



Conseil de sécurité

Soixante-dix-huitième année

9355^e séance

Mercredi 21 juin 2023, à 15 heures

New York

Provisoire

Présidente : M^{me} Alhefeiti (Émirats arabes unis)

Membres :

Albanie	M ^{me} Dautllari
Brésil	M. Moretti
Chine	M. Dai Bing
Équateur	M. Montalvo Sosa
États-Unis d'Amérique	M. DeLaurentis
Fédération de Russie	M ^{me} Zabolotskaya
France	M. Olmedo
Gabon	M ^{me} Ngyema Ndong
Ghana	M ^{me} Oppong-Ntiri
Japon	M. Ishikane
Malte	M. Camilleri
Mozambique	M. Afonso
Suisse	M ^{me} Chanda
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	M. Eckersley

Ordre du jour

Paix et sécurité en Afrique

Ce procès-verbal contient le texte des déclarations prononcées en français et la traduction des autres déclarations. Le texte définitif sera publié dans les *Documents officiels du Conseil de sécurité*. Les rectifications éventuelles ne doivent porter que sur le texte original des interventions. Elles doivent être indiquées sur un exemplaire du procès-verbal, porter la signature d'un membre de la délégation intéressée et être adressées au Chef du Service de rédaction des procès-verbaux de séance, bureau AB-0601 (verbatimrecords@un.org). Les procès-verbaux rectifiés seront publiés sur le Système de diffusion électronique des documents de l'Organisation des Nations Unies (<http://documents.un.org>)



La séance est ouverte à 15 heures.

Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour est adopté.

Paix et sécurité en Afrique

La Présidente (*parle en arabe*) : Conformément à l'article 39 du règlement intérieur provisoire du Conseil, j'invite les personnalités ci-après, appelées à présenter un exposé, à participer à la présente séance : M^{me} Martha Ama Akyaa Pobee, Sous-Secrétaire générale pour l'Afrique au Département des affaires politiques et de la consolidation de la paix et au Département des opérations de paix ; S. E. M. Gilberto Da Piedade Veríssimo, Président de la Commission de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale ; S. E. M. Omar Alieu Touray, Président de la Commission de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest. et M. Jose Mba Abeso, Secrétaire exécutif de la Commission du golfe de Guinée.

Le Conseil de sécurité va maintenant aborder l'examen de la question inscrite à son ordre du jour.

Je donne la parole à M^{me} Pobee.

M^{me} Pobee (*parle en anglais*) : Je vous remercie, Madame la Présidente, de me donner l'occasion de présenter au Conseil de sécurité un exposé sur la sûreté maritime dans le golfe de Guinée.

Depuis mon dernier exposé au Conseil sur ce sujet en novembre 2022 (voir S/PV.9198), les actes de piraterie et les vols armés en mer dans le golfe de Guinée ont continué à diminuer régulièrement. Cette baisse, qui a débuté en avril 2021, est le résultat des efforts concertés des autorités nationales, à qui il incombe au premier chef de lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer dans la région, avec l'appui des partenaires régionaux et internationaux. Les patrouilles navales régulières effectuées par les États côtiers du golfe de Guinée et le déploiement systématique de moyens navals par les partenaires internationaux ont continué à avoir un effet dissuasif sur les groupes criminels.

Un autre facteur clef qui a contribué à cette évolution positive est le processus en cours visant à rendre opérationnel le mécanisme interrégional de sûreté maritime, l'architecture de Yaoundé, qui a été établi à la suite de la signature du Code de conduite de Yaoundé en 2013. Nous nous félicitons des progrès soutenus réalisés par les États du golfe de Guinée et les organisations sous-régionales, notamment la Communauté économique des États

de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Commission du golfe de Guinée (CGG), avec le soutien actif des partenaires internationaux, en vue de mettre en place les principaux piliers de l'architecture au cours des 10 dernières années. Plus précisément, quatre des cinq centres multinationaux de coordination maritime ont été mis en service. Il s'agit des trois centres multinationaux de coordination maritime prévus dans l'espace maritime de la CEDEAO, couvrant les zones E, F et G, et d'un des deux centres multinationaux de coordination maritime prévus dans la zone D de l'espace maritime de la CEEAC.

La mise en place de l'architecture de Yaoundé, bien qu'elle ne soit pas totalement achevée, a également permis de renforcer de manière significative la coopération en matière de sûreté maritime dans le golfe de Guinée. Plus précisément, elle a permis d'améliorer l'échange d'informations entre toutes les parties concernées et de simplifier le processus de diffusion d'informations exploitables liées à la sûreté maritime auprès des parties prenantes concernées, y compris les moyens navals des partenaires internationaux déployés dans la région. En outre, elle a facilité l'utilisation efficace des moyens navals limités grâce à la formation de groupes de travail navals conjoints. Cette mise en commun efficace des ressources des États du golfe de Guinée a permis de combler les lacunes en matière de capacités nationales et régionales, tout en garantissant l'interopérabilité des moyens maritimes.

Alors que nous examinons les réalisations et les progrès louables accomplis au cours des 10 dernières années, nous appelons à un soutien accru pour remédier aux nombreuses difficultés et lacunes qui entravent la mise en place effective de l'architecture de Yaoundé. Il s'agit notamment de l'insuffisance des effectifs aux différents niveaux du dispositif interrégional de sûreté maritime, notamment au Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest, ainsi que du manque de matériel approprié et de soutien logistique dans l'ensemble des structures et du manque de prévisibilité et de durabilité, sur le plan du financement. Il est essentiel de remédier rapidement aux problèmes qui entravent la mise en place effective de l'architecture de Yaoundé pour consolider les acquis, car les actes de piraterie continuent de mettre en péril la sûreté du trafic maritime dans la région. Des chiffres récents suggèrent déjà que ces incidents passent progressivement des eaux de la CEDEAO au domaine maritime de la CEEAC.

À la lumière de ces évolutions et conformément à la résolution 2634 (2022), j'encourage la CEEAC, la CEDEAO, la CGG et le Centre interrégional de coordination, conformément à leur rôle central de gardiens du Code de conduite de Yaoundé, à renforcer les efforts pour procéder à un examen de l'état d'avancement de sa mise en œuvre. Cet examen sera indispensable pour mobiliser l'appui et les contributions supplémentaires nécessaires à l'accélération du processus. À cet égard, nous prenons note du fait qu'un débat sur le dixième anniversaire du processus de Yaoundé et sur les prochaines étapes est prévu dans le cadre de la quatrième réunion annuelle des hauts fonctionnaires du Centre interrégional de coordination, qui se tiendra prochainement à Abuja, avec la participation de la CGG, de la CEDEAO et de la CEEAC.

Le système des Nations Unies s'est engagé à fournir l'assistance politique et technique nécessaire aux États du golfe de Guinée dans le cadre de leurs efforts pour mettre pleinement en œuvre l'architecture de sûreté maritime de Yaoundé. L'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) continue d'apporter son concours dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions du Code de conduite de Yaoundé, notamment par l'harmonisation des mécanismes de coordination et d'intervention pour faire face à l'insécurité maritime. Un soutien technique et logistique est fourni pour la conduite de patrouilles conjointes dans les zones E, F et G de la CEDEAO, dans le but de résoudre les problèmes liés au manque de matériel adéquat et à d'autres difficultés logistiques, qui entravent actuellement la mise en place des groupes opérationnels prévus en vue de patrouilles conjointes.

Conformément à leurs mandats respectifs visant à renforcer les partenariats régionaux et sous-régionaux pour contrer les menaces transfrontières et transversales qui pèsent sur la paix et la sécurité, le Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et le Sahel (UNOWAS) et le Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale (BRENUAC) ont également mis en place, à la demande du Centre interrégional de coordination, un projet interrégional destiné à aider le Centre à mener à bien l'examen du Code de conduite de Yaoundé afin d'évaluer l'état d'avancement de la mise en place de l'architecture de Yaoundé. Le BRENUAC, l'UNOWAS et l'ONUDC continuent à collaborer et à coordonner leurs efforts avec le Groupe g7+ et le Groupe des Amis du golfe de Guinée, ainsi qu'avec la CEDEAO, la CEEAC et la CGG, et sont déterminés à continuer à soutenir les initiatives régionales en rapport avec la commémoration du dixième anniversaire du Code de conduite de Yaoundé.

Pour terminer, je tiens à souligner que dans le cadre de toute réflexion et de tout examen concernant le Code de conduite de Yaoundé, il faut mettre l'accent sur trois points clefs.

Premièrement, le cadre juridique. Le fait d'ériger en infraction les actes de piraterie et d'établir une compétence universelle concernant de tels actes au regard de la législation interne, conformément aux dispositions applicables de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, demeure nécessaire pour écarter la menace que représente la piraterie. Il est dès lors vital que toutes les parties signataires continuent de s'employer à actualiser leurs cadres juridiques, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et à tout autre cadre juridique international et régional complémentaire.

Deuxièmement, il est important de s'attaquer aux causes profondes de la piraterie, comme le souligne le Secrétaire général dans son rapport de novembre 2022 (S/2022/818). Afin d'éliminer effectivement la menace que constituent les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, les parties prenantes nationales, les organisations régionales et sous-régionales et les partenaires internationaux doivent également s'efforcer de relever les défis sociaux, économiques et environnementaux latents qui favorisent le recrutement d'individus par les réseaux de criminalité maritime. Si rien n'est fait sur ce front, la lutte contre cette menace ne connaîtra dans l'ensemble que des progrès limités. À cet égard, une fois que la procédure d'examen aura été lancée, il sera important qu'elle mette notamment l'accent sur la prévention. Dans ce contexte, il conviendra tout d'abord d'étudier les moyens de promouvoir une mobilisation plus participative et axée sur la collectivité dans le cadre de l'architecture et, ensuite, de produire des données ventilées par sexe concernant les effets de la criminalité maritime sur les femmes, les filles, les hommes et les garçons, afin de mieux étayer les options et mesures politiques.

Troisièmement, on ne saurait trop insister sur le fait qu'une coordination renforcée entre les parties signataires, le Centre interrégional de coordination, la Commission du golfe de Guinée, la CEDEAO et la CEEAC demeure indispensable. Nous comptons sur leur leadership conjoint pour définir une approche stratégique ainsi qu'une feuille de route pour la prochaine décennie afin de mener à bien la mise en place de l'architecture de Yaoundé. Nous appelons les partenaires de bonne volonté à apporter le soutien nécessaire à ces efforts régionaux.

La Présidente (*parle en arabe*) : Je remercie M^{me} Pobe de son exposé.

Je donne maintenant la parole à M. Da Piedade Veríssimo.

M. Da Piedade Veríssimo : C'est un honneur pour moi de prendre la parole devant le Conseil de sécurité pour la deuxième fois (voir S/PV.9338) au courant de ce mois de juin. Qu'il me soit ainsi permis, à l'entame de mon propos, d'exprimer mes vifs remerciements à l'Ambassadrice Lana Zaki Nusseibeh, Présidente du Conseil pour le mois de juin, pour avoir bien voulu inviter encore une fois la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) aux importantes assises de ce jour.

Que le Conseil de sécurité ait décidé de consacrer sa séance de ce jour à la sécurité maritime dans le golfe de Guinée est une reconnaissance éloquente de l'importance multidimensionnelle de cet espace géographique et des défis sécuritaires auxquels il est confronté. En tant que façade maritime africaine sur l'océan Atlantique, l'espace communément appelé golfe de Guinée couvre à la fois l'Afrique centrale et l'Afrique occidentale. En ce qui concerne l'Afrique centrale, le golfe de Guinée s'étend de l'Angola, au sud, au Cameroun, au nord. En plus de ces deux États, il inclut également le Congo, la République démocratique du Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale et Sao Tomé-et-Principe, soit, au total, sept des 11 États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale.

