бельгия), эксперт по вооружениям и транспортным перевозкам)

Г-на Харджита Сингха **Сандху** (Индия), эксперт из Интерпола)

Г-на Атабу **Бодиана** (Сенегал), эксперт из Международной организации гражданской авиации)

Кроме того, для выполнения функций председателя этой группы экспертов я выбрал г-на Мартена Шунгонга Аяфора (Камерун).

(Подпись) Кофи А. Аннан

Приложение 2

Совещания и консультации

Бельгия

Правительство

Министерство иностранных дел
Канцелярия по делам сотрудничества и развития
Министерство экономики
Министерство финансов (таможня)
Канцелярия государственного секретаря по внешней торговле
Управление по алмазам
Высший совет по алмазам (Hoge Raad voor Diamant)

Частный сектор

“Mackie Diamonds”
“Omega Diamonds”
“Rapport Belgium”
“Talib Diamonds”

Гражданское общество

Международная информационная служба по вопросам мира (ИПИС)

Буркина-Фасо

Правительство

Министерство иностранных дел
Министерство энергетики и горнорудной промышленности
Министерство торговли и промышленности
Таможенное и акцизное управление
Национальная полиция
Министерство транспорта
Министерство обороны
Представители вооруженных сил

Гражданское общество

Буркинийское движение за права человека и народов

Частный сектор

Торговая палата

Дипломатические, двусторонние и многосторонние учреждения

Франция

Соединенные Штаты
Агентство по обеспечению безопасности полетов в Африке и на Мадагаскаре
(АСЕКНА)
ПРООН

Канада

Министерство иностранных дел и международной торговли
Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

Кот-д'Ивуар

Управляющие фонда «Современная Африка»
Би-би-си

Франция

Несколько членов группы посетили штаб-квартиру Интерпола в Лионе. Были также проведены встречи с атташе по делам полиции в посольстве Израиля в Париже и заместителем военно-воздушного атташе в посольстве Индии

Гана

Правительство

Министерство дорог и транспорта
Управление гражданской авиации
Служба безопасности полетов
Авиадиспетчерская служба

Дипломатические, двусторонние и многосторонние учреждения

ПРООН

Гвинея

Правительство

Министерство шахт, геологии и охраны окружающей среды
Национальное управление гражданской авиации
Национальная авиадиспетчерская служба

Дипломатические, двусторонние и многосторонние учреждения

Канада

Франция

Украина

Соединенное Королевство

Всемирный банк
Управление района полетной информации аэропорта (РПИ) им. Робертса
ПРООН

Частный сектор

Société de Gestion de l'Aéroport de Conakry

Индия

Правительство

Министерство иностранных дел
Министерство торговли
Таможенное и центральное акцизное управление
Сотрудники аэропорта и таможни, Мумбаи (Бомбей)

Дипломатические, двусторонние и многосторонние учреждения

ПРООН

Частный сектор

Индийский совет по развитию экспорта драгоценностей и ювелирных изделий

Средства массовой информации

«Хинду»
«Индиан экспресс»

Израиль

Правительство

Министерство иностранных дел
Министерство промышленности и торговли: управление по алмазам,
драгоценным камням и ювелирным изделиям

Частный сектор

Израильская алмазная биржа
Израильская ассоциация производителей алмазов
“Tasy Ltd.”

Средства массовой информации

«Маркет дайрект бизнес коммьюникейшн»
«Пазит Равина»

Кения

Ассоциация африканских авиакомпаний

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
Международная организация гражданской авиации (региональное отделение по Восточной и Южной Африке)
ПРООН

Либерия

Правительство

Президент Чарльз Тейлор
Министерство иностранных дел
Министерство земель, шахт и энергетики
Министерство экономических дел и планирования
Министерство транспорта
Министерство по доходам
Министерство обороны
Министерство юстиции
Министерство финансов, таможенное и акцизное управление
Министерство торговли и промышленности
Полиция Либерии
Международный аэропорт им. Робертса

Частный сектор

Г-н Джордж Хаддад
“Mars Diamonds”

Дипломатические, двусторонние и многосторонние учреждения

Европейский союз
Сьерра-Леоне
ПРООН
Соединенное Королевство
Соединенные Штаты

Гражданское общество

Центр содействия демократии
Либерийский межрелигиозный совет
Либерийская национальная ассоциация адвокатов
«Сузуки»

