



## Conseil de sécurité

Distr. générale  
3 novembre 2021  
Français  
Original : anglais

### **La situation concernant la piraterie et les vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes**

#### **Rapport du Secrétaire général**

#### **I. Introduction**

1. Le présent rapport est soumis en application du paragraphe 29 de la résolution [2554 \(2020\)](#), dans laquelle le Conseil de sécurité a prié le Secrétaire général de lui rendre compte, dans les 11 mois, de l'application de ladite résolution et de la situation concernant la piraterie et les vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes, y compris une évaluation des capacités de la garde côtière nationale.

2. Le présent rapport, qui porte sur la période du 1<sup>er</sup> novembre 2020 au 31 octobre 2021, retrace les principaux faits nouveaux intervenus depuis le précédent rapport du Secrétaire général ([S/2020/1072](#)). Il est fondé sur des renseignements communiqués par le système des Nations Unies, notamment la Mission d'assistance des Nations Unies en Somalie (MANUSOM), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), ainsi que par des États Membres et des organisations régionales, dont l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD), la Commission de l'océan Indien, la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie, la force navale placée sous la direction de l'Union européenne dans le cadre de l'opération Atalanta et l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN).

#### **II. Principaux faits nouveaux, tendances et considérations relatifs à la piraterie au large des côtes somaliennes**

3. Les efforts de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes se sont poursuivis tout au long de la période considérée, à la suite de l'action concertée menée par le Gouvernement fédéral somalien et la communauté internationale, notamment le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, les États Membres (voir annexe I) et les forces navales internationales telles que la force navale placée sous la direction de l'Union européenne dans le cadre de l'opération Atalanta et les Forces maritimes combinées. La lutte menée par la communauté internationale contre la piraterie a continué d'être entravée par la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19). Les volumes de trafic maritime ont néanmoins retrouvé le niveau d'avant la pandémie, tout comme les mesures de protection des navires.



4. Durant la période considérée, aucun acte de piraterie n'a été signalé dans les eaux régionales jouxtant le littoral somalien (voir annexe II). Une attaque armée contre un navire s'est toutefois produite le 13 août 2021 à quelque trois milles marins au large de la côte du Moyen-Chébéli. Des approches suspectes en direction de navires marchands dans la région ont été observées par certains États Membres, laissant présager un risque de ralentissement, faute de consolidation, des progrès accomplis dans la lutte contre la piraterie.

5. Dans leur évaluation des menaces communicable aux acteurs du secteur<sup>1</sup> publiée le 1<sup>er</sup> septembre 2021, les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie et les Forces maritimes combinées ont conclu que les actes de piratage au large de la côte somalienne continuaient d'être largement réprimés, du fait de l'action conjuguée des forces navales et du secteur maritime qui continuaient d'appliquer les *Best Management Practices*<sup>2</sup>. Elles ont également indiqué que le risque de piraterie était faible, du fait de la diversification des activités des groupes d'action de pirates<sup>3</sup> qui se consacraient désormais à des entreprises moins dangereuses, tout en conservant la capacité de s'engouffrer dans les brèches et de lancer des attaques inopinées.

6. La réduction de la zone à haut risque le 1<sup>er</sup> septembre 2021 a donné une nouvelle preuve, s'il en fallait, de l'efficacité des escortes navales régionales et des mesures de lutte contre la piraterie.

7. L'affaire du porte-conteneurs *Ever Given*, le 23 mars 2021, est venue rappeler aux États Membres et au secteur maritime à quel point le commerce et l'approvisionnement sont tributaires d'un libre accès aux voies maritimes. Les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie ont procédé à une évaluation intégrale des risques découlant d'effets éventuels, dans l'océan Indien occidental, conformément aux recommandations formulées par le secteur des transports.

### III. Renforcement de la lutte contre la piraterie en Somalie

#### A. Cadres juridique et normatif nationaux

8. Le Département de l'administration maritime somalienne a continué de recevoir un appui technique et une formation dans les domaines du respect du droit maritime, de l'immatriculation des navires et des certifications de sécurité, de la certification des membres de l'équipage et des mesures de sûreté, de la part de l'OMI, de la MANUSOM, de la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie et de l'ONUSC.

9. Le groupe de travail technique du Département de l'administration maritime somalienne, composé de représentants du Ministère des ports et du transport maritime et de partenaires internationaux dont la MANUSOM, l'OMI, l'ONUSC, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), le Programme alimentaire mondial (PAM), la FAO et la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie ont continué de chercher à atteindre une

<sup>1</sup> Document établi par les Forces maritimes combinées et les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie en vue d'éclairer la prise de décision en matière de gestion des risques pour les armateurs de la marine marchande et de la grande pêche.

<sup>2</sup> BIMCO et al., *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*, 5<sup>e</sup> édition (Witherby Publishing Group, Ltd., 2018).

<sup>3</sup> Un groupe d'action de pirates est formé en vue de commettre des actes de piraterie et des vols à main armée en mer, généralement dans une zone géographique précise.

capacité opérationnelle initiale dans les quatre domaines répertoriés, à savoir la conformité juridique, l'immatriculation des navires, la coordination de la recherche et du sauvetage en mer et la certification des équipages. Le 10 mai 2021, le groupe de travail a adopté un plan d'action visant à mesurer les progrès accomplis en vue de la déclaration de la capacité opérationnelle initiale en 2022.

10. La Direction des affaires maritimes au Cabinet du Président de la Somalie, appuyée par la MANUSOM et les partenaires internationaux, a entrepris en août 2021 une révision de la stratégie concernant la sécurité et les ressources maritimes de la Somalie. Les travaux portent sur l'élaboration d'un nouveau cadre national intitulé « stratégie nationale maritime de la Somalie », qui reflète une méthode de gestion plus vaste englobant des questions transversales telles que la sécurité, l'environnement et les questions de genre.

11. Le Bureau de l'Envoyé spécial du Président pour la Corne de l'Afrique, la mer Rouge et le golfe d'Aden a continué de s'employer, avec l'aide de la MANUSOM, à réactiver le Comité national de coordination maritime, qui comprend une nouvelle composante relative à la coordination internationale.

12. Le comité technique du Comité national de coordination maritime a tenu une seule réunion durant la période considérée, le 30 décembre 2020. Des progrès considérables ont été accomplis sur le plan de l'examen des mécanismes de coordination visant à améliorer la mise en place des structures de gouvernance maritime liées aux objectifs de la stratégie concernant la sécurité et les ressources maritimes de la Somalie, des priorités du plan national de développement et des engagements pris au titre du cadre de responsabilité mutuelle, tandis que le nouveau mandat du Comité national de coordination maritime était parachevé en avril 2021 et attendait d'être avalisé.

13. En juin 2021, l'OMI a organisé des exposés et des réunions d'évaluation virtuelle avec le Gouvernement fédéral somalien afin d'élaborer un cadre de sûreté maritime et notamment une démarche à l'échelle de l'ensemble de l'administration pour ce qui est de la gestion de la sécurité maritime, qui serait liée à la stratégie concernant la sécurité et les ressources maritimes de la Somalie susmentionnée. Le cadre permettrait à la Somalie de trouver des solutions durables à sa sécurité maritime et d'intégrer la création d'un registre national des risques de sécurité maritime, une stratégie de sécurité et un plan de formation visant à améliorer l'appréciation de la situation maritime. Le plan, financé par l'Union européenne au titre du projet de renforcement de la sécurité des ports et du dialogue dans la région de la mer Rouge, prévoyait un renforcement des capacités par l'OMI pour appuyer la sécurité portuaire au titre du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, au moyen tant du projet que du Code de conduite de Djibouti.

14. La MANUSOM et la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie ont appuyé le resserrement de la collaboration entre le Gouvernement fédéral somalien et les représentants des États membres de la fédération pour ce qui est de la présence des femmes dans le secteur maritime, par l'entremise du réseau de personnes référentes. Plusieurs réunions se sont tenues pour consolider un plan d'action visant à renforcer l'emploi et l'éducation des femmes et les possibilités économiques dont elles pourraient bénéficier dans le secteur maritime.

15. Le Ministère fédéral de la pêche et des ressources marines a délivré et renouvelé les licences de plus de 30 navires pour la pêche au thon migrateur dans la zone économique exclusive de la Somalie au cours de la période considérée, ce qui a permis au pays d'engranger plus de 1,6 million de dollars.

16. La pêche illicite, non déclarée et non réglementée a été très fréquente au large des côtes et dans la zone économique exclusive de la Somalie et a continué de

compromettre les efforts multilatéraux visant à la rendre durable, les systèmes d'observation, de surveillance et de contrôle n'en étant encore qu'à leur début. Pour lutter contre de telles pratiques, le Gouvernement fédéral somalien a continué de collaborer avec la Commission des thons de l'océan Indien, le Groupe de travail FISH-i Afrique et les partenaires internationaux, au moyen de l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Par l'entremise de la Direction générale de la pêche et des affaires maritimes de la Commission européenne, les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie ont continué de communiquer les observations et les analyses trimestrielles des navires pêchant au large des côtes somaliennes à la Commission des thons de l'océan Indien.

17. Le Forum de l'océan Indien sur la criminalité maritime, encadré par le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC, a lancé un programme de démonstration à l'intention de la Somalie, ayant pour objet la mise en œuvre d'un projet de protection et de réglementation de la pêche dans sa zone économique exclusive, à l'issue duquel des agents somaliens de protection de la pêche, des équipes d'arraisonnement et de procureurs seront formés et équipés. Tout navire surpris en train de pêcher illégalement sera poursuivi par les tribunaux somaliens.