Cet espace s'étend sur une distance de 3 307 kilomètres et couvre une superficie d'environ 1 224 913 kilomètres carrés. Il regorge d'énormes potentiels hydrauliques, halieutiques, miniers, commerciaux et touristiques. Il est source d'hydrocarbures pour d'autres régions du globe. Mais en même temps, l'espace du golfe de Guinée situé en Afrique centrale fait face à plusieurs défis liés, notamment, à la délimitation et la démarcation, à la sécurisation et la surveillance, à la protection des écosystèmes marins et des espèces menacées, à la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, aux changements climatiques et catastrophes naturelles et technologiques, ainsi qu'à l'érosion côtière et à la sécurité environnementale.

S'agissant particulièrement de l'aspect sécuritaire, il est important de rappeler qu'en plus de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, la région —

En raison d'une perte de liaison des services de téléconférence, il y a une coupure de 10 secondes dans cette déclaration.

C'est le cas de l'attaque perpétrée le 25 mars contre le pétrolier *Monjasa Reformer* au large de la ville de

Pointe-Noire, en République du Congo. Au total, l'espace de la CEEAC du golfe de Guinée a enregistré 55 incidents de sûreté et de sécurité maritimes au cours de ce premier semestre. Toutefois, en comparaison de la période comprise entre 2018 et 2020, on observe une baisse des cas de piraterie et des prises d'otage dans la région d'Afrique centrale du golfe de Guinée depuis l'année 2021. Cette tendance à la baisse s'explique, d'une part, par le fait que les États équipent de plus en plus leurs marines respectives de la présence de navires internationaux déployés dans le cadre de la présence maritime coordonnée pour la lutte contre la piraterie dans les eaux sous juridiction et en haute mer, et, d'autre part, elle s'explique également par le renforcement des échanges d'informations entre les États dans le cadre du Forum de collaboration maritime du golfe de Guinée, créé en avril 2021.

C'est depuis 2009 que les États membres de la CEEAC se sont engagés à coordonner leurs efforts en matière de lutte contre l'insécurité dans l'espace maritime du golfe de Guinée, à travers l'adoption à Kinshasa, en République démocratique du Congo, du protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des États de la CEEAC du golfe de Guinée. C'est ce protocole qui créa le Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique centrale, institution spécialisée chargée d'assurer la coordination de la stratégie maritime de la CEEAC dont le siège se trouve à Pointe-Noire, en République du Congo. En 2013, en prenant en compte le caractère indivisible de l'espace maritime du golfe de Guinée, la CEEAC a décidé de formaliser sa coopération et sa coordination avec la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et la Commission du golfe de Guinée à travers le processus de Yaoundé. C'est de ce processus qu'est né le Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest, qui est basé à Yaoundé, au Cameroun.

Par ailleurs, dans le cadre de sa réforme institutionnelle, dont les textes fondamentaux ont été adoptés en décembre 2019, la CEEAC a organisé sa première conférence maritime, à Kinshasa, entre novembre 2022 et février 2023. La conférence, qui a apprécié la mise en œuvre du Protocole de Kinshasa de 2009, a permis l'adoption d'un protocole révisé relatif à la stratégie de sûreté et de sécurité des intérêts vitaux en mer et dans les eaux continentales partagées des États membres de la CEEAC. Il est articulé autour de six piliers, à savoir : l'échange et la gestion communautaire de l'information ; la surveillance communautaire de l'espace maritime des États membres de la CEEAC dans le golfe de Guinée et les

eaux continentales partagées ; l'harmonisation de l'action des États parties en mer et dans les eaux continentales partagées ; l'institution d'un mécanisme de financement pérenne ; l'acquisition et l'entretien des équipements majeurs pour garantir une capacité opérationnelle ; ainsi que l'institutionnalisation de la conférence maritime annuelle des parties.

Autant le protocole révisé mentionné ci-dessus est ancré dans la vision consistant à affirmer la souveraineté des États membres de la CEEAC sur leurs espaces en mer et dans les eaux continentales partagées, autant il exprime leur volonté de renforcer leur coopération avec les partenaires bilatéraux et multilatéraux souhaitant les accompagner dans l'atteinte des objectifs relatifs à la souveraineté et à la sécurité de leurs espaces maritimes et de leurs eaux continentales partagées.

Je ne saurais clore mon propos sans réitérer les remerciements de notre organisation à la Présidente du Conseil pour avoir invité, encore une fois, la CEEAC aux importantes discussions de ce jour.

La Présidente (*parle en arabe*) : Je remercie M. Da Piedade Veríssimo de son exposé.

Je donne maintenant la parole à M. Touray.

M. Touray (*parle en anglais*) : La Commission de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) se félicite de l'occasion qui lui est donnée de prendre la parole devant les membres du Conseil de sécurité sur ce sujet important.

La piraterie dans le golfe de Guinée a considérablement évolué au cours des 14 dernières années. Le nombre d'attaques de pirates a sensiblement augmenté, passant de 45 en 2010 à 64 en 2011, le plus grand nombre d'attaques ayant été enregistré dans les eaux nigérianes, selon l'Organisation maritime internationale. La riposte de la marine nigériane a permis d'écarter la menace des eaux nigérianes, mais cette dernière demeure bien réelle dans les eaux territoriales de la région voisine. C'est ce qui explique l'augmentation des attaques de pirates dans les eaux du Bénin, qui ont été au nombre de 20 en 2011. Bien entendu, cela a entraîné de graves problèmes financiers pour le Bénin, qui a vu ses recettes provenant d'activités économiques importantes, telles que les opérations portuaires, chuter de 40 %.

En réponse, le pays, la région et la communauté internationale ont pris plusieurs mesures, notamment des opérations maritimes bilatérales conjointes entre pays et l'adoption de résolutions historiques par le Conseil

de sécurité. L'adoption de ces résolutions a été suivie du Sommet des chefs d'État et de gouvernement de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), de la CEDEAO et des membres de la Commission du golfe de Guinée (CGG) sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée, qui a eu lieu à Yaoundé en juin 2013.

À l'issue du Sommet de Yaoundé, les principaux documents stratégiques suivants ont été adoptés. Le premier est la Déclaration des chefs d'État et de gouvernement des États de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun. Le deuxième est le Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre. Le troisième document est le mémorandum d'accord entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Le mémorandum d'accord signé par les trois organisations régionales a conduit à la création du Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest, faisant office d'organe de coordination en matière de sûreté maritime dans le golfe de Guinée. De la même manière, un organe directeur composé du Président de la Commission de la CEDEAO, du Président de la Commission de la CEEAC et du Secrétaire exécutif de la CGG a été créé pour améliorer et guider les activités et les opérations du Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest.

Des progrès considérables ont également été réalisés dans les pays membres, notamment l'adoption de stratégies maritimes nationales par un certain nombre de pays et le déploiement d'infrastructures maritimes critiques dans la région. À n'en point douter, le déploiement stratégique d'infrastructures maritimes critiques a permis une meilleure appréciation de la situation maritime dans le golfe de Guinée.

Au niveau continental, l'Union africaine a adopté la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050, en janvier 2014, et la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique, en octobre 2016.

Au niveau de la CEDEAO, la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO a été adoptée en 2014. Le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique de l'Ouest a été créé et inauguré à Abidjan en 2022. Le Centre multinational de coordination maritime (CMCM), pour la zone E, a été créé et inauguré en mars 2015 à Cotonou. En attendant, des préparatifs sont en cours pour l'inauguration du CMCM pour la zone F à Accra, au Ghana, et du CMCM pour la zone G, à Praia, pour 2023. L'architecture de sécurité maritime de la CEEAC a établi le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale à Pointe-Noire, en République du Congo, ainsi qu'une autre zone D à Douala, en République du Cameroun, et une zone A à Luanda.

La mise en place de réseaux de partage d'informations maritimes entre la CEDEAO et la CEEAC a permis d'améliorer le partage d'informations sur l'appréciation de la situation maritime et la conduite et la planification d'opérations et d'exercices maritimes conjoints avec divers centres multinationaux de coordination maritime et centres opérationnels maritimes nationaux. Suite à l'amélioration de l'échange d'informations au sein de notre région, il a été possible d'arrêter et de poursuivre en justice des pirates qui avaient attaqué des navires, notamment ceux qui avaient pris d'assaut le navire de pêche chinois *Hailufeng 11* dans la zone économique exclusive de la Côte d'Ivoire. De même, des pirates ont été arrêtés et poursuivis en juillet 2021 au Togo. Le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime a contribué à l'adoption de l'Acte additionnel relatif au transfèrement des personnes soupçonnées d'actes de piraterie et de transfert des biens et/ou preuves associés, à Accra en juillet 2022, en vue de permettre des poursuites judiciaires au sein des États membres. D'autres opérations coordonnées ont notamment permis à un navire de la marine nigériane, en coordination avec divers acteurs, d'arrêter des pirates qui avaient attaqué un pétrolier panaméen dans les eaux de Sao Tomé-et-Principe.

Il importe de souligner que la communauté internationale a appuyé les opérations et les exercices menés dans la région, notamment les manœuvres maritimes annuelles dirigées par les États-Unis et l'exercice Grand African NEMO mené par la France. L'opération Safe Domain I, coordonnée par la CEDEAO au Centre multinational de coordination maritime (CMCM) de la zone E, ainsi que les opérations menées au CMCM de la zone F, ont également joué un rôle essentiel dans l'amélioration des conditions de sécurité des voies navigables du golfe de Guinée. Ces différentes initiatives ont contribué à améliorer la situation en matière de sécurité maritime dans le

golfe de Guinée, où l'on constate une diminution continue des actes de piraterie et des attaques armées dans la région. Selon le Bureau maritime international, le nombre d'actes de piraterie et de tentatives de vol en mer a diminué, passant de 31 en 2015 à 18 en 2021, et à 15 en 2022. En 2023, le nombre d'incidents de piraterie et d'attaques armées a continué à baisser, et seuls cinq incidents ont été signalés au premier trimestre 2023. Par conséquent, nous souhaitons que la communauté internationale continue d'investir dans notre région afin d'améliorer la situation socioéconomique des populations.

À l'approche du dixième anniversaire de l'architecture de Yaoundé, il sera important de veiller à ce que l'organe directeur du Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest procède à un examen approfondi de la planification et de l'organisation du processus. Pour aller de l'avant, il sera également important de revoir le Code de conduite de Yaoundé en vue d'en faire un cadre juridiquement contraignant, 10 ans après le Sommet de 2013, comme le prévoit le texte. Nous avons également besoin d'une stratégie maritime commune pour notre domaine maritime commun. Il est donc tout aussi important de procéder à une évaluation critique de nos interventions et nos difficultés institutionnelles. La CEDEAO recommande que des parties prenantes telles que le Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée, coprésidé par la Côte d'Ivoire et l'Allemagne, participent à l'organisation de la célébration du dixième anniversaire de l'architecture de Yaoundé. Il est également important de se pencher sur les activités et le fonctionnement du Centre interrégional de coordination au cours de la prochaine décennie afin de s'assurer qu'il dispose du personnel et des moyens opérationnels nécessaires, ainsi que d'une autonomie financière.

Je voudrais terminer en réaffirmant la détermination de la CEDEAO à collaborer avec différents partenaires pour contrer les différentes menaces qui pèsent sur la sécurité dans la région. Nous nous engageons à renforcer notre collaboration et notre coordination avec les différents acteurs en charge de la sécurité maritime.

La Présidente (*parle en arabe*) : Je remercie M. Touray de son exposé.

Je donne maintenant la parole à M. Abeso.

