



Conseil de sécurité

Distr. générale
27 octobre 2010
Français
Original : anglais

Rapport présenté par le Secrétaire général en application de la résolution 1897 (2009)

I. Introduction

1. Le présent rapport est soumis en application du paragraphe 17 de la résolution 1897 (2009) du Conseil de sécurité, en date du 30 novembre 2009, dans laquelle le Conseil m'a prié de rendre compte de l'application de ladite résolution et de la situation concernant les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer au large des côtes somaliennes. L'on y trouvera une mise à jour de l'évaluation figurant dans mon rapport du 13 novembre 2009 (S/2009/590), présenté en application de la résolution 1846 (2008) du Conseil de sécurité, sur la base des renseignements reçus au 11 octobre 2010.

2. Comme dans mon rapport précédent, l'évaluation et les recommandations qui suivent se fondent sur des renseignements qui ont été fournis par les États Membres et les organisations régionales, conformément au paragraphe 16 des résolutions 1846 (2008) et 1897 (2009). Des informations ont été communiquées par l'Allemagne, la Belgique, la Bosnie-Herzégovine, le Brésil, le Danemark, l'Égypte, l'Espagne, la Grèce, l'Italie, le Japon, la Lituanie, Malte, la Nouvelle-Zélande, Oman, les Philippines, le Portugal, la République de Corée, la République tchèque, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les Seychelles, l'Union européenne, la Ligue des États arabes et l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). Les organisations maritimes et organisations associées ci-après ont également communiqué des renseignements : Conseil maritime baltique international (BIMCO), Association internationale des propriétaires indépendants de navires citernes (INTERTANKO), Chambre internationale de la marine marchande et Fédération internationale des armateurs. Des consultations ont également été menées au sein du système des Nations Unies ainsi qu'avec l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) et le Groupe de contrôle sur la Somalie et l'Érythrée établi en application de la résolution 1916 (2010) du Conseil de sécurité.

3. On trouvera dans le présent rapport une évaluation de la situation concernant la piraterie et un examen des activités politiques, juridiques et opérationnelles menées par les États Membres, les organisations régionales, l'ONU et ses partenaires pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes, ainsi que des observations sur l'impact du renforcement de la présence

* Nouveau tirage pour raisons techniques (1^{er} novembre 2010).



navale internationale dans la région, qui a aidé à contenir la menace représentée par la piraterie. En particulier, il faut aller beaucoup plus loin, notamment pour s'attaquer aux causes profondes du problème en rétablissant la stabilité et l'ordre public en Somalie. Les efforts visant à combattre la piraterie doivent s'inscrire dans la stratégie globale de mise en œuvre de l'Accord de paix de Djibouti et contribuer à un règlement à long terme de la situation dans le pays.

II. Actes de piraterie signalés au large des côtes somaliennes

4. Il ressort des rapports publiés par l'Organisation maritime internationale (OMI) que pendant les neuf premiers mois de 2010, il y a eu 164 attaques contre des navires dans les eaux situées au large de la côte somalienne et que 37 navires ont été capturés. La plupart des attaques qui ont débouché sur la capture de navires, au nombre de 25, ont eu lieu dans l'ouest de l'océan Indien. Pendant la période correspondante de 2009, il avait été signalé 193 attaques et 33 navires avaient été capturés. Il ressort en outre des rapports en question que le niveau de la violence employée par les pirates s'est accru. En revanche, l'efficacité des opérations maritimes s'est améliorée. En outre, les navires qui se conforment pleinement aux indications de l'OMI et aux meilleures pratiques de gestion élaborées dans le secteur des transports maritimes sont beaucoup moins exposés aux attaques des pirates que les autres. Au 11 octobre 2010, 18 navires et 389 gens de mer étaient détenus en otage.

5. La stratégie consistant à utiliser une intervention militaire graduée a porté ses fruits, mais le problème persiste. La présence militaire dans le couloir de transit international recommandé, dans le golfe d'Aden, a contribué à réduire le nombre d'attaques et de navires effectivement capturés. Les pirates n'en continuent pas moins d'opérer dans ce secteur, entrant et sortant du Bab-el-Mandeb et de la partie méridionale de la mer Rouge pendant la période des moussons et s'aventurant jusqu'aux Maldives lorsque le temps est plus clément. La multiplication des patrouilles de surveillance et de contrôle dans le golfe d'Aden a forcé les pirates somaliens à étendre leurs opérations loin dans l'océan Indien, à une distance de plus de 1 000 milles marins de la côte somalienne. Cette extension vers l'est et le sud des actes de piraterie a considérablement élargi les zones maritimes menacées.

6. Pendant la période considérée, les pirates ont renforcé leurs capacités et se sont organisés en groupes d'action composés d'un grand « navire-mère » et de deux ou trois vedettes d'attaque remorquées par celui-ci, ce qui leur permet de mener leurs attaques très loin des côtes (jusqu'à 1 300 milles marins au large) contre des navires de plus en plus gros tonnage. En outre, certains groupes de pirates se livrent également à d'autres activités criminelles comme la contrebande et la traite de personnes.

7. Le sort des 389 otages actuellement détenus par les pirates en territoire somalien est particulièrement préoccupant. Il s'agit notamment de gens de mer d'Asie, d'Afrique, du Moyen-Orient et d'Europe ainsi que de touristes d'Europe occidentale. Nombre de gouvernements et d'associations d'armateurs et de gens de mer ont déployé des efforts considérables pour obtenir leur libération. Je salue, à ce propos, l'assistance qui a été fournie à certaines victimes et à leur famille après leur

libération. Il nous faudra cependant redoubler d'efforts pour obtenir que soient libérées les victimes encore en captivité.

III. Coopération avec le Gouvernement fédéral somalien de transition et les administrations régionales

8. Conformément à la résolution 1897 (2009) du Conseil de sécurité en date du 30 novembre 2009, les autorisations données par le Conseil dans ses résolutions 1846 (2008) et 1851 (2008) concernant la lutte contre la piraterie dans les eaux territoriales au large des côtes somaliennes et en Somalie ont été prolongées. Au 11 octobre 2010, aucun autre État Membre ou organisation régionale n'avait communiqué de notification préalable de coopération avec le Gouvernement fédéral somalien de transition dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en haute mer au large des côtes somaliennes.

9. En janvier 2010, lors d'une réunion technique sur la lutte contre la piraterie tenue à Kampala, le Gouvernement fédéral de transition, le Puntland et le Somaliland sont convenus de créer un comité technique de trois membres, le Groupe de contact somalien pour la lutte contre la piraterie, chargé de coordonner les activités de leurs institutions respectives. Cette réunion avait été convoquée par le Bureau politique des Nations Unies pour la Somalie (UNPOS) avec l'appui de l'Organisation maritime internationale, de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC), du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), d'INTERPOL et de l'Office européen de police (Europol). Le Groupe sera pour la Somalie le point de contact national visé dans le Code de conduite de Djibouti concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden, adopté lors d'une réunion convoquée par l'OMI en janvier 2009, et sera chargé de centraliser les efforts de développement des capacités régionales de lutte contre la piraterie.

10. D'autres réunions du Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, également connu sous le nom de Mécanisme de Kampala, se sont tenues à Djibouti du 3 au 5 février 2010 et à Kampala du 12 au 16 avril 2010. Ces deux réunions ont été convoquées et financées par l'OMI. Le comité technique a défini son mandat, ses méthodes de communication et ses procédures opérationnelles permanentes. Lors d'une série de trois réunions de représentants des services juridiques du Gouvernement fédéral de transition, du Somaliland et du Puntland, tenues à Djibouti et facilitées par l'UNDOC, les trois parties se sont entendues sur un projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie qui serait adopté par la Somalie et ont commencé à travailler sur les lois relatives aux transfèrements de prisonniers.