18. La FAO a continué d'épauler le Gouvernement fédéral somalien dans l'action qu'il mène pour surveiller et interpréter les informations provenant tant du système de surveillance des navires que du système d'identification automatique concernant les mouvements des navires de pêche munis d'une licence ou non, dans la zone économique exclusive, pour en rendre compte et y donner suite.

## **B. Renforcement des capacités**

19. Durant la période considérée, l'ONU, la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie et les partenaires internationaux ont continué de s'employer à renforcer les capacités des agents maritimes civils somaliens chargés de la détection et de la répression des infractions au droit maritime. Au moment de l'établissement du présent rapport, les capacités de la garde côtière demeuraient limitées, tandis que certaines activités étaient menées au niveau des États. Le 15 septembre 2021, un accord a été signé pour évaluer les capacités de la garde côtière, pendant que la MANUSOM et la Mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie procédaient à un état des lieux de la marine et de la garde côtière somaliennes, en coordination avec d'autres partenaires internationaux et en étroite coopération avec les autorités nationales. Les capacités de la garde côtière, les infrastructures et les cadres juridiques et institutionnels ont fait l'objet d'un examen destiné à recenser les chevauchements et les failles et à dégager des orientations sur la voie à suivre. Les résultats de l'état des lieux permettraient de resserrer davantage la coordination entre les intervenants maritimes internationaux, le Ministère de la défense et les services de police maritime et d'application de la loi, aux niveaux tant fédéral que des États.

20. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques a parachevé la mise en place d'un programme de renforcement des capacités visant à aider le Gouvernement fédéral somalien à élaborer un cadre juridique efficace concernant la gestion des océans, conformément la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, financé par le fonds d'affectation sociale, afin d'épauler les initiatives prises par les États pour contrer les actes de piraterie au large des côtes somaliennes. Du 10 au 15 novembre, un programme de formation technique aux affaires maritimes et au droit de la mer destiné aux autorités chargées de la détection et de la répression des infractions en la matière a été organisé à l'intention

de 33 responsables de l'application du droit maritime, par le Gouvernement fédéral somalien et les États membres de la fédération avec l'aide de la MANUSOM. Une deuxième formation sous forme de modules en ligne, visant à régler des questions précises liées aux affaires maritimes et au droit de la mer, a été exigée par le Gouvernement fédéral et organisée du 15 mai au 30 juin 2021 à l'intention de quelques représentants du Gouvernement fédéral.

21. Une nouvelle formation virtuelle complémentaire sur l'article 76 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer visant à répondre à un besoin recensé au moyen d'un programme de formation de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a été dispensée du 19 au 27 avril 2021, visant à renforcer l'économie maritime de la Somalie et à s'attaquer aux causes profondes de la piraterie par l'application intégrale et effective des dispositions de la Convention. En tout, 20 représentants du Gouvernement fédéral somalien, des États membres de la fédération et du monde universitaire y ont participé.

22. L'ONUSD, la MANUSOM et la Mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie ont poursuivi leurs efforts en la matière, notamment en formant et en dotant de matériel les unités de police maritime au niveau fédéral et des États. Ils ont notamment organisé des programmes de formation et de mentorat, pour accroître la capacité opérationnelle des unités de police maritime dans les principaux ports somaliens et fournir des moyens aux services de détection et de répression des infractions au droit maritime, afin de les aider à déjouer les menaces et à surveiller et à quadriller efficacement les eaux côtières somaliennes.

23. Au titre du Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime, l'ONUSD a épaulé la garde côtière du « Somaliland » par la voie de l'acquisition de matériel de communication et de pièces détachées supplémentaires et de la tenue d'un atelier sur la conteneurisation afin de renforcer les capacités opérationnelles. Il a organisé un cours intitulé « Visite, arraisonnement, perquisition et saisie », un autre sur la détection et la répression des infractions au droit maritime et a mené une évaluation technique portant sur la formation au génie et la réparation des moyens maritimes sur place. Le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUSD a obtenu un patrouilleur et un utilitaire destinés à l'unité de police maritime de Boosaaso et un patrouilleur destiné à l'unité de police maritime du Galmudug, ce qui a permis d'accroître les capacités opérationnelles et de mobiliser un appui. À Boosaaso, du matériel de communication supplémentaire a été acheté et installé pour renforcer la capacité de la salle des opérations et favoriser une meilleure appréciation de la situation maritime. Un programme de formation technique et de réparation de routine des moyens maritimes a permis d'accroître la disponibilité opérationnelle. Une formation Visite, arraisonnement, perquisition et saisie, destinée à l'unité de police maritime du Galmudug, comprenant deux agentes, a également été menée en mai 2021 aux Seychelles. La même formation a été organisée à l'intention de l'unité de police maritime de Mogadiscio aux Seychelles en octobre 2021, dans le cadre de la mise en place du projet de protection de la pêche. À Mogadiscio, l'unité de police maritime a obtenu un nouveau siège général, construit au titre du Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUSD par le Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets, avec un financement de l'Union européenne et l'aide de la Mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie. Le Programme de l'ONUSD a également fourni à l'unité de police maritime du matériel de communication supplémentaire et des pièces détachées pour renforcer la disponibilité opérationnelle.

24. La mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie a continué de mener des activités relatives aux cadres juridiques nationaux et au renforcement de la police à Mogadiscio, Garoowe et Hargeysa. Elle a

accompagné la mise en place du centre de coordination des sauvetages maritimes à Mogadiscio, facilité la formation des agents et acheminé du matériel au niveau fédéral et des États, notamment aux autorités du Puntland, pour aider ce dernier à appliquer sa loi sur la lutte contre la piraterie. Elle a continué de concourir au renforcement des capacités de la garde côtière du « Somaliland » pour lui permettre de mener des opérations maritimes et de lutter contre les actes de piraterie et d'autres activités maritimes criminelles, notamment la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

25. Du 13 au 15 septembre 2021, la MANUSOM et le PNUE ont organisé une formation virtuelle au climat et à la sécurité inclusive, à l'intention des autorités maritimes somaliennes, portant sur les corrélations entre les changements climatiques, la sécurité maritime et l'égalité des genres, à laquelle ont participé 30 représentants du Gouvernement fédéral somalien et des États membres de la fédération.

### C. Questions communautaires

26. L'autonomisation des communautés de pêcheurs le long des côtes somaliennes s'est poursuivie au moyen de l'appui apporté par les organisations internationales et régionales qui ont travaillé en tandem avec les autorités nationales. Malgré l'atténuation des conséquences directes et indirectes des actes de piraterie ces dernières années, il s'est avéré que la pêche illégale et destructrice, notamment la pêche au chalut dans les eaux côtières, ravageait de plus en plus le gagne-pain des populations vivant de la pêche. Les actes décrits ci-après continuent d'améliorer les moyens d'existence et les possibilités de générer des revenus des populations mais, pour que le développement envisagé à long terme puisse se concrétiser, toutes les parties doivent s'attacher de nouveau à éliminer les activités de pêche destructrices et autres initiatives dangereuses, détaillées dans le présent rapport.

27. La FAO, le Gouvernement fédéral et les États membres de la fédération ont achevé l'exécution du projet des Collectives côtières contre la piraterie, durant la période considérée, et accompli des progrès considérables sur le plan du renforcement des compétences et des capacités dans les secteurs de la pêche côtière et des pratiques après capture. Les principaux éléments concernaient la distribution des équipements de la chaîne du froid, tels que les véhicules frigorifiques de transport du poisson et les machines à glace en flocons à énergie solaire, et la fourniture de nouveaux navires de pêche à des partenaires comme les coopératives et les petites entreprises de pêche.

28. En mars 2021, la FAO a parachevé une étude de faisabilité en vue d'un nouveau marché de poisson à Mogadiscio et a recommandé la création d'un nouveau « pôle » de pêche et de deux marchés satellites de détail dans la capitale, dans le cadre d'une stratégie à long terme destinée au développement du secteur de la pêche en Somalie. Avec l'appui de l'Union européenne, la FAO a continué de fournir une aide financière au secteur, en particulier aux femmes et aux jeunes, relative aux chaînes de valeur du secteur de la pêche côtière, à la faveur d'une pêche et d'un élevage résilients en vue d'une croissance inclusive et durable en Somalie. Au moyen du fonds d'affectation spéciale susmentionné, la FAO a mené des consultations en prévision d'un plan directeur relatif à la pêche nationale, pour préparer la voie à la progression de ce secteur, qui devrait jouer un rôle plus important dans le développement du pays, au moyen de priorités partagées et d'un plan d'action entre les secteurs public et privé et les partenaires nationaux et internationaux.

29. En juillet, le secrétaire exécutif de l'IGAD a signé un projet se chiffrant à 5 millions de dollars, financé par la Suède, visant à promouvoir l'économie bleue parmi quatre des pays côtiers de l'IGAD, à savoir Djibouti, le Kenya, la Somalie et le Soudan. Le projet triennal portera sur l'amélioration de la gestion de l'économie bleue et consistera à procéder à des analyses de la situation de la biodiversité marine,

à dresser un inventaire des polluants chimiques et plastiques, depuis la source jusqu'à la mer, et à élaborer et à utiliser des instruments permettant de surveiller et d'atténuer les pollutions chimiques et plastiques dans les États membres concernés.