M. Abeso (*parle en anglais*) : Je tiens à exprimer, au nom de la Commission du golfe de Guinée, notre gratitude pour l'invitation qui nous a été faite de nous adresser

au Conseil de sécurité à l'occasion de cette séance sur la sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

Les difficultés à assurer la sûreté et la sécurité dans le golfe de Guinée continuent d'entraver d'importantes activités économiques au niveau régional, dans les domaines du transport et de l'exploration et l'exploitation des ressources, et sapent les efforts visant à promouvoir la prospérité et le bien-être de la région et de ses habitants. Pas plus tard que le 25 mars, un transporteur de produits pétroliers a été détourné à 140 milles nautiques à l'ouest-sud-ouest de Pointe Noire, en République du Congo, et les six membres de son équipage ont été enlevés. Cet incident démontre que les efforts déployés jusqu'à présent pour sécuriser le golfe sont manifestement insuffisants. La piraterie semble être un problème récurrent dans le golfe, malgré les efforts déployés par les États Membres pour réduire la menace par l'intermédiaire d'un certain nombre de mécanismes, notamment le Sommet des chefs d'État et de gouvernement de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de la Commission du golfe de Guinée, qui s'est tenu le 25 juin 2013 avec les encouragements des résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) du 29 février 2012. Le Sommet de Yaoundé a adopté, parmi d'autres documents importants, le Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre.

Conformément aux décisions prises au cours du Sommet, le Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest a été mis sur pied à Yaoundé, le 11 septembre 2014, pour coordonner toutes les opérations relatives à la répression de la piraterie et d'autres activités criminelles dans le golfe de Guinée. L'objectif du Centre, communément appelé l'architecture de Yaoundé, était d'assurer la coordination des efforts déployés en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale et de travailler en étroite collaboration avec d'autres mécanismes régionaux. L'architecture de Yaoundé a été relativement efficace, comme en témoignent la diminution des activités criminelles en mer au cours des dernières années ainsi que les rapports du Centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international. Au premier trimestre de cette année, par exemple, seuls cinq incidents ont été signalés, contre huit en 2022 et 16 en 2021. Les efforts concertés des pays de la région, avec l'appui des partenaires internationaux, ont permis d'apporter

une réponse mieux coordonnée et plus efficace aux activités criminelles en mer.

En outre, la coopération et la collaboration entre les pays de la région, par le biais de la mise en commun des informations, d'opérations maritimes conjointes, de manœuvres navales coordonnées, de mesures de renforcement des capacités et de programmes de coopération et d'assistance techniques, ont permis d'accroître la présence et les capacités d'intervention dans le golfe de Guinée, et ces efforts continuent de produire des résultats notables, comme dans le cas du *Heroic Idun*, navire qui tentait de charger illégalement du pétrole brut dans les eaux territoriales nigérianes et qui a été immobilisé en Guinée équatoriale à la demande des autorités nigérianes.

Les pays de la région du golfe de Guinée continuent de renforcer leurs cadres juridiques et leur législation en matière de sûreté maritime, y compris en adoptant et en mettant en œuvre des lois qui érigent les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer en infractions pénales, ainsi qu'en poursuivant et en sanctionnant les contrevenants. Par exemple, le Nigéria a promulgué la loi sur la répression de la piraterie et d'autres infractions maritimes de 2019 afin de poursuivre et de punir les délinquants appréhendés. La Commission du golfe de Guinée s'efforce de faire en sorte que les autres États Membres adoptent des lois similaires afin que les auteurs de délits puissent être arrêtés et poursuivis, soit dans l'État où l'infraction a été commise, soit dans un État voisin, assurant ainsi une cohérence et permettant une application transfrontière efficace de la loi.

Les pays de la région poursuivent leurs efforts pour mettre en place un groupe d'intervention maritime conjoint dans la région du golfe de Guinée, comme les y encouragent l'Union africaine et le Conseil de sécurité. Le 22 mai, en marge de la revue présidentielle de la flotte, à Lagos, au Nigéria, 11 pays du golfe de Guinée ont signé le concept des opérations pour la création d'un groupe d'intervention maritime conjoint dans la région du golfe de Guinée. J'espère que les pays qui ne l'ont pas encore fait signeront ce document important pour que le groupe d'intervention maritime conjoint soit effectivement mis en place. La Commission du golfe de Guinée saisit cette occasion pour demander au Conseil de sécurité de bien vouloir examiner et approuver ce projet et de mobiliser le soutien international en faveur du groupe d'intervention maritime conjoint dans le golfe de Guinée.

Pour sa part, et conformément au mandat qu'il a reçu lors du troisième Sommet extraordinaire de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest

(CEDEAO), qui s'est tenu à Accra, au Ghana, le 25 avril, le Secrétariat exécutif de la Commission du golfe de Guinée reste chargé de la promotion et du renforcement des mesures relatives à l'élargissement de la composition de la Commission dans le but de rassembler le plus grand nombre de parties prenantes du golfe de Guinée sous un régime unique de sécurité et de sûreté maritimes.

Compte tenu de ce qui précède, je voudrais appeler l'attention sur les défis qui se posent dans le golfe de Guinée. Par exemple, malgré les nombreuses avancées qu'il a permis de réaliser, un certain nombre de difficultés continuent d'entraver la pleine application du Code de conduite de Yaoundé. L'un des principaux défis est sa mise en œuvre limitée par les États Membres. Certains pays ont tardé à adopter et à intégrer les dispositions du Code dans leur législation interne. Cette situation compromet l'efficacité de l'application et de la coordination entre les nations dans la lutte contre la criminalité maritime. Tous les pays n'ont pas ratifié le Code, et certains de ceux qui l'ont fait n'ont pas pleinement mis en œuvre ses dispositions. Cela nuit considérablement à la réalisation efficace des objectifs de l'accord.

Le Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest, situé à Yaoundé, au Cameroun, souffre également d'un manque de ressources, de financement, d'équipement et de personnel, ce qui freine fortement la mise en œuvre du Code de conduite de Yaoundé. Il est nécessaire de soutenir le financement du Centre interrégional de coordination. Il est donc important d'accorder la priorité à la mobilisation des ressources pour garantir l'opérationnalisation effective du Centre. Afin d'examiner les progrès et les défis du Centre, les organisations régionales que sont la CEDEAO, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée organiseront la quatrième réunion annuelle des chefs d'institutions du Centre interrégional de coordination au troisième trimestre de cette année.

L'objectif principal de cette réunion est de passer en revue les opérations du Centre, les progrès accomplis et les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des programmes conçus dans le cadre du processus de Yaoundé, et le financement des activités du Centre.

Lorsqu'on s'attaque au problème qui touche le domaine maritime, il est important d'établir des contacts avec les acteurs non étatiques, tels que les réseaux criminels et les groupes armés. La criminalité maritime dans la région du golfe de Guinée est souvent liée à des problèmes

socioéconomiques sous-jacents, tels que la pauvreté, le chômage et l'absence d'autres moyens de subsistance. Il est essentiel de s'attaquer à ces problèmes socioéconomiques pour apporter des solutions à long terme et réduire le nombre d'actes de piraterie et de vols à main armée en mer.

Pour relever ces défis et combler ces lacunes, les États Membres, les organisations régionales et les partenaires internationaux doivent déployer des efforts concertés. Des mesures telles que le renforcement de la mise en œuvre, l'allocation des ressources, le renforcement des capacités, le partage d'informations et la coopération régionale sont des domaines clés qui nécessitent une attention particulière afin d'améliorer l'efficacité du Code de conduite de Yaoundé en matière de lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée.

Les pays de la région du golfe de Guinée doivent être encouragés à ratifier le Code de conduite de Yaoundé et à mettre pleinement en œuvre ses dispositions, tandis que les parties régionales et internationales doivent s'employer à faire connaître l'importance du Code et aider les pays à surmonter les obstacles à sa ratification et à son application. Cela facilitera grandement les progrès et renforcera l'efficacité du Code de conduite en ce qui concerne la lutte contre la piraterie, les vols à main armée contre les navires et les activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée.

En outre, la mise à disposition de programmes de formation, d'une aide technique et de ressources pour les forces navales, les garde-côtes et les forces de l'ordre, ainsi que le renforcement de leur capacité de mener des patrouilles de routine et des enquêtes et d'intervenir en cas d'incident sont d'autres domaines dans lesquels les pays du golfe de Guinée pourraient bénéficier d'un appui afin de renforcer leur capacité à lutter contre la criminalité maritime. L'évaluation et la révision régulières des dispositions et des stratégies du Code sont essentielles pour s'adapter aux menaces émergentes. Les enseignements tirés des incidents passés doivent être utilisés pour mettre le Code à jour et élaborer de nouvelles mesures afin de faire face aux tendances en perpétuelle évolution de la criminalité maritime.

À la lumière des défis susmentionnés, la Commission du golfe de Guinée continuera d'aider ses États membres en les encourageant à coopérer et à collaborer sur les questions de sécurité maritime. De temps à autre, la Commission du golfe de Guinée organisera des ateliers de sensibilisation et des activités d'information sur des

questions d'actualité relatives à la sûreté et à la sécurité maritimes dans la région du golfe de Guinée.

La Présidente (*parle en arabe*) : Je remercie M. Abeso de son exposé.

Je donne maintenant la parole aux membres du Conseil qui souhaitent faire une déclaration.

M^{me} Oppong-Ntiri (Ghana) (*parle en anglais*) : Je remercie les Émirats arabes unis d'avoir organisé la présente séance d'information sur la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Le Ghana accueille avec satisfaction les exposés Mme Martha Pobee, Sous-Secrétaire générale au Département des affaires politiques et de la consolidation de la paix et au Département des opérations de paix ; de S. E. M. Gilberto Da Piedade Veríssimo, Président de la Commission de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale ; de S. E. M. Omar Alieu Touray, Président de la Commission de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest ; et de S. E. M. Jose Mba Abeso, Secrétaire exécutif de la Commission du golfe de Guinée.

Cette année marque le dixième anniversaire du Code de conduite de Yaoundé et, alors que nous célébrons cette date importante, nous saluons les progrès notables accomplis par la région en matière de lutte contre la piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée. L'adoption des résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) a établi les fondements de l'adoption du mécanisme régional en 2013.

Tout en nous félicitant du recul de l'insécurité maritime dans la région ces derniers temps, nous relevons que ce n'est pas le fruit du hasard. Cette évolution positive peut être attribuée à un certain nombre de facteurs, notamment une action concertée énergique en vue de renforcer la coopération entre les parties prenantes aux niveaux national, régional et international, une présence navale et un échange de renseignements accrus, ainsi que des procédures judiciaires renforcées qui ont permis de poursuivre et de condamner des pirates. Ces efforts doivent se poursuivre.

En dépit des modestes progrès accomplis, nous rappelons que la région n'est pas encore sortie d'affaire, car les vestiges de la piraterie, des vols à main armée et de la pêche illégale continuent d'être observés dans la région et constituent autant de menace pour l'espace maritime. D'autres facteurs aggravants, notamment les changements climatiques et la dégradation de l'environnement, sont également des motifs de préoccupation. Le dixième anniversaire de ce mécanisme régional nous

donne l'occasion de réfléchir aux avancées réalisées à ce jour et aux mesures qu'il convient de prendre maintenant et à l'avenir pour garantir l'efficacité du mécanisme.

Dans ce contexte, le Ghana estime que les mesures suivantes doivent être prises pour contribuer à vaincre la menace. Premièrement, nous devons donner la priorité à la mise en œuvre des instruments régionaux conçus pour lutter contre l'insécurité maritime ; deuxièmement, nous devons nous attaquer aux causes profondes de la piraterie et des vols à main armée en mer ; troisièmement, nous devons adopter une approche à l'échelle de la société qui comprend le secteur privé, les communautés locales et la participation des organisations de la société civile ; et quatrièmement, nous devons nous appuyer sur les partenariats.

