

**Conseil de sécurité**

Distr. générale
11 août 2004
Français
Original: anglais

Lettre datée du 11 août 2004, adressée au Président du Conseil de sécurité par le Président du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 751 (1992) concernant la Somalie

Au nom du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 751 (1992) concernant la Somalie, et conformément au paragraphe 6 de la résolution 1519 (2003) du Conseil de sécurité, j'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie.

À cet égard, le Comité souhaiterait que la présente lettre et la pièce qui y est jointe soient portées à l'attention des membres du Conseil de sécurité et publiées en tant que document du Conseil.

Le Président du Comité du Conseil de sécurité
créé par la résolution 751 (1992) concernant la Somalie
(*Signé*) Lauro L. **Baja**, Jr.



Pièce jointe

Lettre datée du 22 juillet 2004, adressée au Président du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 751 (1992) par le Président et les membres du Groupe de contrôle sur la Somalie

Nous avons l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie, conformément au paragraphe 6 de la résolution 1519 (2003) du Conseil de sécurité.

Le Coordonnateur du Groupe de contrôle
sur la Somalie

(Signé) John **Tambi**

(Signé) Melvin E. **Holt**, Jr.

(Signé) Changsheng **Li**

(Signé) Joel **Salek**

Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie créé par la résolution 1519 (2003) du Conseil de sécurité

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Sigles et abréviations		5
Résumé	1–14	6
I. Introduction	15–40	8
A. Généralités	15–22	8
B. Mandat	23	9
C. Méthodologie de l'enquête et problèmes rencontrés	24–35	9
1. Méthodologie	24–25	9
2. Obtenir une vue d'ensemble	26–27	10
3. Entretiens	28	10
4. Missions dans les pays	29–31	10
5. Les problèmes	32–35	11
D. Normes de vérification	36	12
E. Pertinence de l'embargo sur les armes dans le processus de paix en Somalie	37–40	12
II. Les violations de l'embargo sur les armes en Somalie	41–101	13
A. Importation, exportation et circulation des armes en Somalie	42–73	13
1. Le réseau constitué autour du marché aux armes de Bakaaraha (entrées et sorties d'armes)	43–63	13
2. Rapport entre la situation en matière de sécurité en Somalie et les violations de l'embargo sur les armes	64	17
3. Mouvement d'armes à destination de la Somalie en provenance de l'ouest	65	21
4. Mouvement d'armes en provenance de Somalie	66–73	21
B. Aspects financier du marché des armes en Somalie	74–102	22
1. Planche à billets	76–77	23
2. Virements monétaires	78–82	24
3. Le commerce du khat	83–89	25
4. Revenus du commerce et de la contrebande	90–101	26
III. Coopération	102–170	29

A.	Coopération avec les organisations internationales, régionales et sous-régionales	102–110	29
1.	Union africaine	103–105	29
2.	Ligue des États arabes	106	30
3.	Union européenne	107	30
4.	Organisation maritime internationale	108–109	30
5.	Organisation mondiale des douanes	110	31
B.	Embargo sur les armes, les États de première ligne et les États voisins	111–170	31
1.	Djibouti	116–122	32
2.	Égypte	123–127	33
3.	Érythrée	128–132	34
4.	Éthiopie	133–138	35
5.	Kenya	139–150	36
6.	Émirats arabes unis	151–160	38
7.	Yémen	161–170	40
IV.	Recommandations	171–212	41
A.	Base pour l'établissement d'un projet de liste des contrevenants à l'embargo	171–174	41
B.	Preuves et critères de preuve	175	42
C.	Période sur laquelle doit porter le projet de liste	176–178	42
D.	Définition de la violation de l'embargo sur les armes	179–180	42
E.	Le Gouvernement national de transition et les administrations régionales	181–182	43
F.	Mesures à prendre contre les personnes figurant sur le projet de liste	183–184	43
G.	Recommandations concernant le projet de liste	185–186	44
H.	Recommandations concernant l'embargo sur les armes	187–212	45
1.	Poursuite du contrôle	187–190	45
2.	Trafic d'armes	191–193	45
3.	Transport	194–201	45
4.	Contrôle douanier aux frontières	202–207	46
5.	Aspects financiers de l'embargo	208–212	47

Annexes*

I.	Lettre du Président du Comité de facilitation de l'Autorité intergouvernementale pour le développement	49
----	--	----

* Les annexes sont reproduites uniquement dans la langue de l'original.

II.	Faux permis somalien d'exploitation aérienne	50
III.	Lettre du Commissaire général de la Kenya Revenue Authority	51

Sigles et abréviations

BRLR	Bureau régional de liaison chargé du renseignement
CACAS	Autorité intérimaire de l'aviation civile en Somalie
CEN	Réseau douanier de lutte contre la fraude
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
GAFI	Groupe d'action financière sur le blanchiment des capitaux
HCR	Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
IWETS	Système international de dépistage des armes et des explosifs d'Interpol
NPA	Norwegian People's Aid
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
SYDONIA	Système douanier automatisé
UNCAS	Service aérien commun des Nations Unies pour la Somalie (OACI)

Résumé

1. La Somalie est l'image même de la souffrance et de la désolation. Treize années de guerre l'ont laissée douloureuse et exsangue du fait de la perte d'innombrables vies et de la dégradation des infrastructures et des institutions. Elle se débat dans une situation complexe, dont les racines se trouvent dans un ensemble compliqué de factionnalisme fondé sur les clans et aggravé par des ingérences occasionnelles d'intérêts extérieurs égoïstes. Le fait que le pays ne dispose pas d'un gouvernement national fonctionnel complique encore la situation.

2. Les Somaliens se trouvent dans un état chronique d'anarchie et d'instabilité politique et, pour la plupart, de pauvreté paralysante. Si une stabilité relative règne dans le nord, des conflits violents et meurtriers se poursuivent dans la majeure partie du sud et du centre, ce qui perturbe l'acheminement de l'aide humanitaire et de l'assistance au relèvement.

3. Les enquêtes du Groupe de contrôle ont révélé que les armes continuent d'affluer en Somalie et de sortir du pays. Les violations de l'embargo sur les armes continuent, mais le schéma du trafic d'armes et des violations qui s'ensuivent semble avoir changé. Alors que dans le passé les chefs de guerre étaient connus pour être les principaux importateurs d'armes, les trafiquants et autres hommes d'affaires jouent désormais un rôle plus important et plus actif dans ce trafic.

4. Les armes continuent d'être importées en Somalie et vendues ouvertement sur les divers marchés d'armes locaux, principalement les marchés de Bakaaraha à Mogadishu. Elles sont achetées soit directement soit sur commande spéciale par les agents des chefs de guerre et d'autres parties intéressées, le plus souvent sur le marché d'armes de Bakaaraha. Les armes continuent d'être expédiées en quantité à certains chefs de guerre par des sources extérieures, en particulier celles qui font l'objet de commandes spéciales, comme les armes lourdes et les munitions.

5. Il semble que les armes sortent de Somalie en moindre quantité, mais quotidiennement, en particulier vers un État voisin. D'après les informations obtenues, les chefs de guerre somaliens, dont certains participent au trafic de drogues, sont tous impliqués dans la violation de l'embargo sur les armes.

6. D'après les renseignements reçus, le transport par voie aérienne a diminué, mais on continue de soupçonner que certains aéroports somaliens sont utilisés pour le trafic d'armes. Actuellement, les voies maritimes et routières sont les moyens privilégiés de transport. De solides éléments donnent à penser que les armes entrées en contrebande du territoire d'un État du Golfe voisin sont transportées jusqu'au port d'un État voisin, puis transférées en Somalie soit par terre soit par mer.

7. Arrivant de sources extérieures, les armes affluent à présent dans le nord et le sud de la Somalie et sont souvent livrées à divers endroits le long de la côte somalienne. Elles sont transportées par *dhow*s et dans certains cas par navires puis distribuées en territoire somalien par la route.

8. Il est possible que le produit du commerce du khat et de la vente de haschisch à des pays étrangers serve à l'achat d'armes. Des informations de sources confidentielles donnent à penser que certains chefs de guerre somaliens ne tiennent guère à voir un gouvernement en place en Somalie car cela porterait préjudice à leurs opérations commerciales. On signale également que certains chefs de guerre

qui n'ont pas d'appui à l'extérieur de la Somalie se procurent des armes auprès de deux États de première ligne et à l'intérieur du pays.

9. L'argent provenant du trafic d'armes et de drogues et d'autres activités illégales est utilisé pour acheter des marchandises qui sont passées en contrebande dans des pays voisins. En l'absence d'un gouvernement central qui collecte des impôts et des droits de douane, impose des restrictions, promulgue des lois, etc., la capacité financière de certains hommes d'affaires et chefs de guerre et, de ce fait, leur capacité militaire, s'est énormément accrue.

10. Selon certains indices, les armes sont transportées de Somalie dans un État voisin et vendues dans une région très peu sûre de cet État. D'après des sources somaliennes extrêmement crédibles, il y a eu d'importantes expéditions d'armes à partir d'un port d'un État voisin au cours des six derniers mois. Selon de nombreuses sources, un réseau organisé de cet État voisin, comprenant notamment des Somaliens, ont passé des armes en contrebande par les ports dudit État.

11. La plupart des administrations douanières de la région considèrent que la collecte de recettes est leur tâche prioritaire au détriment de la protection et de la sécurité des frontières. Aucune administration douanière n'estime que mettre fin au trafic d'armes fait partie de ses fonctions. En outre, le contrôle des douanes et l'application des règlements douaniers des États voisins sont loin d'être efficaces pour ce qui est de faire respecter l'embargo sur les armes. Certains services douaniers n'ont pas la capacité de faire véritablement respecter l'embargo. La corruption est un problème majeur qui entrave l'application des règlements douaniers régionaux. Toutefois, certaines administrations douanières se sont rendu compte du problème. Il faut que les gouvernements des États voisins fassent la preuve de leur volonté politique et renforcent les capacités de leurs services douaniers de faire respecter les règlements. La coopération entre les pays contribuerait considérablement à leur efficacité en ce qui concerne l'application de l'embargo sur les armes.

12. Au stade actuel de l'enquête, il est recommandé d'appeler le projet de liste demandé à l'alinéa e) du paragraphe 2 de la résolution 1519 (2003) du Conseil de sécurité une liste de contrôle, et d'en assurer la confidentialité. Elle donnera le nom des personnes sur lesquelles il convient de mener une enquête plus poussée afin d'établir clairement si elles continuent à violer l'embargo sur les armes.

13. Il est nécessaire de continuer à contrôler l'embargo sur les armes pour en assurer l'efficacité. La durée limitée du mandat n'a pas donné au Groupe la possibilité de mener une enquête complète sur certaines des violations présumées, ce qui rend difficile d'établir clairement et avec certitude les cas de violation.

14. Au stade critique où se trouve actuellement la Conférence de réconciliation nationale en Somalie en cours à Mbagathi (Kenya), il est impératif d'assurer la continuité du Groupe de contrôle, de façon à permettre à ce dernier de dissuader les violations potentielles de l'embargo pendant la Conférence et de s'assurer que les groupes d'opposition ne déstabilisent pas le gouvernement de transition qui pourrait naître de la Conférence, ou de limiter le plus possible la violence qui risque d'éclater si la Conférence ne débouche pas sur des résultats concluants.

I. Introduction

A. Généralités

15. En application du paragraphe 2 de la résolution 1519 (2003) du Conseil de sécurité, en date du 16 décembre 2003, relative à la Somalie, le Secrétaire général a créé un groupe de contrôle composé de quatre experts pour une période de six mois. Le Groupe de contrôle est basé à Nairobi. Il a pour instructions de se concentrer sur les violations en cours de l'embargo sur les armes, y compris les transferts de munitions, d'armes à usage unique et d'armes légères.

16. Le Groupe de contrôle se compose des experts suivants : John E. Tambi (Sierra Leone), spécialiste des transports (par air, terre et mer) et coordonnateur; Melvin E. Holt, Jr. (États-Unis d'Amérique), expert en armements; Li Changsheng (Chine), expert en douanes; et Joel Salek (Colombie), expert en finances.

17. Le Groupe de contrôle a sillonné la région et s'est rendu dans les régions du Kenya où la situation est préoccupante, de même qu'en Europe et aux États-Unis.

18. Dans la résolution 1519 (2003), le Conseil de sécurité a demandé à toutes les parties, somaliennes et régionales, ainsi qu'aux responsables de l'administration et autres parties contactées en dehors de la région, de coopérer pleinement avec le Groupe de contrôle dans l'exécution de son mandat et prié celui-ci de l'aviser immédiatement, par l'intermédiaire du Comité créé par la résolution 751 (1992), de tout défaut de coopération. Le Groupe de contrôle s'est rendu compte que, si la plupart des entités contactées ont fait preuve de coopération, elles n'étaient guère disposées à fournir les informations pertinentes concernant les violations de l'embargo sur les armes. La plupart des parties, des fonctionnaires gouvernementaux et des autres protagonistes régionaux contactés ont rechigné à donner des informations jusqu'à ce que le Groupe de contrôle présente des cas précis et crédibles de violation de l'embargo sur les armes.

19. Cela étant, bien que tous les États, parties et protagonistes régionaux contactés aient réaffirmé l'appui et la coopération qu'ils apportent au Groupe de contrôle, les membres du Groupe ont dû assurer l'essentiel des enquêtes sur les violations de l'embargo sur les armes, l'assistance des entités contactées étant minimale ou inexistante.

20. Tout au long de la période de son mandat, le Groupe de contrôle a tenu le Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 751 (1992) au courant de ses activités et de ses progrès en présentant tous les 15 jours des rapports de situation par l'intermédiaire du Secrétariat de l'ONU.

21. Au cours de ses enquêtes, il a pris en considération les éléments ci-après : les étapes et les progrès de la Conférence de réconciliation nationale en Somalie en cours à Mbagathi (Kenya); la dynamique politique et la situation sécuritaire en Somalie; les attentes et les préoccupations des États voisins concernant les résultats des efforts du Groupe de contrôle et les violations de l'embargo sur les armes; et la nécessité de coopérer et de collaborer avec d'autres organismes des Nations Unies et avec les organisations régionales et non gouvernementales.

22. Le Groupe de contrôle a bénéficié de l'appui et de l'assistance très appréciés de nombreux départements du Secrétariat de l'ONU et des organismes des Nations Unies à New York, en Europe et dans la région.

B. Mandat

23. Le Conseil de sécurité, à sa 4885^e séance, le 16 décembre 2003, a adopté la résolution 1519 (2003). Au paragraphe 2 de cette résolution, il a confié le mandat suivant au Groupe de contrôle :

a) Enquêter sur les violations de l'embargo sur les armes, y compris les voies d'accès terrestres, aériennes et maritimes à la Somalie;

b) Fournir des informations détaillées et formuler des recommandations précises dans les domaines techniques ayant un rapport avec les violations ainsi qu'avec les mesures visant à faire respecter et à renforcer l'application de l'embargo sur les armes sous ses divers aspects;

c) Procéder à des enquêtes sur le terrain, en Somalie, là où cela est possible, et dans les États voisins de la Somalie et dans d'autres États, selon qu'il conviendra;

d) Évaluer les progrès des États de la région pour ce qui est de faire pleinement respecter l'embargo sur les armes, notamment en examinant leur régime de douane et de contrôle des frontières;

e) Soumettre au Comité dans son rapport final un projet de liste de ceux qui continuent à violer l'embargo sur les armes en Somalie et en dehors de la Somalie, ainsi que ceux qui les soutiennent directement, en vue d'éventuelles mesures que le Conseil prendrait;

f) Formuler des recommandations en s'appuyant sur ses enquêtes et les rapports précédents du Groupe d'experts (S/2003/223 et S/2003/1035) nommé en application des résolutions 1425 (2002) et 1474 (2003).

C. Méthodologie de l'enquête et problèmes rencontrés

1. Méthodologie

24. Conformément à son mandat, le Groupe de contrôle s'est concentré sur les violations de l'embargo sur les armes, y compris les transferts de munitions, d'armes à usage unique et d'armes légères, entre le début de la période de son mandat jusqu'à la date de rédaction du présent rapport, soit de février à juillet 2004. Les conclusions des rapports des deux derniers groupes d'experts ont toutefois été prises en considération lors des enquêtes. Ces conclusions ont aussi été fort utiles lors du suivi des cas de violation, de la définition des critères et de la pose des fondements de l'élaboration du projet de liste des auteurs de violations de l'embargo sur les armes.

25. Compte tenu du fait que les rapports des précédents groupes d'experts présentaient des cas de violation de l'embargo sur les armes et identifiaient les particuliers, les organisations et, dans certains cas, les États qui auraient été responsables de ces violations ou y auraient contribué, le Groupe de contrôle a estimé nécessaire de présenter un tableau clair et global de la situation. Étant donné les 14 tentatives distinctes de parvenir à un accord pacifique et à un gouvernement national comprenant toutes les parties en Somalie, et le fait que les violations de l'embargo se poursuivent, il est urgent de mieux comprendre les schémas et systèmes de ces violations avant de recommander toutes mesures qui permettraient de l'appliquer efficacement.

2. Obtenir une vue d'ensemble

26. Afin d'obtenir et de présenter un tableau systémique et global des violations de l'embargo sur les armes, il a fallu étudier dans le détail les rapports des précédents groupes d'experts (S/2003/223 et S/2003/1035) et le rapport initial de l'Équipe d'experts (S/2002/722).