11. Pendant la période considérée, le Bureau de liaison à Nairobi du Gouvernement fédéral de transition a poursuivi ses efforts de facilitation auprès des ambassades et des forces navales, ce qui, joint au resserrement de la coopération des représentants du Puntland et du Somaliland avec les différentes marines nationales, a permis d'améliorer le partage de l'information et la confiance mutuelle. Les dirigeants politiques, religieux et communautaires somaliens ont publiquement dénoncé la piraterie, notamment à la radio, et expliqué l'impact pernicieux qu'elle avait sur la société. Aussi bien le Puntland que le Somaliland ont poursuivi et arrêté des personnes soupçonnées de piraterie et ont accepté de les traduire en justice. En outre, le

Gouvernement fédéral de transition et le Puntland ont, dans le prolongement de l'Accord de Gaalkaco de 2009, signé en avril 2010 un mémorandum d'accord concernant la coopération en matière de lutte contre la piraterie.

IV. Coopération internationale visant à lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes

12. Le 14 mai 2010, l'Assemblée générale a tenu une réunion informelle consacrée à la piraterie dans le monde à l'occasion de laquelle j'ai énergiquement condamné ce fléau et exploré les options pouvant être envisagées pour s'y attaquer de concert. Le Président de l'Assemblée générale est parvenu à la conclusion que, si l'on ne s'attachait pas à le résoudre efficacement, le problème posé par la piraterie risquait fort d'échapper à tout contrôle et d'avoir de sérieuses conséquences au plan mondial. S'agissant de la Somalie, il a déclaré que les discussions avaient à nouveau fait ressortir la nécessité urgente pour la communauté internationale d'entreprendre sérieusement des efforts concertés pour rétablir la paix et la sécurité dans le pays, la piraterie n'étant qu'un symptôme de l'instabilité qui y régnait. Les participants à la réunion ont demandé que soient élaborées des stratégies plus énergiques et mieux coordonnées afin de s'attaquer aux causes profondes, complexes, de la piraterie dans le cadre d'une approche globale.

13. Les participants à la Conférence d'Istanbul sur la Somalie, tenue du 21 au 23 mai 2010, se sont félicités des différentes initiatives qui avaient été prises pour faciliter les poursuites de personnes soupçonnées de piraterie. Le 23 septembre 2010, les participants au minisommet sur la Somalie tenu au Siège de l'Organisation des Nations Unies se sont dits conscients des défis posés par la piraterie et se sont félicités de l'engagement manifesté par la communauté internationale et par le Gouvernement fédéral de transition de s'attaquer aux causes profondes du problème, en particulier en améliorant les conditions de vie et les moyens de subsistance des populations affectées et en appuyant les efforts menés par le Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes.

14. Lors de la réunion qu'il a tenue à Madrid, le Groupe de contact international sur la Somalie a, le 28 septembre 2010, instamment engagé les parties intéressées en Somalie à mettre en œuvre ensemble le Mécanisme de Kampala. En outre, il a appuyé les efforts entrepris au plan régional pour s'attaquer au problème ainsi que les opérations menées par les forces navales internationales.

A. Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes

15. Conformément à la résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité, le Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes a été créé le 14 janvier 2009 pour faciliter la discussion et la coordination des interventions mises sur pied par les États et les organisations pour combattre la piraterie au large des côtes somaliennes. Dans son premier communiqué, en date du 14 septembre 2009, le Groupe de contact a fait savoir qu'il rendrait compte périodiquement des progrès accomplis au Conseil de sécurité. Fin juin 2010, le Groupe de contact comptait 53 membres.

16. Le Groupe de contact s'est réuni à six reprises depuis sa création. Pendant la période considérée, il s'est réuni le 28 janvier 2010 sous la présidence de la Norvège et le 10 juin 2010 sous la présidence de la Grèce. La prochaine réunion doit avoir lieu en novembre 2010 sous la présidence de la République de Corée.

17. Le Groupe de contact a constitué quatre groupes de travail ouverts à la participation de tous ses membres. Le Groupe de travail 1, présidé par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est chargé d'examiner les activités de coordination militaire et opérationnelles et le renforcement des capacités régionales, avec l'appui de l'OMI. Le Groupe de travail 2, chargé des questions juridiques, est présidé par le Danemark et est appuyé par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. Le Groupe de travail 3, sur le renforcement de la vigilance des navires de commerce et des autres moyens de lutte contre la piraterie, est présidé par les États-Unis d'Amérique et est appuyé par l'OMI. L'Égypte, enfin, préside le Groupe de travail 4, qui a pour vocation de faciliter les efforts diplomatiques et d'améliorer l'information concernant tous les aspects de la piraterie.

18. Pendant la période considérée, le Groupe de travail 1 a continué de resserrer la coordination sur le plan militaire entre les diverses forces navales qui s'emploient à combattre la piraterie au large des côtes somaliennes. Il s'est également attaché à promouvoir le renforcement des capacités régionales et a discuté de la possibilité d'élargir les options d'intervention à terre dans la région. Le Groupe de travail 2 a élaboré un répertoire des sources d'information et précédents juridiques pouvant servir de référence aux États Membres. Il a entrepris de passer en revue les progrès accomplis sur la voie de la promulgation de lois nationales en matière de poursuite de personnes soupçonnées de piraterie et d'examiner les options pouvant être envisagées pour le transfèrement des pirates condamnés à des peines de prison, à la lumière des considérations liées à la protection des droits de l'homme. Le Groupe de travail 3 a examiné les progrès accomplis en matière de collecte et de diffusion des enseignements retirés ainsi qu'en ce qui concerne l'application des meilleures pratiques de gestion reconnues au plan international à bord des navires qui opèrent au large des côtes somaliennes. En outre, il a élaboré des recommandations concernant la formation des équipages et les activités postérieures à un incident. Le Groupe de travail 4 est convenu que le Bureau politique des Nations Unies pour la Somalie devrait être chargé de faciliter la mise en œuvre d'une stratégie de communication, dont les principaux objectifs seraient notamment de dissuader la participation d'éléments somaliens aux activités de piraterie, d'encourager la communauté internationale à appuyer les opérations internationales de lutte contre la piraterie, de promouvoir l'implication d'un plus grand nombre d'intervenants et d'informer la communauté maritime internationale des risques potentiels.

19. L'Organisation des Nations Unies prend une part active aux travaux du Groupe de contact : elle assiste à ses réunions bisannuelles, fournit des services d'appui technique à ses quatre groupes de travail et facilite le dialogue entre ses membres.

B. Coopération régionale

20. Seize États ont maintenant signé le Code de conduite de Djibouti, accord de coopération régionale visant à faciliter la lutte contre la piraterie grâce à l'échange d'informations, à l'arraisonnement des navires de pirates et à la poursuite des personnes soupçonnées de piraterie ainsi que l'assistance aux personnes ayant été victimes d'attaques de pirates. L'OMI a mis en place un service d'exécution des

projets afin d'aider à coordonner et à gérer les activités de renforcement des capacités et de promouvoir la mise en œuvre du Code. Ces activités sont financées par le Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour la mise en œuvre du Code de Djibouti, qui dispose actuellement d'environ 13,8 millions de dollars de ressources. Les projets en cours concernent l'établissement de trois centres régionaux d'échange d'informations sur la piraterie à Dar es-Salam (République-Unie de Tanzanie), à Mombasa et à Sanaa (Yémen), ainsi que d'un centre régional de formation à Djibouti. En outre, l'OMI a organisé au plan régional des programmes de formation aux mécanismes d'application des dispositions du droit maritime, à la communication et à d'autres questions pertinentes, et aide les États Membres à aligner les législations nationales concernant la lutte contre la piraterie sur le Code de conduite de Djibouti.

21. Pendant la période considérée, le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), l'Autorité intergouvernementale pour le développement, la Commission de l'océan Indien, la Ligue des États arabes, l'Organisation de la Conférence islamique et la Communauté de développement de l'Afrique australe ont maintenu à leur ordre du jour les questions visées dans le présent rapport.