En ce qui concerne les mécanismes régionaux, il est important que les États Membres de l'ONU renouvellent leur engagement à appliquer le Code de conduite de Yaoundé, car il est essentiel pour lutter durablement contre cette menace. Toutefois, nous observons des lacunes opérationnelles, logistiques, techniques et en matière de financement et de renforcement des capacités qui entravent sa mise en œuvre, et nous saluons les efforts déployés pour y remédier. Pour contribuer à la lutte contre cette menace, nous devons également encourager les États Membres qui ne l'ont pas encore fait à promulguer des lois érigeant en infraction la piraterie dans toute la mesure prévue par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

S'agissant des causes profondes, il est possible de les combattre efficacement en accordant la priorité aux investissements dans d'autres domaines que la sécurité afin de renforcer la résilience et de lutter contre la hausse de la pauvreté, le taux de chômage élevé, en particulier chez les jeunes de la région, et d'autres facteurs aggravants tels que les changements climatiques et les effets disproportionnés de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée dans la région. Nous devons également adopter une approche multidimensionnelle à l'échelle de la société, intégrer les questions de genre aux stratégies de sécurité maritime et reconnaître le rôle d'intervention joué par la Commission de consolidation de la paix pour fournir un appui autonome dans des domaines tels que le renforcement des compétences entrepreneuriales et l'emploi indépendant agricole, entre autres. Au niveau national, l'investissement dans la recherche, le renforcement des capacités et de la collaboration interinstitutions et la couverture médiatique des questions de sécurité

maritime sont autant d'outils utiles qui pourraient contribuer à aborder cette problématique de façon globale.

En ce qui concerne les partenariats, nous partageons le point de vue selon lequel outre les mécanismes régionaux, nous devrions tirer parti des moyens dont dispose le système multilatéral et renforcer, dans le cadre d'initiatives continentales telles que la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050, la coopération avec des entités fondamentales du système des Nations Unies telles que l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, l'Organisation maritime internationale et le Bureau de lutte contre le terrorisme. Le renforcement de la coopération passe également par la poursuite de la collaboration avec des acteurs clés tels que l'Union européenne, le Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée et le Forum de collaboration maritime du Golfe de Guinée pour la sensibilisation et la déconfliction partagées.

Enfin, nous devons également nous inspirer des recommandations du rapport du Secrétaire général publié le 1^{er} novembre 2022, qui appelle à

« procéder à un examen global de l'état d'avancement de l'application de l'architecture de sûreté maritime de Yaoundé afin de répertorier les problèmes, de définir l'utilisation la plus optimale des ressources disponibles et d'énoncer une vision stratégique pour la prochaine décennie » (S/2022/818, par. 57).

Tout en encourageant les pays de la région à faire preuve d'une volonté et d'un engagement politiques forts pour mettre en œuvre cette recommandation énoncée dans le rapport, il importe également que la communauté internationale, y compris le Conseil de sécurité, apporte son appui à la région pour réaliser cet examen très important et aider à garantir l'efficacité du mécanisme.

Les membres du Conseil s'en souviendront, en 2022, le Ghana et la Norvège ont négocié l'adoption de la résolution 2634 (2022) qui a pour but d'aider les États Membres à faire face à cette menace. Le Ghana se félicite de l'unité dont le Conseil a fait preuve à l'époque sur cette question thématique et espère qu'elle perdurera. De plus, nous félicitons la Commission de consolidation de la paix d'avoir mis l'accent sur cette question à sa dernière réunion et de continuer de soutenir les efforts régionaux, notamment les recommandations prospectives qu'elle a formulées dans la note consultative communiquée au Conseil en novembre 2022.

Pour conclure, je souhaite assurer les membres du Conseil de la détermination du Ghana à appliquer cet instrument régional et à encourager les autres à faire de même, tout en reconnaissant qu'il est essentiel de renforcer la coopération avec et entre les partenaires internationaux et les États Membres dans la lutte contre cette menace.

M. Ishikane (Japon) (*parle en anglais*) : Je remercie la Sous-Secrétaire générale Pobee, S. E. M. Da Piedade Veríssimo, S. E. M. Touray et le Secrétaire exécutif Abeso de leurs exposés éclairants.

Cela fait 10 ans ce mois-ci que le Code de conduite de Yaoundé a été signé et un peu plus d'un an que le Conseil de sécurité a adopté la résolution 2634 (2022). Le Japon salue l'initiative prise par la présidence et le Ghana d'organiser la présente séance, qui tombe à point nommé.

En tant que nation maritime, le Japon accorde une grande importance à la promotion de mers libres, ouvertes et stables, sous-tendues par un ordre maritime fondé sur l'état de droit.

Nous sommes heureux de constater que les actes de piraterie et les vols à main armée en mer continuent de diminuer dans le golfe de Guinée, avec seulement quelques incidents au cours du premier trimestre de cette année. Ce succès est dû au renforcement des efforts nationaux, à une coopération régionale accrue et à l'augmentation des patrouilles navales et des condamnations pour piraterie. Il faut maintenant préserver ces progrès.

Aujourd'hui, le Japon souhaite insister sur l'importance du maintien de l'appropriation nationale et des partenariats, ainsi que sur la nécessité de remédier non seulement à l'insécurité maritime, mais aussi à ses causes profondes.

Les États côtiers doivent continuer de s'employer à ériger en infractions les actes de piraterie et d'autres formes de criminalité maritime dans leurs législations nationales respectives, à mettre en place des procédures de poursuite et à améliorer les capacités de répression. Tous les efforts déployés pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée doivent être conformes à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui est le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités liées aux océans et aux mers.

Le maintien des partenariats est également essentiel. Les organisations régionales et sous-régionales, notamment l'Union africaine, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et la

Commission du golfe de Guinée, apportent leur soutien, tout comme INTERPOL et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, au moyen d'initiatives telles que la base de données sur la piraterie et le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime. Poursuivre l'assistance et la coopération entre ces acteurs et d'autres parties prenantes, notamment les institutions financières internationales, le secteur maritime privé et l'ensemble du système des Nations Unies, aidera la région à renforcer et à rendre pleinement opérationnelle l'architecture de Yaoundé. Pour sa part, le Japon fournit aux pays de la région du matériel lié à l'application du droit maritime, ainsi que des programmes de formation sur le renforcement des capacités de lutte contre la piraterie et l'économie maritime, y compris en soutenant des centres de formation au maintien de la paix au Ghana et au Nigéria. Le Japon continuera d'être le partenaire fiable de la région.

Comme l'indique le Secrétaire général dans son rapport de l'année dernière (S/2022/818), les succès remportés sur le plan de l'application de la loi et l'augmentation du nombre de patrouilles navales peuvent avoir poussé les groupes criminels à investir dans d'autres formes de criminalité maritime. À long terme, la seule façon de remédier efficacement à la criminalité maritime est de s'attaquer à ses causes profondes, notamment la pauvreté, le chômage, en particulier celui des jeunes, et le manque d'accès aux services publics de base.

Les effets néfastes des changements climatiques constituent également un autre facteur qui exacerbe l'insécurité. À cet égard, il est important de soutenir les efforts de développement économique qui seraient bénéfiques aux personnes vulnérables, notamment par le biais du développement des ressources humaines. En outre, une gouvernance démocratique et à l'écoute des voix des différentes parties prenantes, y compris les femmes et les jeunes, ainsi que des institutions résilientes et responsables fondées sur l'état de droit, seront essentielles.

Pour conclure, je tiens à réaffirmer la volonté du Japon, en tant que membre du Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée, de continuer de coopérer avec ses collègues, les États côtiers et les autres parties prenantes, afin d'améliorer et de renforcer la sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

M. Moretti (Brésil) (*parle en anglais*) : Je remercie les intervenants de leurs exposés utiles et instructifs.

Le Brésil accorde depuis longtemps une attention particulière aux conséquences de la piraterie et des vols à

main armée dans le golfe de Guinée sur la sécurité internationale. En tant que membre fondateur de la zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud (ZPCAS), notre priorité est de renforcer les efforts de lutte contre la piraterie et d'empêcher sa propagation à d'autres régions. À la dernière réunion ministérielle de la ZPCAS, qui s'est tenue en avril, ses membres ont réaffirmé leur détermination à prévenir et à éliminer la piraterie dans le golfe de Guinée, conformément au droit international.

La sécurité maritime dans le golfe de Guinée est l'un des domaines où des résultats positifs ont été obtenus en Afrique ces dernières années. Il s'agit avant tout d'une réalisation des États directement concernés, qui assument la responsabilité première de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée dans la région. La coopération régionale et le renforcement des capacités navales, en particulier dans le contexte de l'architecture de Yaoundé, restent essentiels pour soutenir leurs efforts.

Le Brésil salue et encourage la coopération des États de la région et des organisations africaines concernées avec les organismes des Nations Unies, en particulier le Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et le Sahel, le Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime.

Malgré les résultats positifs et la réduction de la criminalité maritime observés ces dernières années, il ne faut pas se reposer sur ses lauriers. À l'approche du dixième anniversaire de l'architecture de Yaoundé, la recrudescence récente de la criminalité maritime montre que les efforts conjoints des États et des organisations doivent se poursuivre. Sinon, les progrès durement acquis risquent d'être annulés.

Il est urgent de renforcer les capacités des États de la région en matière de sécurité maritime. Cela doit inclure une coopération et une reddition de compte plus efficaces dans le cadre des législations nationales relatives aux actes de piraterie et aux vols à main armée en mer, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Le Brésil se félicite de l'adoption par les chefs d'État et de gouvernement de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) du protocole révisé relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer et dans les eaux continentales des États membres de la CEEAC. Le protocole relatif à la stratégie d'élaboration d'une économie bleue durable en Afrique centrale est aussi un outil très important.

Comme nous l'avons souligné à maintes reprises, il existe un lien direct entre la paix et le développement. Cela signifie qu'il est tout aussi essentiel de s'attaquer aux causes profondes de la piraterie et de la criminalité maritime, principalement par la création de revenus, que d'améliorer la sécurité. Dans le même temps, la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée permet de prévenir les perturbations du commerce et du transport maritimes et d'éviter les pertes de recettes publiques indispensables.

En tant que membre du Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée et de la zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud, le Brésil est prêt à continuer d'appuyer les pays de la région à travers la coopération et des opérations navales conjointes, telles que l'opération Guinex, l'Obangame Express et le Grand African NEMO. À cet égard, le Brésil a déjà entamé les préparatifs de l'opération Guinex III, qui se déroulera en août et en septembre prochains. L'objectif est de renforcer le partenariat entre la marine brésilienne et les marines et garde-côtes des pays du golfe de Guinée. La région et le monde peuvent continuer de compter sur le Brésil pour relever les défis posés par les activités illicites et remédier à certaines de leurs causes profondes.

M. Olmedo (France) : À mon tour, je remercie l'ensemble des intervenants de ce jour pour leurs interventions. La France salue l'adoption formelle, ce lundi, du traité historique visant à protéger les ressources marines et la biodiversité en haute mer, dit Accord se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale (A/CONF.232/2023/4).

Nous nous félicitons de la baisse significative des actes de piraterie dans le golfe de Guinée, dont a attesté le rapport du Secrétaire général (S/2022/818). La France appelle à poursuivre et à renforcer les efforts qui ont concouru à ce résultat. Je pense d'abord aux actions des pays de la région, à la fois sur le plan sécuritaire, mais aussi sur le plan légal et judiciaire, pour criminaliser les actes de piraterie, mener les enquêtes et permettre les poursuites. Je pense aussi aux cadres de coopération qui ont été mis en place, à commencer par l'architecture de Yaoundé, dont nous célébrons les 10 ans. Il faut poursuivre son opérationnalisation. Le Conseil de sécurité doit rester mobilisé et suivre avec attention les enjeux de sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Les menaces sont en constante évolution, et des incidents récents sont venus nous le rappeler. Je crois que les intervenants ont

par exemple mentionner l'attaque en mars d'un pétrolier au large de la Pointe-Noire, en République du Congo. Nous devons aussi faire preuve de vigilance vis-à-vis de tout lien entre criminalité organisée et terrorisme. Cette question est particulièrement urgente alors que les pays côtiers sont sous une pression sécuritaire et humanitaire croissante du fait des groupes terroristes sahéliens.

La communauté internationale doit soutenir le renforcement des capacités des pays de la région et les efforts de l'Union africaine, de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, de la Commission du golfe de Guinée, de l'architecture de Yaoundé, du Groupe de cinq pays du Sahel et de l'Initiative d'Accra. Certaines de ces initiatives régionales doivent d'ailleurs pouvoir bénéficier d'un financement durable, y compris sur contributions obligatoires des Nations Unies.