Средства массовой информации

Би-би-си
«Инкуайрер»
«Ньюс»

Нигер

Правительство

Министерство иностранных дел
Министерство транспорта
Управление гражданской авиации

Дипломатические, двусторонние и многосторонние учреждения

Агентство по обеспечению безопасности полетов в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)
ПРООН

Мали

Управление гражданской авиации
Агентство по обеспечению безопасности полетов в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)
ПРООН

Нигерия

ЭКОВАС
Представители ПРООН в Абудже

Сенегал

ИКАО (региональное отделение по Западной и Центральной Африке)

Сьерра-Леоне

Правительство

Министерство иностранных дел
Министерство минеральных ресурсов (во Фритауне и Кенеме)
Министерство торговли
Министерство юстиции
Таможенное и акцизное управление
Портовая служба
Управление аэропортов
Правительственное управление по золоту и алмазам
Советник по национальной безопасности
Полиция Сьерра-Леоне (несколько подразделений)
Армия Сьерра-Леоне
Военно-воздушные силы Сьерра-Леоне

Частный сектор

“Diamond Counsellor International”

“Mackie Diamonds”

“Sar-Kuma Mining Co. Ltd.”

“Rex Diamonds”

Управление аэропортов Сьерра-Леоне

Несколько торговцев алмазами в Кенеме

Дипломатические, двусторонние и многосторонние учреждения

Специальный представитель Генерального секретаря Организации Объединенных Наций

Миссия Организации Объединенных Наций в Сьерра-Леоне (МООНСЛ)

–военнослужащие и должностные лица в Дару

–широкий круг военнослужащих и должностных лиц во Фритауне

ДОООН (Добровольцы Организации Объединенных Наций)

Соединенное Королевство

Соединенные Штаты

Гражданское общество

Кампания за благое управление

Организация «Хьюман райтс уотч»

Объединенное движение за правосудие и развитие

«Оксфам» Великобритании

Организация «Поиск общности»

Мусульманский конгресс Сьерра-Леоне

Различные вожди и старейшины из округа Коно

Руководители сил гражданской обороны (камаджор) в Кенеме и Дару

Средства массовой информации

Би-би-си

Си-би-эс ньюс

Эн-эйч-кей, Японская радиовещательная корпорация

Южная Африка**Правительство**

Министерство иностранных дел

Министерство юстиции

Совет по алмазам Южной Африки

Управление гражданской авиации

Частный сектор

“Executive Research Associates”

“Landmat”

Аэропорт Лансерия

“Raymond Kramer & Associates”

Дипломатические, двусторонние и многосторонние учреждения

ПРООН

Соединенное Королевство

Соединенные Штаты

Гражданское общество

Институт исследований в области безопасности

Институт глобального диалога

Южноафриканский институт международных проблем

Средства массовой информации

«Санди индипендент»

«Харин Реч»

Прочее

Участие в министерском совещании по вопросу об алмазах из зон конфликтов дало членам группы возможность выйти на широкий круг государственных и частных компаний из Африки, Европы, Израиля и Северной Америки.

Группа также приняла участие в работе семинара для работников авиатранспорта: борьба с торговлей незаконными товарами, на котором был представлен широкий круг специалистов из гражданской авиации и учреждений Южной Африки, включая Национальную группу по борьбе с коррупцией, Службу воздушного движения авиадиспетчерского обслуживания и Национальную междепартаментскую структуру. Этот семинар был организован «Сейферуолд» (Соединенное Королевство) и Институтом исследований в области безопасности в Претории.

Испания

Встречи с представителями полиции, Мадрид.

Швейцария

Правительство

Федеральный департамент иностранных дел (Организация Объединенных Наций и международные организации; финансовые и экономические вопросы)

Федеральное таможенное управление (Берн)

Федеральное таможенное управление (порто-франко Женева)

Государственный секретариат по экономическим вопросам

Федеральное управление по вопросам полиции (Управление по борьбе с отмыванием денег, Отдел NCO)

Частный сектор

“Acal Amit S.A.”

“HSB Republic Bank (Suisse) S.A.”