## **IV. Coopération internationale**

### **A. Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes**

30. Durant la période considérée, le Groupe de contact a tenu virtuellement sa vingt-troisième session plénière les 17 et 18 décembre 2020, sous la présidence du Kenya, avec la participation de 132 représentants de 27 États et de 48 organisations régionales et internationales.

31. L'un des principaux résultats de la réunion plénière a été la validation du mandat du Groupe directeur de la planification stratégique. L'adoption du mandat était conforme à la décision 19 énoncée dans le communiqué publié par le Groupe de contact plénier à sa vingt et unième session plénière en 2019, dans lequel ce dernier soulignait la nécessité d'élaborer un nouveau plan stratégique, afin de continuer d'être un mécanisme souple, intégré dans une stratégie à long terme pour la région. La Commission de l'océan Indien, en sa qualité de secrétariat du Groupe de contact, a également fourni des services de secrétariat au groupe de travail.

32. Le groupe directeur de la planification stratégique s'est attaché à préparer un plan à l'intention du Groupe de contact, visant à remédier aux causes profondes de la piraterie et de l'insécurité maritime. Il a tenu six réunions virtuelles. Durant la première, qui s'est déroulée virtuellement le 11 février 2021, les Seychelles ont été désignées à la présidence du groupe directeur. Les réunions initiales ont permis la formulation d'un cadre en vue de l'élaboration d'un plan stratégique et d'un accord sur les thèmes clefs du plan de travail global, à savoir : a) le positionnement du Groupe de contact au sein du dispositif de sécurité maritime de l'océan Indien occidental ; b) le lancement de poursuites pénales contre les chefs de bandes de pirates ; c) la nouvelle réorientation du Groupe de contact. À sa vingt-quatrième session plénière, qui devrait se tenir à la fin de l'année 2021, ce dernier entendra un exposé sur la progression de la préparation du plan stratégique.

33. Tout en se félicitant du succès de la répression de la piraterie au large des côtes somaliennes, qui n'avait pas pour autant été totalement éliminée, le Groupe de contact a relevé que d'autres crimes maritimes transnationaux étaient en hausse, dans la région de l'océan Indien occidental, auxquels participaient parfois des réseaux criminels associés à des pirates, dont la direction était restée relativement intacte, malgré les poursuites engagées contre les auteurs de ces opérations.

34. Le 9 décembre 2020, le Gouvernement fédéral somalien a annoncé son retrait du Groupe de contact, avec effet immédiat.

### **B. Fonds d'affectation spéciale destiné à soutenir les initiatives prises par les États pour lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes**

35. Durant la période considérée, le fonds d'affectation spéciale destiné à soutenir les initiatives des États dans la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes a continué d'appuyer des projets relatifs au renforcement des capacités, au lancement de poursuites à l'échelon régional et à l'application du droit maritime et de la gestion maritime, jusqu'à la clôture opérationnelle de tous les projets au 30 juin 2021.

Conformément à l'accord auquel les membres du conseil d'administration sont parvenus le 19 juin 2019, le fonds d'affectation spéciale devrait être clôturé le 31 décembre 2021. Depuis le 31 décembre 2012, il a reçu un montant total de 15 224 488 dollars provenant de 18 donateurs. Au 31 août 2021, le solde s'élevait à 294 809 dollars. Une réunion virtuelle du conseil d'administration du fonds s'est tenue en marge de la session plénière du Groupe de contact le 15 décembre. La prochaine réunion du conseil d'administration du fonds se déroulera en marge de la session annuelle plénière du Groupe de contact.

## **V. Activités stratégiques de sûreté maritime**

### **A. Renforcement des capacités internationales**

36. À l'issue de la signature, en janvier 2017, de l'Amendement de Djedda, l'OMI a continué d'assurer le secrétariat des États signataires du Code de conduite de Djibouti, l'objectif étant d'envisager des mesures élargies pour combattre la piraterie et la criminalité organisée transnationale dans le domaine maritime et renforcer les capacités de lutte contre la piraterie et d'autres activités illicites, telles que les nouvelles menaces à la sécurité maritime dans la région. Le cadre du Code de conduite de Djibouti et de l'Amendement de Djedda comprend un comité directeur, un groupe de travail sur l'échange d'information et un groupe de travail sur la coordination du renforcement des capacités.

37. Le 18 mai 2021, les États signataires du Code de conduite de Djibouti ont constitué un comité spécial pour élaborer une stratégie régionale d'échange d'information, tandis que l'OMI fournissait une assistance technique afin de concevoir une feuille de route en vue de l'exécution de la stratégie. L'initiative vise à renforcer la sécurité et la sûreté de la navigation au moyen du renforcement de l'appréciation de la situation maritime. Les États participants ont également décidé d'établir un cadre de gestion du Code de conduite de Djibouti, constitué du comité directeur et des groupes de travail susmentionnés concernant l'échange d'information et la coordination du renforcement des capacités.

38. Par l'intermédiaire de son programme pour la sécurité maritime, l'OMI a continué d'aider les États de la région à coordonner les activités à l'appui de l'application du Code de conduite de Djibouti entre les services, les organismes, les autorités de contrôle, les exploitants portuaires et d'autres entités gouvernementales, notamment au moyen de l'organisation de cours et de conférences régionales. Avec l'appui de l'OMI, les États de l'océan Indien occidental et du golfe d'Aden ont continué de renforcer les capacités de lutte contre la piraterie et d'autres activités illicites, qui menaçaient la navigation ainsi que la sûreté et la sécurité maritimes dans la région, à l'appui du Code de conduite de Djibouti et de l'Amendement de Djedda. Les opérations de traite et de trafic illicite des personnes ont suscité les préoccupations les plus vives dans la région et ont été abordées par les États signataires comme des crimes transnationaux, dans le cadre de l'accord de coopération.

### **B. Activités navales au large des côtes somaliennes**

39. Durant la période considérée, les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie et les Forces maritimes combinées ont maintenu leur présence au large des côtes somaliennes. Des États Membres se sont déployés indépendamment, protégeant et escortant les navires marchands dans le golfe d'Aden

en coordination avec les deux forces. D'autres États ont également concouru à la lutte contre la piraterie en déployant leur flotte navale nationale dans la région.

40. Les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie dans le cadre de l'opération Atalanta ont continué de dissuader, de prévenir et de réprimer la piraterie au large des côtes somaliennes en protégeant et en escortant les navires exposés à des attaques, notamment ceux du Programme alimentaire mondial. Sur le plan opérationnel, la force a continué d'être l'un des principaux artisans de la lutte contre la piraterie au large de la partie centrale des côtes somaliennes, grâce à son effet dissuasif perceptible et aux opérations ciblées menées dans les secteurs où les réseaux criminels associés à la piraterie étaient présents. L'Union européenne a prorogé le mandat de l'opération Atalanta jusqu'au 31 décembre 2022 et élargi son mandat à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Des tâches supplémentaires ont trait aux trafics d'armes et de stupéfiants ainsi qu'à la surveillance des activités illicites. L'opération a fourni aux instruments de l'Union européenne et aux organismes des Nations Unies un cadre dans lequel promouvoir des programmes de développement destinés aux collectivités côtières isolées. Comme tâche secondaire, les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie ont continué d'épauler d'autres acteurs dans le secteur, notamment la Mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie et l'ONUSC.

41. Par l'intermédiaire du Centre de sécurité maritime de la Corne de l'Afrique situé à Brest (France), les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie ont continué de faciliter la programmation des convois dirigés par les États déployés de leur propre gré dans le couloir de transit recommandé par la communauté internationale. Le Centre a continué de faire partie intégrante de l'opération Atalanta, fournissant une appréciation de la situation maritime régionale et recevant des informations fournies à titre volontaire sur l'immatriculation des navires en transit, comme recommandé dans la cinquième édition des *Best Management Practices*, conjointement avec le Bureau des opérations commerciales maritimes du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

42. Les Forces maritimes combinées, une coalition navale multinationale constituée de 34 États Membres, ont continué de mener des opérations de lutte contre la piraterie en mer Rouge, dans le golfe d'Aden, en mer d'Arabie, dans le bassin somalien et dans l'océan Indien septentrional, au moyen de leur Force opérationnelle multinationale 151. Au cours de la période considérée, elle était composée de navires de surface fournis par le Japon et la République de Corée, auxquels sont venus s'ajouter notamment des navires supplémentaires des États-Unis, du Pakistan et du Royaume-Uni. Ces unités de surface étaient également appuyées par des appareils maritimes de patrouille et de reconnaissance des États-Unis, du Japon et du Pakistan. En outre, le Brésil, le Pakistan et la Turquie ont fourni, par roulement, les équipes de direction de la Force opérationnelle multinationale 151 durant la période considérée.

43. Les Forces maritimes combinées ont continué de travailler étroitement avec les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie en collaboration avec le Groupe de contact, le Centre de sécurité maritime de la Corne de l'Afrique, l'Organisation du commerce maritime du Royaume-Uni et d'autres centres d'opérations maritimes régionaux et de coordination des opérations de sauvetage. Tout en se concentrant sur les opérations de lutte contre la piraterie, les deux forces ont continué d'évaluer la menace et d'établir des bulletins de signalement à l'intention des acteurs du transport maritime dans le monde et collaboré au règlement d'un ensemble d'incidents maritimes dans l'océan Indien occidental et dans le golfe d'Aden, notamment en apportant une aide dans les cas d'échouements ou de disparitions de navires, d'enquêtes sur les tentatives d'approche suspectes et d'interventions à la suite d'accidents de sécurité maritime.