Comme l'ont rappelé le Secrétaire général dans son rapport et les intervenants que nous venons d'entendre, l'Union européenne est le seul partenaire à déployer une présence maritime continue en appui aux États du golfe de Guinée, notamment grâce à l'outil des présences maritimes coordonnées. La France est fière de participer à cet effort. La France restera engagée aux côtés des États responsables qui font le choix de la lutte contre le terrorisme et du respect de la stabilité et de la coexistence entre les communautés.

Enfin, il y a un lien clair entre notre discussion d'aujourd'hui et nos échanges de la semaine dernière sur le climat et la sécurité (voir S/PV.9345). Le rapport du Secrétaire général souligne bien les liens entre piraterie, changements climatiques et pêche illicite. Nous devons donc aborder la question avec une approche large et intégrer aussi les questions de gouvernance, de développement, de soutien aux communautés locales et de préservation des écosystèmes.

M^{me} Ngyema Ndong (Gabon) : Je remercie M^{me} Martha Pobee, Sous-Secrétaire générale pour l'Afrique au Département des affaires politiques et de la consolidation de la paix et au Département des opérations de paix, pour son exposé édifiant sur l'état de la piraterie et des vols à main armée dans le golfe de Guinée. Je remercie également S. E. M. Gilberto Da Piedade Veríssimo, Président de la Commission de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), ainsi que S. E. M. Omar Touray, Président de la Commission de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), pour leurs présentations des défis et enjeux régionaux liés à la piraterie maritime. C'est avec beaucoup d'intérêt

que j'ai suivi l'exposé de M. Jose Mba Abeso, Secrétaire exécutif de la Commission du golfe de Guinée.

Cette année, nous célébrons le dixième anniversaire du Code de conduite de Yaoundé relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre. Nous nous réjouissons donc de l'opportunité que nous offrent les Émirats arabes unis pour examiner la situation de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Comme nous avons eu l'occasion de le relever l'année dernière (voir S/PV.9198), l'architecture de Yaoundé issue de la signature, en 2013, du Code de conduite a permis de réels progrès ces 10 dernières années et des résultats concrets, notamment en matière de coopération sur la sécurité maritime. Les États du golfe de Guinée sont aujourd'hui capables d'assurer une meilleure coordination dans la surveillance des eaux maritimes. On note également une augmentation significative des patrouilles navales, ainsi qu'une nette amélioration dans le partage d'informations.

Ces progrès ont ainsi impulsé la diminution des actes de piraterie et des vols à main armée en mer dans la région. En effet, le golfe de Guinée, qui était considéré comme l'épicentre de la piraterie maritime mondiale, connaît une avancée considérable. En 2022 et au cours du premier trimestre de cette année, les rapports du Bureau maritime international ont constaté une tendance à la baisse des actes de piraterie en mer dans le monde en général et dans la région du golfe de Guinée en particulier. Seulement cinq incidents, d'après ces rapports, ont été signalés entre janvier et mars de cette année, contre huit pour la même période en 2022 et 16 en 2021.

L'appui des partenaires internationaux mérite ici d'être salué. Le soutien de la communauté internationale à l'architecture de Yaoundé et aux États de la région est en effet significatif. Il est notamment marqué par des patrouilles conjointes des États côtiers et des partenaires internationaux, qui ont eu un effet dissuasif. Les projets de l'Union européenne, tels que le Réseau interrégional pour le golfe de Guinée, la plateforme YARIS et le Programme d'appui à la Stratégie de sûreté et de sécurité maritimes en Afrique centrale, ont été des valeurs ajoutées indéniables sur le terrain.

En dépit de ces progrès notables, les risques liés à la piraterie maritime demeurent et leur impact sur les modes de fonctionnement des populations côtières ne cesse de s'accroître, d'autant plus qu'ils s'ajustent très souvent à la montée de l'extrémisme violent, du terrorisme et des effets néfastes des changements climatiques sur les modes

et moyens de subsistance des communautés locales. Alors que ces dernières années, les activités de piraterie se limitaient à des attaques contre des navires pétroliers et à la prise de cargaisons de marchandises, on note aujourd'hui une mutation de ces activités criminelles, désormais recentrées sur les enlèvements contre rançon, plus lucratifs. Relativement épargné pendant longtemps, le Gabon est depuis quelque temps victime d'actes de piraterie, qui se caractérisent par des prises d'otages ayant parfois une issue fatale. Le 2 mai dernier, un navire a subi l'assaut de pirates, alors qu'il était à moins de 8 kilomètres des côtes gabonaises. Fort heureusement, le bateau a été secouru par les patrouilleurs de l'armée gabonaise. Un incident similaire a eu lieu le 25 mars dernier au large des côtes congolaises, comme vient de le souligner le Président de la Commission de la CEEAC. Ces incidents nous recommandent une très grande prudence.

L'insécurité maritime dans le golfe de Guinée est une menace constante qui mérite toute la vigilance du Conseil de sécurité et de l'ensemble de la communauté internationale. Pour maintenir les acquis de ces 10 dernières années, nous devons donc fournir des efforts additionnels et porter une attention particulière au renforcement des capacités techniques et matérielles des États de la CEEAC et de la CEDEAO. Ces deux régions ont en effet une capacité opérationnelle en mer très limitée : les garde-côtes et les marines nationales sont souvent sous-équipés. À cela s'ajoutent les difficultés liées au financement de l'architecture régionale et la lenteur des réformes au niveau national.

Au-delà de la dimension sécuritaire, la lutte contre la piraterie doit également s'accompagner de mesures de développement socioéconomiques. Jusqu'ici, l'essentiel de nos efforts ont porté sur les stratégies sécuritaires, la maîtrise de l'espace maritime et la réduction de l'insécurité en mer. Notre riposte ne pourra être efficace et apporter les résultats voulus que si nous nous attaquons également aux causes profondes que sont notamment la pauvreté, les inégalités sociales, l'extrémisme, le chômage des jeunes, l'inflation et les conséquences de la crise climatique sur le revenu des populations côtières. La précarisation des communautés locales constitue un terreau pour le développement des réseaux mafieux et le recrutement des jeunes. À cet égard, l'appui fourni aux États de la région doit nécessairement inclure la recherche de solutions aux causes profondes de l'insécurité maritime, en vue d'y apporter une réponse intégrale et durable.

Par ailleurs, réprimer et poursuivre les auteurs d'actes de piraterie constituent un autre pan important

de la lutte contre ce phénomène. Nous devons donc aider les États à s'approprier les outils juridiques nécessaires et à favoriser l'harmonisation de ces cadres juridiques au niveau régional. En tant qu'État partie au processus de Yaoundé, le Gabon s'est approprié les recommandations du Code de conduite, en établissant un cadre juridique adapté aux réalités locales, d'une part, et, d'autre part, en mettant en place une plateforme structurelle et organique de l'action de l'État en mer, ainsi qu'en améliorant la surveillance permanente du domaine maritime. En outre, pour une meilleure répression des actes illicites en mer, mon pays s'est doté d'un arsenal de textes juridiques conformes aux conventions internationales, permettant de réglementer la coordination et la répartition des tâches entre toutes les administrations impliquées dans la sécurité maritime. Le 30 juin 2020, le Gabon a adopté la loi n° 006/202 du Code pénal en vue de pénaliser les actes de piraterie. Sur le plan opérationnel, le Gabon dispose d'une plateforme interne et d'une connexion à l'ensemble du réseau des centres des opérations maritimes du golfe de Guinée et des partenaires stratégiques. Cet outil, équipé de senseurs de surveillance, permet de percevoir les activités en mer en temps réel.

Même si la coopération régionale antipiraterie rencontre de nombreux obstacles, le Gabon reste convaincu de la pertinence du Code de conduite de Yaoundé, ainsi que de la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique, dite Charte de Lomé. Nous nous félicitons du rôle majeur que jouent l'Union africaine et les organisations régionales, telles que la CEEAC, la CEDEAO et la Commission du golfe de Guinée, dans la résolution et la prévention de la piraterie et des autres crimes maritimes. En dépit des difficultés structurelles ou opérationnelles, les marines locales des États du golfe de Guinée sont prêtes à jouer pleinement leur rôle dans la lutte contre la piraterie maritime. Elles ne doivent pas être reléguées à un rôle secondaire ; elles font partie de la solution. Elles doivent être convenablement équipées, formées et accompagnées par la communauté internationale, dans un cadre bien défini de souveraineté et d'intégrité territoriale. Le Gabon, pour sa part, continuera à s'engager avec les partenaires et les pays de la région pour consolider les acquis et mettre en œuvre les recommandations du Code de conduite de Yaoundé.

M. Eckersley (Royaume-Uni) (*parle en anglais*) : Je remercie la Sous-Secrétaire générale et nos trois éminents intervenants de leur participation et de leurs contributions très utiles à l'occasion du dixième anniversaire du Code de conduite de Yaoundé, le Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des

vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre. Je remercie également le Ghana de son initiative.

La piraterie et les vols à main armée sont depuis longtemps une menace pour la sécurité régionale dans le golfe de Guinée, où leur coût humain est réel, de la perturbation du commerce au recours à l'enlèvement contre rançon. Nous nous félicitons que nos partenaires africains du Conseil aient à cœur de régler ce problème très concret. Nous voudrions formuler brièvement quatre observations.

Premièrement, les efforts internationaux donnent des résultats. Nous notons avec satisfaction un déclin constant du nombre d'incidents de piraterie dans le golfe de Guinée, évolution largement imputable à la solidité de la coopération régionale sur la question. Nous sommes également fiers de notre propre collaboration avec nos partenaires pour promouvoir la sécurité et la stabilité, dans la foulée de notre présidence du Groupe des Sept, notamment la visite effectuée l'an dernier par le *HMS Trent* afin de décourager les attaques visant le commerce maritime.

Deuxièmement, nous l'avons entendu, le Code de conduite de Yaoundé offre un cadre essentiel qui soutient cette coopération régionale accrue. Nous exhortons les États qui en sont signataires et les organes régionaux compétents, tous représentés ici aujourd'hui, à continuer de renforcer leur collaboration.

Troisièmement, il est bien sûr indispensable que toute initiative de lutte contre la piraterie et les vols à main armée soit conforme à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui est le cadre juridique dans lequel s'inscrivent toutes les activités menées dans les océans et les mers. Dans ce contexte, j'ajoute qu'il est regrettable que la Commission de consolidation de la paix n'ait pas pu arriver à un consensus sur l'avis écrit qu'elle devait formuler pour la séance de ce jour.

Enfin, et surtout, ainsi que la représentante du Gabon vient de le dire, les facteurs de la piraterie demeurent complexes et multiformes. Il nous semble important de rester concentrés sur le rôle de la pauvreté, du chômage des jeunes et de la dégradation de l'environnement dans la création des conditions qui donnent lieu à cette activité criminelle. Une mobilisation s'impose à tous les niveaux, y compris des réponses locales, et le Royaume-Uni continuera de travailler en étroite collaboration avec ses partenaires en faveur d'une approche cohérente et intégrée de la lutte contre l'insécurité dans le golfe de Guinée.

M^{me} Dautllari (Albanie) (*parle en anglais*) : À mon tour, je souhaite la bienvenue à tous les intervenants et je les remercie de nous avoir fait part de leurs vues. Alors que nous marquons le dixième anniversaire de la signature du Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre (Code de conduite de Yaoundé), l'Albanie se félicite de l'examen de cette question importante à un moment où il convient effectivement de réfléchir tant aux progrès accomplis qu'aux problèmes à l'horizon. L'adoption de la résolution 2634 (2022) a constitué une avancée notable, en réaffirmant notre détermination à préserver le domaine maritime et à promouvoir la stabilité régionale.