“Bucher & Co. Publikationen”

“TAG Aviation”

Гражданское общество

Исследование по вопросам стрелкового оружия

Прочее

Институт Организации Объединенных Наций по исследованию проблем разоружения (ЮНИДИП)

Украина

Правительство

Министерство иностранных дел

Служба государственной безопасности

Управление национальной безопасности

Управление по делам охраны государственной границы

Управление гражданской авиации

Министерство обороны

Управление национальной безопасности

Укрспецэкспорт

Дипломатические, двусторонние и многосторонние учреждения

ПРООН

Объединенные Арабские Эмираты

Управление гражданской авиации

Сотрудники таможни и сотрудники, занимающиеся алмазами, в Шардже

Также было проведено посещение аэропорта Шардже

Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии

Правительство

Министерство иностранных дел и по делам Содружества

- Государственный министр

- Департамент по делам Организации Объединенных Наций
- Департамент Африки
- Группа по санкциям
- Группа по контролю над вооружениями

Департамент по международному развитию

Городская полицейская служба

Таможенная и акцизная служба

Частный сектор

“De Beers”

“Anaconda Worlwide Ltd.”

“WW International Diamond Consultants Ltd.”

“M. Vainer Ltd.”

Гражданское общество

«Международная амнистия»

«Глобал уитнэс»

«Интернэйшнл алерт»

«Хьюман райтс уотч»

Средства массовой информации

«Файнэншл таймс»

Журнал «Базель»

«Инсайт ньюс телевижн»

«Африка конфиденшиал»

Томас Брайн-Джонсон

Соединенные Штаты Америки

Правительство

Государственный департамент

Разведывательное управление министерства обороны

Департамент национальной разведки

ЮСАИД

Частный сектор

Всемирный совет по алмазам

“Rapaport Diamonds”

Дипломатические, двусторонние и многосторонние учреждения

Посольство Сьерра-Леоне

Представительства при Организации Объединенных Наций:

- Бангладеш

- Бельгии
- Канады
- Франции
- Индии
- Казахстана
- Сьерра-Леоне
- Швейцарии
- Уганды
- Соединенного Королевства
- Соединенных Штатов

Средства массовой информации

Себастьян Жангер

Теун Воетен

«Перспектив»

Отдельные лица

Некоторые лица сыграли ключевую роль в ряде событий, указанных в настоящем докладе, или упоминались в этой связи в сообщениях средств массовой информации. Группа признательна следующим лицам, которые согласились с ней встретиться:

Андрей Бресслер

Джон Колдвэл

Роджер Крукс

Омри Голлей

Майкл Харридин

Николас Каррас

Яир Кляйн

Джонни Поль Корома

Рэймонд Крэймер

Зеев Моргенстерн

Ричард Рэтклиф

Фрэд Риндел

Нико Шефер

Примечание: С учетом деликатного характера вопросов, изучавшихся Группой, многие лица говорили при условии сохранения конфиденциальности. Поэтому некоторые беседы не упоминаются.

Приложение 3

Ключевые фигуры в Объединенном революционном фронте (ОРФ)

Многим руководителям ОРФ были присвоены высокие воинские звания (или же они сами их себе присвоили), а также дали клички или прозвища. Поскольку многие из них известны в основном под своими кличками или прозвищами, те иногда используются в докладе, равно как и подлинные имена, когда они известны. Ниже перечисляются некоторые основные руководители ОРФ.

Фоде Сейбана Санко, Председатель ОРФ; в настоящее время находится в тюрьме в Сьерра-Леоне

Генерал Исса Х. Сессай, бывший бригадир, затем командующий; в настоящее время временный руководитель ОРФ

Бригадный генерал Морис Каллон; в настоящее время возглавляет северную группировку ОРФ

Бригадир Деннис Минго (кличка «Супермен»), командир боевой группы, в последнее время командующий группировкой в Лунсаре; в настоящее время враждует с ОРФ

Подполковник Джибрил Массакои, в последнее время личный помощник Фоде Санко; в настоящее время выполняет функции пресс-секретаря ОРФ на контролируемой им территории

Генерал-майор Сэм Бокари (кличка «Москит»), бывший командир боевой группы и «главнокомандующий»; в настоящее время находится в изгнании в Либерии