27. Lors de son examen, le Groupe de contrôle a accordé une importance particulière aux conclusions et recommandations des rapports susmentionnés et a étudié les possibilités d'étudier certains cas précis de violation. Pour obtenir un tableau d'ensemble et comprendre le schéma des violations de l'embargo, il est impératif de déterminer au minimum les éléments suivants : les points d'entrée et de sortie des armes et le mouvement des armes en Somalie; le mode de transport (air, terre, mer) utilisé; la destination des armes; les chefs de guerre, les chefs de faction et les hommes d'affaires¹ qui reçoivent les armes; les zones ou régions se trouvant sous le contrôle des chefs de faction, des chefs de guerre et des hommes d'affaires pour ce qui est de la quantité d'armes et de munitions, l'importance des milices, etc.; la façon dont fonctionnent les marchés d'armes en Somalie et le système de distribution; le mouvement d'armes sortant de Somalie et le réseau d'opérations; et la source des armes ainsi que le système de distribution et d'achat utilisé.

3. Entretiens

28. Étant donné leur utilité limitée, en particulier dans ce contexte, où la période du mandat est courte et la région à couvrir est vaste, l'utilisation de questionnaires a été écartée. On a estimé que des entretiens face à face avec les principaux protagonistes, y compris les fonctionnaires gouvernementaux, seraient plus efficaces et utiles pour rassembler les informations pertinentes pour l'enquête. La valeur de cette méthode a été confirmée dans le cas des États et de certains des principaux protagonistes somaliens interrogés, qui ont pris des engagements auprès du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 751 (1992) au cours de ses voyages dans la région en novembre 2003 et promis d'appuyer ses efforts.

4. Missions dans les pays

29. Au début de son séjour à Nairobi, le Groupe de contrôle s'est rendu dans les États de première ligne et les États voisins. Entre la mi-mars et la mi-avril 2004, il s'est rendu à Djibouti, en Égypte, aux Émirats arabes unis, en Éthiopie, en Érythrée et au Yémen. Ces missions ont donné l'occasion de rassembler des informations et de poser des questions qui n'auraient pas reçu de réponse adéquate si l'on avait eu recours à un questionnaire ainsi que de se rendre dans les zones de certains États où la situation est préoccupante et de rassembler des pièces et des documents utiles aux enquêtes. Là où cela était approprié, une liste de questions pertinentes a été présentée aux représentants du Gouvernement, qui y répondraient à une date ultérieure.

¹ Ces groupes sont définis comme suit : chef de guerre : personne qui exerce de facto le contrôle militaire d'une région par la force. Chef de faction : personne représentant son ou ses clan(s) dans la région qu'elle contrôle sur le plan politique et avec une capacité militaire. Homme d'affaires : personne économiquement puissante qui s'enrichit en tirant parti de l'absence d'un gouvernement central, et doté d'une capacité militaire. Négociant en armements : personne engagée dans le trafic d'armes essentiellement pour en tirer profit, et servant aussi d'intermédiaire aux transactions d'armes.

30. Des missions ont également été menées en Belgique, au Royaume-Uni, en Suisse et aux États-Unis d'Amérique. Outre ces missions, le Groupe de contrôle a mené plus de 100 entretiens avec des chefs de faction, des chefs de guerre et des hommes d'affaires somaliens, leurs représentants et des représentants de la société civile, d'organisations non gouvernementales, d'ambassades ou de hautes commissions. Au Kenya, il a rencontré des représentants du Gouvernement, des organisations internationales et régionales, du secteur financier et des organismes des Nations Unies. Malheureusement, en raison de la situation sécuritaire en Somalie, le Groupe de contrôle n'a pu se rendre dans aucune région du pays.

31. Dès le départ, le Groupe a rencontré les représentants du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 751 (1992) concernant la Somalie. Au cours de ces réunions, il est apparu clairement que le Groupe devait remplir trois conditions importantes : fonder son enquête sur des normes de preuve et d'évaluation élevées; couvrir l'ensemble du territoire somalien; et se tenir en contact régulier avec le Comité pendant toute la période de son mandat. Ces conditions ont été soulignées lors de la présentation officielle du plan de travail au Comité du Conseil de sécurité le 20 février 2004. Le Groupe s'est scrupuleusement acquitté de la troisième condition en présentant des rapports tous les 15 jours. La deuxième condition n'était pas difficile à remplir, mais soulevait plusieurs questions qui seraient examinées ultérieurement. C'était la première condition qui était la plus difficile à satisfaire.

5. Les problèmes

32. Se conformer à des normes très élevées concernant les preuves et l'évaluation s'est révélé extrêmement difficile pour le Groupe de contrôle. Les normes exigées concernant les preuves étaient très strictes, mais il importe de noter que le Groupe de contrôle n'avait pas l'autorité juridique nécessaire pour vérifier la véracité des informations obtenues et pour obliger les informateurs à produire des documents. C'est pourquoi il a mené des enquêtes et a rassemblé, évalué et présenté des informations. Cette tâche était particulièrement délicate au vu de l'attitude des fonctionnaires gouvernementaux et des protagonistes contactés sur le terrain.

33. En arrivant sur place, le Groupe de contrôle a constaté qu'il était extrêmement difficile, voire impossible, dans le contexte somalien de documenter les violations courantes et en cours de l'embargo sur les armes et de vérifier toutes les informations y relatives – correspondant aux différents domaines de compétence des membres du Groupe – de façon détaillée et minutieuse.

34. La Somalie est une société à tradition orale dans laquelle la documentation et les autres formes habituelles d'enregistrement des faits ne sont pas la norme. Cette situation est exacerbée par la politique de clans et par l'instabilité politique générale en Somalie qui ont donné naissance à un système de mésinformation ou de désinformation délibérées par le biais des médias. Les médias somaliens se sont révélés peu fiables, en particulier dans certains des cas de violations présumées de l'embargo sur les armes mettant en cause des États voisins.

35. Cette situation est encore compliquée par le fait que l'information fournie par des sources – dont certaines semblent pourtant crédibles – est au mieux sujette à caution. Très souvent, soit elle est dépassée, soit elle peut représenter un effort délibéré d'impliquer d'autres personnes en raison de leurs divergences politiques ou parce qu'elles appartiennent à des clans différents.

D. Normes de vérification

36. Comme il est très difficile d'obtenir des informations sur le terrain, le Groupe de contrôle a adapté ses normes de vérification à la situation propre à la Somalie. Il les a présentées au Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 751 (1992) concernant la Somalie le 19 mai 2004, à l'occasion de l'examen à mi-parcours; ce sont les suivantes :

- a) Collecte d'informations sur les événements et sur les problèmes, autant que possible auprès de sources multiples;
- b) Collecte d'informations auprès de sources ayant une connaissance de première main, ou presque, des événements;
- c) Examen de la cohérence des informations convergentes, et comparaison avec les informations nouvelles;
- d) Examen de l'ensemble des informations obtenues sur les problèmes, les thèmes et les événements, et reconstitution du puzzle. La nouvelle information obtenue doit être compatible avec l'information déjà collectée, quant à sa substance, à sa tonalité, à l'impression qu'elle donne;
- e) Prise en compte systématique de l'opinion de l'expert directement concerné dans le Groupe de contrôle et de l'opinion collective de celui-ci;
- f) Recherche systématique de pièces écrites susceptibles de confirmer l'information reçue.

E. Pertinence de l'embargo sur les armes dans le processus de paix en Somalie

37. La Conférence de réconciliation nationale en Somalie, qui a été convoquée pour la première fois en octobre 2002 sous les auspices de l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) à Eldoret (Kenya), se trouve actuellement dans sa phase finale, la plus critique, la phase III. Celle-ci prévoit que la Conférence sera parachevée par la création, en Somalie, d'un gouvernement fédéral de transition largement représentatif, avant la fin de juillet 2004. L'issue de cette phase est d'une très grande importance et pourrait bien déterminer l'étendue et le niveau des violations de l'embargo sur les armes, à l'avenir, en Somalie.

38. Pendant les phases de la Conférence qui ont précédé le début de la phase III, selon des rumeurs, certains chefs de faction et certains chefs de guerre auraient reçu des livraisons d'armes. Ces rumeurs intéressaient principalement les chefs de faction qui s'étaient retirés des pourparlers et étaient rentrés en Somalie. Cela a amené le Président du processus de paix de l'IGAD, M. Bethuel Kiplagat, à écrire au Groupe de contrôle pour porter à son attention ces allégations, de façon qu'il puisse enquêter et faire rapport. On trouvera copie de cette lettre à l'annexe II.

39. Le succès de la Conférence, conduisant à la formation d'un gouvernement largement représentatif, exigerait la poursuite de la surveillance de l'application de l'embargo sur les armes, de façon à s'assurer que les groupes d'opposition ne se procurent pas d'armes pour déstabiliser le nouveau gouvernement, qui sera probablement fragile. En revanche, des résultats ambigus ou incomplets amèneraient certainement les chefs de guerre, les chefs de faction et les hommes d'affaires

désireux de protéger leur territoire et leurs actifs à poursuivre une sorte de course aux armements. C'est cette dernière éventualité qui rend nécessaire une surveillance et une application efficaces de l'embargo sur les armes, afin de réduire au minimum la violence et d'assurer la sécurité des civils innocents, qui ont subi de plein fouet l'effet des violations de l'embargo.

40. Le Groupe de contrôle et son prédécesseur, le Groupe d'experts, ont rempli une fonction surtout symbolique de dissuasion des violations de l'embargo sur les armes. En dépit de la modestie du Groupe d'experts précédent et du Groupe de contrôle, et comme les chefs de faction, les chefs de guerre et les hommes d'affaires somaliens connaissent la volonté du Conseil de sécurité de voir observer l'embargo sur les armes, puisqu'il a créé ces groupes, ceux-ci doivent bien se faire une idée des conséquences que subiraient sans doute les auteurs des violations de cet embargo à l'avenir.

II. Les violations de l'embargo sur les armes en Somalie

41. Durant son mandat actuel, le Groupe de contrôle a établi qu'il existait une circulation continue d'armes vers la Somalie, dans le pays, et depuis la Somalie, en contravention de l'embargo sur les armes et au détriment de la paix et de la stabilité dans le pays et dans la région. Les armements sont transportés principalement par route et par mer, et il n'est pas difficile d'échapper à la vigilance des autorités de police des frontières quand elles existent. Les violations de l'embargo sur les armes sont devenues une affaire très lucrative pour ceux qui s'y livrent.

A. Importation, exportation et circulation des armes en Somalie

42. Il est pratiquement impossible d'examiner le trafic des armes et des munitions à l'entrée et à la sortie sans décrire le rôle du réseau qui s'est constitué autour du marché aux armes de Bakaaraha.

1. Le réseau constitué autour du marché aux armes de Bakaaraha (entrées et sorties d'armes)

43. Le terme le plus couramment utilisé, celui du marché aux armes de Bakaaraha, est en réalité un réseau de plusieurs grands marchés aux armes, financièrement liés entre eux, situés dans différentes localités somaliennes, les plus importants étant ceux de Mogadishu, dont le plus vaste est celui d'Irtogte (dans les quartiers sud de la capitale), dans le quartier commerçant de Bakaaraha. L'autre marché important est connu sous le nom de marché « Argentin », dans les quartiers nord de la ville. Ces deux marchés, le premier et le second en importance, ont à offrir une profusion d'armes de toutes sortes et des locaux où les armes peuvent être entreposées. Ils sont également associés l'un à l'autre par les allées et venues des marchands d'armes, qui déplacent les armes en fonction de la demande.

44. Le marché dit « Argentin » vend principalement des armes légères et différents types de munitions. Deux fois par semaine, des marchands de ce marché se rendent à celui d'Irtogte et achètent principalement des armes légères et des munitions. Après quatre jours environ ils reviennent et enlèvent un certain nombre d'articles qu'ils n'avaient pas obtenus la première fois. Les acheteurs potentiels de ces armes

au marché « Argentin » travaillent avec des négociants pour obtenir des armes du marché d'Irtogte, s'ils ne trouvent pas ce qu'ils cherchent sur place.

45. Aussi bien au marché d'Irtogte qu'au marché « Argentin », il s'échange un important volume d'armes. Les modèles suivants sont très demandés et se vendent rapidement : l'AK-47, considéré comme une monnaie d'échange instantanée, le fusil-mitrailleur RPD, également très demandé, et le modèle Dabamiinshaar, mitrailleuse à courroie. Le Groupe de contrôle a appris que l'on craignait la découverte de pièces écrites ou imprimées, en particulier en cas d'installation d'un nouveau gouvernement en Somalie. De ce fait, les commerçants interviennent souvent par téléphone et non par écrit.

46. Essentiellement, il existe deux groupes différents de personnes qui apportent des armes à vendre sur ces marchés, en particulier sur celui d'Irtogte : les chefs de guerre et des hommes d'affaires (ceux qui disposent d'une milice) et leurs représentants respectifs, et les marchands d'armes. Chaque chef de guerre, chaque homme d'affaires a son propre représentant qui vend des armes pour trouver de l'argent en son nom.

47. Un chef de guerre ou un homme d'affaires peut se procurer des armes dans les pays voisins ou auprès d'amis à Mogadishu. Dans certains cas, quand un chef de guerre se procure des armes dans un pays voisin, il doit en vendre une partie pour payer la livraison et ses employés. Le chef de guerre ou l'homme d'affaires ne vend pas lui-même les armes; il se borne normalement à vendre les munitions.

48. Les chefs de guerre et les hommes d'affaires, cependant, achètent des armes dans d'autres pays. Le Groupe de contrôle, par exemple, a été informé que, le 8 février 2004, les négociants Hassan Haji Ali et Osman Hashi Diini ont introduit en Somalie de grandes quantités d'armes expressément pour les vendre au marché d'Irtogte. Il s'agissait d'AK-47, de lance-roquettes 2 et 7 et de PKM. Les armes ont été déchargées au port d'El Ma'an, au nord de Mogadishu.

49. Les armes qui ne se trouveraient pas sur le marché local peuvent être commandées. Pour ce type de transaction, celui qui passe la commande doit laisser un dépôt, en particulier pour les armes commandées en dehors de Somalie. Les armes lourdes – armes antiaériennes et antichar – et leurs munitions destinés au marché aux armes de Mogadishu sont régulièrement introduits en Somalie depuis un des pays du Golfe, par les soins de marchands d'armes, par le port de Boosaaso dans le « Puntland ».

50. Les armes qui sont obtenues sur les marchés des pays du Golfe sont d'abord livrées par bateau au port de Boosaaso. Si l'individu qui passe commande d'armes peut en défrayer le coût, elles sont ensuite transportées par voie aérienne jusqu'à un aéroport proche de Mogadishu. Dans le cas contraire, elles sont transportées jusqu'à Mogadishu par des véhicules qui, pour des raisons de sécurité, circulent en convoi. Les marchands font appel à des milices qui escortent les armes par la route jusqu'à Gaalkacyo, dans la province de Mudug. Dans cette localité, ils payent ensuite les milices Hawiye qui acheminent ensuite les armes jusqu'à Mogadishu par la route.

51. Quand il passe une commande pour un client donné, il n'est pas rare que le marchand d'armes y ajoute quelques armes supplémentaires à son usage. Il les entrepose alors, pour une vente ultérieure. Les marchands, qui opèrent sur les marchés où se vendent des armes lourdes, disposent normalement d'entrepôts où ils

conservent ces armes et différents types de munitions. On y trouve des munitions, des pièces de rechange, des missile antiaérien, des mines, des grenades à main, des fusils d'assaut. Ces marchés aux armes sont régulièrement alimentés. Les marchands ont un carnet de commandes bien garni, et peuvent régulièrement reconstituer leurs stocks.

52. Les chefs de guerre et les hommes d'affaires passent commande, sur ces marchés, quand ils envisagent des opérations de combat ou quand ils y participent. Quand le conflit reprend, les prix sont élevés. Les fusils d'assaut et les munitions se vendent ainsi 200 % de leur prix courant. Par exemple, durant les combats qui ont eu lieu à Mogadishu en mai 2004 entre le chef de guerre Muse Sudi et le négociant Bashir Rage, du fait de la demande élevée, les munitions utilisées avec l'AK-47 se vendaient 3 dollars par cartouche et celles de la mitrailleuse lourde PKM se vendaient 15 dollars par cartouche sur les marchés de Mogadishu. Durant le même conflit, le chef de guerre Mohamed Dhere, qui soutenait le négociant Bashir Rage, de vendeur, s'est fait acheteur de munitions sur le marché aux armes.

53. Des représentants de la société civile somalienne originaires de Mogadishu ont informé le Groupe de suivi que ce sont les marchands d'armes et les négociants associés qui entretiennent les combats, en raison des profits qu'ils en retirent.

54. Il existe deux autres grands marchés aux armes au nord de Mogadishu, qui sont associés à ceux de Mogadishu : l'un au nord, Gaalkacyo, dans la partie centrale de la Somalie, l'autre au « Puntland » au port de Boosaaso. Ces deux marchés vendent des armes mais sont également des points de transit pour les armes convoyées respectivement depuis le Golfe et depuis le « Somaliland ». Ils tirent environ 50 % de leurs recettes de la vente d'armes et de pièces de rechange et 50 % des commissions réalisées sur les mouvements d'armes en transit vers les marchés de Mogadishu.