L'Albanie salue les mesures prises par les pays du golfe de Guinée et les partenaires internationaux au cours de la dernière décennie, ainsi que le resserrement de la coopération régionale entre la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et la Commission du golfe de Guinée. Ces efforts conjugués se traduisent par une baisse régulière du nombre d'incidents. Le Secrétaire général a souligné cette tendance positive dans son dernier rapport en date (S/2022/818). Nous devons saisir cette occasion pour consolider les gains obtenus en améliorant la coopération régionale, en renforçant la sécurité maritime et en défendant l'état de droit.

Il faut que les pays du golfe de Guinée poursuivent leurs efforts de lutte contre la piraterie et la criminalité maritime. Cela suppose une approche globale qui traite des causes profondes de ces phénomènes, y compris les effets néfastes des changements climatiques, le manque de possibilités d'emploi pour les jeunes et les lacunes en matière de gouvernance, et qui mobilise tous les acteurs, en particulier les populations locales et la société civile. L'architecture de Yaoundé, dirigée et contrôlée par les États de la région, est efficace contre l'insécurité maritime, mais les États concernés doivent fournir des orientations stratégiques plus précises par l'intermédiaire des structures régionales, renforcer la coopération afin de perturber et de démanteler les réseaux criminels, améliorer le partage du renseignement et mettre à contribution le secteur privé.

Enfin, l'Albanie insiste sur la nécessité que les efforts déployés au titre de la sécurité maritime soient conformes à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui offre un cadre général pour garantir la paix, le bon ordre et la sécurité des États côtiers. Nous

demeurons résolument attachés à servir cette cause pour renforcer la sécurité maritime, favoriser la stabilité régionale et promouvoir la prospérité de la région.

M^{me} Zabolotskaya (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : Nous remercions la Sous-Secrétaire générale Martha Pobee, M. Da Piedade Veríssimo, Président de la Commission de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), M. Touray, Président de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, et M. Abeso, Secrétaire exécutif de la Commission du golfe de Guinée, de nous avoir présenté des exposés sur la situation en matière de sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

La séance d'aujourd'hui le montre clairement : si concentrés que nous soyons sur les menaces et les défis nouveaux et naissants, nous ne devons pas perdre de vue les questions anciennes comme la piraterie et les vols à main armée en mer. Ceux qui commettent ces méfaits, flibustiers du XXI^e siècle, sont bien organisés et bien équipés. Ils agissent avec audace, en employant des tactiques sophistiquées. Dans le golfe de Guinée, ils s'attaquent aux navires notamment afin de prendre des otages pour obtenir des rançons. Cela fait peser une grave menace sur la vie et la santé des gens de mer, tout en nuisant à la sûreté de la navigation maritime, au commerce international et à la prospérité économique des États côtiers. De manière générale, la piraterie dans la région présente de plus en plus les spécificités d'une activité criminelle bien établie.

Les attaques visant des navires dans le golfe de Guinée ont des traits caractéristiques. La plupart d'entre elles ont lieu à proximité des côtes, souvent dans les eaux territoriales des États côtiers. Dans ces cas, il ne s'agit pas de piraterie, laquelle, par définition, ne peut se produire qu'en haute mer, mais d'attaques à main armée en mer. L'emploi des bons termes pour la qualification juridique aide à déterminer la réponse la plus efficace. En ce qui concerne la prévention et la répression des vols à main armée en mer, ce sont les États côtiers et les associations régionales qui devraient être à la manœuvre. Nous saluons leurs efforts et initiatives en ce sens, en particulier la mise en place de mécanismes aux fins d'une coordination efficace. Le Forum de collaboration maritime du golfe de Guinée, plateforme informelle créée en 2021 pour faciliter la coordination entre experts dans la lutte contre la piraterie en haute mer, est particulièrement remarquable à cet égard.

Le rôle de la communauté internationale devrait consister principalement dans le concours apporté aux États côtiers pour le renforcement des capacités de leurs

services de garde-côtes afin d'améliorer leur matériel technique et de les aider à organiser des patrouilles conjointes et l'échange régulier de données opérationnelles. Une telle assistance devrait être fournie à la demande des États intéressés et tenir compte de leurs approches et priorités nationales et de leurs particularités. Nous estimons que l'ONU peut contribuer à coordonner les efforts en la matière et faciliter la mobilisation des ressources financières nécessaires. Notre pays accroît sa contribution à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer au large de la côte ouest de l'Afrique. La contribution volontaire annuelle de la Russie au Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime permet à l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime de fournir une assistance technique aux États de la région, notamment le Cameroun, la République du Congo, la Guinée équatoriale, le Gabon, le Ghana, le Nigéria et Sao Tomé-et-Principe, en mettant l'accent sur le renforcement des capacités des structures nationales de sûreté maritime. Compte tenu de l'assistance active que nous apportons aux États de la région, nous souhaiterions contribuer aux activités du cadre de collaboration maritime pour le golfe de Guinée et espérons recevoir une invitation de la présidence nigériane. Nous sommes prêts à partager notre vaste expérience dans le domaine de la sûreté maritime.

Il importe de garder à l'esprit que la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer et le maintien de la sécurité de la navigation dans le golfe de Guinée ne sont possibles que grâce aux efforts coordonnés de l'ensemble de la communauté internationale. Nous nous attachons à rechercher les solutions les plus efficaces, y compris au Conseil de sécurité. La piraterie et les vols à main armée en mer étant souvent liés à d'autres formes d'activités criminelles, nous continuons à plaider en faveur de la création d'une structure spécialisée, sous les auspices de l'ONU, afin de coordonner les efforts déployés pour traiter l'ensemble des questions liées à la criminalité maritime.

M. Camilleri (Malte) (*parle en anglais*) : Nous nous félicitons du débat d'aujourd'hui, d'autant plus que nous célébrons cette année le dixième anniversaire de l'adoption de l'architecture de Yaoundé, et je remercie le Ghana de son initiative. Je remercie également la Sous-Secrétaire générale et les autres intervenants de leurs observations utiles et de leurs exposés importants.

Malte salue les efforts déployés par les États côtiers du golfe de Guinée, ainsi que par l'Union africaine, qui prennent des mesures concrètes pour résoudre les questions liées à la piraterie, aux autres formes de criminalité organisée et à la sûreté maritime dans la région. À cet

égard, nous tenons à rappeler au Conseil le communiqué du Conseil de paix et de sécurité de l'Union africaine en date du 19 décembre 2022 sur la sûreté maritime dans le golfe de Guinée. Alors que nous entamons la deuxième décennie de cette coopération, cette ambition doit être maintenue et renforcée. Nous devons nous appuyer sur les enseignements tirés de l'expérience et sur l'analyse des lacunes actuelles. À cet égard, il faut procéder à un examen global du Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, qui doit être mené au niveau régional par les États du golfe de Guinée et les organisations et structures régionales, avec la participation des partenaires internationaux et des autres parties prenantes concernées, telles que les groupes de réflexion régionaux, les groupes de la société civile et le secteur privé. Il convient d'améliorer la coordination. L'échange d'informations et l'adoption de stratégies communes sont indispensables pour aider les États côtiers à protéger leurs eaux intérieures.

L'architecture de Yaoundé doit également reposer sur un financement durable. Cela inclut un financement fourni par les États et les structures de la région, ainsi que par les partenaires internationaux, et ce financement doit être suffisant pour garantir la mise en place effective de l'architecture.

Les pays du golfe de Guinée doivent également redoubler d'efforts pour mettre en place des cadres juridiques solides leur permettant de poursuivre en justice les auteurs d'actes de piraterie, de vols à main armée, de pêche illicite, non déclarée et non réglementée et d'autres délits qui portent atteinte à la sûreté maritime dans la région. Sans un cadre juridique efficace, rien ne peut dissuader les auteurs de ces délits. À cet égard, nous saluons vivement les efforts déployés par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et nous nous félicitons de l'accord conclu par les membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest concernant l'Acte additionnel relatif au transfèrement des personnes soupçonnées d'actes de piraterie et de transfert des biens et/ou preuves associés.

Les acquis de l'architecture de Yaoundé ne seront utiles aux populations côtières que s'ils sont durables. Les moteurs de la piraterie et d'autres délits sont complexes et dépendent de la situation à terre. Ils comprennent des facteurs multidimensionnels, tels que la pauvreté, le chômage, l'accès insuffisant aux services publics, les menaces contre la sécurité, les lacunes

juridiques et juridictionnelles et la corruption. Les effets des changements climatiques et d'autres menaces pour l'environnement ne doivent pas non plus être sous-estimés. Dans ce contexte, nous nous félicitons également de l'adoption récente par consensus de l'accord se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale. Nous devons apporter une réponse multidimensionnelle à ces facteurs, en mettant en œuvre le Programme de développement durable à l'horizon 2030. Seule une solution globale, intégrée et inclusive nous permettra de régler durablement le problème. L'éducation et les perspectives économiques, notamment des femmes et des jeunes des populations côtières, sont des éléments clefs à cet égard.

L'Union européenne a adopté une stratégie pour le golfe de Guinée qui témoigne d'un engagement à long terme et à tous les niveaux quant à la nécessité de prendre en compte le développement socioéconomique, les cadres institutionnels et juridiques, ainsi que les aspects relatifs à la défense et à la sécurité. Outre les divers projets en cours, notamment sur l'appréciation de la situation maritime, l'Union européenne a renforcé sa présence navale dans le cadre du concept des présences maritimes coordonnées, avec la présence constante d'au moins un navire dans le golfe de Guinée pendant toute l'année.

Avant de terminer, je tiens à réaffirmer la ferme conviction de Malte que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui définit le cadre juridique dans lequel s'inscrivent toutes les activités maritimes, est un outil indispensable pour assurer la sûreté maritime, et notamment la répression de la piraterie. Il est crucial de garantir le plein respect de la Convention, car elle établit des règles qui sont dans l'intérêt mutuel de tous les États. L'utilisation libre et pacifique des mers et des océans et leur durabilité sont d'une importance fondamentale pour nous tous.

M. Montalvo Sosa (Équateur) (*parle en espagnol*) : Je me félicite des informations précieuses qui nous ont été communiquées sur la sûreté maritime dans le golfe de Guinée. Les progrès accomplis depuis le 25 juin 2013, date de l'adoption du Code de conduite de Yaoundé, sont indéniables et méritent d'être reconnus et soutenus par la communauté internationale pour relever les défis qui subsistent en matière de coopération et de sûreté maritimes dans le golfe de Guinée, notamment le fait que les activités criminelles s'étendent à d'autres régions. Le Secrétaire général, dans son dernier rapport sur l'Afrique centrale

(S/2023/389), a fait référence à ces défis et nous a rappelé que la persistance des incidents montre qu'il convient de renforcer les capacités de répression dans le cadre de la sûreté maritime, notamment en érigeant en infraction les actes de piraterie et en établissant une juridiction universelle concernant de tels actes au regard de la législation interne, conformément aux dispositions applicables de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, comme l'a indiqué la Sous-Secrétaire générale Pobee.

Le Conseil de sécurité, par la résolution 2634 (2022), a exprimé son inquiétude quant aux effets déstabilisants et négatifs de la criminalité transnationale organisée, du vol de pétrole et de cargaisons, du commerce et du détournement illicites d'armes, du trafic de drogue, de la traite des personnes, du commerce illégal et de la contrebande, de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et de la piraterie et des vols à main armée en mer. Ces défis et ces actes criminels ne connaissent pas de frontières, d'où la nécessité d'une action internationale commune pour y faire face, comme l'illustre l'architecture de Yaoundé, une initiative réussie qui doit être appuyée par une coopération internationale renforcée. Dans cette optique, nous nous félicitons du fait que la troisième réunion extraordinaire des chefs d'État et de gouvernement de la Commission du golfe de Guinée, qui s'est tenue le 25 avril, ait demandé l'élaboration, dans un délai de trois mois, d'un cadre stratégique qui tienne compte des structures et des systèmes actuels, maintienne ceux qui fonctionnent bien et explore les mécanismes susceptibles de renforcer les domaines qui en ont besoin. Nous attendons avec optimisme les résultats de ce mandat. Nous nous félicitons également du soutien apporté par le Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée, qui s'associe aux efforts déployés par les pays de la région, et nous espérons que la tendance à la baisse des actes de piraterie observée depuis 2021 se poursuivra jusqu'à ce que le phénomène soit éliminé définitivement.