22. Les efforts entrepris en vue de l'élaboration d'un plan régional d'action se sont accélérés après la tenue aux Seychelles, le 21 mai 2010, d'une conférence ministérielle régionale sur la piraterie, d'un colloque international sur la sécurité maritime, les 12 et 13 juillet 2010, ainsi que d'un atelier technique sur la piraterie dans l'ouest de l'océan Indien, qui a eu lieu les 19 et 20 juillet 2010. La Commission de l'océan Indien qui préside actuellement le Comité interrégional de coordination dans la région, assurera la liaison avec toutes les communautés économiques régionales participantes aux fins de la mise en œuvre initiale du plan régional d'action en attendant qu'il soit avalisé par tous les États et toutes les organisations intéressées. Le COMESA a, lors de son quatorzième sommet, tenu le 1^{er} septembre 2010, appuyé le processus d'élaboration du plan régional de lutte contre la piraterie.

23. La deuxième Conférence ministérielle régionale sur la piraterie, tenue à Maurice le 7 octobre 2010, a adopté une stratégie régionale qui prévoit notamment la mise en place d'un cadre régional visant à prévenir et à combattre la piraterie et à promouvoir la sécurité en mer. Les ministres ont également adopté un plan régional d'action à horizon mobile qui constituera le fondement de la stratégie régionale et qui prévoit des échanges d'information, une coopération, des interventions conjointes et le renforcement des capacités en tant qu'activités transversales.

C. Activités navales au large des côtes somaliennes

24. Pendant la période considérée, les trois forces de la coalition maritime multinationale engagées dans la lutte contre la piraterie au large des côtes de la Somalie ont maintenu leur présence, d'importance capitale, dans cette région. Des patrouilles continuent d'être organisées dans le golfe d'Aden et dans les eaux au large de la côte de la Somalie dans le cadre de l'opération Atalante de l'Union européenne (EU NAVFOR), de l'opération « Bouclier océanique » de l'OTAN et du Groupe 151 des Forces maritimes combinées (CTF-151). Ces patrouilles escortent les navires de commerce et les navires affrétés par l'Organisation des Nations Unies pour fournir un appui logistique à la Mission d'observation militaire de l'Union africaine en Somalie (AMISOM) et faire parvenir une assistance humanitaire à la

Somalie. En outre, plusieurs États Membres ont, chacun de son côté, déployé des forces navales dans la région dans le cadre de la campagne de lutte contre la piraterie menée au plan international, interventions qui sont dans certains cas coordonnées avec l'action des coalitions multinationales.

Union européenne

25. L'opération Atalante, première opération navale de l'Union européenne, continue de jouer un rôle clef dans les efforts que déploie la communauté internationale pour dissuader, prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes. Depuis son déploiement, à la fin de 2008, l'opération Atalante a fait échouer plus de 60 attaques. Les États membres de l'Union européenne et les États non membres de l'Union qui participaient à l'opération ont déployé plus de 45 navires et aéronefs, représentant des effectifs de 1 800 personnes, dans le cadre de l'opération ou pour compléter l'équipe du siège opérationnel de l'Union européenne.

26. L'opération Atalante patrouille dans un secteur qui englobe le golfe d'Aden et une partie de l'océan Indien, y compris les Seychelles, et ce secteur a récemment été élargi de manière à englober une zone située plus à l'est, dans l'océan Indien. L'un des objectifs de l'opération Atalante est de protéger les navires affrétés par le Programme alimentaire mondial (PAM) ainsi que par le Bureau d'appui de l'ONU pour la Mission de l'Union africaine en Somalie (UNSOA).

Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

27. L'OTAN contribue dans le cadre de « Bouclier océanique » à la lutte menée contre la piraterie au large des côtes de la Somalie. L'opération comprend cinq navires de l'OTAN qui patrouillent dans les eaux situées au large de la côte de la corne de l'Afrique et le long du couloir de transit international recommandé. En outre, l'OTAN étudie la possibilité de contribuer, dans le cadre de cette opération, au renforcement des capacités des pays de la région, à leur demande, pour les mettre mieux à même de combattre la piraterie et de compléter ainsi les efforts actuellement menés par la communauté internationale.

28. Pendant la période considérée, l'OTAN a fait échouer 148 attaques de pirates. En moyenne, les navires de l'OTAN représentent au moins le tiers des navires de guerre qui patrouillent dans le couloir de transit international recommandé dans le golfe d'Aden. En outre, l'OTAN assume, par roulement, le rôle de coordonnateur du trafic dans le couloir de transit international recommandé dans le golfe d'Aden, et les navires de l'OTAN assureront la coordination des opérations dans le bassin somalien pendant une période de six mois devant commencer en décembre 2010. Le Conseil de l'Atlantique Nord a également autorisé les navires de l'OTAN à escorter les navires affrétés par l'ONU jusqu'à l'entrée du port de Mogadiscio.

Forces maritimes combinées

29. Comme indiqué dans mon rapport précédent, les Forces maritimes combinées constituent une coalition navale internationale de 25 pays dirigée par les États-Unis qui mène des opérations intégrées et coordonnées dans le golfe d'Aden, le golfe d'Oman, la mer d'Arabie, le golfe Persique, la mer Rouge et différents secteurs de l'océan Indien. Elles se composent de trois groupes principaux de forces multinationales, CTF 150, CTF 151 et CTF 152. CTF 151 est chargé en particulier

de lutter contre la piraterie et CTF 150 et CTF 152 de renforcer la sécurité en mer, de mener des opérations contre le terrorisme et d'aider à renforcer les capacités régionales dans le secteur d'opérations. Pendant la période considérée, les Forces maritimes combinées ont, par l'entremise du groupe CTF-151, fait échouer de multiples attaques de pirates, sont venues au secours d'un bâtiment chargé de pirates, ont répondu aux appels de navires en détresse et ont saisi de grandes quantités de produits de contrebande, notamment des armes, de la drogue et du matériel connexe. En outre, le groupe CTF-151 a joué un rôle critique en encourageant et en mettant en œuvre des programmes tactiques de coordination entre tous les navires et les États Membres qui opèrent dans le golfe d'Aden. Pendant la période considérée, le groupe CTF 151 a coordonné le trafic dans le couloir de transit international recommandé et coordonne actuellement le trafic maritime dans le bassin somalien. Les Forces maritimes combinées ont accueilli la Conférence de planification pour le bassin somalien en juin 2010 et ont formulé un plan conjoint de lutte contre la piraterie pendant la période de transition, à la fin des moussons de 2010. Elles continuent de collaborer avec les États Membres pour coordonner les opérations militaires dans le cadre du groupe SHADE (Shared Awareness and Deconfliction) dirigé par les Forces maritimes combinées, la Force navale de l'Union européenne et l'OTAN.

Autres activités des États Membres

30. Les efforts menés par les forces de la coalition multinationale sont complétés par différentes activités entreprises par les États Membres au large des côtes somaliennes. L'Arabie saoudite, la Chine, l'Inde, le Japon, la Malaisie, la République de Corée, la République islamique d'Iran et le Yémen ont déployé des navires et/ou des aéronefs pour combattre la piraterie dans la région. Leurs navires ont, parfois en coordination avec les forces de la coalition, escorté des centaines de navires de commerce, fourni une protection rapprochée à un certain nombre de navires, notamment après leur libération par les pirates, mené des opérations de secours à des navires en détresse et confisqué de grandes quantités d'armes et d'autres types de contrebande.

Coordination des initiatives militaires et civilo-militaires

31. Plusieurs mécanismes ont été mis en place pour coordonner les activités des forces navales au large des côtes somaliennes. Pendant la période considérée, le groupe SHADE, dirigé par les Forces maritimes combinées, l'OTAN et la Force navale de l'Union européenne, s'est élargi et comprend désormais des officiers des États du littoral et d'autres États Membres. Plus de 30 États Membres ainsi que les représentants des trois coalitions ainsi que de l'industrie ont assisté à la dernière réunion du groupe SHADE, le 21 septembre 2010.