55. Le « Somaliland » abriterait d'importants arsenaux, héritage de l'ancien gouvernement Siad Barre. Les marchands d'armes du « Somaliland » sont connus pour avoir vendu des fusils d'assaut et des mitrailleuses antiaériennes provenant des arsenaux de la première division de l'armée de l'ancien régime. Ces arsenaux proviennent de diverses bases situées dans l'ensemble du « Somaliland ». Un grand nombre de ces armes sont acheminées jusqu'au marché aux armes de Irtogte. Les armes qui se trouvaient dans les arsenaux de la deuxième division de l'ancien régime, dans la région centrale de la Somalie, sont démontées et les pièces détachées sont vendues au marché d'Irtogte.

56. Financièrement intégré, ce réseau de marchés aux armes dégage d'importants profits, les transactions étant nombreuses. Il existe aussi des liens financiers entre les intérêts financiers et les activités des Somaliens habitant le quartier d'Eastleigh Estate à Nairobi, et ce réseau de marchés aux armes, qui comprend Irtogte. Ce réseau est un acteur financier majeur dans l'ensemble de l'économie de la Somalie, ce qui a d'importantes implications pour la région, indépendamment de l'alimentation en armes des factions armées et de la perpétuation du conflit en Somalie.

Le marché aux armes d'Irtogte

Il existe au moins sept grands marchés aux armes en Somalie : Irtogte, dans les quartiers sud de Mogadishu, non loin du marché de Bakaaraha; Argentin, dans les quartiers nord de Mogadishu; Kismayo; Baydhaba; Gaalkacyo dans le nord du pays; Boosaaso dans le « Puntland »; et le marché du « Somaliland ». On compte également quatre autres marchés aux armes, moins vastes mais néanmoins assez importants, à Mogadishu, Suuqbaad, Karan, Medina et Huriwaa.

Les marchands d'armes, à Irtogte, possèdent des dépôts d'armes et sont également amenés à commander des armes quand leurs stocks sont en baisse. Ils préfèrent pourtant garder leurs magasins pleins, même si les commandes sont rares. Les kiosques en bois du marché aux armes d'Irtogte ne présentent que les échantillons des armes qui sont disponibles. Ordinairement, ces kiosques sont adossés à des bâtiments en dur sans étage. Ces bâtiments comprennent des logements et des zones d'entreposage des armes. Quatre ou cinq kiosques peuvent utiliser ou se partager un bâtiment unique plus important.

Le marché d'Irtogte vend non seulement des armes aux marchés satellites tels que Kismayo et Baydhaba, mais également dans l'ensemble des zones rurales, aux villages et aux villes des régions du Bas et Moyen-Shabelle, Hiran, Galgaduud, Bay, Bakool, Jubbada Dhexe, Sjubbad House et Gedo. Bien que certaines régions telles que celles de Gedo obtiennent parfois certaines armes et munitions d'un État voisin, pour des commandes spéciales, elles utilisent encore le marché aux armes d'Irtogte qui, en général, approvisionne le sud et le centre de la Somalie.

57. Les marchands d'armes, les chefs de guerre, les négociants, les individus et des entreprises telles que les compagnies de télécommunications et les officines de transfert de fonds, par exemple, achètent des armes au marché d'Irtogte. Il est à noter que ces entreprises ont souvent leur propre milice et possèdent des « véhicules techniques² ».

Approvisionnement en armes des groupes intégristes

58. Les investigations effectuées par le Groupe de contrôle ont révélé que les extrémistes du mouvement al-Ittihad et leurs associés immédiats sont présents dans l'ensemble du territoire somalien; ils détiennent deux bastions, en particulier les tribunaux islamiques appliquant la charia situés à Mogadishu et à Marka, et le bastion d'al-Ittihad dans la zone de Raschiamboni (district de Badade, région de la Basse Jubba, et la zone côtière proche de Kismayo, dans le sud-est du pays).

59. On signale que la base du mouvement al-Ittihad, à Raschiamboni, sert de centre de commandement pour les activités et les opérations d'al-Ittihad en Somalie et dans la région. Son chef est le cheik Hassan Turki. Raschiamboni sert également de base logistique et de centre de formation. Les sources qui ont informé le Groupe

² Par « véhicules techniques », on entend des véhicules utilitaires transformés (habituellement des 4 x 4 et des camions) sur lesquels on a monté des armes lourdes.

de contrôle indiquent que les effectifs de la milice d'al-Ittihad prêts à agir à Raschiamboni seraient de 100 à 250 personnes. Cependant, la milice d'al-Ittihad compterait peut-être au total 1 500 individus dans l'ensemble de la Somalie.

60. Raschiamboni est le principal centre d'approvisionnement d'al-Ittihad pour ses opérations en Somalie et dans la région. Ce bastion offre également en permanence une formation militaire et terroriste aux techniques militaires, aux méthodes d'enlèvement, à la fabrication et l'utilisation des bombes, des armes et des explosifs, aux transmissions, aux renseignements et à la formation psychologique. On compte au moins deux camps d'entraînement immédiatement au nord de Raschiamboni, à Burgabo et à Odow.

61. À Raschiamboni, al-Ittihad dispose d'un important arsenal – fusils d'assaut AK-47, lance-roquettes antichar, mines antichar et antipersonnel, mitrailleuse lourde PKM, explosifs, différents types de pièces d'artillerie antiaérienne (Broom 50, Dhashiike, Seka) et missiles portatifs sol-air. Les missiles sol-air seraient des B5M1, 121DK, et 6-74-88 MA.

62. Les armements se trouvant à Raschiamboni ont été acquis aux marchés aux armes de Mogadishu et de Kismayo, ainsi que dans les marchés aux armes d'un État du Golfe. Les tribunaux islamiques appliquant la charia sont étroitement associés à al-Ittihad : le Groupe de contrôle a été informé que le chef d'une organisation religieuse associée à al-Ittihad a acquis de vastes quantités d'armes qui ont été livrées à Mogadishu en décembre 2003. Cette livraison comprenait des mitrailleuses antiaériennes DSK K-SGU, des mortiers de 81 mm, des AK-47 et d'abondantes munitions.

63. Les armes provenaient d'un important marché aux armes situé dans un pays du Golfe et ont été livrées par *dhow*s dans une zone de la côte somalienne située immédiatement au nord de Mogadishu entre El Ma'an et El C'ade. Elles ont été distribuées à des miliciens chargés de garder les tribunaux islamiques appliquant la charia de Mogadishu et d'ailleurs. Ces tribunaux entretiennent de leur côté une puissante milice, abondamment armée d'armes légères mais aussi de « véhicules techniques » qui sont équipés de diverses armes lourdes antichar et antiaériennes.

2. Rapport entre la situation en matière de sécurité en Somalie et les violations de l'embargo sur les armes

64. La liste ci-dessous de rapports d'incidents violents au cours desquels ont été utilisées diverses armes par des individus et des groupes tout aussi divers confirme ce que l'on savait déjà, à savoir que les armes pullulent dans le pays et qu'il existe un cycle apparemment sans fin d'affrontements violents et mortels. Bien que les chefs de guerre, les chefs de faction, les hommes d'affaires et une multitude d'autres acteurs en Somalie possèdent des armes, les travaux du Groupe de contrôle font clairement apparaître une étroite relation entre cette violence et la facilité avec laquelle il est possible de se procurer des armes auprès du vaste réseau dont le centre se trouve à Irtogte à Bakaaraha. Le Groupe de contrôle considère de plus que l'existence de ce marché, sur lequel arrivent en permanence des armes en provenance de l'étranger, contribue à la persistance des affrontements violents et mortels, tels que ceux qui figurent dans le tableau ci-dessous, et constitue probablement l'une des principales causes du problème des armes, y compris des violations de l'embargo sur les armes.

La situation en matière de sécurité en Somalie et les violations de l'embargo sur les armes entre avril et juin 2004

<i>Date</i>	<i>Événements et incidents</i>
3 avril 2004	La milice de la Juba Valley Alliance (JVA) s'est déployée à Buale avec 14 véhicules. Elle semble vouloir constituer une alliance avec les clans Ogadeni de la région, probablement en vue de résister à toute attaque que pourrait lancer le général Morgan, qui se trouve à Ceel Berde.
5 avril 2004	La mobilisation de 86 véhicules provenant du Bas-Shabelle et de Mogadishu a été confirmée. Ces véhicules appartiennent au Gouvernement national de transition et au cheikh Yusuf Indha Adde de Marka et du Bas-Shabelle. Ils ont été positionnés près de l'aéroport de Ballidogle et de Wanlaweyn. Par ailleurs, 50 véhicules armés ont pris position à 18-20 kilomètres au sud de Jowhar à proximité du village de Garsaale, probablement en raison des tensions entre l'Alliance de Mogadishu et Mohammed Dehere.
6 avril 2004	Quatre personnes ont été tuées et trois autres blessées lorsque des hommes de la milice du chef de guerre Indha Adde ont ouvert le feu sur ce qu'ils prétendent être des bandits à proximité du village de Busley Daud dans la région du Bas-Shabelle.
6 avril 2004	Le conflit de la semaine dernière entre deux sous-clans Wa'eyse dans la région de Bermuda a pris fin dans la soirée du mardi 6 avril. D'après les rapports, 13 personnes auraient été tuées et 29 blessées.
8 avril 2004	Au cours de la semaine, au moins six personnes auraient été tuées sur le marché d'Argentin dans la zone du centre de communications du district de Kaaraan au nord de Mogadishu lorsque la milice du tribunal de la charia nouvellement créé a échangé des coups de feu avec les forces spéciales de sécurité du marché au sujet d'un différend concernant la collecte de taxes.
9 avril 2004	De violents combats entre deux sous-clans des Dulbahante ont été signalés dans la région de Dagaag, à 40 kilomètres au sud-est de Las Anod. Les affrontements ont débuté à la suite du meurtre d'un chauffeur de la Norwegian People's Aid à Las Anod le mois passé.
10 avril 2004	Un important incendie s'est déclaré sur le principal marché de Bakaaraha. Au moins huit personnes ont été tuées et 30 blessées.
16 avril 2004	Un affrontement armé a été signalé dans la région de Kismayo, principalement entre les districts de Jilib et de Brava. La milice de la Juba Valley Alliance s'est battue contre la milice Sheikhal dans la région de Haramka et l'affrontement a fait au moins 13 tués et 29 blessés. La milice Sheikhal a détruit deux véhicules de la JVA. D'après les rapports, elle aurait reçu des munitions et des mines terrestres.

<i>Date</i>	<i>Événements et incidents</i>
1er mai 2004	Quatre personnes, dont un policier, ont été blessées lors d'un échange de coups de feu à Hargeisa. L'incident est survenu sur une crête à environ 4 kilomètres au sud-ouest de l'hôtel Mansoor et était apparemment dû à un affrontement clanique provoqué par un différend au sujet de la propriété de terres.
4 mai 2004	Une personne a été tuée et deux blessées à Argo, à 200 mètres des bâtiments de l'UNICEF. L'homme qui a été tué était un Marehan et les deux autres étaient un Ogden et un Khulbante qui buvaient du thé au moment de l'incident. Au cours de la semaine, la JVA, qui gardait des armes pour la milice de la ville, a remis environ 800 de ces armes à leurs propriétaires. Cette semaine, un minibus est tombé dans une embuscade de la milice Sheikhal à Haramka. Une personne a été tuée et quatre autres blessées.
10 mai 2004	Des affrontements ont éclaté à Mogadishu-Nord entre les sous-clans Harti et Wabudhan du clan Abgaal. Plus de 50 personnes ont été tuées et 200 blessées. Ces affrontements sont les plus graves survenus depuis pratiquement deux ans.
27 mai 2004	De violents combats ont été signalés dans plusieurs districts au nord de Mogadishu et entre la piste d'atterrissage de Keysaney et le port maritime naturel de El'Ma'an. D'après les premiers rapports, au moins 40 personnes auraient été tuées au cours des derniers combats.
29 mai 2004	Les clans Luwai et Dabarre se sont affrontés dans le village de Tugeer-Hoosley, à 30 kilomètres au nord-est de Dinsor. Les Luwai ont tué sept miliciens Dabarre et capturé quelques mitrailleuses lourdes et d'autres matériels militaires.
3 juin 2004	Nord-est : des coups de feu ont été tirés contre la voiture du Vice-Ministre des finances à Garowe. Le Vice-Ministre n'était pas dans sa voiture à ce moment-là et les motifs de l'agression sont inconnus.
5 juin 2004	Une soixantaine de personnes ont été tuées au cours de divers affrontements dans le sud. La très grande insécurité tient à la faiblesse des autorités dans la région et témoigne peut-être de la volonté de divers clans et sous-clans de s'approprier les revenus tirés des postes de contrôle et d'autres sources.
6 juin 2004	Au nord-ouest, des hommes de la milice gouvernementale ont tué un commerçant dans le village de Yogori, qui se trouve à mi-chemin entre Oog et Las Anod. Il avait demandé aux miliciens de le payer pour certains articles qu'il leur avait vendus à crédit, et ces derniers au lieu de le payer l'ont abattu.
6 juin 2004	Les milices des clans Leysan et Hadamo se sont affrontés dans le centre de Baidoa. Les combats ont éclaté à la suite d'un incident à un barrage routier au sujet de la taxation des véhicules commerciaux. Une dizaine de miliciens ont été tués.

<i>Date</i>	<i>Événements et incidents</i>
6 juin 2004	Les Elay et les Garre de Rahanwein se sont à nouveau battus au sujet de la propriété des villages de Dodaale et Bulo-Fulay, situés au sud-ouest de Burhakaba. Une quinzaine de combattants auraient été tués et plus de 20 blessés.
8 juin 2004	Des combats ont éclaté à Afgoye, dans la région de Bas-Shabelle, entre milices Murosade et Habergedir-Ayr de Balidogle et Afgoye. Les combats ont commencé lorsque des membres de la milice Murusade ont été attachés et chassés d'un poste de contrôle sur un pont. Les combats se sont alors généralisés et d'après les rapports au moins 6 personnes ont été tuées et 10 autres blessées. Cet incident est préoccupant étant donné qu'il s'est déroulé à proximité de la piste d'atterrissage de Danile et que les avions effectuent régulièrement leur approche au-dessus de la ville. Les avions du Service aérien commun des Nations Unies pour la Somalie ont été avertis de ne pas survoler la zone.
10 juin 2004	Des combats ont été signalés à Warder, région d'Éthiopie peuplée de Somaliens. Ils seraient apparemment dus à un différend au sujet de terres, et d'après des rapports non confirmés une quarantaine de personnes auraient été tuées. Les anciens des deux clans essaient de négocier un règlement. Il est peu probable que ce différend ait une incidence sur les opérations des Nations Unies en Somalie.
14 juin 2004	Des hommes du clan Dulbahante ont saisi un véhicule du Programme alimentaire mondial (PAM) alors que des agents du PAM étaient en train de distribuer de la nourriture à Sool. Le véhicule a été récupéré deux heures plus tard après que les forces « Puntland » aient chassé les pilliers.
14 juin 2004	Le conflit entre sous-clans Marehan a repris dans le district de Bulla-Hawa de la région de Gedo. Le 8 mai, l'alliance Rer-Ahamed-Eldere-JVA et l'alliance Rer-Hassan-Horersame-Somalia Reconciliation and Restoration Council (SRRC) se sont à nouveau battues à Bulla-Hawa. Les deux côtés étaient équipés d'artillerie lourde, de mitrailleuses montées sur véhicules, de roquettes et d'armes légères. Sept personnes ont été tuées et 15 autres blessées.
27 juin 2004	Des miliciens dirigés par Botan Issa Alin ont attaqué environ 320 anciens soldats de l'armée somalienne qui se trouvaient dans d'anciens baraquements, à la périphérie de Mogadishu, le long de la route Mogadishu-Balad. Au moins 15 anciens soldats ont été tués et 12 blessés. Le chef de guerre s'est approprié les baraquements, prétendant que l'ex-armée n'avait pas le droit de les conserver. Les soldats se trouvaient dans ces baraquements en vue de jouer un rôle dans tout gouvernement qui émergerait du processus de Mbagathi.

Date	Événements et incidents
28 juin 2004	Le maire de Boosaaso a été abattu par des tireurs devant son bureau. Les auteurs de cet assassinat n'ont pas été arrêtés et les motifs de leur action ne sont pas clairs.

Source : Bureau du Coordonnateur des Nations Unies pour les questions de sécurité (UNSECOORD), Nairobi.

3. Mouvement d'armes à destination de la Somalie en provenance de l'ouest

65. Il existe de nombreux rapports d'armes entrant en Somalie depuis l'ouest, le long de la frontière avec l'Éthiopie. D'après les indications disponibles, une partie de ce trafic pourrait être organisé par certains militaires le long de la frontière à des fins exclusivement financières. En outre, en raison de la porosité des frontières et de l'importance des déplacements le long de ces frontières, de petites quantités d'armes sont également introduites dans le pays par des Somaliens éthiopiens³.

4. Mouvement d'armes en provenance de Somalie

66. De multiples sources le long de la frontière entre le Kenya, la Somalie et l'Éthiopie ont informé le Groupe de contrôle de l'existence d'un trafic régulier d'armes entre la Somalie et le Kenya. Elles ont observé que dans le camp de réfugiés de Dabaab et aux environs de ce camp, qui se trouve au Kenya entre Garissa et Liboi, près de la frontière avec la Somalie, des hommes ou des groupes d'hommes armés et masqués intimident et menacent systématiquement les occupants du camp pour obtenir de la nourriture, des médicaments, des objets précieux et d'autres objets encore. La majorité de ces hommes, que les Somaliens appellent *shifita*, entrent facilement dans le camp et en ressortent tout aussi facilement, tout comme ils se déplacent aisément entre le Kenya et la Somalie.