Полковник Бостон Фламо или Фломо (кличка «Рембо»); убит соратниками из ОРФ в Макени

Бригадир Майк Ламин, бывший начальник разведки; министр торговли и промышленности до мая 2000 года; в настоящее время находится в тюрьме во Фритауне

Эльдред Коллинс, сотрудник по связям с общественностью, партия ОРФ; в настоящее время находится в тюрьме во Фритауне

Генерал Ибрахим Бах, буркинец, возможно, выходец из Гамбии; старший тыловой специалист по торговле оружием и алмазами между Буркина-Фасо, Либерией и Сьерра-Леоне. Также известен как Ибрахима Бальде и Бальде Ибрахима.

Приложение 4
Сообщение, касающееся самолета из Гвинеи

Приложение 5

Перечень проблем и рекомендаций, представленный Управлением аэропортов в Сьерра-Леоне

Недостатки в системе обнаружения контрабанды алмазов и оружия через аэропорты

1. Отсутствует оборудование для обнаружения алмазов или оружия.
2. Сотрудники службы безопасности, проверяющие пассажиров, не прошли необходимую подготовку по обнаружению алмазов и оружия.
3. Координация между различными службами безопасности, а именно службой безопасности аэропортов, полицией, МООНСЛ, вооруженных сил Сьерра-Леоне и т.д., является явно недостаточной, и само количество представленных служб делает процесс контрпродуктивным
4. Социальные аспекты положения персонала государственных служб безопасности делают их уязвимыми; например, очень низкие оклады и пособия, низкий коэффициент умственного развития, плохое образование, малый опыт и т.д.
5. Персонал государственных служб безопасности предоставляет протокольные и таможенные привилегии слишком широкому кругу лиц, например министрам, членам парламента, судьям, армейским офицерам и офицерам полиции, руководителям компаний, дипломатам и т.д.
6. Недобросовестность многих сотрудников государственных служб безопасности и таможни, которые используют свое служебное положение для получения прямой выгоды через содействие контрабанде.
7. Отсутствие технических средств для обнаружения случаев несанкционированной посадки самолетов вне аэропортов Лунги и Хейстингса.
8. Прямая нелояльность ряда сотрудников государственных служб безопасности и таможни, которые намеренно способствуют контрабанде, с тем чтобы помочь саботажникам и диссидентам, борющимся с правительством.

Рекомендации

1. Укрепление механизмов координации и контроля Управления аэропортов Сьерра-Леоне через поставку такого оборудования, как:
 - a) оборудование для рентгеновского просвечивания багажа (высокого разрешения) как для аэропорта Лунги, так и аэропорта Хейстингса;
 - b) установка в аэропорту Лунги оборудования радарного слежения для охвата низких высот;
 - c) установка современного оборудования ОВЧ и ВЧ-связи «воздух-земля» и «земля-земля» в аэропортах Лунги, Хейстингса, Бо и Кенемы;
 - d) соответствующее обучение персонала Управления аэропортов Сьерра-Леоне по вопросам обеспечения безопасности, авиадиспетчерского обслуживания и оперативного управления.

2. Должная проверка всего персонала служб безопасности и таможни, работающих в аэропортах, для обеспечения добросовестности, лояльности, необходимого уровня образования, интеллекта и личных качеств.
3. Прохождение вводных курсов и соответствующей профессиональной подготовки всеми сотрудниками государственных служб безопасности и таможни по методикам обнаружения алмазов и оружия, по законам, касающимся международной контрабанды, и т.д.
4. Значительное повышение уровня вознаграждения всего персонала, отвечающего за проверку пассажиров.
5. Воздержание от применения всех норм протокола, связанных с приемом высокопоставленных персон, за исключением случаев, когда речь идет о лицах, проходящих через президентский зал, и главах дипломатических представительств.
6. Повышение эффективности координации и обмена информацией между различными службами безопасности.
7. Сокращение избыточного персонала государственных служб безопасности, участвующего в процедурах проверки пассажиров, до небольшой группы хорошо подготовленных сотрудников.
8. Применение строгих мер наказания в виде тюремного заключения без права его замены штрафом в отношении лиц, осужденных за контрабанду или содействие контрабанде в силу своего действия или бездействия.