32. La coordination des initiatives civilo-militaires est un élément clef de la stratégie élaborée pour protéger les navires de commerce qui transitent dans les eaux situées au large des côtes somaliennes. Le principal mécanisme de protection des navires de commerce qui transitent par le golfe d'Aden demeure la collaboration entre les armateurs et les forces navales qui opèrent dans le secteur, grâce à l'utilisation du couloir de transit international recommandé, approuvé par l'OMI en juillet 2009. Les navires de commerce préalablement enregistrés peuvent ainsi transiter par les secteurs à haut risque à des moments appropriés, sous la protection des forces navales qui patrouillent dans la région.

33. Indépendamment de ces efforts, il importe d'élargir et d'officialiser le mécanisme utilisé pour rassembler et diffuser parmi les différents services de répression et institutions judiciaires, comme le Groupe de contrôle sur la Somalie et INTERPOL, les informations obtenues par les forces navales en mer afin de faciliter ainsi les enquêtes et les poursuites. L'OMI, INTERPOL et des groupes d'armateurs s'emploient actuellement à rédiger des avis aux gens de mer concernant la collecte et la préservation des éléments de preuve à la suite d'actes de piraterie.

D. Questions juridiques et considérations liées aux droits de l'homme

34. Dans sa résolution 1918 (2010) du 27 avril 2010, le Conseil de sécurité a réaffirmé que le droit international, tel qu'il était codifié dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, définissait le cadre juridique de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer, ainsi que les autres activités maritimes. Il a également souligné à maintes occasions l'applicabilité du droit international relatif aux droits de l'homme dans le contexte de la piraterie au large des côtes somaliennes. Il importe que les considérations liées aux droits de l'homme continuent de guider l'action des États à toutes les étapes de leurs opérations de lutte contre la piraterie, y compris en ce qui concerne l'appréhension, la détention et la poursuite des suspects, ainsi que l'emprisonnement des pirates condamnés. L'application du droit international relatif aux droits de l'homme dans le contexte de la répression de la piraterie a été l'un des thèmes de la cinquième réunion du Groupe de travail 1 du Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, en mai 2010. À la demande du Président du Groupe de travail 2, le Bureau des affaires juridiques a présenté lors de cette réunion un document officiel concernant le droit international relatif aux droits de l'homme.

35. Il est décourageant de constater que des enfants continuent d'être recrutés par des groupes de pirates qui opèrent au large des côtes du Puntland, parmi lesquels 10 cas ont été recensés par les observateurs en janvier et février 2010. En 2010, il a été enregistré plusieurs cas d'enfants qui se sont échappés d'Al Shabaab et qui se sont joints aux groupes de pirates dans le Puntland ainsi que dans le sud et le centre de la Somalie.

36. Dans sa résolution 1918 (2010), le Conseil de sécurité a également affirmé que le défaut de traduction en justice des personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes nuisait à l'action menée par la communauté internationale contre la piraterie. Comme je l'ai signalé dans mon rapport du 26 juillet 2010 (S/2010/394), des poursuites pour actes de piraterie sont en cours dans 10 États : Allemagne, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Kenya, Maldives, Pays-Bas, Seychelles, Somalie (dans les régions du Somaliland et du Puntland) et Yémen¹. Bien que de plus en plus d'États de la région et de l'extérieur entament des poursuites, il a été fait état de cas dans lesquels des suspects ont été libérés sans être traduits en justice². L'Organisation des Nations Unies s'emploie, par l'entremise de l'UNODC et d'autres organismes, à aider les États disposés à entamer des poursuites à se doter des capacités nécessaires,

¹ Voir S/2010/394, par. 19.

² Ibid., par. 20.

notamment dans le cadre du Fonds d'affectation spéciale créé pour soutenir les initiatives prises par les États contre la piraterie au large des côtes somaliennes.

37. Dans sa résolution 1918 (2010), le Conseil de sécurité m'a prié de lui présenter un rapport sur les différentes options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes somaliennes, y compris en particulier sur des options tendant à créer dans les juridictions nationales des chambres spéciales, éventuellement dotées d'éléments internationaux, ou à créer un tribunal régional ou encore à créer un tribunal international, et sur les accords correspondants en matière pénitentiaire, en tenant compte des travaux du Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, des précédents en matière de création de tribunaux internationaux et mixtes, et du temps et des moyens nécessaires pour obtenir des résultats concrets et durables. Comme suite à cette demande, j'ai établi et soumis à l'examen du Conseil de sécurité un rapport (S/2010/394) envisageant sept options à cet égard.

38. Le Conseil de sécurité a examiné ce rapport le 25 août 2010. Au cours du débat, on a décrit le cadre juridique international applicable en matière de piraterie et exposé en détail les sept options pouvant être envisagées. Le Conseil a alors adopté une déclaration présidentielle (S/PRST/2010/16), dans laquelle il m'a prié d'inclure dans le présent rapport toutes nouvelles informations et observations, compte tenu des travaux du Groupe de contact, sur les moyens qu'il faudrait éventuellement mettre en œuvre pour renforcer la coopération, notamment avec les États de la région, dans le but de traduire en justice et d'incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes.

39. Afin d'identifier les autres mesures qui pourraient être adoptées pour obtenir des résultats concrets en ce qui concerne la poursuite des auteurs d'actes de piraterie, j'ai, le 25 août 2010, nommé M. Jack Lang (France) mon Conseiller spécial pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes. M. Lang travaille en étroite coopération avec le Bureau des affaires juridiques, le Département des affaires politiques et le Bureau politique des Nations Unies pour la Somalie.

40. Les événements récents qui méritent d'être signalés depuis que j'ai présenté le rapport susmentionné sont notamment les discussions qui ont été entamées entre Maurice et l'Union européenne en vue de la conclusion éventuelle d'un arrangement relatif au transfèrement des personnes soupçonnées de piraterie, qui en sont actuellement à un stade avancé. S'agissant des questions liées au transfèrement des détenus, le Président du Groupe de travail 2 chargé des questions juridiques du Groupe de contact et l'UNODC se sont employés à faciliter les discussions entre les Seychelles et les autorités somaliennes, y compris le Gouvernement fédéral de transition et les autorités des régions du Puntland et du Somaliland. Ces discussions ont mis en relief qu'il importait de trouver une solution durable pour l'emprisonnement, idéalement en Somalie, des pirates condamnés.

41. Par ailleurs, dans sa résolution 1918 (2010), le Conseil de sécurité a noté avec préoccupation que le droit interne de certains États n'érigait pas la piraterie en infraction ou ne conteraient pas les dispositions de procédure nécessaires pour engager efficacement des poursuites pénales contre les personnes soupçonnées de piraterie, et a engagé tous les États, y compris les États de la région, à ériger la piraterie en

infraction pénale dans leur droit interne et à envisager favorablement de poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie qui avaient été appréhendées au large des côtes somaliennes et d'incarcérer celles qui avaient été retenues coupables dans le respect du droit international des droits de l'homme applicable. La Belgique, le Japon et les Seychelles ont fait savoir qu'ils avaient récemment adopté de nouvelles lois relatives à la piraterie. L'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime a fourni une assistance aux États de la région pour les aider à revoir et à actualiser leur législation en matière de lutte contre la piraterie. D'autres entités des Nations Unies, comme l'OMI et le PNUD, sont prêtes à fournir une assistance aux États pour les aider à revoir et à mettre à jour leur législation dans ce domaine. Le PNUD, par exemple, a collaboré avec l'Office à une révision des lois somaliennes relatives à la lutte contre la piraterie, dont le projet est actuellement en attente d'approbation par les autorités compétentes.

42. Le Bureau des affaires juridiques, l'OMI et l'UNODC continuent de coopérer afin d'établir une compilation des lois nationales sur la piraterie qui sera publiée et qui pourra servir de référence aux États. Le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques contient des liens qui permettent de consulter les législations nationales et les autres informations que les États Membres ont communiquées au Secrétariat³.