67. D'après les sources, une grande partie de ces hommes seraient des miliciens somaliens du clan Ogaden (groupe du clan Darad) qui combattent en Somalie. Certaines de ces sources prétendent avec insistance que ces miliciens suivent également régulièrement des formations militaires dans la région de Dadaab et en Somalie. D'après l'une d'entre elles, au cours des 15 derniers mois pendant neuf heures, à proximité du camp, par deux fois – et dernièrement en avril 2004 – des groupes d'environ 150 hommes armés et masqués ont été observés se déplaçant comme le feraient des soldats dans le désert. Cette source a ajouté qu'à chaque fois, le groupe était équipé de missiles portables qu'elle a déclaré être des SAM-7.

68. En outre, on a observé que des commerçants et d'autres individus se livraient à un trafic d'armes légères dans le camp et aux alentours. Il a également été signalé qu'une partie des armes (pistolets, AK-47 et mitrailleuses légères) venaient d'Éthiopie et avaient été amenées jusqu'en Somalie pour être vendues dans la région frontalière du Kenya.

69. Le Groupe de contrôle a appris que des commerçants et d'autres individus font régulièrement et en permanence entrer en contrebande au Kenya des armes depuis la

³ D'après les entretiens avec des chefs de guerre somaliens et des représentants de la société civile, les armes transiteraient par les villes frontalières ci-après : Ceel Barde, Feefer, Yeed, Doolow, Galdogob et Borama.

Somalie et l'Éthiopie, transportant à chaque voyage entre 1 et 15 armes. Ce commerce constitue une source de revenus pour les populations qui vivent le long de la frontière ainsi que dans d'autres régions du Kenya, en Somalie et en Éthiopie.

70. Il importe de noter que le Groupe de contrôle a appris que les armes et les munitions qui entrent au Kenya ne viennent pas seulement de Somalie, mais également d'autres pays voisins. Toutefois, les filières utilisées sont les mêmes.

71. Les commerçants et les individus impliqués dans le commerce des armes ont souvent deux ou trois nationalités (kényane, somalienne et éthiopienne). Quels que soient leurs nationalités et les divers papiers d'identité qu'ils possèdent, ils ont également fréquemment des papiers d'identité kényans, ce qui leur permet de passer facilement les points de contrôle officiels à la frontière. Ils ont aussi parfois des documents d'identité délivrés par le Haut Commissariat aux réfugiés les identifiant comme réfugiés, ce qui leur donne une liberté de mouvement encore plus grande dans les zones frontalières. Il apparaît par conséquent que certains réfugiés abusent d'une manière flagrante de leur statut. Si l'on fait abstraction d'un petit nombre de points de contrôle officiels aux frontières, la zone qui entoure les villes et villages susmentionnés le long de la frontière entre le Kenya et la Somalie n'est que rarement contrôlée par les autorités kényanes, et il est facile de franchir la frontière sans être détecté.

72. D'après les sources, des Somaliens disposant de papiers d'identité kényans se rendent de Nairobi jusque dans les zones frontalières pour acheter des armes introduites en contrebande et les ramènent à Nairobi pour être vendues. À chaque fois, les armes sont transportées jusqu'à Nairobi par autobus ou véhicules automobiles privés. Elles sont souvent démontées pour être transportées plus facilement et cachées dans les véhicules. Jusqu'à Nairobi, les véhicules doivent franchir cinq postes de contrôle de la police.

73. À ces postes de contrôle, soit certains policiers demandent de l'argent, soit les individus qui transportent les armes leur en offrent spontanément. Dans la plupart des cas, les policiers qui acceptent cet argent ne savent pas que les véhicules transportent des armes. Il est arrivé également que les autorités kényanes soient dépassées par l'importance de la circulation et qu'il n'y est tout simplement pas suffisamment de policiers à un poste de contrôle donné pour contrôler véritablement tous les véhicules. Dans ces cas, les trafiquants passent ces points de contrôle sans avoir à payer les policiers. Une fois à Nairobi, les armes finissent généralement sur le marché clandestin de la communauté somalienne de Eastleigh.

B. Aspects financiers du marché des armes en Somalie

74. La présente section décrit les principales sources de financement qui alimentent à l'heure actuelle le conflit, à savoir le trafic d'armes (comme mentionné ci-dessus), la création monétaire, l'utilisation illégale des virements et des envois de fonds, les revenus tirés du commerce du khat, les revenus tirés d'autres formes de commerce, les taxes aéroportuaires et portuaires et d'autres taxes, ainsi que les enlèvements et les demandes de rançon. Elle décrit également l'importance et la dynamique des contacts entre les individus participant d'une manière générale au financement et met à jour les rapports entre individus ou factions, en précisant si possible l'endroit où ils opèrent et la gamme de leurs activités en Somalie.

75. Les mouvements de fonds destinés à alimenter le conflit en Somalie dépendent des intérêts de divers groupes, factions ou individus dont les motifs sont soit politiques soit économiques. Les circuits financiers sont devenus plus complexes, et ce, pour deux raisons. Tout d'abord, l'apparition d'une nouvelle classe d'hommes d'affaires qui, pour protéger leurs investissements, ont créé leur propre milice armée ou passé des accords avec les chefs de guerre qui les financent et, ensuite, un accès plus facile aux technologies de l'information et des télécommunications, ce qui permet de se tenir informé de la situation ainsi que des marchés.

Corrélation entre financement et mouvements d'armes

Il existe un lien dynamique entre les mouvements d'armes et le financement. D'une part, les bénéfices dégagés d'une grande variété d'activités commerciales et de certaines activités illicites telles que la contrebande de marchandises, l'impression de monnaie, le commerce du khat, le trafic de drogues, les droits aéroportuaires et portuaires et d'autres taxes, de même que les rançons des enlèvements sont utilisés pour l'achat d'armes. D'autre part, des armes sont vendues pour obtenir les moyens financiers nécessaires à la poursuite du conflit. Ce système implique le blanchiment de fonds.

Par exemple, on estime que l'équipement d'une armée peut coûter 600 000 dollars. Un véhicule équipé (une fourgonnette âgée de deux ans équipée de deux mitrailleuses de 45) et 30 miliciens coûtent environ 30 000 dollars. Une petite armée se compose de 30 à 50 véhicules. Un chef de guerre ou un homme d'affaires qui dispose d'une centaine de ces véhicules est considéré comme quelqu'un de puissant. Un affrontement coûte environ 40 000 dollars par jour. Les miliciens sont payés entre 3 et 5 dollars par jour.

Les armes et munitions sont comme de l'argent. Le marché de Bakaaraha à Mogadishu, qui est relié aux marchés de Hargeisa, Boosaaso et Kismayo, régule de manière informelle les prix, ainsi que les tarifs du trafic d'armes et d'autres activités illicites.

L'argent tiré du trafic d'armes sert à l'achat de biens à l'étranger qui sont ensuite transportés illégalement en Somalie et dans les pays voisins. Pour ce qui est des fonds illégaux, les moyens utilisés sont les dépôts dans les banques étrangères, le transport d'argent, les bureaux de change et divers systèmes de transfert de fonds. Une fois l'argent blanchi, il est réinvesti dans l'achat d'autres armes et de biens, et le cycle peut alors recommencer.

1. Planche à billets

76. La planche à billets reste l'une des principales sources d'argent des diverses factions. Au cours des 10 dernières années, au moins six commandes importantes de faux billets ont été placées à l'étranger, conduisant parfois à inonder l'économie somalienne de faux billets. Alors qu'au début, seul un petit nombre d'individus se livrait à cette activité, sa rentabilité a suscité l'intérêt d'hommes d'affaires et de

chefs de guerre qui se regroupent pour passer commande. Les précédents rapports du Groupe d'experts dressent la liste des individus et des méthodes utilisées.

77. Par exemple, en octobre 2003, les autorités de la Banque centrale de « Puntland » ont passé commande de schillings somaliens. À cette époque, Ismail Warsame et Sahid Dahere étaient, semble-t-il, chargés d'établir des contacts à l'étranger à cette fin⁴. On pense que quatre hommes d'affaires – Abdurashid Ilqayte, Abukar Omar Adan, Bashir Rage et Mohamed Nur Garesh – sont à l'origine de la commande qui a été passée à la société Asian Security Printing and Minting Co., mais on ignore pour quel montant et la livraison n'a pas été confirmée.

2. Virements monétaires

78. D'après diverses sources avec lesquelles la mission a eu des entretiens en Somalie et aux Émirats arabes unis, depuis l'effondrement de la Banque centrale et d'autres institutions bancaires en Somalie, les transferts de fonds sont la seule source de revenus pour un grand nombre de Somaliens et permettent de financer le commerce et les investissements. Les études réalisées donnent à penser qu'ils sont compris entre 700 millions et 1 milliard de dollars par an. Étant donné que le marché potentiel des exportations de bétail aurait représenté, selon les estimations, 120 millions de dollars entre septembre 2000 et septembre 2001, ils constituent donc le principal moteur de l'économie somalienne.

79. On a dit qu'au début du conflit en Somalie, l'argent envoyé aurait servi à financer diverses factions. Toutefois, avec le temps, les autorités financières de différents pays ont renforcé, en particulier depuis le 11 septembre 2001, l'application de mesures telles que l'obligation d'enregistrement ou la délivrance de licences afin de se conformer davantage aux réglementations internationales et nationales et de prévenir les activités illégales.

80. Il n'en demeure pas moins que les contrôles appliqués ne sont pas absolus et que les chefs de guerre et les hommes d'affaires peuvent toujours utiliser ces envois de fonds pour transférer l'argent provenant d'activités illicites. Cet argent est utilisé non seulement pour acheter des armes, mais également pour d'autres activités connexes comme par exemple payer les membres des milices afin qu'ils assurent la protection et la distribution du khat.

81. Les difficultés que pose l'identification de ceux qui envoient ou reçoivent les fonds, l'absence de traces matérielles ou le fait que les autorités n'ont pas accès à ces informations montrent bien les inconvénients que présente ce système. Il est pratiquement impossible de suivre les fonds une fois la transaction effectuée, et le système peut donc être utilisé pour des activités illégales ou criminelles tels le trafic d'armes, la fraude fiscale, la fraude financière, le trafic des drogues, les paiements frauduleux et les transports d'immigrants.

82. Afin d'étudier cette question plus à fond, le Groupe de contrôle s'est entretenu à Dubaï (Émirats arabes unis) avec des représentants des sociétés somaliennes de transferts de fonds installées dans le pays. Afin de se conformer davantage à la réglementation du pays hôte, ces sociétés ont créé une association qui fait fonction d'organes d'autocontrôle, assure une formation à ses membres et encourage le

⁴ Entretien avec un membre du bureau du PNUD en Somalie, Nairobi, le 26 avril 2004.

respect de la réglementation ainsi que la constitution de réseaux et le partage d'informations⁵.

3. Le commerce du khat

83. Le commerce du *Cutha edulis forsk*, également connu sous le nom de khat en arabe ou de *miraa* en kiswahili, a été examiné dans les rapports du précédent groupe d'experts. Dans le cadre du conflit somalien, la question peut être analysée de trois points de vue : en tant que source de revenus pour les chefs de guerre qui possèdent des pistes d'atterrissage et font payer des droits d'atterrissage et d'autres droits, en tant que source de revenus pour les commerçants en gros ou de détail directement associés à la distribution de ce produit, et du point de vue des utilisateurs finals, les consommateurs.

a) *Le khat, source de revenus pour les chefs de guerre qui possèdent des pistes d'atterrissage*

84. Du fait de sa courte durée de conservation, le khat est censé être chargé, transporté et distribué au point de destination finale le même jour de façon à en assurer la fraîcheur. Par exemple, en moyenne, une compagnie peut affréter 7 à 10 avions par jour, décollant de l'aéroport Wilson à Nairobi à destination de la Somalie, chacun transportant 2 000 kilogrammes de khat. Cela signifie que 14 000 kilogrammes de khat sont exportés en Somalie tous les jours. La compagnie fait payer 6 500 dollars par vol, y compris les droits d'atterrissage, le salaire du pilote, le carburant et toutes les autres dépenses. La valeur de 2 000 kilogrammes de khat est 7 000 dollars, soit 3,5 dollars le kilogramme. Les destinations du khat en Somalie sont Galkayo, Beledweyne, Baidoa, Bardheere, Kismayo et Boosaaso. Le droit d'atterrissage en Somalie est de 200 dollars par appareil. Un avion plus gros peut devoir payer jusqu'à 400 dollars. Assurer la sécurité de l'appareil coûte 150 dollars⁶.

b) *Le khat, source de revenus pour le réseau de distribution*

85. Il existe en Somalie un réseau bien organisé de vendeurs en gros et de détail chargés de la distribution du khat dans tout le pays. D'après certaines estimations, le marché du khat en Somalie représente 180 millions de dollars par an, dont 60 millions venant du commerce du khat dans le nord du pays, en provenance d'Éthiopie, et 120 millions du commerce dans le sud, en provenance du Kenya. Les détaillants sont pour la plupart des femmes. On en estime le nombre à au moins 2 000.

c) *Les consommateurs de khat*

86. La consommation de khat a un impact économique considérable. Elle coûte à la plupart des miliciens 1,75 dollar par jour, se répartissant comme suit : 1 dollar pour acheter du khat, 0,25 dollar pour acheter une cigarette, 0,25 dollar pour l'eau et 0,25 dollar pour un siège dans un endroit où chiquer le khat. Considérant que la plupart d'entre eux sont payés entre 3 et 5 dollars, cela signifie qu'ils y consacrent

⁵ Entretien avec les représentants des entreprises somaliennes de transfert de fonds, Dubaï (Émirats arabes unis), 19 avril 2004.

⁶ Entretien avec le Président de la compagnie Knight Aviation Limited, Nairobi, 3 juin 2004.

entre un tiers et la moitié de leur paie. D'après certaines sources, le khat kényan coûterait jusqu'à 300 000 dollars par jour à la population somalienne.

87. On a observé que le commerce du khat perpétuait directement le conflit car c'est une source de revenus pour les chefs de faction ou les hommes d'affaires, non seulement ceux qui perçoivent des droits pour l'utilisation des pistes d'atterrissage, mais aussi ceux qui participent directement à l'achat et à la distribution du khat. Ce sont toutefois les consommateurs qui représentent le dernier maillon de la chaîne et dont il faut par conséquent tenir compte lorsqu'on décrit la façon dont la consommation de khat contribue indirectement au conflit, avec des répercussions économiques et sociales dévastatrices.

88. La consommation de khat pose des problèmes de santé dus à l'ingrédient psychoactif de ce produit. Les feuilles de khat contiennent de la cathinone et de la cathine. Il a été établi que la cathinone présentait un risque élevé de toxicomanie, et on pense que la consommation régulière de khat cause une pharmacodépendance. Parmi les autres effets toxiques, on peut citer l'hypertension, la tachycardie, la dépression réactive, la migraine, le dysfonctionnement érectile, et l'insuffisance pondérale chez les nourrissons nés de femmes khatomanes. La consommation de khat est à l'origine de divers problèmes sociaux et économiques chez les consommateurs et leur famille⁷.

89. On a établi des rapports entre la culture, la distribution et la consommation de khat et des fléaux sociaux comme les taux élevés d'abandon scolaire, le travail des enfants, la criminalité, l'insécurité et le VIH/sida. Selon une étude récente, l'abus de khat est cause de maladie mentale chez les miliciens en Somalie⁸.

4. Revenus du commerce et de la contrebande

90. En raison de sa situation stratégique sur la corne de l'Afrique et de sa proximité avec le Moyen-Orient et d'autres pays d'Asie, la Somalie est une plaque tournante du commerce qui approvisionne 800 millions de consommateurs dans toute l'Afrique, lesquels veulent se procurer une large gamme de produits (vêtements, appareils électroniques, véhicules, matériel de télécommunication, ordinateurs, alcool, cigarettes, etc.).

91. Les revenus tirés du trafic de drogues et de la vente d'armes servent à acheter à l'étranger des biens qui sont passés en contrebande dans les pays voisins sans versement de taxes ni de droits. Les commerçants impliqués dans ces opérations en tirent d'importants bénéfices dans le cadre d'un plan classique de blanchiment d'argent⁹.

⁷ Comité d'experts de la pharmacodépendance (Organisation mondiale de la santé), trente-troisième rapport, Genève, 2003.

⁸ « War trauma, khat abuse and psychosis » (Traumatismes dus à la guerre, khatomanie et psychose), recherche menée par l'Office allemand de coopération technique, Nairobi, 2003.

⁹ Le GAFI définit le blanchiment d'argent comme la transformation du produit du crime pour en camoufler l'origine illégale. Les ventes d'armes illégales, la contrebande, le trafic de drogues et d'autres activités illicites peuvent générer d'énormes profits et créer le stimulant voulu pour « légitimer » les gains mal acquis.

a) *Le marché des produits de contrebande*

92. Les produits mentionnés plus haut partent de certains pays du Golfe ou d'Asie et entrent en Somalie en contrebande, sans versement de droits d'importation. Outre le coût des marchandises et du transport, lorsqu'ils ne contrôlent pas directement le port de débarquement, les hommes d'affaires versent un droit au chef de guerre pour utiliser les installations. Les revenus provenant de ces activités au port de Boosaaso, par exemple, s'élèvent à 100 000 dollars par mois, et ceux au port de Kismayo à 200 000 dollars par mois. On estime que le marché en Somalie compte 1,5 million de consommateurs, et que les bénéficiaires vont de 5 000 à 10 000 dollars par jour, soit 300 000 dollars par mois et 3,6 millions de dollars par an.