44. L'OTAN est restée en charge de la situation maritime au large des côtes somaliennes et a surveillé la situation en ce qui concerne la piraterie, notamment par l'intermédiaire du Centre OTAN de la navigation commerciale au Royaume-Uni, qui a des contacts réguliers avec le secteur maritime mondial. Elle a continué de nouer de précieux partenariats avec les acteurs concernés de la lutte contre la piraterie et eu une participation active dans les instances de lutte contre la piraterie, telles que le Groupe de contact.

45. Du fait de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), les quarante-septième et quarante-huitième conférences de l'initiative SHADE (Shared Awareness and Deconfliction) se sont déroulées virtuellement les 3 et 4 novembre 2020 et les 26 et 27 mai 2021, respectivement. Trois groupes de travail se sont penchés le 3 novembre 2020 sur les questions de piraterie et de sécurité maritime, ainsi que de centralisation et d'échange de renseignement dans la région de l'océan Indien, du golfe d'Aden, de la mer d'Arabie et du golfe d'Oman. Ils ont examiné un vaste éventail de questions ayant trait au secteur maritime et aux parties prenantes militaires. Le secteur maritime a souligné qu'il importait de continuer de recevoir des analyses militaires conjointes de haut niveau sur toutes les menaces contre la sécurité maritime, comme énoncé dans les évaluations des menaces communicables aux acteurs du secteur. La prochaine conférence de l'initiative Shared Awareness and Deconfliction est prévue les 17 et 18 novembre 2021, sous l'égide des Forces maritimes combinées.

## **VI. Questions juridiques et judiciaires internationales, y compris les questions relatives aux droits humains**

### **A. Cadres juridiques et coopération**

46. La deuxième session du Groupe de travail intergouvernemental à composition non limitée chargé d'élaborer le contenu d'un cadre réglementaire international, sans préjuger de la nature de celui-ci, relatif aux activités des entreprises de services de sécurité et de défense s'est tenue du 26 au 29 avril 2021. Durant cette période, les États Membres et d'autres parties prenantes ont continué de débattre d'un cadre réglementaire international et de la voie à suivre, notamment en convoquant des consultations intersessions sur la base d'un avant-projet et en diffusant un avant-projet révisé, en prévision de la troisième session qui se tiendra au deuxième trimestre de 2022.

47. Conformément au cadre de coopération signé le 15 juin 2018, le Département des affaires politiques et de la consolidation de la paix et la Commission de l'océan Indien ont continué de s'entretenir des activités visant à aider au renforcement des capacités de la Commission afin de promouvoir et de consolider la paix et la sécurité dans la région.

48. Le 13 juillet 2021, le Département des affaires politiques et de la consolidation de la paix et la Commission de l'océan Indien ont organisé une réunion virtuelle sur les problèmes de paix et de sécurité dans la région de l'océan Indien occidental qui portait sur la COVID-19, le risque de radicalisation, l'extrémisme violent et la sécurité maritime dans la région. Tous les participants ont souligné l'importance d'adopter une démarche globale pour régler ces questions sur terre et en mer et de coordonner davantage les initiatives régionales pertinentes. La Commission a annoncé à cet égard qu'elle continuait de contribuer au renforcement du nouveau dispositif de sécurité dans la région en participant à des campagnes et en accroissant la sensibilisation aux capacités dans le domaine maritime au moyen de la tenue de conférences et de réunions régulières et d'une présence dans les instances régionales.

49. Durant la période considérée, les fondements du dispositif de sécurité maritime pour l'océan Indien occidental élaboré par la Commission de l'océan Indien occidental et financé par l'Union européenne ont été considérablement renforcés en favorisant la coopération stratégique entre les signataires du Programme visant à accroître la sûreté maritime dans le secteur de l'océan Indien bordant l'est et le sud de l'Afrique, ainsi qu'entre les États partenaires et d'autres organisations régionales et internationales, en ce qui concerne tant l'échange de renseignement maritime que les opérations conjointes en mer. Le dispositif constitue une expérience de coopération sans précédent dans le domaine de la gestion maritime et de la sécurité dans la région.

50. Le dispositif de sécurité maritime pour l'océan Indien occidental a atteint sa phase opérationnelle initiale à l'issue du déploiement d'agents de liaison internationaux des États signataires, en ce qui concerne le Centre régional de fusion d'informations maritimes et le Centre régional de coordination des opérations, et de la mise en place de matériel de surveillance et de communication adapté. Il convient de combler en priorité les lacunes pour parvenir à la pleine capacité opérationnelle et structurer les interventions face à la criminalité maritime, conformément aux accords régionaux relatifs au Programme visant à favoriser la sûreté maritime dans la région. Le dispositif de sécurité fait également partie des réponses formulées dans le plan d'action régional pour l'économie bleue nouvellement élaboré de la Commission de l'océan Indien.

51. Par l'intermédiaire du Centre régional de fusion d'informations maritimes et du Centre régional de coordination des opérations, la préoccupation majeure a continué d'être la surveillance, l'identification et l'analyse des navires susceptibles de commettre des infractions maritimes transfrontières, notamment la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, la pollution maritime et le trafic. Les deux centres ont activement participé à divers exercices et opérations sur le terrain et à leurs propres activités organisées autour de thèmes clefs, ce qui a permis d'éprouver en temps réel l'interopérabilité des structures.

52. Les centres régionaux d'échange d'informations créés en 2019 au titre du Code de conduite de Djibouti ont continué de jouer un rôle clef aux côtés des deux centres susmentionnés. Par l'intermédiaire du Programme visant à favoriser la sûreté maritime dans la région, dont la coordination globale relève de l'IGAD, la Commission de l'océan Indien a épaulé ces deux centres régionaux ainsi que les centres nationaux des sept États signataires des deux accords régionaux du Programme, en vue de l'échange et de la communication d'informations maritimes et de la coordination d'activités conjointes en mer, au moyen de l'examen des structures et des systèmes nationaux à l'appui de la mise en place des centres régionaux de coordination et d'échange et d'information.

53. De même, une première réunion des centres de centralisation du renseignement et des centres d'échange de renseignement de l'océan Indien et du Pacifique s'est tenue le 29 septembre 2021. Au vu de la nature transnationale de la criminalité maritime et des problèmes connexes en matière de surveillance et d'échange de l'information, cette réunion a constitué la première étape de l'élaboration d'un réseau d'acteurs spécialisés dans l'appréciation de la situation maritime dans la région de l'océan Indien, de l'exploration de pistes de coopération et de la formalisation de la collaboration selon que de besoin.

54. En mai 2021, pour renforcer la coopération, une réunion de consultation régionale axée sur les risques de pollution maritime a été organisée par la Commission de l'océan Indien sous l'égide du Programme visant à favoriser la sûreté maritime dans la région. Les participants ont décidé de créer un comité technique régional chargé de réviser et d'adapter le dispositif d'intervention existant afin de favoriser

une réponse régionale plus efficace en matière de préparation et de prévention de la pollution maritime dans la région.

## **B. Libérations d'otages et mesures de soutien**

55. Durant la période considérée, l'International Seafarers' Welfare and Assistance Network, une organisation caritative internationale sise au Royaume-Uni, a continué de fournir un soutien psychosocial à l'équipage de trois membres du navire *Siraj* qui avaient été détenus par un groupe de pirates somaliens avant d'être libérés en août 2020. L'organisme caritatif a poursuivi son assistance psychosociale par l'intermédiaire du Fonds d'aide aux victimes de la piraterie et à leurs familles de la présidence du Groupe de Contact. Il a également continué d'aider d'autres otages dans le monde, libérés après avoir été capturés par des pirates.

56. Selon Hostage Support Partnership, même si la Somalie ne compte plus d'otage capturés en mer, des otages internationaux détenus par des groupes ayant des liens avec d'anciens pirates et chefs de bandes somaliens continuent de se trouver sur son sol.

## **C. Coopération en matière de poursuites pour piraterie**

57. Le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUSD, en sa qualité de secrétariat de l'Équipe spéciale de l'application de la loi du Groupe de contact, n'a pas tenu de réunion durant la période considérée, du fait de la pandémie de COVID-19. Il a continué de coordonner l'Équipe spéciale de l'application de la loi avec les États membres, l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) et les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie.

58. L'Équipe spéciale de l'application de la loi, présidée par les États-Unis, est composée de procureurs internationaux dont les pays sont désireux de poursuivre les chefs de bandes qui ont tiré profit de la piraterie et constituent toujours une menace dans la région. L'Équipe spéciale estime que quatre chefs de bandes et plusieurs autres acteurs subalternes sont encore actifs, depuis la période d'apogée de la piraterie en Somalie. Comme précédemment et au moyen d'un financement du Danemark, l'ONUSD a présenté un rapport ciblé sur l'un des principaux chefs de bande afin d'aider les États membres à engager des poursuites contre ces individus ou à saisir leurs biens. Une action a été engagée contre d'anciens pirates somaliens dans plusieurs États membres. La poursuite des chefs de bandes de la piraterie est un objectif clef des États membres du Groupe de contact dans le cadre de l'examen du Groupe directeur de la planification stratégique.