43. Le PNUD a continué de fournir une assistance à la police somalienne et de l'aider à renforcer ses capacités, y compris dans le Puntland et le Somaliland. En outre, il a appuyé la mise en œuvre d'un vaste programme de renforcement des capacités judiciaires dans l'ensemble du pays. Le programme d'assistance juridique du PNUD a été élargi de manière à englober toutes les régions du Somaliland et du Puntland et les districts de Mogadiscio contrôlés par le Gouvernement fédéral de transition. Il s'emploie à mobiliser une assistance supplémentaire pour assurer la représentation légale de toutes les personnes arrêtées pour des délits liés à la piraterie et pour veiller à ce qu'elles bénéficient d'une procédure régulière.

E. Renforcement des capacités régionales en matière de contrôle maritime et de répression

44. La poursuite des pirates constitue un défi formidable et non seulement pour la Somalie et pour ses voisins, mais aussi pour la communauté internationale dans son ensemble. Premièrement, comme je l'ai déjà fait observer, le droit interne d'un grand nombre de pays présente des lacunes considérables en ce qui concerne la question de la piraterie. Deuxièmement, les enquêtes, le partage de l'information et la recherche et l'hébergement pendant la durée du procès des témoins, qui sont pour la plupart des gens de mer qui changent régulièrement de navire et d'employeur, sont des tâches difficiles. Troisièmement, le fait que les États, s'ils se montrent disposés à poursuivre les suspects, répugnent à offrir des possibilités de détention à long terme, entrave sérieusement les poursuites. Quatrièmement, il faut démanteler les réseaux internationaux qui financent la piraterie en mer.

45. Je salue les courageux efforts déployés par les États Membres qui ont poursuivi les pirates qui leur ont été transférés par les forces navales. Les organisations internationales de police criminelle comme INTERPOL sont

³ Voir www.un.org/Depts/los.

convaincues que derrière la plupart des suspects qui ont été poursuivis se trouvent des réseaux ou des séries de réseaux criminels bien organisés qui tirent profit de la piraterie. S'il n'est pas entrepris un effort concerté et ciblé pour démanteler ces réseaux et mettre hors d'état de nuire leurs dirigeants et ceux qui leur apportent un appui matériel, il est fort probable que les attaques se poursuivront. Les États Membres qui poursuivent ces affaires devront mener des enquêtes approfondies, entreprendre des analyses robustes et renforcer leurs échanges d'information afin d'identifier ces réseaux et de les détruire.

46. La collecte d'éléments de preuve est particulièrement difficile dans l'environnement maritime et ce sont souvent les forces navales internationales qui font en quelque sorte fonction de premiers enquêteurs sur les lieux du crime. Les données concernant les actes de piraterie rassemblées par ces forces navales peuvent aider à faciliter les poursuites futures, surtout celles qui visent les dirigeants et les réseaux qui financent ces attaques de pirates et en profitent. Les initiatives régionales de lutte contre la piraterie en mer peuvent jouer un rôle dans ce domaine; tel est le cas en particulier du Code de conduite de Djibouti élaboré sous l'égide de l'OMI et du Plan régional d'action pour la lutte contre la piraterie en mer en Afrique de l'Est et dans l'ouest de l'océan Indien appuyé par l'Union européenne.

47. Une attaque de pirates peut faire intervenir de nombreux pays. Les équipages des navires marchands sont souvent composés de gens de mer de multiples nationalités et les navires peuvent battre le pavillon d'un pays, appartenir à un armateur d'un autre pays et être exploités par une compagnie d'un autre pays encore. Les pirates et le navire qui les capturent relèveront généralement d'États différents du pays qui est disposé à faire enquête et à poursuivre les suspects. De ce fait, le partage de l'information et la coordination entre les éléments militaires, les services de répression et les institutions judiciaires revêt une importance capitale.

48. INTERPOL et Europol ont conclu un accord prévoyant une intervention policière conjointe au plan mondial en vue de combattre la menace représentée par la piraterie dans le golfe d'Aden. Les deux institutions se sont engagées à partager et à analyser les informations et données disponibles dans ce domaine. Ce partenariat a déjà aidé à identifier les liens existant entre plusieurs enquêtes menées en Europe et en Afrique. Il a été établi en particulier un dossier sur la piraterie en mer axé sur les structures de la criminalité organisée et les activités financières liées à la piraterie.

49. Par ailleurs, des efforts ont été entrepris pour démanteler les réseaux internationaux qui financent la piraterie en mer, notamment dans le cadre des Services de renseignement financier des pays d'Afrique de l'Est et de l'ouest de l'océan Indien. En outre, le Groupe d'action financière sur le blanchiment de capitaux (GAFI), organe intergouvernemental de 34 membres créé par le G-7 en 1989 pour mettre en place à l'échelle mondiale une stratégie et un cadre de lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme, a commencé à s'intéresser à la question par le biais d'un projet sur la piraterie en mer et le rançonnement d'otages.

50. Le système des Nations Unies appuie le renforcement des capacités de répression maritimes, juridiques et judiciaires régionales. Ainsi, l'UNODC fournit un appui au Kenya et aux Seychelles, notamment dans le domaine de la législation, et appuie le renforcement des capacités des services de répression ainsi que du ministère public et de la magistrature. Un appui a également été fourni lors des

procès des personnes soupçonnées de piraterie en facilitant la comparution des témoins et en assurant des services d'interprétation et l'assistance d'un avocat pour les inculpés non représentés. L'UNODC a organisé des programmes de formation à l'intention du personnel et des directeurs d'établissements pénitentiaires et a aidé à améliorer les conditions de détention au Kenya et aux Seychelles. Le Kenya a condamné 25 personnes pour piraterie et 98 autres sont actuellement en attente de jugement. Aux Seychelles, 21 suspects sont actuellement poursuivis devant les tribunaux et 11 autres ont été condamnés en juillet 2010.

51. Maurice a fait savoir qu'elle était disposée à accepter le transfèrement des personnes soupçonnées de piraterie pour les traduire en justice, à condition de recevoir l'appui requis de la communauté internationale. L'UNODC fournit un appui aux Maldives dans les efforts qu'elles déploient pour combattre la piraterie.

52. Il ressort des discussions qui ont été menées par les Maldives, Maurice, les Seychelles et d'autres États de la région que ceux-ci sont disposés à détenir les personnes soupçonnées de piraterie pour qu'elles soient traduites en justice mais hésitent à les détenir dans des prisons nationales une fois tous les appels épuisés, ou s'y refusent tout simplement. Les longues peines auxquelles ont été condamnés récemment les inculpés reconnus coupables de piraterie – de 5 à 20 ans – découragent les pays de la région de continuer à poursuivre les pirates. C'est actuellement le manque de possibilités de détention pour des périodes de longue durée, plutôt que le manque de volonté des États, qui entrave le plus les poursuites. Aucun État de la région, hormis la Somalie, n'a offert de services de détention de longue durée pour les pirates somaliens condamnés.

53. Les autorités du Puntland s'emploient actuellement à renforcer leurs capacités judiciaires. Il y a lieu de noter aussi que des personnes soupçonnées de piraterie sont actuellement poursuivies et emprisonnées dans le Puntland et le Somaliland, où les capacités aussi bien que les normes de détention doivent être améliorées.