93. Du fait de cette capacité financière considérable, les hommes d'affaires sont satisfaits du statu quo concernant la situation du marché en Somalie. Ils sont en mesure de recruter jusqu'à 1 000 miliciens en un jour et d'engager un affrontement ou d'y mettre fin selon leur gré, et ils sont 10 fois plus forts, militairement et économiquement, que les chefs de guerre. Cela étant, il n'est pas difficile de comprendre pourquoi les miliciens préfèrent travailler pour eux plutôt que pour les chefs de guerre ou de faction, car ils sont réellement payés à la fin de la journée.

94. Le cycle contrebande-financement-armements ne serait pas complet sans une opération de blanchiment d'argent dans laquelle les hommes d'affaires utilisent les banques des États voisins et des États du Golfe. Ils investissent leurs capitaux en achetant des marchandises qui entreront en contrebande en Somalie et en sortiront en contrebande vers l'Éthiopie, Djibouti, le Kenya et d'autres pays d'Afrique de l'Est. Ils reçoivent en paiement des shillings somaliens qui seront changés en dollars en Somalie et déposés sur des comptes bancaires.

b) *Le marché du sucre*

95. On a signalé que du sucre importé en Somalie d'Amérique du Sud a été passé en contrebande dans des pays voisins d'Afrique de l'Est en mars 2004. En outre, on a relevé une augmentation apparente du sucre de contrebande au Kenya depuis qu'en 2003 le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) a octroyé au Gouvernement une prolongation d'un an du droit d'imposer des droits sur le sucre pour lutter contre les entrées massives d'importations à bon marché venant d'autres membres du bloc commercial. Le sucre passait en contrebande la frontière entre le Kenya et la Somalie et était vendu à très bas prix par rapport aux prix du marché local. Les autorités douanières kényanes ont reconnu avoir saisi récemment du sucre, qui serait arrivé en contrebande de Somalie.

96. Le sucre aurait été importé d'Amérique du Sud par l'homme d'affaires Abdiriham Borre, qui aurait nommé Mohamed Deylaf son distributeur à Mogadishu pour les pays d'Afrique de l'Est. Parmi les autres hommes d'affaires qui seraient impliqués dans le commerce du sucre, on peut citer Bashir Rage et Musa Sudi Yalahow. On sait que ce dernier a reçu un chargement de sucre qu'il a vendu pour acheter des armes.

c) *Le marché de la banane*

97. Le commerce des bananes gagne en importance chez les hommes d'affaires qui contrôlent ce marché d'exportation. Les bananeraies en Somalie se trouvent dans le district du Bas-Shabelle, dans le sud du pays. Le contrôle de cette région a été une

cause d'affrontement depuis le milieu des années 90. Le fait que l'Union européenne donne un accès préférentiel à ses marchés aux fournisseurs de bananes africains rend ce commerce très lucratif, ce qui explique qu'il y a eu récemment des affrontements pour saisir le contrôle de la région et en conséquence monopoliser le marché d'exportation. L'homme d'affaires associé à l'exportation de bananes est Abdurashid Ilqayte, qui opère dans le sud de la Somalie et en tire des bénéfices considérables. On estime qu'il exporte 90 000 caisses de bananes par mois. Apparemment, la personne chargée d'arranger les contrats d'exportation est Ali Bashi, tandis qu'Abdulahi Addou est chargé de recevoir l'argent. Abdurashid Ilqayte possède une capacité militaire et est aussi impliqué dans d'autres affaires comme l'impression de faux billets de banque, le trafic de drogues, l'immobilier et les investissements dans des banques étrangères.

d) Les autres marchés

98. La délivrance de permis de pêche et les revenus provenant des exportations de thon et d'ailerons de requin, dont le prix peut aller jusqu'à 150 dollars pièce, est une importante source de revenus dans la région nord du pays, plus précisément dans le « Puntland ». On estime que 300 tonnes de poisson sont exportées tous les mois par le port de Boosaaso. En outre, on peut acheter des faux passeports, visas, titres de propriété et certificats pour les armes sur le marché de Bakaaraha à Mogadishu, et ce commerce de faux représente une autre source de revenus. Le charbon est exporté par le port de Kismayo et est une source de fonds pour les chefs de guerre qui contrôlent la région.

e) Le trafic de drogues

99. Le haschisch venant d'un pays d'Asie entre en contrebande au Kenya et en République-Unie de Tanzanie à bord de navires et de petites embarcations somaliennes. Parmi les chefs de guerre qui seraient impliqués dans ce trafic on compte Mohamed Qanyare Afrah, Hassan Mohamed Nur Shatigadud, Osman Hassan Ali Atto et Mohammed Said Hersi Morgan. D'après les renseignements dont on dispose, ils auraient récemment exporté plus de 400 kilogrammes de haschisch vers des pays voisins. On parle également de plantations de marijuana à Camba, Jilib et Merere, dans la région de la vallée de la Juba.

f) Les taxes aéroportuaires, portuaires et autres taxes

100. Dans leurs rapports, les précédents groupes d'experts considèrent que les aéroports et ports maritimes sont en partie à l'origine des ressources financières qui alimentent le conflit. Dans la mesure où différents chefs de guerre et hommes d'affaires contrôlent les ports et aéroports, ils imposent des droits aux commerçants qui les utilisent. Parmi les individus impliqués dans ce type d'opération il y aurait Mohamed Qanyare Afrah, qui contrôle la piste d'atterrissage de Daynille, ce qui lui rapporte 5 000 dollars par jour; Abukar Omar Adan et Bashir Rage, qui contrôlent le port d'El Ma'an; et Abdullahi Yusuf, qui contrôle le port maritime de Boosaaso. Il est intéressant de noter que Mohamed Dhere imposerait une taxe à la naissance dans la région qu'il contrôle : chaque fois que naît un enfant, les familles doivent payer un million de shillings somaliens (environ 44 dollars) pour un garçon et 50 000 shillings pour une fille.

g) *Les enlèvements*

101. Les motifs d'enlèvement en Somalie peuvent être politiques ou économiques. Les motifs économiques semblent les plus communs, les enlèvements étant par exemple destinés à assurer le remboursement d'une dette de khat ou à obtenir l'argent nécessaire pour financer un affrontement de deux jours. Le montant exigé comme rançon va de 10 000 dollars pour un Somalien à 80 000 dollars pour un étranger, en particulier l'employé d'une organisation internationale. Deux individus surnommés Furuh et Haraanku Nah auraient exigé des sommes de ce montant. D'après certains renseignements, au début de cette année Mohamed Dhere aurait reçu une rançon de 1,2 million de dollars pour libérer une personne enlevée. Osman Ali Atto serait aussi impliqué dans les enlèvements.

III. **Coopération**

A. **Coopération avec les organisations internationales, régionales et sous-régionales**

102. Pour s'acquitter de son mandat, le Groupe de contrôle savait qu'il lui fallait coopérer et travailler en liaison étroite avec plusieurs organisations internationales, régionales et sous-régionales. Les membres du Groupe de contrôle ont donc, collectivement ou individuellement, rendu visite aux organisations suivantes : la Ligue des États arabes; le Comité de facilitation de l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) pour la Conférence de réconciliation nationale en Somalie; l'Union africaine; l'Organisation maritime internationale (OMI); l'Organisation mondiale des douanes (OMD); l'Union européenne, et plusieurs organismes des Nations Unies dans la région, en Europe et aux États-Unis d'Amérique.

1. **Union africaine**

103. Le Groupe de contrôle travaille en coopération étroite avec l'Union africaine pour coordonner une mission de suivi du Groupe en Somalie après la deuxième mission de reconnaissance de l'Union africaine. Il s'est entretenu avec le Commissaire de l'Union africaine pour la paix et la sécurité, M. Said Djinnit et ses collaborateurs le 10 juin 2004. M. Djinnit a souligné que l'Union africaine appuyait sans réserve les efforts déployés par l'ONU et le Groupe de contrôle concernant la Somalie. Il a relevé que la question de l'embargo sur les armes contre la Somalie était importante pour l'Union, et que cette importance était reflétée dans les décisions et les ordres du jour des Conférences des chefs d'État et de gouvernement.

104. L'Union africaine a élaboré un projet de proposition pour établir une mission d'observation de l'Union africaine pour la Somalie et maintient que son rôle est de coopérer avec l'ONU pour veiller à ce que les efforts de cette dernière aboutissent. Le Groupe de contrôle a pris note de la suggestion de l'Union africaine selon laquelle il est nécessaire de mettre en place des unités de contrôle dans les pays voisins, ainsi que des contrôles frontaliers et douaniers, et le long de la côte somalienne.

105. Lors de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine qui s'est tenue au début de juillet 2004, l'Union africaine a exprimé son

appréciation des travaux menés par le Groupe de contrôle et demandé instamment au Groupe de poursuivre son enquête sur les violations en cours de l'embargo sur les armes et d'étudier la possibilité de déployer un mécanisme de contrôle de la côte, de l'espace aérien et des frontières somaliennes, afin de renforcer l'application de l'embargo sur les armes.

2. Ligue des États arabes

106. Le Groupe de contrôle a rencontré des représentants de la Ligue des États arabes au Caire le 13 avril 2004. Les représentants de la Ligue ont réaffirmé l'engagement de cette dernière à appuyer l'embargo sur les armes et à apporter un soutien financier si nécessaire. Ils ont fermement déclaré qu'aucun fonds n'avait été mis à la disposition du Gouvernement national de transition depuis le million de dollars déboursé en août 2003. Ils ont admis avoir payé les frais d'hôtel de certains des dirigeants dudit gouvernement venus au Caire pour les réunions. La Ligue avait aussi envoyé des médicaments et des médecins à Hargeisa, dans le « Somaliland » et a nommé un responsable chargé de coordonner ses activités concernant l'embargo sur les armes contre la Somalie avec celles de l'ONU.

3. Union européenne

107. Le rapport du dernier Groupe d'experts (S/2003/1035) recommandait d'installer des radars pour identifier avec certitude les aéronefs se trouvant dans l'espace aérien somalien. Les 26 et 27 mai 2004, le Groupe de contrôle a présenté cette recommandation au Conseil européen et à la Commission européenne. En principe, tant le Conseil que la Commission étaient favorables à l'idée d'élaborer, sur la base de cette recommandation, un projet qui s'intégrerait au processus de paix en tant que projet en faveur du développement, de la sûreté et de la sécurité. Il a donc été suggéré d'en établir un descriptif.

4. Organisation maritime internationale

108. La création d'une autorité maritime intérimaire pour la Somalie a été examinée avec des responsables de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres le 25 mai 2004. Il a été noté qu'en 1998, une étude avait été menée pour évaluer la faisabilité d'une telle organisation. À l'époque, on avait considéré que ce n'était pas faisable, notamment pour les raisons suivantes : il était douteux de pouvoir rallier l'appui voulu pour ce type d'opération; l'insécurité et l'instabilité à terre rendraient le maintien de la sécurité en mer impossible, à moins que des pays dotés de la capacité navale voulue soient disposés à patrouiller la région; l'OMI était une organisation qui promulguait des règlements et n'avait pas la capacité de jouer un rôle opérationnel dans une telle situation; on avait besoin de l'appui d'autres pays comme les États-Unis d'Amérique, la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord; et la proposition impliquait des patrouilles aériennes et maritimes, ainsi que la mise en œuvre de mesures de sécurité dans les ports et les eaux côtières somaliennes.

109. Lors de la réunion avec les responsables de l'OMI, il a été décidé que celle-ci ne pourrait jouer qu'un rôle consultatif, appuyant et approuvant les projets de renforcement des capacités et les projets touchant la sécurité en Somalie. Elle a convenu qu'il fallait agir d'urgence pour renforcer la sécurité maritime et portuaire, notamment face à la piraterie et aux vols à main armée à bord de navires, ainsi que

les services de recherche et de sauvetage. La question d'une autorité maritime intérimaire pourrait être réexaminée lorsque la situation sécuritaire en Somalie se serait améliorée.

5. Organisation mondiale des douanes

110. Le Groupe de contrôle s'est rendu au Siège de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) à Bruxelles afin d'étudier les possibilités de coopération concernant l'application effective de l'embargo sur les armes. Les responsables de l'OMD se sont déclarés disposés à demander aux administrations douanières de la région de renforcer leurs contrôles aux frontières. Le Groupe de contrôle et les responsables de l'OMD ont convenu qu'il faudrait qu'un mémorandum d'accord soit signé entre l'ONU et l'OMD concernant la coopération dans les domaines du renforcement des contrôles aux frontières, de l'échange et de la mise en commun d'informations et de renseignements, ainsi que pour la préparation d'un programme de formation de douaniers. La possibilité d'utiliser le cadre de diagnostic de l'OMD pour évaluer les administrations douanières de la région a aussi été examinée.

B. L'embargo sur les armes, les États de première ligne et les États voisins

111. La présente section se réfère principalement au paragraphe 2 d) du mandat et à l'impact de certains des États de première ligne et des États voisins sur le mouvement des armes arrivant en Somalie. Au titre du paragraphe 2 d) de la résolution 1519 (2003) du Conseil de sécurité, le Groupe de contrôle est chargé d'évaluer les progrès des États de la région pour ce qui est de faire pleinement respecter l'embargo sur les armes, notamment en examinant leur régime de douane et de contrôle des frontières. Il a été également tenu compte du paragraphe 2 c) du mandat, dans lequel il est demandé de procéder à des enquêtes sur le terrain dans les États de première ligne et les États voisins.

112. Le Groupe de contrôle s'est rendu dans les États de première ligne et dans certains États voisins. Il s'est entretenu avec les autorités compétentes pour faire ensuite le point de la situation. Ces missions avaient pour but de suivre les pistes indiquées dans les rapports des deux derniers groupes d'experts et de recueillir des informations de première main sur le mouvement des armes arrivant en Somalie à partir ou au travers de certains de ces États.

113. Il est important de noter que le Groupe de contrôle n'a trouvé, au cours de ses enquêtes, aucun élément concret (information étayée par des documents) prouvant que, pendant la durée du mandat, l'un quelconque de ces États avait été directement impliqué dans le transfert ou le trafic d'armes en Somalie ou avait donné directement son accord à cet égard – encore que l'absence de preuve ne soit pas nécessairement probante.

114. Il ressort toutefois de ces enquêtes que, dans certains de ces États, des individus ou des groupes sont impliqués dans le transfert et le trafic d'armes en Somalie. Ces violations de l'embargo peuvent se produire à l'insu ou non des États concernés.

115. Tous les États ont déclaré avoir pris des mesures pour appliquer l'embargo, mais la plupart d'entre eux n'ont fourni au Groupe de contrôle aucune pièce

justificative. Faute de document à l'appui de ces dires, il est difficile d'évaluer correctement l'action entreprise. Le Groupe s'est néanmoins efforcé d'avoir une idée de l'efficacité des mesures adoptées par les États en repérant les lacunes ou les points faibles de certaines de ces mesures. En conclusion, leur efficacité est à la mesure de leur mise en œuvre.

1. Djibouti

116. Djibouti déclare avoir insisté auprès des autorités portuaires, aéroportuaires et douanières sur la nécessité de mettre en œuvre l'embargo sur les armes. Le Gouvernement accueillerait favorablement toute assistance qui lui permettrait de renforcer ses capacités dans ce domaine. Il dit avoir pris d'autres mesures afin de renforcer la mise en œuvre de l'embargo, mais aucun document n'a été fourni au Groupe de contrôle.

117. Dans le cadre de ses efforts visant à appliquer l'embargo, le port de Djibouti dispose d'appareils permettant de scanner tous les conteneurs de marchandises destinées au marché intérieur. De plus, il se prépare à appliquer, en juillet 2004, le Code international de sécurité des navires et des installations portuaires. Il faut toutefois souligner la présence dans le port d'agents éthiopiens indépendants qui sont chargés de dédouaner toutes les marchandises destinées à l'Éthiopie. Le port de Djibouti est le principal port de mer de la corne de l'Afrique. Environ 80 % des marchandises qui y entrent sont en transit vers l'Éthiopie. Les autorités douanières ont déclaré qu'il n'y avait aucune relation commerciale officielle entre Djibouti et la Somalie.

118. Les *dhow*s constituent le principal problème pour les autorités portuaires djiboutiennes. Ces bateaux ne sont généralement pas immatriculés et sont connus pour se livrer à la contrebande de cigarettes, d'alcool et d'autres articles; il n'est pas certain qu'ils transportent des armes, mais cette possibilité n'est nullement à écarter. Ils circulent en Somalie, au Yémen, au Pakistan, en Inde et dans les États du Golfe. Il n'existe à Djibouti que deux navires immatriculés qui se rendent en Somalie.