59. Depuis le lancement en 2009 du Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime, l'ONUSD a rapatrié en tout 189 prisonniers reconnus coupables d'actes de piraterie, originaires du Kenya, de Maurice et des Seychelles. Par conséquent, les prisons kényanes ou mauriciennes ne comptent plus de tels prisonniers. Le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUSD a continué d'aider les États de la région à conduire des procès équitables contre les pirates présumés et à veiller à ce que les conditions de détention soient conformes aux normes internationales en matière de droits humains.

60. Au moment de l'établissement du présent rapport, 28 pirates condamnés purgeaient leur peine en Somalie : 21 dans le complexe pénitentiaire et judiciaire de Mogadiscio (dont 14 transférés de Garoowe) et 7 dans la prison centrale de Garoowe. Un prisonnier somalien condamné pour piraterie se trouvait toujours aux Seychelles. Durant la période considérée, aucun des pirates condamnés purgeant une peine en

Somalie n'a bénéficié d'une libération anticipée. À ce jour, 171 pirates ont été transférés aux Seychelles en attendant leur procès, dont 145 ont été condamnés et incarcérés à la suite d'arrestations effectuées par les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie. Parmi les 171 pirates arrêtés par les forces navales européennes et transférés aux Seychelles pour y être jugés, 145 ont été reconnus coupables et emprisonnés et 26 ont été acquittés.

61. Le 16 juillet 2021, la Cour suprême des Seychelles a acquitté, faute de preuves, les cinq personnes jugées pour piraterie, qui avaient été associées à des tentatives présumées de piraterie au large des côtes somaliennes en 2019. L'ONUSD a fourni les interprètes pour le procès et s'est occupé du bien-être des détenus pendant leur détention, avec le soutien du fonds d'affectation spéciale visant à appuyer les initiatives des États luttant contre les actes de piraterie au large des côtes somaliennes. Après l'acquiescement, le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUSD a facilité en août 2021 le rapatriement des cinq personnes en Somalie. Avec la clôture imminente du fonds d'affectation spéciale, des moyens de financer les rapatriements à l'avenir n'ont pas encore été recensés.

62. Au titre du Forum de l'océan Indien sur la criminalité maritime, une réunion des procureurs s'est déroulée du 24 au 26 mars 2021, dont ceux d'États de la région tels que les Seychelles, Maurice et le Kenya, et des représentants des forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie. Du 7 au 9 avril 2021, la force a participé à la réunion du groupe d'experts indépendants sur l'accord relatif au transfert des personnes soupçonnées d'avoir commis des actes de piraterie et la présentation de preuves associées parmi les membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest.

63. Le 4 mars 2021, des combattants des Chabab ont lancé une attaque complexe de grande envergure contre la prison centrale de Boosaaso. Les 334 prisonniers ont été libérés de leurs cellules, dont 4 qui avaient été condamnés pour piraterie et plusieurs délinquants terroristes. Dans le cadre du programme conjoint d'appui aux services pénitentiaires, l'ONUSD a procédé, en coordination avec la MANUSOM, à une évaluation d'urgence de la prison centrale de Boosaaso. Une évaluation conjointe des besoins de la prison centrale de Garoowe par l'ONUSD, la MANUSOM et l'UNICEF a également été menée le 8 avril afin de recenser les failles existantes et l'assistance à apporter, l'accent étant mis sur les droits humains. Par la voie du programme conjoint, d'importants travaux de réparation de la prison de Boosaaso ont été achevés en octobre 2021.

64. Durant la période considérée, l'ONUSD a également appuyé les infrastructures, notamment celles du nouveau complexe pénitentiaire et judiciaire de Mogadiscio, ainsi que le relèvement des prisons centrales de Mogadiscio et de Garoowe. Il a collaboré avec l'administration pénitentiaire et la probation suédoise afin de placer des mentors au sein du Corps des agents pénitentiaires, afin que ce dernier puisse mieux gérer les détenus extrémistes violents dans le cadre d'un programme de prévention et de lutte contre l'extrémisme violent dans les prisons, parallèlement à un programme de réadaptation et de réintégration post-carcéral.

## VII. Observations

65. L'absence marquée d'attaques de piraterie ayant abouti, au large des côtes somaliennes, démontre l'efficacité des mesures appliquées par le Gouvernement fédéral somalien, le secteur des transports maritimes et la communauté internationale, notamment le Conseil de sécurité et les forces militaires et navales, pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes. La présence persistante de groupes et de réseaux de pirates demeure néanmoins

préoccupante et vient rappeler que la piraterie n'a pas encore été totalement éliminée. Il demeure donc essentiel de continuer à s'attaquer à ses causes profondes. Je demande au Gouvernement fédéral somalien et à la communauté internationale de redoubler d'efforts à cet égard.

66. Bon nombre de menaces continuent de peser sur la sécurité maritime, les réseaux de pirates s'étant tournés vers des activités moins risquées, comme la contrebande, qui requiert également l'attention constante du Gouvernement fédéral somalien et de la communauté internationale. Je voudrais demander une fois de plus aux États Membres de respecter les instruments internationaux concernant la pêche et de renforcer leur coopération en matière de pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans la zone économique exclusive de la Somalie, qui demeure préoccupante.

67. Je salue l'action menée par le Gouvernement fédéral somalien et les progrès qu'il a accomplis, avec l'appui de la communauté internationale, pour élaborer des politiques maritimes et des cadres juridiques. Je l'engage à présenter dans les meilleurs délais son code maritime au Parlement pour obtenir son aval, étape essentielle en vue de l'établissement d'un cadre juridique maritime solide, qui soit conforme aux instruments internationaux. J'invite les autorités somaliennes à faire avancer l'intégration dans leur législation interne du texte de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, qui préparera la voie à un renforcement de la réglementation et de la juridiction dans les eaux somaliennes.

68. Les progrès accomplis sur le plan de la revitalisation des mécanismes de coordination maritime sont louables, du fait qu'ils constituent une plateforme importante permettant aux parties prenantes somaliennes de formuler des objectifs collectifs en vue de la mise en place d'un secteur maritime durable. J'engage également le Gouvernement fédéral somalien à faire progresser les pourparlers sur la délimitation des forces maritimes somaliennes et à définir clairement les rôles et les responsabilités des forces maritimes au Ministère de la défense, au Ministère fédéral de la sécurité intérieure et aux ministères de la sécurité des États membres de la fédération.

69. Je suis reconnaissant au Gouvernement kényan de la direction qu'il a impulsée en sa qualité de Président du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes et à la Commission de l'océan Indien des travaux qu'elle a accomplis en tant que secrétariat dudit groupe. Je note avec satisfaction les contributions des partenaires internationaux au fonds d'affectation spéciale visant à accompagner les initiatives des États luttant contre la piraterie au large des côtes somaliennes et encourage la poursuite de l'appui financier à cette action, après la clôture du fonds d'affectation spéciale le 31 décembre 2021.

70. Je salue les activités du Hostage Support Partnership et de l'International Seafarers' Welfare and Assistance Network en faveur des anciens otages et de leurs familles et demande de nouveau à tous les partenaires de contribuer au Fonds d'aide aux victimes de la piraterie et à leurs familles, qui reste vital pour les personnes rescapées de la piraterie somalienne et pour leurs proches.

71. Je tiens à adresser mes remerciements sincères aux États Membres, au Groupe de contact, aux organisations non gouvernementales, aux forces militaires et navales, au secteur du transport maritime et au secteur privé, qui ont participé à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes ces 10 dernières années. Sans cet attachement et sans ces contributions, les succès obtenus à ce jour sur le plan de la réduction de la piraterie et de la lutte contre ce fléau n'auraient pas été possibles.

## Annexe I

### **Contributions des États Membres, des observateurs, des organisations non gouvernementales et du secteur privé à la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes**

1. Les informations ci-après ont été communiquées par les États Membres en réponse aux paragraphes pertinents de la résolution 2554 (2020) du Conseil de sécurité.

2. Bahreïn joue un rôle central dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes au moyen d'une coopération avec la Force opérationnelle multinationale 151, dont le centre de commandement se trouve sur son territoire. Il a participé à l'action internationale conjointe de lutte contre la piraterie qui a entraîné une diminution du nombre d'attaques, en coordination avec le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes et dans le cadre juridique défini par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988. La marine royale des forces de défense apporte un appui direct et indirect constant à des opérations ciblées dans les zones d'opérations de la Force opérationnelle multinationale 151, sous forme de ressources humaines qualifiées ayant suivi une formation technique.

3. Le 9 juin 2021, le Brésil a pris le commandement de la Force opérationnelle multinationale 151 qui opère dans le golfe d'Aden, en collaboration avec des partenaires internationaux. L'armée brésilienne participe à la Force opérationnelle multinationale 151 avec un contre-amiral (commandant) et 10 officiers d'état-major. Le Ministère brésilien de la défense considère que la piraterie dans la zone d'opérations de la Force opérationnelle multinationale 151 a été réprimée du fait des intempéries saisonnières et de la présence de forces internationales multiples. Il considère néanmoins que les causes profondes de la piraterie n'ont pas été éliminées, comme en témoigne une tentative signalée de vol à main armée en mer le 13 août 2021 à sept milles marins des côtes somaliennes, lorsque qu'un groupe de quatre à cinq suspects s'étaient approchés du navire *Anatolian*.