54. Certains projets de modernisation d'établissements pénitentiaires sont en cours. Les travaux de modernisation de la prison de Hargeisa, entrepris avec l'assistance du PNUD et de l'UNODC, sont pour l'essentiel achevés et l'établissement devrait être opérationnel à la mi-novembre 2010. Le PNUD appuie les travaux entrepris dans la prison de Gardo et continue de fournir du matériel et d'offrir des programmes de formation au personnel pénitentiaire du Puntland, et appuie également dans cette région un projet d'alphabétisation des détenus. L'UNODC a entrepris des travaux pour améliorer les conditions de détention et remédier au surpeuplement dans la prison de Bossaso, dans le Puntland. Le PNUD mène des projets visant à faciliter la défense des détenus, y compris notamment des visites hebdomadaires des prisons du Somaliland, du Puntland et de Mogadiscio; il fournit également une assistance pour faciliter la représentation des personnes en détention provisoire et des condamnés ayant interjeté appel, y compris celles qui sont soupçonnées d'avoir commis des infractions liées à la piraterie.

55. Il est important de disposer d'une marine ou d'un service de garde-côtes pour combattre la criminalité en mer, mais la Somalie n'a que des capacités très limitées à cet égard et, sur terre, l'autorité de l'État ne s'étend pas aux régions locales où les pirates ont des bases. D'autres pays de la région de la corne de l'Afrique poursuivent leurs efforts pour se doter d'un rudiment de forces navales et garantir la sécurité dans les ports. Néanmoins, il importe au plus haut point de renforcer la sécurité en mer dans la région et il faudra développer les efforts de renforcement des

capacités et les intégrer aux plans de développement du secteur de la sécurité sous l'égide du Bureau politique des Nations Unies pour la Somalie.

56. Plusieurs États Membres et plusieurs organisations autres que les entités susmentionnées, dont le Japon, la République de Corée et la Ligue des États arabes, ont organisé des programmes de formation et de renforcement des capacités à l'intention du personnel des services de garde-côtes de la Somalie et des pays de la région.

57. L'un des problèmes qui entravent le renforcement des services de police et des forces militaires somaliens est que les soldes sont versées en retard, si tant est que le personnel ne reste pas impayé. Il existe par conséquent un risque sérieux que le non-versement des soldes n'entraîne des désertions et ne conduise les officiers nouvellement entraînés à rejoindre les rangs des milices qui combattent le Gouvernement ou même des groupes de pirates.

F. Fonds d'affectation spéciale créé pour soutenir les initiatives prises par les États contre la piraterie au large des côtes somaliennes

58. Comme je l'ai signalé dans mon précédent rapport (S/2010/394), le Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes a créé en janvier 2010 un Fonds d'affectation spéciale pour appuyer les initiatives prises par les États pour combattre la piraterie au large des côtes somaliennes. Le Fonds d'affectation spéciale a pour but d'aider à couvrir les dépenses entraînées par la poursuite des personnes soupçonnées de piraterie ainsi que par les autres activités, notamment en matière de renforcement des capacités et d'initiatives médiatiques, liées à la réalisation des objectifs du Groupe de contact en matière de lutte contre la piraterie sous tous ses aspects. Le Fonds peut être réalimenté aussi bien par les États Membres que par le secteur privé. Il permet de couvrir les dépenses liées à la poursuite et à la détention de personnes soupçonnées de piraterie et constitue un mécanisme de financement d'urgence pour financer les dépenses que suppose la poursuite de pirates détenus en mer, et notamment les dépenses liées aux frais de voyage des témoins, à l'équipement des salles d'audience et au transport des suspects.

59. Le Fonds d'affectation spéciale s'est avéré être un mécanisme efficace et rapide qui permet d'appuyer des initiatives visant à faciliter la poursuite des suspects. J'ai approuvé la création du Conseil d'administration du Fonds, conformément aux dispositions prévues à la section V de son mandat. Le Conseil d'administration est composé de 10 États Membres et de 3 membres non dotés du droit de vote (OMI, UNPOS et UNODC) et est présidé par le Secrétaire général adjoint aux affaires politiques de l'Organisation des Nations Unies, l'UNODC assurant la gestion du Fonds. Au 11 octobre 2010, le Fonds d'affectation spéciale avait reçu au total pour 2 930 758 dollars de contributions. Au 10 juin 2010, le Conseil d'administration avait à l'unanimité recommandé le décaissement de 2 413 373 dollars pour financer sept projets visant à appuyer différentes activités en matière de poursuites et de détention au Kenya, aux Seychelles et en Somalie, ainsi qu'un projet visant à mettre en œuvre différents éléments de la stratégie de communication précédemment approuvée par le Groupe de contact. J'engage

instamment les États Membres et le secteur des transports maritimes à verser des contributions généreuses au Fonds.

G. Autres efforts visant à protéger la navigation internationale au large des côtes somaliennes

60. En mai 2010, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a approuvé un mécanisme visant à doter les navires de guerre qui opèrent dans le golfe d'Aden et dans l'océan Indien de systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance qui leur permettront de localiser plus facilement les navires marchands qui se trouvent dans le secteur. L'OMI s'emploie à promouvoir le concept de « conscience du domaine maritime », qui est un effort de compréhension de tous les éléments liés au domaine maritime mondial qui peuvent affecter la sécurité, la sûreté, l'économie ou l'environnement entre les Seychelles, Madagascar, Maurice, les Comores, la République-Unie de Tanzanie et le Kenya, ce qui pourrait faciliter la tâche des forces navales internationales.

61. L'on a constaté que les navires victimes des pirates sont fréquemment ceux qui ne suivent pas les recommandations de l'OMI et les meilleures pratiques de gestion élaborées par le secteur des transports maritimes et n'ont pas de plans de protection répondant aux normes en vigueur dans le secteur. Le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a promulgué sous forme de circulaire la version révisée des meilleures pratiques de gestion, qui seront ainsi largement diffusées dans le secteur mondial des transports maritimes.

62. Il importe au plus haut point que les États Membres et les associations d'armateurs fassent le nécessaire pour que les meilleures pratiques de gestion soient pleinement respectées, ce qui constituera une première ligne de protection. À cette fin, il conviendra notamment de modifier les plans de sécurité des navires, de concevoir les structures des navires ou de les modifier de manière à empêcher que les pirates ayant réussi à monter à bord ne prennent le contrôle du navire, ou tout au moins à les retarder, et d'avoir recours à des mesures non létales appropriées comme l'utilisation de filets, de barbelés, de clôtures électriques et de lances contre l'incendie et de systèmes acoustiques à grande distance, pour prévenir les abordages.

63. Il sera important aussi d'établir des normes internationales, faciles à appliquer, en matière de formation et de certification de consultants professionnels en matière de sécurité qui seraient postés, sans armes, à bord des navires ainsi que du personnel des compagnies privées de sécurité. L'affectation à bord des navires d'agents agréés de protection, fournis uniquement par les États Membres, est une pratique de plus en plus commune, y compris pour les navires affrétés par le PAM et l'UNSOA qui naviguent à proximité des côtes somaliennes. Il importe cependant d'atténuer le risque d'escalade en dispensant une formation appropriée et en veillant au respect des procédures opérationnelles permanentes approuvées. En outre, des mesures devront être adoptées pour assurer une supervision et une responsabilisation adéquates des acteurs non étatiques chargés de fournir des services de sécurité à bord.

64. Beaucoup d'États Membres ont fait savoir qu'ils avaient adopté les mesures nécessaires pour assurer la diffusion la plus large possible parmi les associations d'armateurs et les autres parties intéressées des conseils et des recommandations de l'OMI concernant la lutte contre la piraterie. L'Égypte, par exemple, a signalé que

l'Autorité du canal de Suez avait distribué des cartes et des brochures à ce sujet. La Belgique et la République de Corée ont indiqué qu'elles avaient, pendant la période considérée, organisé des réunions et des séminaires concernant la lutte contre la piraterie.

65. En juin 2010, le Conseil de l'OMI a décidé que le thème de la Journée maritime mondiale, en 2011, serait « La piraterie : orchestrer la réponse ». Les manifestations organisées à cette occasion contribueront à susciter une prise de conscience accrue du problème et, faut-il espérer, à mobiliser une action en vue de l'application de mesures efficaces de lutte contre la piraterie. Il a été convenu qu'une attention accrue devrait être accordée à la libération de tous les otages actuellement détenus en Somalie.