En mai dernier, lors d'une réunion de la Commission de consolidation de la paix consacrée à un sujet similaire à celui dont nous sommes saisis aujourd'hui, l'Équateur a appelé à poursuivre et à améliorer la collaboration entre les entités des Nations Unies, notamment le Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et le Sahel, le Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, en ce qui concerne les activités maritimes dans le golfe de Guinée, et ce, toujours selon le principe de l'appropriation nationale et en consultation avec les pays directement concernés et les organisations régionales.

Pour conclure, nous renouvelons aujourd'hui cet appel et encourageons à mobiliser les ressources nécessaires à la consolidation de l'architecture de Yaoundé, en gardant toujours à l'esprit que le renforcement des institutions et de l'état de droit constitue le fondement d'un développement durable, pilier de la stabilité et de la sécurité dans la région.

M^{me} Chanda (Suisse) : Je remercie la Sous-Secrétaire générale pour l'Afrique, le Président de la Commission de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), le Président de la Commission de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), ainsi que le Secrétaire exécutif de la Commission du golfe de Guinée pour leurs interventions.

Nous nous félicitons que le dernier rapport du Secrétaire général sur la situation dans le golfe de Guinée (S/2022/818) ait constaté un recul des incidents de piraterie, notamment grâce à l'engagement important des États de la région. Nous encourageons ces États à poursuivre leur action de coordination et réaffirmons notre plein soutien à la mise en œuvre des initiatives et résolutions existantes. Nous saluons également le rôle du Conseil de sécurité sur cette question, y compris par sa résolution 2634 (2022). En même temps, nous prenons également note du dernier rapport du Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale qui documente des incidents préoccupants de piraterie et de vols à main armée. Afin de consolider les gains durement acquis, je mettrai l'accent sur trois points.

Premièrement, l'opérationnalisation du Code de conduite de Yaoundé demeure essentielle afin de renforcer la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Le dixième anniversaire de l'architecture de Yaoundé offre l'opportunité d'examiner l'état d'avancement de la mise en œuvre du Code de conduite et d'entreprendre un examen approfondi. Nous encourageons les pays de la région à continuer à étendre leur collaboration, notamment dans les domaines de la justice et du partage d'informations. Les organisations régionales comme la CEDEAO, la CEEAC et la Commission du golfe de Guinée jouent un rôle essentiel dans la sécurité maritime de la région. Leur coopération est clef pour avancer dans ce domaine. Les bureaux régionaux des Nations Unies et de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime peuvent également apporter leur soutien à cet égard.

Deuxièmement, afin de s'attaquer aux causes profondes de la piraterie et de la criminalité maritime, le développement d'une économie bleue durable est de mise. Cela permettrait de réduire les vulnérabilités des

populations côtières. Il s'agit d'offrir à la jeunesse les opportunités économiques qu'elle mérite et qui réduiront le risque qu'elle soit entraînée dans des activités illicites. Et il s'agit de reconnaître le rôle croissant des femmes dans le domaine de la pêche, tel que souligné dans le rapport du Secrétaire général. La pêche illicite entraîne des pertes économiques substantielles, avec un impact disproportionné sur les femmes. Les changements climatiques et la dégradation environnementale pèsent aussi sur le développement et sur la sécurité.

Troisièmement, l'espace et le commerce maritimes nécessitent des règles et des structures claires. À cet égard, je souligne l'importance de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Toutes les activités intéressant les mers et les océans doivent s'inscrire dans ce cadre juridique. Nous encourageons donc tous les États de la région à adopter des lois criminalisant la piraterie. L'économie maritime est au cœur des chaînes de valeur mondiales, comme le souligne également la toute première stratégie maritime de la Suisse, publiée il y a quelques semaines. Avec son économie tournée vers le monde, la Suisse dépend de ce commerce maritime et de ces chaînes logistiques, ainsi que de la conformité de la navigation aux règles internationales. Tous les maillons de cette chaîne doivent toutefois être solides afin de garantir une logistique maritime sûre, efficace et durable. De plus, des investissements dans les infrastructures portuaires sont également indispensables.

Les États du golfe de Guinée portent la responsabilité principale d'assurer la sécurité maritime et de lutter contre la piraterie. Pour que leurs efforts portent durablement leurs fruits, la mise en œuvre accélérée du Code de conduite de Yaoundé, en étroite collaboration régionale, est décisive.

M. Afonso (Mozambique) (*parle en anglais*) : Je tiens tout d'abord à remercier la Sous-Secrétaire générale Martha Pobe de son exposé important et instructif. Nous remercions également de leurs précieux exposés M. Gilberto Da Piedade Veríssimo, Président de la Commission de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), M. Omar Touray, Président de la Commission de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), et M. Jose Mba Abeso, Secrétaire exécutif de la Commission du golfe de Guinée. Nous tenons tout particulièrement à remercier le Ghana de son initiative et de son rôle de chef de file importants dans ce dossier.

Les actes de piraterie et les vols à main armée en mer constituent des infractions graves, ainsi qu'une

menace pour la navigation internationale, la sécurité et le libre-échange entre les nations. Ils représentent par conséquent une grave menace pour la paix et la sécurité internationales. Nation maritime par nature et par destin, le Mozambique reconnaît l'importance que revêtent des eaux sûres pour le progrès économique et social du pays, de la région et, en réalité, du monde entier. C'est pourquoi nous estimons qu'il est important de participer au présent débat qui marque le dixième anniversaire du Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre. Notre intérêt s'explique notamment par le fait que le canal de Mozambique, une voie navigable longue de 1800 kilomètres entre Madagascar et l'Afrique de l'Est, absorbe chaque année près de 30 % du trafic mondial de pétroliers et est un axe maritime important pour le monde entier. Le terrorisme qui a commencé à toucher notre pays en 2017 représente également un danger bien réel et immédiat pour la sécurité dans le canal de Mozambique. Dans ce contexte, l'exemple du Code de conduite de Yaoundé revêt pour nous une importance cruciale. On ne peut que se féliciter que le dernier rapport du Secrétaire général, intitulé « Situation et causes profondes de la piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée » (S/2022/818), fasse état d'une évolution positive dans la région, le nombre d'actes de piraterie et de vols à main armée en mer ayant diminué ces dernières années. Ces évolutions positives sont dues en partie aux efforts conjoints déployés dans le cadre de l'architecture de sûreté maritime définie dans le Code de conduite de Yaoundé, signé en 2013, ainsi qu'à la coopération régionale et internationale.

Malgré tous les faits nouveaux positifs, l'insécurité maritime demeure une préoccupation majeure pour la région, car elle menace le commerce et la paix et la sécurité aux niveaux régional et international. Elle représente une menace pour l'intégrité territoriale, la souveraineté et le développement socioéconomique des pays concernés. De ce fait, les menaces à la sûreté maritime exigent une réponse collective qui tienne compte de leur nature et de leur manifestation dans un vaste espace maritime, apportée dans le respect de la souveraineté des États et conformément au droit international. Elles nécessitent des approches coordonnées et cohérentes, ainsi qu'un appui financier, logistique et juridique approprié. Tout en reconnaissant la responsabilité qui incombe au premier chef aux États côtiers concernés concernant la lutte contre l'insécurité maritime, nous sommes conscients que celle-ci représente une menace mondiale pour la paix et

la sécurité. C'est pourquoi une coordination concertée et multilatérale est de la plus haute importance.

Le rapport du Secrétaire général estime que les moyens financiers consacrés aux initiatives de lutte contre la piraterie se sont chiffrés à 524 millions de dollars par an ces dernières années.

Le 31 mai 2022, le Conseil de sécurité a adopté la résolution 2634 (2022), sur les actes de piraterie et les vols à main armée commis dans le golfe de Guinée. Il s'agit de la deuxième résolution depuis la résolution 2039 (2012) de février 2012, qui a exhorté les pays du golfe de Guinée à convoquer un sommet et à élaborer une stratégie commune de lutte contre la piraterie. La résolution 2634 (2022) a renouvelé l'attention portée à cette question et a mobilisé un appui plus important pour atténuer la menace qui pèse sur la sûreté maritime.

Le Conseil, en particulier, et la communauté internationale, dans son ensemble, doivent continuer à appuyer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie, les vols à main armée et la criminalité transnationale organisée dans le golfe et au-delà. À cet égard, le Mozambique estime que pour lutter efficacement contre la piraterie dans le golfe de Guinée, les éléments suivants sont indispensables, interdépendants et complémentaires : premièrement, s'attaquer aux causes profondes de l'insécurité maritime, notamment la pauvreté et le chômage, en particulier chez les jeunes ; deuxièmement, garantir la mise en œuvre effective des cadres juridiques internationaux, régionaux et nationaux existants ; troisièmement, appuyer la mise en œuvre opérationnelle de l'architecture de Yaoundé envisagée dans le Code de conduite de Yaoundé ; et quatrièmement, améliorer le renforcement des capacités nationales et régionales et les efforts de coopération.

Nous tenons à réaffirmer notre conviction qu'assurer la sécurité des eaux et prévenir les actes de piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites dans le domaine maritime de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale constitue un impératif de sécurité collective. Organe responsable du maintien de la paix et de la sécurité, le Conseil doit continuer à appuyer les efforts déployés au niveau régional pour assurer et maintenir la sûreté maritime dans le golfe de Guinée. La défense de l'indivis mondial ou de certains éléments de ce dernier implique une responsabilité mondiale et un partage des responsabilités.

M. Dai Bing (Chine) (*parle en chinois*) : Je remercie de leurs exposés M^{me} Pobee, Sous-Secrétaire générale

pour l'Afrique ; M. Da Piedade Veríssimo, Président de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) ; M. Touray, Président de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ; et M. Abeso, Secrétaire exécutif de la Commission du golfe de Guinée (CGG).

La Chine se félicite de l'initiative prise par le Ghana d'organiser la présente séance. Le golfe de Guinée est le foyer maritime commun de tous les pays de la région. Il y a 10 ans, les dirigeants de la région ont signé conjointement le Code de conduite de Yaoundé afin de consolider le consensus sur la préservation d'une sûreté maritime commune. Au cours des 10 dernières années, les pays de la région ont collaboré pour mettre en place l'architecture de Yaoundé sur la sûreté maritime, intensifier les escortes et les patrouilles de lutte contre la piraterie, renforcer la législation et l'application du principe de responsabilité et mener des activités conjointes d'application de la loi maritime. Ces dernières années, les cas de piraterie ont diminué d'année en année et la situation de la sûreté maritime dans le golfe de Guinée n'a cessé de s'améliorer. La Chine félicite les pays de la région pour leurs efforts.

Le golfe de Guinée est un axe maritime d'importance mondiale. La préservation de sa sûreté maritime est une responsabilité partagée des pays de la région et de la communauté internationale dans son ensemble. La Chine encourage le Conseil de sécurité à accorder toute l'attention voulue aux difficultés et aux défis auxquels sont confrontés les pays côtiers et à contribuer davantage à la lutte contre ces derniers.

À cet égard, je tiens à souligner les trois aspects suivants.