4. La Chine prête une grande attention à la sécurité maritime et à la lutte contre la piraterie et la criminalité organisée en mer au large des côtes somaliennes. Depuis décembre 2008, conformément aux résolutions pertinentes du Conseil de sécurité, la marine chinoise envoie régulièrement des navires effectuer des missions d'escorte. Ces 13 dernières années, la marine chinoise a dépêché à 39 reprises 131 navires en mission d'escorte, visant à protéger la sécurité de près de 7 000 navires chinois ou étrangers, dont 12 du Programme alimentaire mondial, contribuant ainsi à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer au large de la Somalie.

5. Le Danemark participe à la lutte contre la piraterie dans la région de la Corne de l'Afrique en épaulant les institutions de gouvernance et en s'efforçant notamment de maintenir et de renforcer les capacités locales et régionales en matière de sécurité maritime et en remédiant aux causes socioéconomiques profondes de la piraterie. Il s'est attaché à renforcer les capacités de la police maritime de Mogadiscio et de Boosaaso et celles de la garde côtière du « Somaliland ». Il déploie des officiers d'état-major auprès des Forces maritimes combinées pour appuyer les activités visant à assurer la sûreté maritime dans la région. Il continue également de collaborer étroitement avec la communauté internationale, étant l'un des principaux contributeurs de l'ONUSC pour ce qui est du renforcement de l'exercice par les autorités des prérogatives de puissance publique en mer. Il a également collaboré aux activités de recherche et d'analyse associées au mandat de l'ONUSC au titre de la

résolution 2498 (2019) du Conseil de sécurité, principalement en ce qui concerne la désorganisation des voies d'acheminement maritime utilisées à des fins de contrebande. Il contribue enfin à l'édification, à l'entretien et à la surveillance des prisons où sont détenus des pirates condamnés en Somalie.

6. L'Égypte applique la résolution 2554 (2020) du Conseil de sécurité dans le cadre de ses obligations internationales, conformément aux résolutions adoptées par le Conseil et à sa volonté de maintenir la stabilité dans la région de la mer Rouge, de sécuriser les routes maritimes, d'assurer la fluidité du trafic et du commerce international en mer Rouge, d'accompagner la stabilité en Somalie, de garantir la sécurité des citoyens dans le pays et de maintenir la paix et la sécurité régionales dans la Corne de l'Afrique. Elle échange des informations relatives à des activités illégales avec les pays constituant les Forces maritimes combinées, en vue de l'élaboration de la base de données sur la piraterie maritime et les vols à main armée dans le sud de la mer Rouge et au large des côtes somaliennes. Elle apporte un appui logistique, par la voie de ses bases navales en mer Rouge, aux pays amis participant aux opérations de lutte contre la piraterie. Elle effectue des exercices ponctuels avec les forces de ces pays en prévision de toute opération de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes dans les zones de responsabilité respectives. Elle a signé à Riyad en janvier 2020 la charte du Conseil des États arabes et africains côtiers de la mer Rouge et du golfe d'Aden, en vue de maintenir la sécurité et la stabilité dans la région de la mer Rouge et de contribuer à réduire la piraterie et les vols à main armée. Elle appuie les efforts internationaux et régionaux visant à lutter contre les activités illégales au large des côtes somaliennes par le renforcement des capacités des États côtiers de la mer Rouge et des États de la Corne de l'Afrique en matière de sécurité maritime. Elle soutient l'action menée pour instaurer la stabilité politique et la sécurité en Somalie, renforcer les institutions de l'État au niveau national et réduire les activités illégales, notamment la piraterie et les vols à main armée.

7. L'action de la France au large des côtes somaliennes s'inscrit principalement dans le cadre européen. La France figure parmi les principaux contributeurs de l'opération Atalanta, menée par les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie. La sûreté maritime a été répertoriée comme un axe prioritaire de la nouvelle stratégie de l'Union européenne dans la Corne de l'Afrique, qui a été adoptée par le Conseil de l'Union européenne le 10 mai 2021. Elle évoque notamment l'opération Atalanta. Depuis mars 2019, l'état-major de l'opération est hébergé à Rota (Espagne). Le Centre de sécurité maritime de la Corne de l'Afrique, premier point de contact avec les différents acteurs du monde maritime (notamment ceux du secteur du transport maritime), partage les mêmes locaux que le Maritime Information Cooperation and Awareness Centre de Brest (France) et est armé principalement par des officiers marins français. Au-delà de la piraterie, qui reste le cœur de son mandat, l'opération mène deux tâches exécutives de lutte contre la drogue et les armes et coopère par ailleurs avec l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) et l'Agence de l'Union européenne pour la coopération des services répressifs (Europol) afin de leur transférer des informations relatives à d'autres problématiques sécuritaires. La France fournit régulièrement des moyens aéronavals en soutien associé ou direct à l'opération, dernièrement à l'occasion du passage de la mission Jeanne d'Arc dans la zone d'opération d'Atalanta en mai et en juin 2021. La France a contribué à l'examen stratégique d'Atalanta de 2020, qui a élargi le mandat à de nouvelles tâches qui concernent les trafics de stupéfiants et d'armes, et étendu la zone d'opération à la moitié sud de la mer Rouge. L'objectif de ces nouvelles tâches est de permettre à l'opération d'appréhender les questions de sûreté maritime dans leur ensemble, considérant la probable imbrication entre trafics illicites et piraterie. Le prochain examen stratégique de l'opération, prévu au deuxième semestre de 2022, pourrait être avancé au premier semestre et débiter pendant la présidence française

de l'Union européenne, la France ayant à cœur de préserver les acquis de ce succès opérationnel européen, dans le contexte d'un intérêt accru de l'Union pour la région Indopacifique. La base et les forces françaises stationnées à Djibouti apportent également un soutien logistique essentiel à l'opération, notamment pour le déploiement de ses moyens aériens. À terre, l'Union européenne contribue aux efforts de renforcement capacitaire des États de la Corne de l'Afrique en vue de pallier les causes profondes de la piraterie et d'en éliminer les réseaux. L'Union a ainsi lancé deux missions de politique de sécurité et de défense commune en Somalie, dont l'une militaire, en soutien direct aux forces armées somaliennes au moyen d'activités de conseil, de mentorat et de formation de formateurs (mission de formation de l'Union européenne en Somalie, dont le septième mandat couvre 2021-2022), l'autre civile et orientée vers l'appui à la gouvernance maritime et le renforcement des capacités des garde-côtes, des polices maritimes dans les principaux ports somaliens et de la chaîne pénale appliquée au domaine maritime (mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie dont le nouveau mandat a débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2020). La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a notablement ralenti le rythme des activités de la mission européenne en Somalie. À noter que la France ne déploie aucun personnel dans la mission de formation de l'Union européenne en Somalie et en déploie neuf dans la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie. De manière générale, sur le plan régional, l'Union européenne contribue à l'édification d'une architecture de sécurité maritime dans l'ouest de l'océan Indien au moyen des programmes suivants : le Programme visant à promouvoir la sûreté maritime régionale, doté d'une enveloppe de 37,5 millions d'euros pour la période 2013–2020 (programme terminé) ; le projet Routes maritimes critiques de l'Union européenne dans l'océan Indien I, doté d'une enveloppe de 5,5 millions d'euros, couvrant la période 2015–2019, un programme clôturé mis en œuvre par Expertise France, agence française d'expertise technique internationale ; le projet Routes maritimes critiques dans l'océan Indien II, doté d'un budget de 7,5 millions d'euros pour la période 2020–2023, également mis en œuvre par Expertise France. Cette architecture de sécurité s'est concrétisée par la pérennisation, en 2018, du Centre régional de fusion d'informations maritimes de Madagascar et du Centre régional de coordination des opérations des Seychelles, dont la mise en place remonte à 2016. La France dispose d'officiers de liaison dans ces deux centres depuis leur lancement. En outre, le Programme visant à favoriser la sûreté maritime dans la région et les programmes Routes maritimes critiques dans l'océan Indien ont successivement apporté depuis 2013 leur savoir-faire dans le renforcement des compétences des agents des pays bordant l'océan Indien en matière de lutte contre les activités illicites en mer, en particulier la piraterie, et élaborent un système de partage de l'information maritime à l'échelle régionale, la plateforme régionale de partage d'information et de gestion d'incidents dans l'océan Indien. La présidence française du Symposium naval du Pacifique Ouest, qui a débuté en juin 2021, est l'occasion de valoriser l'action de l'Union européenne en tant que pourvoyeur de sûreté maritime dans la région, notamment dans le cadre de l'opération Atalanta. Au niveau national, la France joue également un rôle actif de soutien à la sûreté maritime au large de la Somalie. État riverain de l'océan Indien et membre de la Commission de l'océan Indien, dont elle a assumé la présidence pendant un an, elle continue de se mobiliser en faveur d'une appropriation régionale des enjeux de sûreté maritime. Elle appuie en ce sens l'exécution de la stratégie régionale de sûreté maritime de la Commission, de même que l'application du Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'égard des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (Code de conduite de Djibouti), signé par 21 États d'Afrique orientale et australe et de la péninsule arabique, en vue de créer des centres interconnectés de fusion de l'information d'intérêt maritime.