66. À l'occasion de la Journée maritime mondiale, le 23 septembre 2010, une pétition portant près d'un million de signatures a été présentée à l'OMI pour démontrer la grave préoccupation que le problème de la piraterie cause à l'industrie des transports maritimes.

H. Élimination des causes profondes de la piraterie au large des côtes somaliennes

67. Comme je l'ai déjà dit, les actes de piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes sont un symptôme de l'instabilité qui règne dans le pays et de l'effondrement de l'ordre public en Somalie. Le Gouvernement fédéral de transition essaie de mettre en place des structures de gouvernance et de rétablir l'état de droit, notamment en renforçant les secteurs de la sécurité et de la justice, mais ses efforts sont entravés par l'insécurité qui prévaut dans le pays. Les attaques de pirates gênent sérieusement les importations : les prix des denrées alimentaires ont augmenté et l'investissement dans l'économie locale a été affecté, les matériaux de construction et autres matières premières devenant de plus en plus rares. Le chômage est généralisé. Tous ces facteurs ont conduit beaucoup de jeunes Somaliens à rejoindre les rangs des groupes armés et des milices ou à se livrer à des activités criminelles, y compris la piraterie.

68. Les rançons payées pour obtenir la libération des otages et des navires ont également fait de la piraterie une activité attrayante qui s'est également traduite par une économie florissante dans certaines localités situées le long du littoral de la Somalie. Il n'existe aucune estimation officielle du montant des rançons payées pendant la période considérée, mais les spécialistes supposent qu'il est de l'ordre de dizaines, sinon de centaines, de millions de dollars. Il y a lieu de noter à ce propos que les armateurs peuvent contracter une assurance privée qui couvre les dépenses liées aux négociations et les rançons versées en cas de prise d'otage.

69. L'on a constaté que, là où les pirates ont établi leurs bases, l'économie locale repose entièrement sur les captures de navires. Dans ces régions de la Somalie, la piraterie est devenue partie intégrante de la trame économique et sociale de la vie quotidienne. Les réalités sur le terrain ont parfois amené les administrations régionales à fermer les yeux sur les activités des groupes de pirates. La communauté internationale se trouve par conséquent confrontée à un dilemme. D'une part, le versement d'une rançon est souvent le seul moyen réaliste d'obtenir la libération des otages ainsi que des navires mais, de l'autre, les incidences économiques du

paiement de rançons rendent extrêmement difficile la promotion d'autres moyens de subsistance et le relèvement socioéconomique des zones côtières.

70. Les causes profondes de la piraterie se trouvent à terre et l'on ne pourra s'y attaquer efficacement que si la sécurité règne sur le terrain. Les efforts intégrés en mer devront se poursuivre, mais il faudra également que les services de sécurité surveillent les eaux territoriales somaliennes afin d'éviter que les pirates n'atteignent la haute mer pour y commettre leurs actions. Le renforcement du secteur de la sécurité, et surtout des forces de police et des services de garde-côtes, revêt une importance capitale, de même que l'élaboration de solides programmes de promotion d'autres moyens de subsistance et de programmes de relèvement.

V. Sanctions ciblées

71. Le Groupe de contrôle sur la Somalie créé conformément à la résolution 1853 (2008) du Conseil de sécurité a fait enquête et rapport sur les activités des milices maritimes somaliennes qui se livrent à la piraterie et aux vols à main armée en mer. Dans son rapport du 10 mars 2010 (S/2010/91), le Groupe de contrôle a décrit les réseaux de pirates qui sont solidement établis et opèrent entre Bossaso et Xarardheere et a identifié une nouvelle milice opérant à partir de Laasqoray, ville côtière située dans l'est de la région de Sanaag, en Somalie. Les nombreuses attaques perpétrées par ces milices entre 2005 et 2009 constituent une menace pour la paix et la sécurité et sont interdites par le paragraphe 8 a) de la résolution 1844 (2008) du Conseil. Dans certains cas, les actes de piraterie ont également fait obstacle à la livraison d'aide humanitaire, ce qui est interdit par le paragraphe 8 c) de la même résolution. À la suite de ses enquêtes, menées entre juillet 2009 et mars 2010, le Groupe de contrôle sur la Somalie a recommandé que le Comité du Conseil de sécurité faisant suite aux résolutions 751 (1992) et 1907 (2009) désigne les quatre chefs de groupe de pirates somaliens qu'il avait identifiés.

72. Le Groupe de contrôle sur la Somalie et l'Érythrée créé conformément à la résolution 1916 (2010) du Conseil, opérationnel depuis août 2010, continuera de faire enquête et rapport sur les milices de pirates, leurs sources de financement, ceux qui facilitent leurs agissements et les appuient activement et ceux qui bénéficient de leurs activités. Il se peut que d'autres personnes soient désignées par le Comité aux fins de l'application des mesures prévues par la résolution susmentionnée.

VI. Assistance fournie au Programme alimentaire mondial et au Bureau d'appui de l'ONU pour la Mission de l'Union africaine en Somalie

73. Le transport par mer demeure le principal moyen, de même que le plus efficace et le plus rapide, de faire parvenir une aide alimentaire à la Somalie. À l'heure actuelle, tous les produits alimentaires que le PAM fournit à la Somalie arrivent par mer et tous les transports pour l'appui fourni par l'UNSOA à l'AMISOM se font par mer.

74. Au plus fort des opérations, de la mi-2008 à la mi-2009, il est arrivé en Somalie, en moyenne, de cinq à sept livraisons de produits alimentaires du PAM grâce à la

disponibilité de ressources suffisantes ainsi qu'aux escortes navales. En 2010, le nombre de livraisons à la Somalie a été de trois par mois en moyenne, les opérations ayant dû être suspendues dans le sud de la Somalie, faute de ressources ainsi qu'en raison de l'impossibilité d'opérer dans les régions contrôlées par Al Shabaab.

75. Les forces navales qui, depuis novembre 2007, ont escorté les navires chargés de produits alimentaires du PAM et d'autres types de secours humanitaires ont, en dépit d'une intensification de la piraterie dans la région, mis les livraisons à la Somalie à l'abri d'attaques des pirates. Je sais gré notamment aux groupements régionaux, et en particulier à l'Union européenne, d'avoir gracieusement assuré ces escortes. Depuis mon dernier rapport, la Force navale de l'Union européenne, l'OTAN et la Fédération de Russie ont fourni des navires de guerre pour escorter les navires affrétés par le PAM et les livraisons de l'UNSOA, sans quoi l'itinéraire maritime utilisé par le PAM pour faire parvenir l'assistance humanitaire indispensable à la survie de 1,8 million de Somaliens vulnérables aurait été menacé. Depuis le début des escortes navales, aucun navire chargé de produits alimentaires du PAM destinés à la Somalie n'a été attaqué par des pirates.

76. Depuis novembre 2007, 586 256 tonnes de produits alimentaires du PAM transportées à bord de 110 navires sont parvenues à bon port en Somalie grâce aux escortes. L'Opération Atalante de l'Union européenne a escorté 68 navires, transportant 366 065 tonnes de produits, affrétés par le Bureau du PAM en Somalie. Tel a été le cas aussi de cinq navires affrétés par le siège du PAM, qui transportaient 120 570 tonnes de denrées alimentaires.

VII. Coordination et rôle directeur de l'ONU

77. L'ONU reste déterminée à traiter le problème de la piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes sous tous ses aspects. L'un des moyens essentiels dont elle dispose à cet effet est sa capacité de coordonner les diverses activités des départements, programmes et institutions spécialisées des Nations Unies. Il importe au plus haut point que les activités du Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, de l'Équipe spéciale pour la lutte contre la piraterie constituée par le Premier Ministre du Gouvernement fédéral de transition, les opérations navales ainsi que les programmes de développement soient intégrés à une stratégie globale pour la Somalie dans son ensemble.