119. Djibouti estime que la présence de l'Équipe spéciale maritime le long de ses côtes exerce un effet dissuasif majeur sur ceux qui pourraient violer l'embargo sur les armes. À la suite de l'arrestation récente, aux Émirats arabes unis, d'opérateurs somaliens de transport aérien, l'aéroport de Djibouti est devenu la plate-forme principale de connexion pour les Somaliens se rendant dans les pays de la région et en Europe. Par exemple, à la suite de l'interdiction de tous les appareils IL-18 pour le transport de passagers à destination ou en provenance des Émirats arabes unis, certains opérateurs somaliens ont cessé leurs activités à partir des Émirats. Ainsi, la compagnie Jubba Airways s'est maintenant réinstallée à Djibouti, ce qui porte à trois le nombre de transporteurs aériens réguliers entre la Somalie et Djibouti (Daallo, Air Djibouti et Juba). Ce nombre pourrait fort bien augmenter à l'avenir.

120. L'aéroport est sur le point d'acquérir un scanner pour les marchandises. Djibouti déclare ne disposer d'aucune information sur les mouvements d'armes entre ses frontières et la Somalie. La Direction de l'aviation civile djiboutienne manque considérablement de personnel et a un besoin impératif d'assistance technique en ce qui concerne l'octroi de permis, la navigabilité et les opérations aériennes. Malgré ses ressources limitées, la Direction a prêté tout son concours pour fournir des données aux groupes d'experts passés et au Groupe de contrôle actuel.

121. Étant donné les capacités techniques et les ressources actuellement limitées de la Direction de l'aviation civile, l'aéroport international de Djibouti pourrait être aisément utilisé par des violateurs de l'embargo pour transporter des armes en Somalie. Par exemple, le Groupe de contrôle est en possession d'un faux permis d'exploitation aérienne qui aurait été délivré à un opérateur somalien par le Ministre des transports aériens et terrestres du Gouvernement national de transition. Or, celui-ci n'a pas actuellement la capacité technique de délivrer des permis de ce genre¹⁰. De plus, lorsque le permis a été montré au Ministre, celui-ci a indiqué que son nom était exact, mais que sa signature était fautive. On trouvera à l'annexe II du présent rapport une copie de ce permis.

122. Cette situation pourrait aisément se reproduire dans le cas d'opérateurs aériens qui n'ont pas les qualifications et les documents requis mais qui voudraient exercer leur activité à partir de certains États de la région. Il est évident que les États ayant des capacités techniques limitées en matière d'aviation civile constituent une proie facile. Il est par conséquent impératif qu'une assistance technique soit fournie pour permettre à la Direction de l'aviation civile de Djibouti d'appliquer l'embargo sur les armes avec une plus grande efficacité.

2. Égypte

123. Le Groupe de contrôle a effectué une mission en Égypte du 13 au 16 avril 2004. Il s'est entretenu avec le Vice-Ministre des affaires étrangères et les chefs des divers ministères et services concernés. L'Égypte déclare ne pas avoir de relations commerciales ni de liaisons aériennes ou maritimes officielles avec la Somalie. Les autorités de l'aviation civile égyptiennes indiquent que les vols à destination ou en provenance de l'Afghanistan et de la Somalie sont interdits dans l'espace aérien égyptien. Pendant la durée du mandat du dernier groupe d'experts, des informations avaient fait état de survols de l'espace aérien égyptien par plusieurs appareils se dirigeant vers la Somalie. Les fonctionnaires égyptiens ont toutefois déclaré ne pas avoir reçu, depuis le début de l'année, de plan de vol à destination de la Somalie ou de demande d'autorisation de survol d'un appareil à destination de ce même pays.

124. Le Gouvernement égyptien a fait état de sa préoccupation à l'égard des difficultés rencontrées par le Groupe de contrôle dans l'exécution de son mandat. Il n'était au courant d'aucune violation de l'embargo sur les armes et n'épargnerait aucun effort pour assurer une application efficace. Cependant, comme dans le cas de la plupart des États visités, aucune pièce justificative n'a été fournie au Groupe de contrôle.

125. L'administration douanière égyptienne a déclaré n'avoir aucune relation commerciale officielle avec la Somalie et n'avoir effectué aucune saisie d'armes ou d'articles associés; seul un cas de contrebande de faux billets destinés à un pays étranger a été identifié. Elle envisage d'installer un système de traçage par satellite dans sa principale zone de contrôle douanier.

126. Au cours des deux dernières années, le Gouvernement égyptien s'est efforcé de lutter contre le blanchiment d'argent. Certains progrès semblent avoir été accomplis dans ce domaine. Par exemple, la loi n° 80/2002, modifiée par la loi

¹⁰ Selon l'OACI et l'Autorité intérimaire de l'aviation civile en Somalie, lors d'une réunion tenue le 27 avril 2004, de même que lors d'un entretien avec le Ministre des transports aériens et terrestres.

78/2003, a été promulguée à cet égard. Des efforts de coopération sont entrepris entre les autorités responsables de l'application des lois, en particulier le Bureau du Procureur, et les établissements financiers.

127. Les autorités financières ont mis en place un service de lutte contre le blanchiment de capitaux en tant qu'organe indépendant de la Banque centrale. Ce service dispose de cinq départements qui travaillent de concert et utilisent une base de données Oracle 9i ainsi que cinq formulaires que les établissements financiers doivent remplir pour signaler des activités susceptibles d'être illégales. Des cas de contrebande d'antiquités et de devises ont été détectés et portés devant les tribunaux. Selon les fonctionnaires compétents, aucune de ces affaires n'impliquait de Somaliens ou de sociétés opérant en Somalie.

3. Érythrée

128. L'Érythrée se déclare moralement attachée à l'existence d'une Somalie pacifique et s'estime par conséquent tenue d'appliquer pleinement l'embargo sur les armes. Ayant été accusée, dans des rapports précédents, d'appuyer certains chefs de faction somaliens, l'Érythrée souligne qu'il lui est moralement difficile d'appuyer tel ou tel de ces chefs étant donné que tous l'ont soutenue durant sa guerre avec l'Éthiopie. Elle déclare n'avoir aucune relation commerciale ni aucune liaison aérienne ou maritime avec la Somalie et n'est au courant d'aucun cas de violation de l'embargo sur les armes à l'intérieur de ses frontières. Elle a pris, pour sa part, des mesures en vue d'appliquer l'embargo. Toutefois, le Groupe de contrôle n'a reçu aucune pièce justificative à cet égard.

129. Le port d'Assab n'est pas actuellement utilisé. Seul le port de Massawa fonctionne et dessert l'Érythrée et le Soudan. Le Groupe de contrôle s'y est rendu et a constaté que la plupart des navires venaient des États-Unis d'Amérique, de l'Europe, de Doubaï, de Djedda et de l'Extrême-Orient. Les marchandises transportées sont essentiellement des matériaux de construction, des céréales et des machines. Les principales relations sont entre Djedda et Doubaï. L'Érythrée dispose de quatre navires et, selon le Gouvernement, les *dhow*s qui ne sont pas immatriculés ne sont pas autorisés à faire escale dans ses ports ou à s'approcher de ses côtes.

130. L'Érythrée dit que la circulation des *dhow*s est très limitée et que la plus grande partie du trafic concerne essentiellement la pêche. Bien que l'Érythrée déclare qu'il n'existe pas de relations commerciales avec la Somalie, l'inspection des registres du port montre que, le 6 janvier 2004, deux bâtiments immatriculés en Somalie, *Hunter I* et *Hunter II*, ont accosté à Massawa. Il s'agirait de bateaux de pêche. Le Groupe de contrôle poursuit son enquête afin de déterminer le port d'origine exact en Somalie et la nature des opérations effectuées.

131. Il n'existe aucune liaison aérienne entre l'Érythrée et la Somalie et la seule compagnie qui opérait en Somalie à partir de l'Érythrée, Daallo Airlines, a cessé ses activités il y a plusieurs mois. Les enquêtes du Groupe de contrôle et les registres actuels de l'Autorité intérimaire de l'aviation civile en Somalie n'ont révélé aucune liaison aérienne entre les deux pays.

132. Le Service des douanes érythréen relève du Ministère des finances. De nouvelles réglementations douanières ont été promulguées à la fin de 2000. Le Gouvernement s'attache actuellement à restructurer le Service des douanes avec le concours du Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe.

L'administration a l'intention d'adopter dans un avenir proche le logiciel SYDONIA (système douanier automatisé). Le pays dispose de 300 à 400 douaniers et de sept ou huit postes de douane. L'administration manque actuellement d'agents qualifiés, de matériel d'inspection et de moyens d'échange d'informations.

4. Éthiopie

133. Malgré des informations et des rumeurs persistantes faisant état, pendant la durée du mandat du Groupe, d'arrivées en Somalie d'armes d'Éthiopie par voie routière, l'Éthiopie a officiellement déclaré qu'il n'y avait eu aucune violation de l'embargo sur les armes sur son territoire ou de la part de groupes s'y trouvant. Selon elle, des mouvements illicites de marchandises avaient lieu à partir de la Somalie en Éthiopie, mais il s'agissait essentiellement d'échapper aux droits de douane. Les fonctionnaires éthiopiens ont toutefois admis que certains des postes frontière avec la Somalie manquaient de personnel et de matériel. Au sujet des violations de l'embargo sur les armes, l'Éthiopie estime qu'il faut renforcer la coordination entre les pays de la région.

134. Le Groupe de contrôle a toutefois reçu, pendant la durée de son mandat, des informations contradictoires concernant les activités des militaires éthiopiens sur le territoire somalien, et des armes auraient été livrées aux chefs de guerre somaliens. Le Groupe s'est rendu en Éthiopie et a rencontré divers fonctionnaires durant la semaine du 15 mars 2004. Au cours de ces entretiens, il lui a été catégoriquement déclaré que l'Éthiopie n'avait pas fourni d'armes aux factions somaliennes et que ses militaires n'avaient conduit aucune opération à l'intérieur de la Somalie.

135. De plus, en juin 2004, le Groupe de contrôle a appris auprès des représentants de certains chefs de faction et de chefs de guerre somaliens que, durant les 18 mois précédents, l'Éthiopie n'avait fourni aucune arme ni aucun appui militaire à une faction somalienne quelconque. De plus, ces représentants ont déclaré au Groupe que les informations reçues, en particulier celles qui avaient été publiées dans les médias, en ce qui concerne la fourniture d'armes aux chefs de guerre somaliens par l'Éthiopie, avaient pour origine leurs ennemis¹¹. Ils ont affirmé qu'il s'agissait là d'informations fabriquées de toutes pièces par ces derniers afin de tromper les acteurs régionaux et internationaux désireux de poursuivre le processus de paix en Somalie.

136. Avant sa visite en Éthiopie, le Groupe de contrôle a été informé par de nombreux acteurs (chefs de guerre, représentants d'organisations régionales et membres de la société civile somalienne) que l'Éthiopie envoyait des munitions et des armes légères à des chefs de guerre somaliens, à savoir Mohammed Dhere, le général Morgan et le cheikh Adan Madoobe.

137. En particulier, des sources de l'intérieur de la Somalie ont communiqué des renseignements sur deux envois d'armes que l'Éthiopie aurait expédiés à Mohammed Dhere. Elles ont déclaré que le premier envoi était arrivé entre la fin de février et la première semaine de mars 2004. Selon cette information, Dhere a reçu un envoi comprenant essentiellement des munitions, ainsi que des AK-47 et des PKM, des armes légères et des mines. Ce matériel a été transporté par route à partir de la frontière entre la Somalie et l'Éthiopie. Des véhicules appartenant à Dhere ont

¹¹ Entretiens avec des représentants de chefs de guerre et de chefs de faction somaliens.

été utilisés, escortés par ses miliciens et ses « véhicules techniques ». Il a été signalé que les armes provenaient d'un dépôt situé à Gode en Éthiopie.

138. Suivant la même information, le second envoi est arrivé vers la mi-mai 2004. Il avait été expédié par avion à l'aéroport de Johwar. Cette livraison était liée aux combats entre Bashir Rage (homme d'affaires de Mogadishu) et Muse Sudi (chef de guerre et homme d'affaires de Mogadishu) et était essentiellement constituée de munitions et de quelques armes légères. Les sources ont déclaré qu'elles avaient vu les armements qui avaient été reçus par Dhere. Elles ont signalé par ailleurs que les chefs de guerre ou leurs associés ne parleraient pas des envois du fait qu'ils savaient qu'il s'agissait d'une activité criminelle (violation de l'embargo sur les armes). Toutefois, durant un entretien du Groupe de contrôle avec Dhere¹², celui-ci a catégoriquement rejeté ces allégations. Il a déclaré que ces mensonges étaient propagés par ses ennemis qui voulaient tromper la communauté internationale quant à leurs propres activités en Somalie. Il a soutenu que ces activités impliquaient des violations de l'embargo sur les armes et une coopération avec certains groupes fondamentalistes. Il a admis qu'il possédait des armes, mais que celles-ci étaient entreposées en sûreté et n'étaient utilisées qu'en cas de légitime défense.

5. Kenya

139. Le Service des douanes de l'Administration fiscale kényane est tout à fait conscient de la situation actuelle en matière de sécurité, aussi bien au niveau international que sur le plan régional. Les douaniers reçoivent une formation spéciale afin d'être mieux sensibilisés aux questions de sécurité et de protection des frontières. En outre, le Service des douanes est membre permanent du Centre national de lutte contre le terrorisme, récemment créé. Le recouvrement des impôts reste toutefois l'activité prioritaire du Service.

140. La zone douanière la plus sensible est celle qui jouxte la frontière avec la Somalie. Les postes se trouvent à 5 kilomètres de la frontière et aucun contrôle douanier n'est effectué d'un côté comme de l'autre. Faute de gouvernement central, la Somalie ne dispose d'aucune administration douanière. La sécurité de la région préoccupe beaucoup le Gouvernement kényan. Il n'existe que deux postes de douane, chacun comprenant deux agents. Selon les fonctionnaires interrogés, aucune saisie d'armes ou d'articles associés n'a été signalée jusqu'à présent.

141. Le Service des douanes se heurte à de nombreuses difficultés telles que le manque de communication entre l'administration centrale et les postes locaux. Les autorités fiscales ont officiellement présenté au Groupe de contrôle une liste de demandes d'assistance technique, dont une copie figure à l'annexe III du présent rapport. L'antenne du Bureau de liaison régional au Kenya est l'une des sept qui existent dans le monde. Elle est responsable de 16 administrations douanières en Afrique de l'Est. L'échange d'informations et de renseignements par l'intermédiaire de cette antenne fonctionne de façon satisfaisante. La base de données ne porte toutefois pas sur les questions relatives aux armes.

142. Le Groupe de contrôle a appris de plusieurs sources que des envois d'armes légères étaient régulièrement expédiés via le Kenya à certains hommes d'affaires et à d'autres parties à Mogadishu, à Kismayo et dans d'autres endroits de Somalie. Les

¹² Entretien avec Mohammed Dhere, 3 juin 2004.

armes entrent clandestinement à Mombassa (Kenya) par transport maritime ou routier organisé par un groupe comprenant des Somaliens, des Kényans et des ressortissants d'autres pays, avant d'atteindre leur destination finale en Somalie.

143. Les armes peuvent être également transportées par camion. Des sources dans la province du nord-est du Kenya, le long de la frontière avec la Somalie, ont déclaré au Groupe de contrôle que les armes transportées par camion (fusils d'assaut, mitrailleuses et engins explosifs) étaient cachées parmi des biens de consommation. Les chefs de faction et les chefs de guerre en prennent livraison à Mogadishu, à Kismayo et dans d'autres endroits de Somalie. Les armes sont de marques différentes, mais les envois proviendraient d'un pays d'Afrique australe et de l'Asie du Sud.

144. L'absence de loi sur le blanchiment de capitaux fait qu'il est difficile de prendre des mesures punitives contre les contrevenants. La Banque centrale du Kenya a promulgué une réglementation sur le blanchiment de capitaux qui s'applique à toutes les institutions autorisées à procéder à des opérations commerciales au titre de la loi sur l'activité bancaire. Elle contient des dispositions concernant l'identification des clients (comptes personnels, d'entreprise, de partenariat ou de commerce), l'établissement de la légitimité des fonds et des transactions, et la détermination et la notification des opérations suspectes.

145. Le Ministère des finances procède actuellement à l'élaboration d'un projet de loi portant sur divers aspects financiers afin d'empêcher les activités de blanchiment, qui prévoit la confiscation des capitaux acquis par des voies criminelles. Le projet de loi définit entre autres les infractions en matière de blanchiment et recommande la création d'un centre d'informations financières et d'un comité de lutte contre le blanchiment de capitaux. L'objectif de cette réglementation est de fournir des directives sur la prévention, la détection et la répression des activités de blanchiment.

146. La liaison aérienne la plus importante dans la région est entre le Kenya et la Somalie. Plus de 90 % des vols partent de l'aéroport Wilson de Nairobi et concernent essentiellement le transport de khat ou l'aide humanitaire. Le trafic passager est très limité entre la Somalie et l'aéroport Wilson. Des services réguliers de transport de passagers sont assurés à partir de l'aéroport international Jomo Kenyatta de Nairobi.

147. Bien qu'il n'y ait pas d'autre aéroport officiel pour les vols en provenance ou à destination de la Somalie, la multitude de terrains d'aviation privés ou supervisés par le Gouvernement le long des frontières entre le Kenya et la Somalie, en particulier, et au Kenya, en général, offre de nombreuses possibilités de vols non officiels en provenance ou à destination de la Somalie. Certains de ces terrains ne figurent même pas dans la *Publication d'information aéronautique* du Kenya.