8. La République islamique d'Iran participe à la lutte contre la piraterie par l'envoi de flottes logistiques et de combat dans la Corne de l'Afrique et le golfe d'Aden. À cet égard, les flottes de la marine iranienne ont continué de prévenir et de réprimer la piraterie au large des côtes somaliennes en protégeant et en escortant 355 navires et pétroliers iraniens qui s'exposaient à des attaques de piraterie dans la région au cours de la période considérée. Une protection et des escortes supplémentaires ont également été fournies à 55 navires et pétroliers iraniens. La République islamique d'Iran a par ailleurs équipé et déployé le navire *BEHSHAD* dans le détroit de Bab el-Mandab pour contrer les attaques de piraterie et fournir un soutien logistique aux soldats postés à bord des pétroliers et des navires marchands. Outre ces mesures opérationnelles et conformément aux résolutions dans lesquelles le Conseil de sécurité a demandé à tous les États d'incriminer la piraterie en droit interne, des mesures ont été prises pour pénaliser et poursuivre les auteurs d'actes de piraterie en mer, dans le respect du droit national iranien. Un projet de loi contre la piraterie maritime a été préparé et attend actuellement d'être signé par les autorités compétentes. Il reconnaît la compétence universelle en matière de piraterie, fournit un cadre législatif concernant la poursuite des personnes soupçonnées de piraterie et prévoit l'imposition de sanctions aux individus reconnus coupables de piraterie et la saisie des biens. Il encourage également la conclusion d'accords de coopération multilatéraux et bilatéraux avec d'autres États et organisations internationales afin de renforcer la coopération régionale et mondiale en vue de prévenir et de combattre la piraterie. La République islamique d'Iran n'a ménagé aucun effort pour lutter contre la piraterie maritime et continuera de maintenir la sécurité en mer, notamment en dépêchant de nouvelles flottes de la marine, en escortant les navires et en assurant un passage sûr au large des côtes somaliennes.

9. Le Japon mène des opérations de lutte contre la piraterie de manière ininterrompue depuis 2009, en déployant dans le golfe d'Aden des destroyers de la force d'autodéfense maritime (ayant à bord des officiers de la garde côtière) et des avions de patrouille de type P-3C. Pour promouvoir la stabilité en Somalie, il a fourni une aide financière se chiffrant à plus de 4 millions de dollars afin d'améliorer la situation sur les plans humanitaire et de la sécurité, de novembre 2020 à octobre 2021, ce qui porte le montant total de l'aide apporté par le Japon à la Somalie à 520 millions de dollars depuis 2007.

10. Oman déploie des efforts considérables pour lutter contre les menaces à la sécurité maritime dans les ports, les installations, au large des côtes et dans l'ensemble de la région maritime omanaise par tous les moyens disponibles, à savoir des navires, des bateaux et des avions de reconnaissance maritime. Il a mobilisé tous les moyens pour assurer la sûreté et la sécurité de sa région maritime, en coopération avec les autorités militaires et civiles nationales compétentes et celles chargées de la sécurité. Il n'a enregistré aucun incident de piraterie ou de vol à main armée dans sa région maritime depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2020. Il s'efforce de maintenir une coordination conjointe entre les autorités concernées, les centres de sécurité maritime d'autres pays et les centres régionaux et internationaux.

11. Le Pakistan demeure résolu à faire respecter le droit international et à assumer ses responsabilités en matière de sécurité et de stabilité maritimes dans la région et au-delà. Il a fourni à cette fin des navires, des avions et des ressources humaines dans le cadre d'initiatives et d'équipes spéciales visant à lutter contre la piraterie. Il a un intérêt stratégique dans la navigation pacifique et la sécurité de la région de l'océan Indien, disposant d'un littoral de plus de 1000 kilomètres de long, d'une zone économique exclusive de 290 000 kilomètres carrés, du port de Karachi et du nouveau port en eaux profondes de Gwadar. Le Pakistan est un acteur de poids sur le plan du cadre de sécurité de l'océan Indien visant à lutter contre la piraterie, la traite d'êtres humains et le trafic de stupéfiants. Ses principales contributions en application de la

résolution 2554 (2021) depuis le 1<sup>er</sup> novembre comprennent un dispositif de sécurité robuste le long des côtes et dans les mers régionales, afin d'empêcher les éléments criminels de mener des activités illicites dans le domaine maritime. Il a également participé activement aux Forces opérationnelles multinationales 150 et 151 dans l'intérêt général de la communauté internationale et de la sécurité maritime régionale. Sa marine a apporté une aide précieuse aux marins et aux navires en détresse en haute mer, notamment lors des opérations de lutte contre la piraterie, et fourni une assistance humanitaire aux pays de la région à maintes reprises. Le Pakistan est l'un des membres les plus importants des Forces maritimes combinées et participe depuis 2009 à l'action de lutte contre la piraterie. Il a commandé la Force opérationnelle multinationale 151 à neuf reprises et lui a apporté un soutien direct ou associé pour renforcer les opérations de lutte contre la piraterie. Il a également mis en place des patrouilles de sécurité maritime régionale pour contrer d'autres menaces à la sécurité maritime. En tout, neuf navires de la marine pakistanaise ont participé à des opérations de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes et du golfe d'Aden dans le cadre de ces patrouilles. La marine pakistanaise a planifié et exécuté des opérations ciblées pour renforcer les capacités régionales de lutte contre la piraterie et ses avions de patrouille maritime à long rayon d'action ont effectué 52 sorties à l'appui des opérations de lutte contre la piraterie menées par la Force opérationnelle multinationale 151. Le port de Gwadar occupe une position stratégique, surplombant le détroit d'Ormouz et la partie nord de la mer d'Arabie. Dans le cadre du corridor économique Chine-Pakistan, le Pakistan se retrouve à un point de convergence, reliant les voies maritimes actives aux pays enclavés d'Asie centrale pour l'importation et l'expédition de pétrole, de charbon et de produits agricoles. Le succès du couloir dans le commerce régional est tributaire d'un environnement maritime sûr et sécurisé dans la région de l'océan Indien en général et dans la mer d'Arabie en particulier. Par conséquent, le maintien de l'ouverture des voies de communication maritimes et la protection de la côte pakistanaise et des principaux ports de Karachi, Bin Qasim, Ormara et Gwadar revêtent une importance fondamentale pour le Pakistan. En conséquence, une équipe spéciale 88 a été créée et chargée de gérer la sécurité maritime du port de Gwadar et d'assurer la protection des voies maritimes associées contre les menaces classiques et les autres types de menaces. Le Pakistan est conscient de l'importance de protéger les océans et le commerce international au moyen du renforcement de la sécurité maritime. Il est prêt à coopérer et à collaborer avec d'autres nations amies et partenaires de la région et du monde entier pour atteindre cet objectif dans l'intérêt de l'humanité tout entière.

12. En ce qui concerne les mesures prises par l'Autorité maritime du Panama, qui est l'entité compétente pour exercer les droits et assumer les responsabilités de l'État dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des autres dispositions et règlements internationaux en vigueur relatifs à la piraterie maritime internationale, la piraterie est définie au Panama comme un crime au regard du titre IX (crimes contre la sécurité collective), du chapitre VI (piraterie) et du Code pénal panaméen, adopté par la loi n° 14 du 18 mai 2007. Par la loi n° 21 du 9 mai 2002, le Panama a adopté la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988 et le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental du 10 mars 1988. Les protocoles additionnels de 2005 ont été adoptés par la loi n° 78 du 15 novembre 2010. Ces instruments internationaux prévoient que les Parties peuvent définir des infractions pénales, établir leur compétence et accepter la remise des personnes responsables ou soupçonnées de s'être emparées d'un navire ou de plates-formes fixes ou de les avoir contrôlés par la force ou la menace de la force ou par toute autre forme d'intimidation. L'Autorité maritime et le Bureau central national de l'Organisation internationale de police criminelle au Panama collaborent étroitement afin de déterminer l'origine de l'argent utilisé pour payer les rançons dans

le cas de navires battant pavillon panaméen qui ont été libérés. Lorsque des pirates sont capturés dans les eaux internationales et se trouvent à bord d'un navire battant pavillon panaméen, le Panama considère que, pour des raisons de compétence et de préservation des preuves, l'affaire doit être traitée par des tribunaux spécialisés disposant des instruments juridiques et techniques nécessaires pour engager des poursuites contre les pirates. En ce qui concerne l'application des accords bilatéraux et multilatéraux liés au fléau de la piraterie, le Panama a signé un accord avec l'Union européenne sur la protection des navires battant pavillon panaméen dans le cadre du Programme alimentaire mondial, conformément aux dispositions des résolutions antérieures, relatives à la situation en Somalie. Depuis 2011, l'Autorité maritime du Panama collabore avec le Bureau maritime international et le secteur maritime international en vue de l'adoption de mesures de protection visant à dissuader les attaques de piraterie et de la formulation de recommandations à l'intention des navires immatriculés au Panama traversant des zones à haut risque. Tout ce qui précède démontre l'attachement de l'Autorité maritime du Panama à la lutte contre la piraterie maritime, notamment par sa participation active aux réunions de l'Organisation maritime internationale, conjointement avec le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes et par l'adoption de recommandations ou de résolutions réglant des questions telles que le recours à des entreprises de sécurité privées et la surveillance des navires dans les zones à haut risque. Enfin, étant donné que la criminalité maritime représente une grave menace contre la sécurité des marins, le commerce international et la stabilité régionale et que plus de 90 % du commerce mondial s'effectuent par voie maritime, le Panama réaffirme sa volonté de lutter contre ce fléau.