78. Pendant la période considérée, l'Équipe spéciale intégrée des Nations Unies pour la Somalie a constitué un sous-groupe de travail chargé de promouvoir l'échange d'informations et d'idées et d'assurer la collaboration et la coordination en ce qui concerne la lutte contre la piraterie composé de 16 entités, dont l'OMI, INTERPOL, l'UNODC et le Groupe de contrôle sur la Somalie et présidé par le Département des affaires politiques.

VIII. Observations

79. Au cours de la période considérée, les États Membres ont déployé des efforts considérables et investi des sommes importantes pour contrer la menace que constituent la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes, notamment en organisant des patrouilles de navires de guerre et d'aéronefs

militaires. D'autre part, davantage a été fait pour aider les navires qui passent par la région à mieux se protéger. Un certain nombre de mécanismes de coopération ont été créés, favorisant ainsi la prise de conscience et la coopération entre les forces navales internationales et militaires. Je tiens à exprimer de nouveau ma reconnaissance, entre autres, à l'Union européenne, à l'OTAN et à tous les États Membres qui ont contribué à protéger le transport par mer de l'assistance humanitaire fournie par le PAM et les navires des Nations Unies assurant la livraison du soutien logistique à l'AMISOM.

80. L'efficacité des opérations maritimes s'est améliorée et de plus en plus de pirates ont été arrêtés et traduits en justice, mais cela n'a pas mis un terme aux actes de piraterie. L'on constate que le niveau de la violence employée par les pirates s'est accru de manière déconcertante, de même que la portée de leurs actions. J'engage tous les navires qui croisent en haute mer au large des côtes somaliennes à suivre les recommandations de l'OMI ainsi que les meilleures pratiques de gestion élaborées par le secteur des transports maritimes, lesquelles ont permis de réduire considérablement les risques d'attaque.

81. J'accueille favorablement les mesures importantes prises pour traduire en justice les personnes soupçonnées de piraterie et emprisonner les pirates condamnés. Je remercie les pays qui s'acquittent de cette lourde tâche à l'heure actuelle, en particulier le Kenya et les Seychelles, et salue l'intention de Maurice de jouer, elle aussi, le rôle de centre régional pour la poursuite en justice des pirates. Plusieurs États Membres ont fourni des ressources pour ces activités, notamment par le truchement du Fonds d'affectation spéciale qui est mentionné plus haut dans le présent rapport. Il faut cependant faire bien davantage, notamment améliorer la collecte de preuves et d'autres éléments utiles à l'enquête dès l'arrestation en mer, renforcer les capacités en la matière et trouver des solutions juridiques à long terme pour dissuader les actes de piraterie. J'attends avec le plus grand intérêt de discuter des conclusions des missions que mon Conseiller spécial pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes a menées dernièrement dans les capitales concernées, ainsi qu'en Somalie et dans les États de la région qui sont touchés par le phénomène.

82. En coopération avec les États Membres, INTERPOL et Europol s'efforcent d'exposer les activités des réseaux criminels internationaux qui profitent des actes de piraterie commis au large des côtes somaliennes. L'on doit avoir davantage d'informations, notamment sur la question de savoir s'il y a des liens avec le financement des milices et des groupes d'insurgés en Somalie ou ailleurs. Par ailleurs, l'on sait peu de choses sur l'impact de la piraterie sur les femmes, surtout celles qui vivent dans les zones où œuvrent les criminels. Les enquêtes menées dans ces régions devraient se poursuivre et se renforcer. Je demande instamment au Groupe de contrôle sur la Somalie et l'Érythrée de continuer d'enquêter et d'établir des rapports sur les milices de pirates, leurs sources de financement, ceux qui facilitent leurs agissements et les appuient activement, et ceux qui bénéficient de leurs activités.

83. Les actes de pirates que connaît la région ont des répercussions énormes sur l'économie des États d'Afrique de l'Est, et du reste du monde. Les routes commerciales internationales sont menacées et le prix des biens augmente dans la région et en Somalie, ce qui est encore aggravé par le marasme de l'économie mondiale. Je salue donc les efforts considérables déployés par les États Membres pour coordonner les actions internationales et bilatérales engagées tant au niveau militaire

que politique pour lutter contre la piraterie. Les travaux que mène l'OMI par l'intermédiaire du Code de conduite de Djibouti et du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes sont très utiles en la matière. J'appelle tous les États Membres, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales à coordonner leurs efforts avec ceux de l'OMI, des États signataires du Code de conduite de Djibouti, de l'UNODC et du Groupe de contact.

84. Même si le phénomène de la piraterie au large des côtes somaliennes est devenu un problème grave relativement récemment, je crains non seulement qu'il ne perdure mais aussi qu'il ne s'aggrave encore si la Somalie et la communauté internationale ne s'attaquent pas à ses causes profondes. Il est urgent d'associer aux importantes initiatives maritimes et judiciaires de lutte contre la piraterie, qui sont décrites dans le présent rapport, des mesures visant à trouver une solution pour la Somalie dans son ensemble, dans le prolongement de l'Accord de paix de Djibouti. Pour mettre un terme à la piraterie, il est essentiel de faire respecter les lois. Il importe également que les États Membres fournissent des fonds et des moyens directement du Gouvernement fédéral de transition, puisque ces fonds et moyens contribueront à soutenir les efforts de lutte contre la piraterie menés par le Gouvernement.

85. J'exhorte à cet égard les administrations régionales, notamment celles du Somaliland et du Puntland, à se garder de toute complaisance face aux activités des groupes de pirates et à renforcer les efforts qu'elles mènent pour favoriser à la fois la stabilité politique et la stabilité sur le plan de la sécurité. Le Mécanisme de Kampala, outil important de coordination de la politique et des actions de lutte contre la piraterie en Somalie, devrait être dynamisé et renforcé.

86. Outre les activités de lutte contre la piraterie qui sont menées en haute mer, pour assurer la sécurité maritime de la Somalie, il faut mener des activités sur le littoral, à savoir dans la zone située entre la côte et les eaux internationales. Le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes a d'ailleurs entrepris d'importants travaux pour renforcer les capacités régionales et somaliennes en matière de sécurité sur terre et sur le littoral. Ces travaux doivent bien entendu être associés à la mise en place d'institutions dans le secteur de la sécurité, comme il est exposé dans l'évaluation de la sécurité en Somalie. Il convient de regrouper les efforts menés par le Groupe de contact, l'UNODC et les instances chargées, en vertu de l'Accord de paix de Djibouti, de la réforme du secteur de la sécurité. Il convient également de pousser la réflexion sur le lien qu'il y a entre la lutte contre la piraterie et le développement. Il est indispensable par ailleurs que le Gouvernement fédéral de transition prenne des mesures pour promouvoir la sécurité maritime et le développement d'autres moyens de subsistance en mer. Ces mesures devraient être coordonnées avec le programme de réforme du secteur de la sécurité et d'autres efforts de redressement économique. La population somalienne, surtout la jeunesse, a besoin d'être davantage encouragée pour ne pas succomber à l'attrait exercé par l'économie découlant de la piraterie. J'ai prié mon Représentant spécial de se pencher sur ces questions avec le Gouvernement fédéral de transition et d'autres acteurs.

87. Enfin, je voudrais souligner que le sort des centaines de gens de mer enlevés, victimes directes de la piraterie au large des côtes somaliennes, me préoccupe tout particulièrement. Leur captivité, qui se prolonge parfois pendant de longues périodes, est inacceptable. Souvent, on ne sait pas où sont détenues les victimes et aucune entité indépendante ne peut vérifier leur état de santé ni leurs conditions de détention. J'exhorte le Gouvernement fédéral de transition et les administrations

régionales à faire le maximum pour mettre un terme à cette pratique du rançonnement d'otages. Et j'appelle les gouvernements, les entreprises privées et les organisations non gouvernementales à réfléchir aux moyens à mettre en œuvre pour obtenir la libération de ces otages.