148. La plupart de ces terrains d'aviation sont contrôlés par les commissaires de district ou appartiennent au secteur privé. Les commissaires ne disposent généralement pas du personnel voulu pour contrôler les terrains dont ils sont responsables. Les activités effectuées à partir des terrains privés risquent d'être parfois douteuses. Les enquêtes du Groupe de contrôle n'ont pas révélé de cas de trafic d'armes par voie aérienne à destination ou en provenance de la Somalie à partir de l'un quelconque de ces terrains, mais il est de toute évidence nécessaire

d'en contrôler certains, en particulier ceux qui se trouvent le long de la frontière entre le Kenya et la Somalie.

149. Il semble que le transport des marchandises en provenance ou à destination de la Somalie se fasse principalement par mer et par route. Les *dhow*s opèrent régulièrement à partir du vieux port et du port principal de Mombassa, et transportent surtout du café et du thé en Somalie, et des marchandises diverses et du poisson au Kenya. Trois ou quatre *dhow*s accomplissent un voyage complet chaque semaine, le retour prenant généralement environ deux semaines.

150. Durant sa visite à Mombassa le 16 juin 2004, le Groupe de contrôle a découvert qu'un *dhow* qui était censé arriver le 17 juin 2004 au port principal avait été signalé comme ayant quitté le vieux port quelques heures avant l'arrivée du Groupe. Étant donné qu'un voyage complet prend généralement deux semaines, il est impossible qu'un même bateau ait accompli le voyage de retour à partir de la Somalie. Cette situation pose un certain nombre de problèmes. De deux choses l'une : ou les registres sont inexacts, ou les *dhow*s utilisent plusieurs noms ou immatriculations. Le même cas se rencontre en ce qui concerne certains vols vers la Somalie, où les exploitants ont recours à des indicatifs d'appel ou à des numéros d'immatriculation multiples. Il est donc essentiel de contrôler et de réglementer effectivement la circulation des *dhow*s entre le Kenya et la Somalie : l'application de l'embargo sur les armes s'en trouverait sans doute considérablement facilitée.

6. Émirats arabes unis

151. D'après les informations et les documents fournis à l'appui de leurs déclarations, les Émirats arabes unis ont pris des mesures positives et effectives afin de faire respecter l'embargo sur les armes à l'encontre de la Somalie. Ils ont appliqué plusieurs procédures nouvelles dans leur système bancaire, leurs ports, leurs aéroports et leurs opérations douanières. Ces initiatives contribueront dans une large mesure à l'application effective de l'embargo sur les armes.

152. La Banque centrale des Émirats a mis en place un nouveau système de lutte contre le blanchiment de capitaux qui prévoit la déclaration de tous les transferts monétaires supérieurs à 2 000 dirham (soit 542 dollars) et les bureaux de change doivent désormais être enregistrés auprès du Gouvernement. Il existe une importante communauté somalienne aux États-Unis et en Europe qui envoie des fonds en Somalie par le biais des Émirats. Les Somaliens utilisent les fonds transférés essentiellement pour acheter des équipements, des matériaux de construction et des produits alimentaires.

153. Afin de prévenir l'utilisation illicite du système de virement ou le recours au commerce ou à toute opération commerciale aux fins du blanchiment de capitaux qui pourrait être lié au trafic d'armes en Somalie, les organismes de sécurité des Émirats tiennent des registres sur toutes les personnes qui arrivent dans le pays. Les autorités de police surveillent les communautés afin d'anticiper les transactions suspectes. Les personnes appréhendées constituent la principale source d'information sur les transactions illégales.

154. Le Gouvernement des Émirats arabes unis a édicté divers règlements et lois afin de lutter contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme. Les règlements couvrent de nombreuses questions, comme l'obligation pour les institutions financières de signaler les opérations suspectes, quel que soit le

montant, la déclaration d'importation d'espèces et le blanchiment de capitaux par le biais de transactions bancaires et financières internationales, de prêts garantis et non garantis et des importations et exportations.

155. Le Gouvernement a également créé un comité national de lutte contre le blanchiment de capitaux, composé de représentants du Ministère de l'intérieur, du Ministère des finances et du Département des douanes, qui coordonne les politiques en matière de blanchiment d'argent et d'échange d'informations. Il est doté de la personnalité juridique, ce qui lui permet d'examiner et de geler les comptes des personnes réputées avoir commis une infraction pénale. La Banque centrale a décidé d'enregistrer tous les courtiers *hawala*¹³ opérant dans le pays; ces derniers doivent désormais lui communiquer des renseignements sur les remettants et les destinataires.

156. Les Émirats arabes unis ont accueilli les première et deuxième conférences internationales sur le système de l'« *hawala* » et institué les meilleures pratiques et procédures – la Déclaration d'Abu Dhabi sur l'*hawala* qui souligne le rôle clef joué par ce système et d'autres systèmes informels dans les transferts de fonds sans perdre de vue le fait que d'autres systèmes peuvent être utilisés à des fins illégales.

157. Dans le domaine de l'aviation civile, les Émirats arabes unis ont pris quelques mesures positives. Plusieurs transporteurs somaliens ont ainsi dû mettre fin à leurs activités et tout le fret aérien destiné à la Somalie est maintenant examiné par scanner aux aéroports. Les transporteurs aériens somaliens sont maintenant l'objet d'inspections et d'audits aléatoires. Une liste des exploitants et compagnies de transport aérien suspects opérant en Somalie a été établie et ceux qui y figurent sont étroitement surveillés. Cette liste est régulièrement mise à jour. De plus, les appareils immatriculés dans deux États africains, qui sont utilisés par des contrevenants à l'embargo sur les armes, ne sont pas autorisés à pénétrer dans l'espace aérien des Émirats et aucun appareil IL 18 ne peut transporter de passagers à destination de la Somalie. Le nombre d'inspections au sol des appareils en partance pour la Somalie a été augmenté.

158. Un programme d'audit a été mis en place pour toutes les compagnies de transport aérien opérant dans les Émirats. Un décret a été pris à l'encontre de 14 compagnies aériennes étrangères établies aux Émirats, dont environ 80 % effectuaient des liaisons vers la Somalie, leur interdisant de pénétrer dans l'espace aérien des Émirats¹⁴.

159. Il est toutefois nécessaire d'appliquer ces nouvelles mesures avec vigueur. Dans les registres qu'il a examinés à la CACAS par exemple, le Groupe de contrôle a relevé que certaines des compagnies interdites avaient continué à effectuer des vols à partir des Émirats arabes unis vers la Somalie. Ainsi, les 7 et 8 mars 2004, la compagnie Jubba Airlines, qui figurait sur la liste depuis avril 2002, a effectué un vol de l'aéroport international de Dubaï à destination de Berbera (Somalie) et retour. Le 18 mars 2004, elle a effectué un autre vol de l'aéroport international de Dubaï à Berbera.

160. Les 11, 17, 18, 24, 25, 28, 29 et 30 avril 2004, une autre compagnie aérienne figurant sur la liste, African Express Airways, a effectué des vols à destination et en

¹³ Mot arabe désignant un « transfert ».

¹⁴ Enquête réglementaire n° 09/2004 de la Direction de l'aviation civile des Émirats.

provenance de l'aéroport international de Dubaï et de Berbera. Les registres de la CACAS montrent que la compagnie British Gulf Airline, qui avait reçu un permis d'exploitation aérienne des Émirats arabes unis mais n'était pas autorisée à se rendre en Somalie, a effectué au moins quatre vols à destination de ce pays cette année. Il est donc évident que certains de ces exploitants, malgré les efforts faits par les États, continuent de trouver les moyens de tourner les règlements. On ne peut donc trop insister sur la nécessité de poursuivre les contrôles.

7. Yémen

161. D'après le Ministère de l'intérieur, le Yémen est le seul État du Golfe qui accueille des réfugiés somaliens – environ 150 000 – et a mis en place, en collaboration avec le bureau local du HCR, un système permettant de filtrer ces réfugiés, afin d'appréhender les trafiquants d'armes, les criminels, etc. Toutefois, aucun document à cet effet n'a été fourni au Groupe de contrôle.

162. D'après les informations des Nations Unies sur la sécurité, de 10 à 15 millions d'armes sont disponibles pour une population d'environ 18,5 millions de personnes. Il est facile de se procurer sur les divers marchés dans tout le pays les armes et les munitions qui proviendraient de la guerre civile de 1994. Les autorités ont reconnu qu'il existe encore des armes provenant de cette guerre.

163. D'après la direction de l'Autorité yéménite de l'aviation civile, il n'existe pas de liaison aérienne entre le Yémen et la Somalie. Dans le rapport du dernier groupe d'experts (S/2003/1035), la question des aéronefs assurant une liaison entre les Émirats arabes unis et la Somalie, avec escale à l'aéroport de Riyan (Yémen) a été soulevée. Selon les responsables de l'Autorité, ces appareils ne s'arrêtent à Riyan que pour une escale technique; aucun passager ni aucun fret n'est pris à bord ou transporté au Yémen à partir de la Somalie.

164. Les registres de la CACAS indiquent toutefois que des aéronefs transportent des passagers et du fret de l'aéroport de Riyan à destination de la Somalie. Le 6 juin 2004, par exemple, un appareil IL-18 de la Compagnie Ibris Airlines, qui est basée dans les Émirats arabes unis mais qui n'était pas autorisé à transporter des passagers hors des Émirats a effectué un vol à partir de l'aéroport de Riyan (vol n° UN75003) à destination d'Hargeisa (« Somaliland ») et d'Hargeisa à Beledweyne (Somalie) et retour à l'aéroport de Riyan. Le même jour, la même compagnie a effectué un autre vol à partir de l'aéroport de Riyan (n° de vol : UN75005), avec le même appareil, à destination d'Hargeisa puis de Balidogle, et retour à Hargeisa et ensuite à l'aéroport de Riyan. À nouveau, les registres de la CACAS indiquent que ce vol était parti de l'aéroport de Riyan et y était revenu.

165. Le même jour, le vol Phoenix Airlines (EX 201) est parti de l'aéroport de Riyan en direction de Balidogle (Somalie), puis d'Eden. Suivant les registres de la CACAS, des vols effectués par Ibris Airlines et Phoenix Airlines les 3, 17, 18, 22, 24 et 30 mai 2004 sont peut-être partis de l'aéroport de Riyan ou arrivés à l'aéroport.

166. Il est très possible que, du fait de l'utilisation de différents numéros de vol et indicatifs d'appel ou d'arrangements complexes en matière d'opérations de vol, comme la sous-location de vols intérieurs en Somalie, ces vols échappent à l'attention des autorités yéménites. Les responsables de l'Autorité yéménite de l'aviation civile devront peut-être confirmer certains de ces vols et les informations

figurant dans les registres de la CACAS, afin de déterminer la nature exacte des vols et d'évaluer l'efficacité des mesures qu'ils ont prises.

167. Les autorités yéménites reconnaissent que, du fait de sa longueur (2 400 km), le littoral du pays peut être difficile à contrôler efficacement en ce qui concerne l'application de l'embargo. Toutefois, dans le cadre des efforts déployés par le Yémen pour surveiller ses côtes, la première promotion de gardes-côtes est sortie en mai 2004. Ils devront contribuer à réduire le trafic d'armes par mer. Les responsables ont toutefois reconnu qu'ils ne disposaient pas encore de ressources suffisantes pour patrouiller toute la côte de manière exhaustive et efficace. Ils ont indiqué, par exemple, qu'ils avaient besoin d'avions patrouilleurs et de radar, et qu'un grand nombre de petits ports devraient être construits le long du littoral.

168. Le Yémen a déclaré qu'une coordination devait être établie avec les autres pays de la région afin d'enrayer le trafic d'armes. Il affirme qu'il met actuellement en place des mesures afin de réglementer et de contrôler les marchés d'armes locaux. Toutefois, aucun document à cet effet n'a été fourni au Groupe de contrôle. Les fonctionnaires des douanes ont affirmé que le pays n'entretenait pas de relations commerciales officielles avec la Somalie et que leur tâche principale consistait à recouvrer les taxes. Les ports ne disposent pas encore de scanners pour inspecter les conteneurs et les marchandises entrant dans le pays.

169. Conscient du rôle important joué par les marchés d'armes yéménites dans le trafic d'armes somalien, le Groupe de contrôle a mis au point une liste de questions portant spécifiquement sur les marchés d'armes et d'autres aspects liés aux armes afin de mieux comprendre la situation sur le terrain et d'obtenir des réponses et des explications officielles concernant les questions relatives au trafic d'armes. Avant de partir, à la fin de sa mission, le Groupe a soumis cette liste au Gouvernement yéménite.

170. Le Gouvernement a promis au Groupe de lui transmettre ses réponses. Il est toutefois à déplorer que, malgré plusieurs rappels, ce dernier n'avait toujours pas reçu de réponse des autorités au moment de la rédaction du présent rapport.

IV. Recommandations

A. Base pour l'établissement d'un projet de liste des contrevenants à l'embargo

171. Au paragraphe 2 e) de la résolution 1519 (2003) du Conseil de sécurité, il est demandé d'établir un projet de liste de ceux qui continuent à violer l'embargo sur les armes en Somalie et en dehors de la Somalie, ainsi que ceux qui les soutiennent directement, en vue d'éventuelles mesures que le Conseil prendrait.

172. Dans le contexte de l'embargo sur les armes à l'encontre de la Somalie, il s'agit sans doute d'une des tâches les plus difficiles du mandat du Groupe de contrôle. Ce dernier est d'avis que l'idée d'un projet de liste, tel que demandé par la résolution, est prématurée au stade actuel des enquêtes.

173. Plusieurs questions devront être réglées avant qu'un projet de liste officiel puisse être publié. Plus important, les mesures prises sur la base de la liste devront effectivement prévenir toute violation future de l'embargo; sinon, l'utilité du projet

de liste sera gravement compromise. L'objectivité et le caractère irréfutable du projet sont des éléments tout aussi importants. Leur absence risquerait de saper la crédibilité du Comité.

174. Dans ce contexte, le Groupe de contrôle est d'avis qu'il faudrait examiner les questions ci-dessous avant de publier le projet de liste.

B. Preuves et critères de preuve

175. Le Groupe de contrôle utilisera les normes de vérification énoncées au paragraphe 36 du présent rapport.

C. Période sur laquelle doit porter le projet de liste

176. Depuis l'adoption par le Conseil de sécurité de la résolution sur l'embargo sur les armes en Somalie, en 1992, pratiquement tous les chefs de guerre et chefs de faction ont violé, et, dans certains cas, continuent de violer, l'embargo sur les armes. À des fins d'objectivité, il faudra déterminer à quelle date faire commencer la période d'examen. Les rapports des deux derniers groupes d'experts (S/2003/223 et S/2003/1035) indiquaient que les chefs de guerre et les chefs de faction avaient violé l'embargo. Certains d'entre eux, qui assistent à la Conférence de réconciliation nationale en Somalie en cours, ont toutefois affirmé qu'ils s'étaient abstenus de violer l'embargo sur les armes. D'autres, qui s'étaient retirés des pourparlers à un moment ou à un autre, l'auraient violé. Le Groupe de contrôle continue de recevoir des informations indiquant que, pendant que certains de ces chefs de guerre et de faction assistent à la Conférence de paix, leurs associés ou représentants en Somalie violent l'embargo sur les armes.

177. Il y a plusieurs dates de départ possibles : 2002, lorsque le premier groupe d'experts a été créé par le Conseil de sécurité, ou 1992, lorsque l'embargo sur les armes a été imposé pour la première fois, ou novembre 2003, après la visite du Comité du Conseil de sécurité dans la région. Quelle que soit la date choisie, la question de l'objectivité et d'un traitement égal des chefs de guerre et de faction pourrait se poser.

178. Le choix d'une date de départ risque aussi de laisser de côté un nouveau groupe de contrevenants à l'embargo sur les armes, à savoir les hommes d'affaires qui, d'après les enquêtes en cours, étaient à l'origine de nombreuses violations de l'embargo sur les armes. Ces contrevenants ne faisaient pas l'objet d'un examen aussi détaillé que les chefs de guerre et les chefs de faction dans les rapports des deux derniers groupes d'experts. Ce n'est que maintenant que l'on commence à disposer d'informations sur ces acteurs, responsables de violations importantes. Le Groupe de contrôle recommandera donc que la période sur laquelle portera le projet de liste commence à la création du premier groupe d'experts et se termine à la fin du mandat en cours du Groupe de contrôle.

D. Définition de la violation de l'embargo sur les armes

179. Les Somaliens conçoivent de diverses manières la notion de violation de l'embargo sur les armes. Lors d'entretiens avec le Groupe de contrôle, certains chefs

de guerre et chefs de faction se sont déclarés convaincus qu'ils n'avaient jamais violé l'embargo sur les armes, en raison principalement du fait que toutes les armes et munitions dont ils affirmaient disposer avaient été achetées en Somalie.

180. La plupart des Somaliens estiment à tort que, dans la mesure où ils n'importent pas d'armes ou de munitions en Somalie ou ne se fournissent pas auprès de sources extérieures, l'acquisition d'armes en Somalie même est une activité légitime, à titre d'autodéfense, et ne devrait pas constituer une violation de l'embargo sur les armes. Ils ne pensent pas avoir fait quelque chose de mal et considèrent qu'ils tentent juste de se protéger. De l'avis du Groupe de contrôle, l'achat d'armes en Somalie constitue une violation de l'embargo. Il faudrait également envisager d'inclure dans le projet de liste les personnes qui tirent avantage des violations de l'embargo.