13. Le Portugal souscrit à une démarche globale concernant les questions de sécurité maritime, à savoir la piraterie et les vols à main armée en mer. Les autorités portugaises participent à de nombreux efforts dans différents domaines de compétence pour comprendre et évaluer les nombreuses origines et conséquences de ces crimes. Il demeure profondément attaché aux travaux du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, coprésidant le Forum juridique virtuel avec Maurice depuis plus de 10 ans. Il a participé à la vingt-troisième session virtuelle plénière du Groupe de contact qui s'est tenue les 17 et 18 décembre 2020, aux côtés de 131 autres participants. Il a régulièrement participé aux missions et opérations de lutte contre la piraterie de l'OTAN et de l'Union européenne au large des côtes somaliennes, en surveillant les activités de pêche et en escortant les navires du PAM. Il a notamment assuré le commandement de la force navale de l'Union européenne dans la région à l'aide de militaires et d'aéronefs, recrutant plus de 100 militaires pendant plusieurs mois par an. Au cours de la période considérée allant au mois d'août 2021, il comptait neuf militaires (dont une femme) au quartier général de l'opération Atalanta à Rota (Espagne) ainsi qu'au Centre de sécurité maritime de la Corne de l'Afrique, ainsi que du personnel à bord du navire amiral de l'opération Atalanta. Le 2 décembre 2020, il a pris le commandement de la trente-sixième relève de l'opération Atalanta de l'Union européenne. Le contre-amiral Diogo Arroiteia a été chargé de cette importante mission à bord d'un navire espagnol, aux côtés de cinq autres militaires portugais (dont une femme). Le 17 mars 2021, lorsque le commandement a pris fin, la présence portugaise à Atalanta a été réduite à 4 militaires (dont une femme) au quartier général de l'opération Atalanta, au Centre de sécurité maritime de la Corne de l'Afrique et à bord du navire du commandant de la force. Depuis 2019, la gendarmerie portugaise, la Guarda Nacional Republicana, participe activement à la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités policières et de la sécurité maritime somaliennes selon trois axes : a) renforcer les unités de police maritime dans quatre principaux ports somaliens et alentour (Mogadiscio, Berbera, Boosaaso et Kismayo) ; b) contribuer au renforcement des fonctions de la garde côtière somalienne et continuer de sensibiliser à l'importance

de la sécurité maritime pour le développement de l'économie bleue. La participation du Portugal se traduit par le déploiement d'officiers de gendarmerie, qui sont des fonctionnaires détachés ou sous contrat. Le chef actuel des opérations est le colonel Jorge Humberto Marques Caseiro.

14. La Fédération de Russie a poursuivi ses activités visant à assurer la sécurité de la navigation maritime russe, à lutter contre la piraterie et les vols à main armée dans la région de la Corne de l'Afrique et à renforcer la coopération internationale en matière de lutte contre la piraterie. Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2020, les forces navales russes ont effectué deux visites dans la région. Les services de sécurité maritime financés par l'État, relevant de l'Agence fédérale des transports maritimes et fluviaux, ont mené les activités suivantes, en ce qui concerne la résolution 2554 (2020) du Conseil de sécurité : surveillance de la situation, concernant la piraterie maritime au large des côtes somaliennes ; diffusion à l'intention des entreprises russes des recommandations de la marine russe, de l'Agence et de l'Organisation maritime internationale, notamment la cinquième édition des *Best Management Practices*, dans le cadre de la lutte contre la piraterie dans la région ; constitution de convois de navires battant pavillon de tout pays, qui sont escortés par des bâtiments de la marine russe à travers le golfe d'Aden ; consultation des compagnies maritimes et des capitaines de navires étrangers concernant la formation de convois russes ; échange régulier d'informations avec les navires battant pavillon russe traversant le golfe d'Aden sur les conditions de navigation en cours dans la zone à haut risque ; maintien d'un contact permanent avec les principaux centres d'information sur la lutte contre la piraterie concernant un large éventail de questions.

15. L'Espagne a maintenu une présence forte et permanente dans les structures de l'opération Atalanta des forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie depuis ses origines en 2008, devenant l'un de ses principaux piliers à l'occasion du transfert de son quartier général d'opération de Northwood (Royaume-Uni) à la base navale de Rota le 29 mars 2019. Pendant les périodes d'inter-mousson, correspondant aux mois opérationnels, l'Espagne alterne avec l'Italie et le Portugal dans le commandement tactique de l'opération à bord de l'un de ses vaisseaux amiraux, doté de capacités de sécurité maritime. Cette composante navale compte également sur une équipe navale chargée des opérations spéciales et d'une équipe d'opérations de sécurité se trouvant à bord. Outre la composante navale, l'Espagne participe à l'opération au moyen d'une structure militaire permanente au quartier général de l'opération à Rota, actuellement composée de 13 membres de différents services et d'un conseiller politique du Ministère des affaires extérieures, de l'Union européenne et de la coopération. Elle déploie également jusqu'à 30 autres militaires par roulement au quartier général de Rota. Elle dispose d'un détachement aérien tactique affecté en permanence à l'opération, qui effectue des tâches de surveillance aérienne de la zone d'opérations. Le détachement ORION est stationné à Djibouti. Il est complété par deux unités aériennes embarquées comprenant respectivement des avions et des hélicoptères, qui permettent une surveillance complète de la vaste zone d'opérations. L'Espagne contribue également à l'élément de soutien de l'opération Atalanta stationné à Djibouti, dont elle fournit une part du personnel. Elle s'est également engagée à assurer la sécurité dans la région en participant, par une forte présence, aux missions sœurs de l'Union européenne en Somalie, la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie et la mission de formation de l'Union européenne, auxquelles elle fournit respectivement 7 et 24 membres. La participation à ces outils de renforcement des capacités souligne l'attachement de l'Espagne à l'objectif final consistant à créer une structure de sécurité régionale permanente, soutenue par les capacités propres aux pays de la région. Elle collabore également avec les Forces maritimes combinées en fournissant un élément de coordination aérienne stationné à Bahreïn.

16. Depuis mai 2009, la Suède a détaché cinq unités navales à l'opération Atalanta, l'opération de l'Union européenne dans le golfe d'Aden au large des côtes somaliennes, qui protège les navires vulnérables et dissuade, prévient et réprime les actes de piraterie et les vols armés en mer dans la région. En juillet 2019, elle a étoffé sa contribution en personnel au quartier général de l'opération Atalanta, à Rota (Espagne), le nombre d'officiers fournis passant de deux à trois. Au sein de la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie, elle a joué un rôle important pour ce qui est d'étayer la garde côtière du « Somaliland », en offrant des formations maritimes en 2018 et 2019. Lors de la deuxième, en 2019, 23 hommes et 2 femmes membres de la garde côtière du « Somaliland » ont suivi une formation de cinq semaines à Berbera dans le cadre du « Swedish Boat Project », animée par des experts de la garde côtière suédoise et des conseillers de la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie. Le cours était axé sur l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage, la bonne connaissance de la mer, la manœuvre des navires et la navigation par système de positionnement universel, ainsi que la réparation des moteurs et la mécanique. Une troisième formation, visant à actualiser les connaissances des participants aux précédentes formations et à affiner leurs compétences, est en suspens en raison de la pandémie de COVID-19.

17. Le Royaume-Uni s'est engagé à lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes et dans la région de la Corne de l'Afrique afin de maintenir ouvertes les voies commerciales mondiales essentielles. Au cours de la période considérée, il a :

- a) assuré le commandant adjoint de la force et fourni des moyens navals à la Force opérationnelle multinationale 151 des Forces maritimes combinées opérant dans l'océan Indien ;
- b) participé au Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes ;
- c) continué d'être un donateur important au Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies, contribuant plus de 2,2 millions de dollars depuis 2013. Il a joué un rôle de premier plan sur le plan de l'élaboration du dispositif régional de sécurité maritime, y compris les deux centres de fusion des informations, au moyen du mécanisme du Code de conduite de Djibouti de l'OMI et bilatéralement avec les nations d'Afrique de l'Est, ainsi qu'en assurant un financement pour appuyer le développement du nouveau site Web, lancé en juin 2021. Il continue également de jouer un rôle de premier plan dans le domaine de l'appréciation de la situation maritime, notamment en plaçant des officiers de liaison internationaux de la marine royale, pour épauler les activités régionales et nationales en la matière aux Seychelles et appuyer la Commission de l'océan Indien, et en travaillant avec le centre de fusion international basé en Inde. L'Organisation du commerce maritime du Royaume-Uni de la marine royale dessert l'océan Indien occidental depuis le début des années 2000 et constitue le modèle mondial de système d'alerte rapide « voir et à éviter », concernant les services d'information et de conseil destinés au secteur maritime. Elle est le principal point de contact pour tous les navires marchands, quel que soit leur pavillon, en cas d'attaque de pirates dans la région, et émet des notices, des avertissements et des conseils dans de telles situations. C'est la principale voie d'information entre le secteur et les autorités militaires opérant dans la région (les forces navales européennes qui croisent au large des côtes de la Somalie, la Force opérationnelle multinationale 151, les Forces maritimes combinées et ceux qui se déploient de manière indépendante). Le Royaume-Uni a veillé à ce que la capacité de l'Organisation du commerce maritime soit préservée dans toute la région, y compris lors du transit dans la zone à haut risque de piraterie et dans la zone de comptes rendus facultatifs de l'océan Indien.

Annexe II

Carte des actes de piraterie, 2017-2021