Premièrement, nous devons approfondir la coopération régionale. Le golfe de Guinée couvre une vaste zone maritime, bordée d'un grand nombre de pays, et la piraterie dans cette région est caractérisée par un degré élevé de mobilité et de complexité. Des actes isolés de piraterie se sont produits très récemment. Le renforcement de la coopération régionale est impératif pour apporter une réponse efficace. Les pays de la région doivent souscrire au concept de sûreté maritime commune, tirer parti du rôle moteur de la CEEAC, de la CEDEAO, de la CGG et d'autres organisations régionales et faire progresser l'élaboration de stratégies régionales de lutte contre la piraterie. Il est indispensable de rendre pleinement opérationnel le Code de conduite de Yaoundé, en mettant l'accent sur la lutte contre les problèmes financiers, logistiques et techniques liés à la mise en place de l'architecture de sûreté maritime et en fournissant ainsi des garanties

institutionnelles effectives pour les opérations régionales de lutte contre la piraterie. Les opérations de lutte contre la piraterie ont trait à la souveraineté maritime des États côtiers et ont une incidence sur leurs affaires intérieures, notamment leurs systèmes judiciaires. Les pays extérieurs à la région doivent respecter la souveraineté et le leadership des États côtiers et jouer un rôle constructif dans les opérations régionales de lutte contre la piraterie.

Deuxièmement, nous devons intensifier le renforcement des capacités de lutte contre la piraterie. Les États côtiers du golfe de Guinée sont en première ligne de la lutte contre la piraterie. Le Conseil de sécurité a adopté la résolution 2634 (2022) en mai de l'année dernière, mettant l'accent sur l'appui au renforcement des capacités régionales de lutte contre la piraterie. La communauté internationale doit aider les États côtiers à accroître les capacités de leurs services de détection et de répression des infractions au droit maritime et de leurs marines, et à renforcer leur efficacité opérationnelle. Le Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et le Sahel, le Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, l'Organisation maritime internationale, INTERPOL et d'autres organismes doivent agir dans le cadre de leurs mandats et de leurs compétences respectifs pour renforcer leur appui dans des domaines ciblés tels que l'échange d'information, l'alerte rapide, la recherche et le sauvetage en mer et le soutien logistique. Ces dernières années, la Chine a fourni aux pays de la région de nombreux lots de fournitures et de matériel pour lutter contre la piraterie et a mené des exercices conjoints de lutte contre la piraterie. La Chine est disposée à s'inspirer des succès remarquables et des modalités existantes au sein de la communauté internationale et, sur la base d'une consultation adéquate avec les États côtiers, à examiner les modalités de coopération, telles que les opérations conjointes de répression et d'escorte, soutenant ainsi la répression et la dissuasion des actes de piraterie les plus robustes qui soient.

Troisièmement, il est impératif d'accorder l'attention nécessaire aux causes profondes de la piraterie. Le Secrétaire général, dans son rapport (S/2022/818) publié en novembre dernier, met en exergue les questions d'emploi et de moyens de subsistance au sein des communautés côtières du golfe de Guinée et insiste sur l'importance de remédier aux conditions responsables d'un environnement propice à la piraterie. La communauté internationale doit, de toute urgence, soutenir le développement des États côtiers, contribuer non seulement à garantir, mais également à accroître les moyens de subsistance des populations concernées, et renforcer le sentiment de progrès et

de sécurité au sein des communautés côtières, notamment chez les jeunes.

Au fil des ans, la Chine s'est engagée dans une coopération pragmatique avec les pays d'Afrique de l'Ouest et du golfe de Guinée. En décembre de l'année dernière et en janvier de cette année, les terminaux à conteneurs du port d'Abidjan, en Côte d'Ivoire, et du port maritime de Lekki, au Nigéria, tous deux construits par des entrepreneurs chinois, ont été achevés et mis en service l'un après l'autre, créant des centaines de milliers d'emplois au niveau local. La Chine a également collaboré activement avec la Sierra Leone et le Sénégal, entre autres, dans des domaines tels que la construction de ports de pêche et la transformation des produits agricoles et du poisson, ce qui profite aux communautés locales. La Chine est prête à travailler avec la communauté internationale pour appuyer ensemble la région, développer l'économie bleue et exploiter les ressources maritimes, afin de faire du golfe de Guinée un golfe de paix, de stabilité et de prospérité.

M. DeLaurentis (États-Unis d'Amérique) (*parle en anglais*) : Je remercie les intervenants de leurs excellents exposés riches en informations.

Nous félicitons les États Membres des progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'architecture de Yaoundé au cours des 10 années qui se sont écoulées depuis sa création. Alors que nous célébrons le dixième anniversaire du Code de conduite de Yaoundé, nous estimons que l'architecture de Yaoundé représente un bon exemple de mécanisme maritime régional pour le monde.

Les États-Unis sont attachés à préserver la navigation internationale licite, la sécurité et le développement durable dans la région du golfe de Guinée, et de fait dans l'ensemble du bassin de l'océan Atlantique. La sûreté maritime dans le golfe de Guinée est essentielle si l'on veut que l'Atlantique demeure sûr et prospère, tant pour les pays riverains que pour ceux qui dépendent de ses eaux pour subvenir à leurs besoins.

Nous réaffirmons notre volonté d'aider les États de la région à lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer et à demander des comptes aux auteurs, aux facilitateurs et aux cerveaux des réseaux criminels, ainsi qu'à lutter contre d'autres activités déstabilisatrices et illicites connexes menées dans le golfe de Guinée. Les États-Unis saluent également les efforts concertés que déploient l'Union africaine, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et la

Commission du golfe de Guinée et leurs partenaires pour renforcer la coopération en matière de sécurité maritime et poursuivre la mise en œuvre de l'architecture de Yaoundé.

Je tiens à souligner l'importance de la résolution 2634 (2022), sur les actes de piraterie et les vols à main armée en mer commis dans le golfe de Guinée. Les États-Unis s'engagent pleinement à appuyer leurs partenaires dans leur lutte contre les menaces graves et persistantes que représentent la piraterie, les vols à main armée et la criminalité transnationale organisée dans le golfe. Nous appelons en outre l'attention sur l'objectif d'ériger en infractions les actes de piraterie et les vols à main armée en mer et d'en poursuivre les auteurs et insistons sur la nécessité d'appuyer les efforts déployés aux niveaux national, régional et international en vue de lutter contre ces agissements dans le golfe de Guinée.

Nous convenons du fait que, grâce aux efforts de collaboration de nombreux pays, la fréquence des actes de piraterie a considérablement diminué. Nous encourageons la région à poursuivre ses efforts pour continuer dans cette voie. Les États-Unis demeureront un proche partenaire à cet égard. Les défis tels que la piraterie, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, la criminalité transnationale organisée, les changements climatiques, la pollution et la dégradation de l'environnement continuent de représenter de grandes menaces pour les moyens de subsistance de nos populations et notre sécurité commune. Les États-Unis se sont engagés à accroître leur collaboration et leur coordination avec les pays autour de l'Atlantique afin que nous soyons en mesure, conjointement, de faire face aux menaces les plus pressantes dans le golfe de Guinée et au-delà.

La Présidente (*parle en arabe*) : Je vais maintenant faire une déclaration en ma qualité de représentante des Émirats arabes unis.

Je tiens tout d'abord à remercier de leurs précieux exposés M^{me} Martha Pobee, Sous-Secrétaire générale pour l'Afrique, ainsi que les autres intervenants, et à exprimer notre reconnaissance au Ghana pour les efforts qu'il a déployés afin que le sujet de la présente séance reste au premier plan des travaux du Conseil de sécurité.

Je voudrais également souligner que pour discuter d'une question aussi importante que celle de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée de manière approfondie et utile, il est indispensable d'écouter les points de vue régionaux. Ce sont les acteurs de la région qui sont le plus au fait des tenants et aboutissants de cette problématique. Il est impératif que la communauté internationale et le

Conseil de sécurité appuient les initiatives régionales qui visent à renforcer la sécurité maritime dans le golfe de Guinée et qui ont prouvé qu'elles peuvent contribuer à réduire la criminalité maritime.

Comme nous l'avons entendu, nous célébrons ce mois-ci le dixième anniversaire de l'adoption de l'architecture de Yaoundé, qui a marqué un tournant dans la consolidation de la coopération entre les États du golfe de Guinée en matière de lutte contre la piraterie et de renforcement de la sécurité maritime. Il s'agit donc pour nous d'une occasion de réfléchir à cette initiative et à son rôle dans le renforcement de la stabilité dans l'une des régions les plus stratégiques du continent, qui abrite une vingtaine de ports commerciaux et représente 25 % du trafic maritime africain.

Nous saluons les progrès réalisés dans la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée au cours de la dernière décennie, ce qui s'est traduit, par exemple, par une diminution de 70 % du nombre d'incidents survenus pendant le premier trimestre de cette année par rapport à la même période en 2021. Nous espérons voir se poursuivre ces progrès, qui ont démontré l'efficacité des efforts collectifs des États côtiers, des organisations régionales et des partenaires internationaux dans le domaine la sécurité maritime.

Nous soulignons que le maintien de la sécurité dans les espaces maritimes communs contribuera à favoriser la sécurité, la stabilité et le développement de l'ensemble de la région. Cela signifie que toutes les parties prenantes doivent redoubler d'efforts pour lutter contre les menaces qui pèsent sur la sécurité dans le golfe de Guinée, notamment les activités criminelles telles que les trafics illicites d'armes et de ressources naturelles auxquels s'adonnent des acteurs non étatiques pour se financer et s'enrichir. Dans ce contexte, nous sommes préoccupés par les répercussions de ces activités criminelles sur les moyens de subsistance des populations et leur situation socioéconomique, qui continue d'être exploitée par les pirates et les criminels afin de poursuivre leurs activités illicites.

Il faut également continuer à protéger les gens de mer. Malgré la diminution substantielle des actes de pillage et de vol, la région demeure peu sûre pour les marins. Les États de la région, les services d'intervention côtière et les marines indépendantes doivent donc continuer à régulièrement mener ensemble la lutte contre la piraterie, qui nécessite par ailleurs un appui international constant.

Cette question est devenue plus pressante depuis que des groupes terroristes transnationaux se livrent à des

activités criminelles dans le golfe de Guinée pour financer leurs opérations, notamment en exploitant la porosité des frontières. C'est pourquoi nous pensons que, pour lutter contre les activités illicites de piraterie et de vol à main armée en mer, il importe de s'attaquer à la dégradation de l'environnement, exacerbée par les changements climatiques, ainsi qu'à l'incidence croissante de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée pratiquée par des navires industriels étrangers. Ces défis doivent être surmontés au moyen de solutions durables.

Il ne sera pas possible d'éliminer la piraterie et les vols à main armée en mer sans une coordination étroite entre tous les acteurs, en donnant la priorité aux solutions locales. Les 10 prochaines années seront décisives pour déployer des efforts plus novateurs, plus efficaces et mieux coordonnés, et pour demeurer à la hauteur des défis qui sont devenus très complexes dans la région, notamment en raison de la mobilité croissante des réseaux criminels au sein des territoires et de ses conséquences pour la stabilité des sociétés. Ces efforts contribueraient également à améliorer les échanges d'informations et à aider les mécanismes régionaux à atteindre les objectifs pour lesquels ils ont été établis. À cet égard, nous soulignons qu'il importe de s'appuyer sur l'expérience acquise par la région en matière de lutte contre la piraterie au cours de la dernière décennie et de tirer parti des expériences d'autres régions d'Afrique, tout en veillant à ce qu'elles soient adaptées au contexte local des États du golfe de Guinée.

Pour terminer, les États de la région ont fait preuve d'une détermination manifeste en faveur du renforcement de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, et la communauté internationale doit continuer d'appuyer ces efforts, notamment en renforçant davantage la capacité de ces États à relever les différents défis sécuritaires, sociaux et économiques auxquels ils sont confrontés. Nous tenons à éviter qu'un vide de pouvoir ouvre la voie à la piraterie et aux actes criminels. Le rôle moteur du Conseil de sécurité et son appui aux efforts déployés au niveau régional, notamment par la mise en œuvre de la résolution 2634 (2022), sur la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, adoptée l'année dernière, sont essentiels pour tirer parti de ces efforts.

Je reprends à présent mes fonctions de Présidente du Conseil de sécurité.

Il n'y a pas d'autre orateur ou oratrice inscrit sur la liste.

La séance est levée à 17 h 10.