E. Le Gouvernement national de transition et les administrations régionales

181. La question de savoir comment traiter le Gouvernement national de transition et les autres administrations régionales comme le « Somaliland » et le « Puntland » en ce qui concerne les violations de l'embargo sur les armes est complexe. Le Comité a demandé au Groupe de contrôle de procéder à des enquêtes sur l'ensemble du territoire somalien. On sait que le Gouvernement reçoit des armes et des munitions afin d'assurer la sécurité nationale. Or, comme il ne semble pas avoir bénéficié d'exemptions accordées par le Comité des sanctions ou le Conseil de sécurité concernant l'importation d'armes, ces importations constituent techniquement une violation de l'embargo sur les armes.

182. Il existe une situation analogue en ce qui concerne le « Somaliland » et le « Puntland ». On sait que les deux régions ont reçu ou acheté des armes à des fins de protection ou de défense, mais elles ne semblent pas avoir bénéficié de dispenses ou d'exemptions. Le Gouvernement national, le « Somaliland » et le « Puntland » ont donc techniquement violé l'embargo sur les armes car ils ont reçu des armes et des munitions afin d'assurer la paix et la sécurité dans leurs zones de contrôle.

F. Mesures à prendre contre les personnes figurant sur le projet de liste

183. Lorsque le Conseil de sécurité aura approuvé une liste, une décision devra être prise quant aux mesures qu'il pourrait souhaiter imposer à l'encontre des personnes y figurant. Ces mesures devront être efficaces afin d'envoyer un message clair quant à sa détermination. Il pourrait :

- a) Interdire les voyages, à l'exception de tout déplacement entrepris à destination d'un lieu convenu pour des pourparlers de paix;
- b) Geler les avoirs des personnes visées.

184. Ces deux possibilités posent toutefois de nombreux problèmes qui pourraient les rendre inefficaces. Par exemple, elles ne pourraient être efficaces que si les États voisins se montraient très coopératifs. Les parents les plus proches de presque toutes les personnes qui pourraient figurer sur la liste résident hors de Somalie, ce qui rend

difficile l'application d'une interdiction de voyager. Les avoirs financiers de la plupart de celles qui pourraient figurer sur la liste, ainsi que leur situation financière générale, restent à déterminer. Cela peut prendre un certain temps, ce qui rendra le gel des avoirs difficile à appliquer. Enfin, on sait que certaines personnes qui pourraient figurer sur la liste sont titulaires de plusieurs passeports ou ont plusieurs nationalités, outre le fait qu'elles séjournent très rarement en Somalie.

G. Recommandations concernant le projet de liste

185. Compte tenu de ces difficultés et des problèmes, il est recommandé ce qui suit :

a) Au stade actuel des enquêtes, il est recommandé d'appeler le projet de liste « liste de surveillance », laquelle devrait avoir un caractère hautement confidentiel. Cette liste comprendra les personnes sur lesquelles une enquête devrait être poursuivie afin d'établir clairement si elles continuent de violer l'embargo sur les armes;

b) L'enquête visant les personnes figurant sur la liste de surveillance devrait comprendre un examen de leurs transactions et avoirs financiers;

c) À des fins de gestion et pour faciliter le contrôle, la liste de surveillance initiale devrait être limitée aux Somaliens et avoir un caractère ouvert;

d) Après des enquêtes plus approfondies, les personnes figurant sur la liste de surveillance qui continueraient de violer l'embargo devraient être inscrites sur le projet de liste et le Conseil devrait imposer des sanctions contre elles. Celles qui n'auraient pas violé l'embargo seraient rayées de la liste;

e) Une liste de surveillance pour les non-Somaliens devrait être établie et traitée de la même manière que la liste de surveillance des Somaliens, après l'établissement du projet de liste visant ces derniers;

f) L'inscription sur la liste de surveillance devrait concerner :

i) Tous les chefs de guerre et chefs de faction dont les noms revenaient systématiquement dans les rapports des deux derniers groupes d'experts au sujet des violations de l'embargo sur les armes, et continuent d'être mentionnés lors des enquêtes en cours;

ii) Tous les chefs de guerre, chefs de faction et hommes d'affaires qui exploitent des aéroports, des ports maritimes, des routes, etc., perçoivent de l'argent de ces sources et arment leurs milices afin de continuer à tirer profit des sources en question;

iii) Tous les hommes d'affaires dont on sait qu'ils ont importé des armes ou se sont livrés au commerce des armes en Somalie, qui ont violé l'embargo sur les armes et dont le nom continue d'être mentionné dans des enquêtes en cours.

186. La liste confidentielle des contrevenants sera transmise sous pli séparé, au Comité. Elle portera sur la période allant de la création du premier groupe d'experts (2002) au mandat en cours (2004).

H. Recommandations concernant l'embargo sur les armes

1. Poursuite du contrôle

187. Il est indispensable de continuer à contrôler l'application de l'embargo sur les armes pour en assurer l'efficacité. Compte tenu du temps limité dont il disposait, le Groupe de contrôle n'a pas véritablement pu enquêter pleinement sur certaines des violations présumées, et ne peut donc véritablement présenter de cas indubitables de violation.

188. Afin de pouvoir établir la liste de surveillance et le projet de liste ultérieure, il est essentiel que le Groupe de contrôle poursuive son activité. Au vu des informations recueillies, il est clair que lorsque les divers groupes d'experts des Nations Unies ne sont pas dans la région, l'embargo sur les armes est régulièrement violé.

189. Compte tenu de la phase critique dans laquelle se trouve la Conférence de réconciliation nationale pour la Somalie, il est indispensable que le Groupe poursuive son action afin de décourager toute violation potentielle de l'embargo pendant la Conférence et de faire en sorte que les groupes d'opposition ne déstabilisent pas le nouveau gouvernement de transition qui pourrait émerger de cette conférence, ou de minimiser les violences qui pourraient éclater en cas d'échec des discussions.

190. Afin que le Groupe puisse agir plus efficacement, il faudrait envisager de lui fournir des ressources et un appui plus importants compte tenu de l'étendue des zones à contrôler et de la durée limitée de son mandat.

2. Trafic d'armes

191. Les travaux du Groupe montrent clairement que le marché d'armes de Bakaaraha est en fait un vaste réseau alimenté par des armes en provenance de l'étranger, dont le marché principal est le marché d'Irtogte et dont il constitue le centre financier.

192. Le Groupe de contrôle recommande au Conseil de reconnaître le rôle crucial joué par ce réseau dans la persistance du conflit en Somalie et de confier à un groupe la tâche de suivre en permanence les activités de ce réseau et de lui faire rapport à ce sujet.

193. Le Groupe de contrôle considère que le Conseil devrait recommander aux organes régionaux, ainsi qu'aux États de première ligne et aux autres États concernés de prendre davantage conscience de l'impact négatif que ce réseau de marchés d'armement a sur la paix et la stabilité en Somalie et dans l'ensemble de la région.

3. Transport

194. Il ne fait pas de doute que le transport joue un rôle particulièrement important dans les violations de l'embargo sur les armes. Si les aéronefs semblent avoir été moins utilisés au cours de la période considérée, le transport par mer et par route s'est en revanche développé. La Somalie occupe le deuxième rang en Afrique pour la longueur du littoral, et ses 3 200 kilomètres de côtes rendent tout contrôle

particulièrement difficile, d'autant plus que les *dhow*s naviguent librement le long des côtes et participent activement aux violations de l'embargo.

195. S'il paraît actuellement impossible de mettre en place en Somalie un organisme chargé de la surveillance des mers, il n'en demeure pas moins urgent d'assurer la sûreté et la sécurité le long des côtes et de prévenir ou au moins de limiter le trafic d'armes par mer. À cet égard, l'Organisation maritime internationale devrait élaborer, en consultation avec les États voisins ainsi qu'avec d'autres organismes et organisations concernés, un programme pratique de surveillance des côtes somaliennes.

196. La question de la liberté de mouvement des *dhow*s dans la région doit être examinée d'urgence. Les États voisins doivent envisager sérieusement l'adoption d'un système de déclaration pour tous les *dhow*s qui accostent dans leurs ports. En outre, ce système devrait être complété par une procédure d'inspection et de contrôle.

197. Il faut surveiller plus étroitement les mouvements d'aéronefs entre la Somalie et les États voisins en étroite coordination avec l'Autorité intérimaire de l'aviation civile en Somalie au sujet de la nature et du type d'opération concernées.

198. Le gouvernement de transition qui pourrait émerger du processus en cours devrait envisager la possibilité de déléguer ses responsabilités en matière aéronautique – délivrance de licences et de permis d'exploitation et certification – à un pays voisin compétent en attendant de disposer lui-même des compétences techniques nécessaires. Cette délégation d'autorité devrait se faire en consultation avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

199. Certains États voisins devraient envisager sérieusement la possibilité de fermer certaines des pistes d'atterrissage qui se trouvent le long de la frontière avec la Somalie et d'en placer d'autres sous le contrôle des autorités nationales compétentes.

200. Il faudrait envisager sérieusement la possibilité de fournir une assistance technique au secteur de l'aviation et au secteur maritime de certains États voisins, et de renforcer leurs capacités afin qu'ils puissent véritablement appliquer l'embargo sur les armes.

201. Les États voisins devraient surveiller de près leurs frontières communes et réguler le trafic de véhicules afin de faire véritablement respecter l'embargo sur les armes.

4. Contrôle douanier et aux frontières

202. Le Groupe accueille avec satisfaction, la déclaration du Président du Conseil de sécurité en date du 31 octobre 2002, par laquelle le Président se félicitait de la création du Groupe d'experts gouvernementaux chargé d'étudier la possibilité d'élaborer un instrument international afin de permettre aux États d'identifier et de suivre les mouvements transnationaux des armes légères illicites. En outre, il se tient informé des informations fournies par le Système international de dépistage des armes et des explosifs d'Interpol.

203. Le contrôle aux frontières repose principalement sur l'administration des douanes dont l'efficacité peut contribuer à l'application de l'embargo. Le Réseau

douanier de lutte contre la fraude¹⁵ créé par l'Organisation mondiale des douanes (OMD) est un outil à la fois efficace et utile d'administration douanière à l'échelon de la planète. Le Secrétariat pourrait désigner une personne chargée d'assurer la coopération avec l'OMD et de relier la future base de données du Secrétariat à celle du Réseau.

204. Le Secrétariat pourrait souhaiter étudier la possibilité de signer un mémorandum d'accord avec l'Organisation mondiale des douanes afin d'insister sur l'importance des sanctions appliquées par l'ONU et d'encourager les administrations des douanes à appliquer pleinement l'embargo sur les armes, de les inciter vivement à renforcer leur contrôle aux frontières, d'établir un mécanisme de coopération qui garantisse l'application des sanctions, d'organiser périodiquement des réunions consultatives communes afin de rechercher les meilleurs moyens de renforcer les capacités des services douaniers, d'appliquer un régime de sanctions plus concret, de partager les informations au sujet de l'embargo sur les armes et de fournir l'appui nécessaire à des programmes spécifiquement destinés à renforcer cet embargo.

205. La communauté internationale pourrait étudier la possibilité de coopérer avec l'OMD en vue du parrainage d'ateliers de formation en Afrique de l'Est et de financer la formation des fonctionnaires des douanes et de police dans la région. L'ONU pourrait également souhaiter inviter des États Membres à contribuer aux programmes de renforcement des capacités dans cette région.

206. L'ONU pourrait souhaiter étudier la possibilité de charger une société privée disposant d'une expérience en matière de programmes de renforcement des capacités de former, au moyen de techniques et de matériels particuliers, les fonctionnaires des douanes et de police aux méthodes d'analyse et de contrôle aux frontières afin de repérer tout trafic d'armes.

207. Le Groupe considère que l'efficacité des contrôles douaniers et aux frontières dans la région est essentielle à l'application de l'embargo sur les armes. L'Union africaine pourrait souhaiter envisager la possibilité d'encourager ou de promouvoir des activités ou des programmes de renforcement des capacités douanières et l'ONU devrait appuyer pleinement ces programmes et activités.

5. Aspects financiers de l'embargo

208. Les États de première ligne et les États voisins de la Somalie – Kenya, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Soudan et Yémen – devraient étudier la possibilité d'adopter les 40 recommandations et les 8 recommandations spéciales sur le financement du terrorisme adoptées par le Groupe d'action financière (GAFI)¹⁶ afin de renforcer les capacités des banques et des institutions financières à identifier les mouvements de fonds susceptibles d'être liés à une activité illicite, en particulier au trafic d'armes, de drogues ou de produits de contrebande. L'accent doit être mis sur l'aspect « connaissance du client », la tenue à jour des informations, la notification

¹⁵ Le Réseau douanier de lutte contre la fraude est un système d'échange de données et de communications entre services douaniers créé en juillet 2000 par les administrations douanières membres de l'Organisation mondiale des douanes. Il compte 1 300 utilisateurs et le nombre d'échanges d'information au sujet des saisies, y compris d'armes et de munitions, avait dépassé les 73 000 en avril 2004.

¹⁶ Le GAFI est un organe international indépendant dont le secrétariat est arrêté par l'Organisation de coopération et développement économiques (OCDE) à Paris.

des mouvements suspects, l'application des mesures destinées à identifier et à contrôler le transport de fonds et d'instruments au porteur négociables d'un pays à d'autres et la sensibilisation des banques et des institutions au risque d'utilisation illicite des sociétés pour blanchir des fonds.

209. Il faudrait que les systèmes et les sociétés de virement de fonds à destination de la Somalie respectent les règles financières internationales et la législation des pays dans lesquels ils opèrent. Chaque État voisin de la Somalie ou État de première ligne devrait prendre des mesures pour faire en sorte que toute personne, entité juridique et agent offrant des services de virement de fonds soit agréé ou enregistré et respecte l'ensemble des recommandations adoptées par le GAFI.

210. Les pays qui ont des relations commerciales avec la Somalie devraient appliquer leurs mesures de lutte contre le blanchiment, et plus particulièrement contre le commerce illicite, pour empêcher que les revenus tirés du commerce de stupéfiants ou d'armes servent à l'achat de biens, en particulier de matériel électroménager, de matériel électronique, d'alcools, de cigarettes, de véhicules et de pièces détachées pour véhicule, de vêtements et de bijoux afin d'en cacher l'origine illicite.

211. Il faudrait contrôler étroitement les activités des vendeurs de khat afin de les décourager de fournir des fonds ou des armes aux factions engagées dans le conflit en Somalie.

212. Les organisations internationales et les États devraient renforcer leurs mesures de contrôle et d'enquêtes afin de s'assurer qu'aucun contrat ne soit octroyé à des chefs de guerre ou à des hommes d'affaires participant directement ou indirectement au conflit et d'éviter tout détournement potentiel de l'aide humanitaire.

Annexe I

**Lettre du Président du Comité de facilitation
de l'Autorité intergouvernementale pour le développement**



From the Desk of
Ambassador Bethuel Kiplagat
H.E. the President's Special Envoy for Somalia

P.O. Box 30551
NAIROBI

Telephone: 891201/2
Ext. 2004/2059
FAX: 891940

Dr. John Tambi,
Coordinator,
United Nations Monitoring Group on Somalia,
United Nations,
NAIROBI

16th March, 2004

Dear Mr. Tambi,

During a joint meeting held between the IGAD Facilitation Committee and the International Observers on Monday, 15th March, 2004 concerns were raised to the effect that there are reports indicating renewed flow of arms into Somalia.

If true, this renewed flow contravenes the United Nations Security Council Resolution 733 (1992) on Arms Embargo on Somalia.

The Meeting therefore decided that these unfortunate reports should be brought to your attention for investigation and reporting accordingly.

Looking forward to receiving your report.

Yours sincerely,

Amb. Bethuel A. Kiplagat
KENYA'S SPECIAL ENVOY FOR SOMALIA
AND CHAIRMAN IGAD FACILITATION COMMITTEE

Annexe II

Faux permis somalien d'exploitation aérienne

Jamhuuriyadda Soomaaliya  Somali Republic
 Wasaaradda G. Cirka & Dhulka Mogadishu Ministry of Air & Land Transport
 Department of Civil Aviation

AIR OPERATOR'S CERTIFICATE

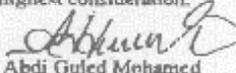
The Somali DCA Hereby Certifies That 'STAR AFRICAN AIR' With Its Registered Head Office Located In Mogadishu; (Tel: +252 1 646031; 215428; Fax: +252 1 646004 e-mail: otcvvg@somalinternet.com) Meets The Requirements Of Civil Aviation Rules And Regulations Provisions And Normative Acts Regulating Civil Aviation Activity Of The Republic Of Somalia, Related To The Issuance Of The Present Certificate And Has All Rights To Operate Domestic As Well As International Air Passengers And Cargo Commercial Scheduled And Non-Scheduled Operations On The Bases Of The Said Rules And Regulations Of The Republic Of Somalia AIP With Limitations Contained In The Attached Specific Operating Provisions Forming An Integral Part Of This Certificate.

This Certificate Is A Non-Transferable Document Which Is Valid Till September 4, 2004

This Certificate May Be Suspended Or Revoked In Accordance With The Published Order.

The Air Services With The Present Certificate Are Put Into Effect Only Along With Necessary Licenses And Clearances.

Minister of Air and Land Transport Please accept the assurances of my highest consideration.

Mr. Abdi Guled Mohamed 

 Actual Signature **Abdi Guled Mohamed**
Minister

Certificate No 004
Valid From 04/09/2001

Annexe III

Lettre du Commissaire général de la Kenya Revenue Authority

